

Bericht an den Gemeinderat

Stadt Graz
Stadtplanung
Bebauungsplanung

BearbeiterIn
Dⁱⁿ Eva-Maria Benedikt
Mag. Oliver Konrad

BerichterstatterIn

GR TOPF

GZ: A14 – 001699/2018/0040

Graz, 17.09.2020

03.24.0 Bebauungsplan

„Hochsteingasse – Grabenstraße“ (WKO)

III. Bez., KG Geidorf

Erfordernis der einfachen Stimmenmehrheit gemäß § 40
und §63 Abs 3 Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010
Mindestanzahl der Anwesenden: 25
Zustimmung von mehr als der ½ der anwesenden Mitglieder
des Gemeinderates

Ausgangslage

Im Zuge der Weiterentwicklung des Standortes der Wirtschaftskammer Steiermark (WKO Steiermark) erfolgt die Erstellung des Bebauungsplanes 03.24.0 „Hochsteingasse - Grabenstraße“.

Derzeit sind die grundbücherlichen Eigentümer der Liegenschaften die Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Steiermark (WKO Steiermark) und die Sozialversicherungsanstalt der gewerblichen Wirtschaft/Sozialversicherungsanstalt der Selbständigen.

Zur Umsetzung einer attraktiven Gehwegverbindung im Bereich der Südöstlichen Grenze wurde das Planungsgebiet geringfügig in den Bereich des Aufschließungsgebietes III.05 erweitert (Grst. Nr. 770 und 767 KG Geidorf, betroffener Bereich gesamt ca. 611 m²)

Grundbücherliche Eigentümern dieses Erweiterungsbereiches ist die Avitus Beteiligungs GmbH. Das Planungsgebiet weist gesamt eine Größe von ca. 47.053 m² auf.

Gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan der Landeshauptstadt Graz (rechtswirksam seit 22. März 2018) ist der Bereich entlang der Hochsteingasse im „Kerngebiet (Einkaufszentrenausschluss) – Aufschließungsgebiet (III.01)“ mit einer Bebauungsdichte von 0,6 – 1,5 bzw. im zentralen Bereich und einem schmalen Streifen entlang der Körblergasse als „Kerngebiet (Einkaufszentrenausschluss)“ mit einer Bebauungsdichte von 0,8 – 2,0 ausgewiesen. Gemäß Deckplan 1 (Bebauungsplanzonierungsplan) zum 4.0 Flächenwidmungsplan ist für die geordnete Siedlungsentwicklung die Erstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Bei Erstellung des Bebauungsplanes lagen folgende Vorplanungen vor:

- Masterplan Wirtschaftskammer; Arch. Bramberger

- Offener, 2-stufiger Realisierungswettbewerb WKO – Steiermark – Center of Excellence
- Stellungnahme Abteilung für Verkehrsplanung inkl. Verkehrsgutachten, Technischer Bericht VerkehrPlus GmbH
- Hydrologisches Gutachten Oberflächenentwässerung, GDP ZT GmbH
- HWS Zusertalgerinne, Detailprojekt „Rückhaltebecken am Zusertalgerinne“, hydroconsult GmbH; wasserrechtliche Bewilligung liegt bereits vor.

In Abstimmung mit anderen betroffenen Abteilungen wurde der Bebauungsplan durch das Stadtplanungsamt erstellt.

Ziel des Bebauungsplanes ist die Sicherstellung einer geordneten Entwicklung im gegenständlichen Bereich.

VERFAHREN

Der Ausschuss für Stadt- und Grünraumplanung wurde in der Sitzung am 13. November 2019 über den Inhalt und die beabsichtigte Auflage des 03.24.0 Bebauungsplan – Entwurfes informiert.

Die Kundmachung der Auflage des Bebauungsplanes erfolgte gemäß § 40 Abs 6 Z 1. StROG 2010 im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz mit Erscheinungsdatum 26. November 2019.

AUFLAGE

Die grundbücherlichen EigentümerInnen der im Bebauungsplangebiet liegenden Grundstücke wurden angehört und der Bebauungsplan über 9 Wochen, in der Zeit vom 27. November 2019 bis zum 30. Jänner 2020 zur allgemeinen Einsichtnahme aufgelegt (Auflage gemäß § 40 Abs 6 Z 1 StROG 2010).

Eine öffentliche Informationsveranstaltung wurde am 02. Dezember 2019 in der Pädagogischen Hochschule, Hasnerplatz 12, durchgeführt.

EINWENDUNGEN

Während der Auflagefrist vom 27. November 2019 bis zum 30. Jänner 2020 langten 20 Einwendungen (1 Einwendung inklusive Unterschriftenliste) und 3 Stellungnahmen im Stadtplanungsamt ein.

Zusätzlich ist nach Auflagenfrist eine Petition mit Unterschriftenliste bzw. eine weitere Einwendung eingelangt, die ebenfalls noch als Einwendungen registriert wurden.

Die Stellungnahmen und die Einwendungen werden kursiv übernommen, in der Einwendungserledigung werden Zitate ebenso kursiv verfasst.

Einwendung 1 (OZ 0010 - BürgerIn)

„Bezüglich des Neubaus der WKO möchte ich darauf hinweisen, dass es angebracht wäre, direkt entlang der Straße und an der Kreuzung bei den Fußgänger-Übergängen größere Bäume zu pflanzen, um nicht in der Sommerhitze auf einer unbeschatteten Asphaltinsel auf die Ampelregelung warten zu müssen. Bäume hinter einer Glaswand, wie vorgesehen, sind hierbei nicht von Nutzen. Eine kleine Allee entlang der Grabenstraße wäre perfekt und würde die Flächenversiegelung auflockern, auch wenn der Neubau dann ein kleines Stück nach innen verlegt werden müsste.“

Ich kann ohnehin nicht nachvollziehen, wohin all das Wasser bei einer weiteren großflächigen Versiegelung fließen soll, das schon jetzt bei Starkregen wie ein Wasserfall die Hochsteingasse herunterkommt und die Kreuzung jedes Mal teilweise überflutet.

Einwendungsbehandlung:

Wie dem Planwerk zu entnehmen ist, werden entlang der Straßenzüge Grabenstraße und Hochsteingasse insgesamt 25 neue Bäume gepflanzt. Auch im Bereich der Kreuzung bzw. des Überganges in der Grabenstraße sind neue Baumpflanzungen vorgesehen.

Wie dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist, sind Oberflächenwässer auf dem jeweiligen Bauplatz zur Versickerung zu bringen. Im Erläuterungsbericht unter Kapitel 4 Aufschließungsgebiet 12) Belange des Hochwasserschutzes, sind alle Maßnahmen detailliert beschrieben. Das Projekt des Hochwasserrückhaltebeckens im Bereich Hochsteingasse – Zusertalgasse befindet sich bereits in der wasserrechtlichen Genehmigungsphase. Mit der Umsetzung desselben wird die Liegenschaft der WKO hochwasserfreigestellt.

Die eingebrachte Stellungnahme wurde bei der Beschlussfassung des 03.24.0 Bebauungsplanes „Hochsteingasse - Grabenstraße“ nicht berücksichtigt.

Stellungnahme 1 (OZ 0011 – Holding Graz Wasserwirtschaft)

„Für den Bebauungsplan 03.24.0 „Hochsteingasse - Grabenstraße“ bitten wir im Erläuterungsbericht unter 3. Das Planungsgebiet, Ver- und Entsorgung folgenden Wortlaut zusätzlich zu übernehmen.

....

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Regenwasserentsorgung über den Regenwasserkanal in der Hochsteingasse nicht möglich ist.“

Stellungnahmebehandlung:

Es darf festgehalten werden, dass der angeführte Wortlaut im Erläuterungsbericht ergänzt wurde. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass im übermittelten Hydrologischen Gutachten Oberflächenentwässerung der GDP ZT GmbH ein gedrosselter Notüberlauf in die Regenwasserkanalisation in der Hochsteingasse mit einem Einleitkonsens der Bauplätze 2 und 3 von max. 10 l/s laut Holding Graz Kommunale Dienstleistungen GmbH – Wasserwirtschaft zulässig ist.

Die eingebrachte Stellungnahme wurde bei der Beschlussfassung des 03.24.0 Bebauungsplanes „Hochsteingasse - Grabenstraße“ teilweise berücksichtigt.

Einwendung 2 (OZ 0013 – Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Abteilung 14 Wasserwirtschaft, Ressourcen und Nachhaltigkeit)

Zur Kundmachung der Stadt Graz vom November 2019 betreffend die Auflage des Bebauungsplanentwurfes 03.24.0 „Hochsteingasse - Grabenstraße“ wird seitens der wasserwirtschaftlichen Planung als notwendig erachtet, dass auf Grund der gegebenen Hochwassergefährdung und der Oberflächenwasser- bzw. Hangwasserproblematik die im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan beschriebenen Maßnahmen umzusetzen sein werden. Für Maßnahmen im HQ30 bzw. für Hochwasserschutzmaßnahmen ist eine wasserrechtliche Bewilligung einzuholen bzw. ist laut Wasserrechtsgesetz §55(3) dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan in der Abteilung 14 eine Planungsanzeige zu übermitteln.

Des Weiteren wird, wie dies bereits bei vorangegangenen Bebauungsplänen erfolgte, darauf hingewiesen, dass sichergestellt sein muss, dass die Abwasserreinigungsanlage der Stadt Graz über ausreichende Kapazitäten verfügt, um die im Planungsgebiet anfallenden Abwässer aufzunehmen.

Stellungnahmebehandlung:

Im Erläuterungsbericht sind umfangreiche Maßnahmen zur Verbringung der Oberflächen- und Hangwässer bzw. auch die Belange des Hochwasserschutzes HQ30/100 ausgeführt. Die genannten Punkte bilden auch entsprechende Aufschließungserfordernisse gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan für das gegenständliche Bebauungsplangebiet dar. Da diese Nachweise zur Erfüllung der aufgezählten Maßnahmen erst im Zuge eines Baubewilligungsverfahrens überprüft werden können (§ 88 Stmk. Baugesetz), erfolgt mit Beschluss des Bebauungsplanes noch keine Aufhebung der Aufschließungserfordernisse und sind die Einwendungen somit nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens (gem. Stmk. Raumordnungsgesetz).

Ad Abwasserreinigungsanlage:

„Wie die Holding Graz an das Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 13, Referat Wasserrecht, mehrmals detailliert dargestellt hat, ist zwar die auf 500.000 EW bemessene Grazer Kläranlage stofflich ausgelastet, die Ablaufgrenzwerte werden jedoch, bis auf einige Überschreitungen der NH₄-N Ablaufkonzentration, gemäß dem gültigen Wasserrechtsbescheid deutlich eingehalten. Dennoch wurde der erkennbar steigenden Belastung Rechnung getragen und zur Optimierung des Anlagenbetriebes innerbetriebliche Maßnahmen getroffen, um die verfahrenstechnischen Reserven der Kläranlage auszureizen. Im Juli 2015 wurde zudem mit einer neuen Grundlagenermittlung zur Anpassung der Kläranlage an aktuelle und zukünftige Belastungen begonnen.“ [...] „Zudem möchten wir im Allgemeinen zu Bebauungsplänen festhalten, dass hauptsächlich die Bevölkerungsentwicklung maßgeblich für die Auslastung der Kläranlage ist. Es ist aus Sicht der Kläranlage irrelevant, wo im Stadtgebiet diese Einwohner ihr Abwasser entsorgen.

Weiters wird es durch die ausdrückliche Vorschreibung der dezentralen Entsorgung der Oberflächenwässer, im Gegensatz zum Bestand, sogar zu einer geringfügigen Entlastung der Kläranlage kommen. Diese Vorschreibung in nahezu allen (technisch möglichen) Fällen von Bebauungsplänen und Baubewilligungsverfahren und die schrittweise Entwicklung eines qualifizierten Mischsystems sollen ebenfalls langfristig zu einer Reduktion der Kläranlagenbelastung bzw. Vorfluterbelastung durch Mischwasserüberläufe führen. Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass die Reserven in der Reinigungsleistung der Kläranlage bis zur geplanten und mit dem Land abgestimmten Erweiterung bis im Jahr 2023 ausreichen um die zu erwartende Bevölkerungszunahme abzudecken. Einzelne Bebauungspläne haben darauf keinen Einfluss.“

Die eingebrachte Stellungnahme wurde bei der Beschlussfassung des 03.24.0 Bebauungsplanes „Hochsteingasse - Grabenstraße“ zur Kenntnis genommen.

Einwendung 3 (OZ 0014 – Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau)

Die Stadt Graz hat den Bebauungsplan Hochsteingasse-Grabenstraße aufgelegt, mit dem eine Umstrukturierung und Erweiterung des Areals der Wirtschaftskammer ermöglicht werden soll. Im Erläuterungsbericht wird unter Punkt 6 „Verkehrsanlagen“ dargelegt, dass der Abschnitt des Lindweges

bereits jetzt überlastet ist, weshalb auf Grundlage einer Verkehrsuntersuchung eine dem neuen Verkehrsaufkommen entsprechende Anbindung des Wirtschaftskammerareals vorgesehen ist (Magistrale).

Da die Herstellung einer der Art und dem Ausmaß der Nutzung entsprechenden Anbindung durch den Verursacher zu bewerkstelligen ist, fanden bereits mehrfache Besprechungen mit der Stadt Graz und den Vertretern der Wirtschaftskammer statt, um die notwendigen Maßnahmen vertraglich sicher zu stellen. Bis dato liegt jedoch noch kein unterschriftsreifes Übereinkommen vor.

Da die Adaptierung der Erschließung zu einer funktionierenden Anbindung jedoch Voraussetzung für eine Neustrukturierung des Areals ist, ist der raumordnungsrechtlich geforderte Nachweis der Ausrichtung an der Infrastruktur bislang noch nicht erbracht.

Die Abteilung 16 spricht sich daher strikt gegen eine Beschlussfassung des Bebauungsplanes aus, solange noch kein gültiger Vertrag mit dem Land über die vorzunehmenden Verkehrsmaßnahmen vorliegt.

Darüber hinaus ist auch im Verordnungstext die vereinbarte Verkehrserschließung über die Magistrale festzulegen.

Einwendungsbehandlung:

Im Zuge der Beschlussfassung des Bebauungsplanes wurden zwischen der Wirtschaftskammer Steiermark, dem Land Steiermark und der Stadt Graz privatrechtliche Verträge abgeschlossen, die Flächenabtretungen, Verkehrsanbindungen, Lichtsignalanlagen und umfangreiche Mobilitätsmaßnahmen (Fuß-, Fahrradverkehr, etc.) beinhalten.

Hoheitlich und als Teil der Verordnung können lediglich Verkehrsflächen in Lage und Breite festgelegt werden. Wer diese befahren darf und in wessen Eigentum sie stehen, kann nicht auf Basis des Raumordnungsgesetzes festgelegt werden.

Die eingebrachte Einwendung wurde bei der Beschlussfassung des 03.24.0 Bebauungsplanes „Hochsteingasse - Grabenstraße“ teilweise berücksichtigt.

Einwendung 4 (OZ 0015 - BürgerIn)

§ 7 Parkgarage (9), (10), Zufahrt über Hochsteingasse
Entgegnung:

Die Zulässigkeit der Errichtung von zusätzlichen 180 Parkplätzen mit Zufahrt über die Hochsteingasse ist nicht nachvollziehbar, in Anbetracht des Verkehrs durch die bereits bestehenden Parkplätze und des zusätzlich geplanten öffentlichen Verkehrs.

Begründung:

Das Verkehrsaufkommen zu den Spitzenzeiten Do 17-22h, Fr 17-22, und Sa 8-14 im Bereich der Hochsteingasse/Zusertalgasse stellt für die Anwohner bereits eine große Belastung dar: Zu- und Abfahrten, Parkplatzsuche und völlig zugeparkte grüne Zonen. Die Autokennzeichen (Steiermark weit) und der zeitliche Zusammenhang mit dem Großteil der WIFI-Kurse lassen darauf schließen, dass dieser Verkehr vorwiegend durch die Teilnehmer von WIFI-Angeboten und nicht von den Anrainern verursacht wird.

Diese Verkehrsbelastung wird durch die bereits bestehenden Parkplätze des Campus02 (ca. 50 Plätze) und die grünen Zonen in der Hochsteingasse (ca. 65 Plätze) und der Zusertalgasse (ca. 25) verursacht. Insgesamt bestehen also bereits ca. 140 großteils von WIFI-Kunden genutzten Parkplätze. Das Parken in der grünen Zone ist günstiger als auf den WIFI-Parkplätzen und wird daher von den WIFI-Kunden bevorzugt genutzt. Da der Großteil der parkenden Autos und der damit verursachte Verkehr der WIFI zuzuordnen ist, sind diese bestehenden Parkplätze in dem Gesamtverkehrskonzept zu berücksichtigen, auch wenn die Grüne Zone natürlich nicht vom WIFI betrieben wird.

Der durch Parkplatzan- und -abfahrer entstehende Verkehr ist jedoch größer, als durch die volle Besetzung der Parkplätze entstehen würde, da sicher mehr Autos auf der Suche nach Parkplätzen in die Hochsteingasse/Zusertalgasse einfahren, als Parkplätze zur Verfügung stehen. Die erfolglose

Parkplatzsuche generiert daher zusätzlichen Verkehr.

Das derzeitige Verkehrsaufkommen durch die bestehenden Parkplätze (ca. 140) würde mit zusätzlichen 180 neuen Parkplätzen, (gesamt 320 Plätze) mehr als verdoppelt; hinzu kommen noch zwei geplanten Buslinien. Es ist nicht nachvollziehbar, dass diese massive Zunahme des Verkehrs für die Hochsteingasse als zulässig befunden wurde.

Es ist auch nicht schlüssig wie die Verkehrsregelung an der Kreuzung mit Ausfahrt aus der Hochsteingasse staufrei gestaltet werden kann, insbesondere, wenn keine Linksabbiegespur aus der Hochsteingasse geplant ist. Die Grünphase bei der Ausfahrt Hochsteingasse dauert circa 10 Sekunden und erlaubt, je nach Verkehrslage, die Ausfahrt von 3 – 6 PKWs (eigene, 15-jährige, tägliche Erfahrungen). Die gesamte Ampelphase dauert circa 1min 15sec. Das heißt: die Ausfahrt aller WIFI-Parker (320 PKWs) würde bei der derzeitigen Ampelschaltung über 80 Minuten dauern (unter der Annahme von 5 Autos/Ampelphase; Anrainer und die geplanten GVB-Busse sind bei dieser Überschlagsrechnung nicht berücksichtigt). Auch wenn nicht alle Kurse zur gleichen Zeit enden, ist bei der Ausfahrt mit einer massiven Verkehrszunahme, Staus und einer erhöhten Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen.

Fragen

- Welcher Parameter wird herangezogen um die zusätzlichen 180 Parkplätze als „zulässig“ zu bezeichnen? Schadstoff-, Lärmbelastung, Straßenlänge/breite, Wartezeiten an der Ampel, ...?
- Auf welcher Verkehrsgrundlast/Frequenz basiert das Gutachten?
- Wann wurde die Verkehrszählung durchgeführt: Datum, Tageszeit, Zeitraum, Wiederholungen? Wie wurde die Zeit der Zählung bestimmt. Wurden die Stoßzeiten (WIFI-Kurse) berücksichtigt?
- Wie stellen Sie sicher, dass während der Stoßzeiten nicht wesentlich mehr Autos auf der Suche nach einem Parkplatz in die Hochsteingasse einfahren als die +180 neu geplanten. Gibt es Vorschläge zu einem Parkleitsystem?
- Wurden Messungen von Lärm und Abgasebelastung durchgeführt. Wenn „ja“ wann und was waren die Ergebnisse?
- Wieviele Autos wurde im Bereich Hochsteingasse-Zusertalgasse-Parkplatz Campus 02 an Do, Fr, zwischen 17-19 gezählt?
- Wie sind die Annahmen der Verkehrsfrequenz in den Zeiten, in denen die meisten Kurse enden?
- Wie würde das Verkehrskonzept (Ampel) der Kreuzung Hochsteingasse/Grabenstraße gestaltet werden, sodass in der Hauptverkehrszeit (=Kursende) bei der Ausfahrt Hochsteingasse kein Rückstau entsteht. Wie kann sichergestellt werden, dass die gesamt 320 WIFI-Parker zügig und staufrei ausfahren, ohne erhöhte Lärmbelastung und Abgasbelastung der Anrainer.
- Warum sollen 180 Parkplätze von gesamt 1.100 (=16%) Plätzen in der Hochsteingasse platziert und zu befahren werden? Warum werden diese 180 nicht im Konzept mit den übrigen 920 inkludiert?
- Wie soll die Abgasführung (Entlüftung) der Garage(n) in der Hochsteingasse gestaltet werden? Wie kann sichergestellt werden, dass nicht alle Abgase und Abluft in die Hochsteingasse entlüftet werden?

Bebauung der Bauplätze 1, 2, 3

Fragen:

- Ist es vorgesehen die Bauplätze 1, 2 und 3 in dieser Reihenfolge zu bebauen?
- Wenn die Reihenfolge der Bebauung gemäß Bauplatzbezeichnung 1, 2, 3 ist, wie kann sichergestellt werden, dass die Bebauung des Bauplatz 3 mit 100%-igen Erhalt des derzeitigen Baumbestands von statten geht?
- Von wo soll die Zufahrt dieser Bauplätze während der Bauungsphase sein? Hochsteingasse?

Einwendungsbehandlung:

Ad Zufahrt Hochsteingasse:

Auf den Bauplätzen 2 und 3 dürfen 80 bzw. 100 PKW - Abstellplätze über die Hochsteingasse erschlossen werden. Zusätzliche Stellplätze in diesen beiden Gebäuden sind möglich, müssen aber baulich getrennt von diesen 80 bzw. 100 Stellplätzen ausgeführt werden, und über die Magistrale erschlossen werden. Für diese zusätzlichen Stellplätze die über die Magistrale erschlossen werden wäre eine Verbindung der Tiefgaragen zwischen den Bauplätzen 1, 2 und 3 möglich.

Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Knoten Grabenstraße – Hochsteingasse – Heinrich-Casper-Gasse haben ergeben, dass auch für den Prognosefall 180 Pkw-Stellplätze über die Hochsteingasse an die WKO angebunden werden können. Die Anbindung von insgesamt 180 Stellplätzen an die Hochsteingasse stellt eine Möglichkeit dar, die der künftigen Bebauung mehr Flexibilität einräumt. Die Grundeigentümer können auf diese Möglichkeit auch verzichten und alles über die Südostseite erschließen.

Die Aussagen des Verkehrsgutachtens basieren auf Modellprognosen des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2035 (Anmerkung: erstellt vom ZT Büro ZIS & Partner). Ergänzt wurden die Prognosedaten durch Abschätzungen des Verkehrsaufkommens möglicher Bebauung im Einzugsgebiet der Hochsteingasse (rund 134.000m² Grundstücksfläche). Dieses bildet einen durchschnittlichen Werktag ab und das Büro ZIS & Partner hat zur Kalibrierung Verkehrserhebungen (laut Verkehrskonzept 2017) aus dem Jahr 2016 verwendet. Die Stoßzeiten der Wifi - Kurse bzw. WKO – Kurse wurden bei der verkehrstechnischen Betrachtung dabei berücksichtigt.

Die WKO beabsichtigt ein Parkleitsystem zu installieren, die Vorarbeiten dazu haben bereits begonnen. Dabei soll eine Leitung des Zielverkehrs der WKO prinzipiell über die neue Zufahrt in der Grabenstraße erfolgen. Zur Hochsteingasse soll dieses Parkleitsystem nicht den Verkehr leiten. Parkplätze, die mit dem KFZ über die Hochsteingasse erreichbar sind, sollen ausgewählten Gruppen vorbehalten sein und weder den WKO-Kunden noch den Wifi-Kursbesuchern zur Verfügung stehen. Zusätzlich ist festzuhalten, dass die Nutzergruppen, für die diese Stellplätze gedacht sind, eine zeitliche Verteilung in der An- und Abfahrt aufweisen, die gegenläufig zur zeitlichen Verteilung in der An- und Abfahrt der Bewohner der Hochsteingasse auftritt. Somit sind ungünstige Überlagerungen vermeidbar. Parkplätze, die mit dem KFZ über die Hochsteingasse erreichbar sind, sollen ausgewählten Gruppen (Mitarbeitern / Funktionäre WKO oder WKO-naher Betriebe) vorbehalten sein und weder den WKO-Kunden noch den Wifi-Kursbesuchern zur Verfügung stehen. Auf dem Gelände der WKO werden neue Parkplätze so situiert und umgestaltet (zum Beispiel: das ehemalige Werkstätten Gebäude W1 wird zu einem Parkhaus umgebaut), dass diese in Zukunft von der Bergmannngasse/Grabenstraße ausschließlich über die neue Zufahrt erreicht werden sollen.

Die für die Zusertalgasse/Hochsteingasse verkehrstechnisch interessante Betrachtung sind die Zu- und Abfahrten in und aus der Hochsteingasse in Zusammenhang mit der Spitzenstunde in der Bergmannngasse/Grabenstraße. Laut Verkehrsgutachten wurden zur Spitzenstunde an einem Donnerstag 2016 rund 260 Kfz/h erhoben. Für die Zeiten der Kursenden wurden keine Prognosen erstellt, da diese in der verkehrstechnischen Betrachtung keine Grundlage bilden. Die Kursenden zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr fallen in Zeitbereiche die außerhalb der Spitzenstunden liegen. Erst bei Vorliegen der einzelnen konkreten Bauprojekte insbesondere der Tiefgaragenplanung, wird im Baubewilligungsverfahren die Frage der Emissionen hinsichtlich Luft (Abluftanlage der Tiefgarage) und gegebenenfalls schalltechnisch relevante Maßnahmen zu prüfen sein.

Ad Bebauung Bauplätze 1,2 3:

Die Reihenfolge der Bebauung ist nicht Inhalt eines Bebauungsplanverfahrens. Der Bebauungsplan regelt die Bebaubarkeit der im Bebauungsplangebiet liegenden Grundstücke. In diesem Bebauungsplan sind vier Bauplätze ausgewiesen, die jeweils zu unterschiedlichen Zeitpunkten bebaut werden können.

Die ausgewiesenen schützenswerten Baumbestände und Baumgruppen sind zu erhalten und im jeweiligen Bauverfahren zu berücksichtigen. Die Bestimmungen der ÖNORM L1121 „Schutz von

Gehölzen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sind verbindlich für die zu erhaltenden Bäume einzuhalten.

Die Baustellenzufahrten sind nicht Inhalt des Bebauungsplanverfahrens. In den nachfolgenden jeweiligen Bauverfahren sind etwaige Baustellenzufahrten zu berücksichtigen.

Die eingebrachte Einwendung wurde bei der Beschlussfassung des 03.24.0 Bebauungsplanes „Hochsteingasse - Grabenstraße“ nicht berücksichtigt.

Einwendung 5 (OZ 0016 - BürgerIn)

1) Bebauungsdichte

Die Bebauungsdichte laut FläWi 4.0 liegt in dem betroffenen Bereich zwischen 0,6 und 1,5, am Rande des Bereichs bis 2,0. Laut vorliegendem Entwurf eines Bebauungsplanes wären Bebauungsdichten zwischen 1,89 und 2,25 vorgesehen. Dies ist eine wesentliche Überschreitung, zumal dies nicht im Abgleich zu einem verträglicheren Versiegelungsgrad geschieht, welcher bei 60% liegt. Ich ersuche um Einhaltung der im FläWi vorgesehenen Dichte im Kernbereich und jedenfalls auf den Bauplätzen 2 und 3.

2) Versiegelungsgrad

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK 4.0) fordert eine Beschränkung der Bodenversiegelung. Auf dem betroffenen Areal gäbe es durch Entsiegelung der jetzt als Parkfläche genutzten Bereiche die Chance einer Umkehr des Verhältnisses von versiegelter zu entsiegelter Fläche von jetzt geplanten 60:40 auf maximal 40% Versiegelung. Ich ersuche daher um eine Erhöhung der entsiegelten Flächen auf 60% und Erhaltung bzw. Schaffung von Grünraum. Dies wäre auch in den Punkten „Erhaltung und Weiterentwicklung des Grünbestandes“ sowie „Erhaltung und Verbesserung eines entsprechenden Wohnumfeldes“ STEK-konform, während der vorliegende Entwurf für meine Wohnumgebung in der Hochsteingasse eindeutig eine Verschlechterung darstellt.

3) Heizung

Der Verweis auf Deckplan 2 des FläWi 4.0 stellt mE. nicht ausreichend klar, ob ein Anschlusszwang an die Fernwärme vorgesehen ist. Es entzieht sich meiner Kenntnis, ob die WKO weiterhin mit Erdgas heizt, weshalb mit Blick auf die Zukunft jedenfalls für diese Neubauten einen Fernwärmeanschluss zu fordern ist.

4) Baumbestand

Wie von der Abteilung für Grünraum und Gewässer erhoben, befindet sich sowohl am Rande des Bebauungsgebietes als auch im Bereich Körblergasse— Ecke Hochsteingasse — ehem. Kindergarten ein wertvoller Baumbestand, der als erhaltenswert eingestuft wird (Ulmen, Platanen, Linden). Der Erläuterungsbericht spricht von einer „durchgehenden Grünverbindung zwischen dem wertvollen Baumbestand im Norden des Areals und der grünen Platte entlang der Grabenstraße/Bergmannngasse“. Gemeint sind die über das Areal verstreut geplanten Baumpflanzungen, die ich sehr begrüßenswert finde. Was aber durch den Bauplatz 3 weitgehend verschwinden würde, ist der „wertvolle Baumbestand im Norden“, welcher derzeit auch einen fließenden Übergang zum bergauf befindlichen Grünraum (teilweise Landschaftsschutzgebiet LS30) darstellt. Aus diesem Grund ersuche ich um Überdenken des vorliegenden Entwurfes im folgenden Sinne: Verlegung des Bauplatzes 3 auf das Areal des ehemaligen Kindergartens und Erhalt des Baumbestandes an der Ecke Körblergasse/Hochsteingasse.

5) Öffentlicher Verkehr

Laut FläWi 4.0 handelt es sich hier um ein Aufschließungsgebiet und es sind daher Aufschließungserfordernisse zu erfüllen, die eine Voraussetzung für eine Bebauung darstellen. Im vorliegenden Entwurf werden jedoch Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität und eine öffentlich nutzbare Durchwegung für Fuß— und Radverkehr lediglich für die Zeit der tatsächlichen Baumsetzung in Aussicht gestellt. Da der Bebauungsplan das geeignete Instrument und einer Baugenehmigung übergeordnet ist, müssen m.E. die Aufschließungserfordernisse im Bebauungsplan festgelegt und vorgeschrieben werden, unabhängig von Wünschen des Eigentümers, d.h. ich ersuche um absolute Priorität

für eine zentrale Haltestellenlösung im Bereich zwischen dem jetzigen WKO-Gebäude und der Hochsteingasse. Nur so kann es eine sinnvolle Kopplung zwischen der bestehenden Endhaltestelle der Linie 39 und zu planenden Linien aus anderen Richtungen geben. In diesem Zusammenhang ist eine direkte ÖV-Verbindung zwischen Bahnhof und WKO/WiFi unabdingbar; ohne eine solche ist die Anbindung des Areals durch den ÖV nicht -wie im Erläuterungsbericht dargestellt als „sehr gut“ zu beurteilen. In den vorliegenden Unterlagen ist lediglich die Rede davon, dass „Shuttlebus bzw. Buslinie zum Bahnhof (Linie 62) geprüft“ werde. Prüfen ist zu wenig, planen ist angesagt. Gerade die Nutzung des gesamten Areals (WiFi-Werkstätten, Weiterbildung, Campus 02) erfordert eine gute Erreichbarkeit auch für Personen, die außerhalb von Graz ihren Wohnsitz haben; hier sollte es ein Ziel sein, so weit wie möglich das Streckennetz des steirischen Verkehrsverbundes zu nutzen. Darüber hinaus ist eine bessere Einbindung der Haltestelle der Linie 41 stadtauswärtsgeplant; in diesem Zusammenhang sei angeregt, die Linie 41 auch an Wochenenden zu führen, da v.a. Samstag Fortbildungen stattfinden.

6) Rad- und Fußwege

Der Behauptung, die Radverbindungen durch das Areal dienen „primär der Erschließung des Bebauungsplangebietes selbst, eine Durchwegung für die Öffentlichkeit [sei] diesbezüglich von geringerer Bedeutung“ (5.13 Erläuterungsbericht) möchte ich als beobachtende Anrainerin widersprechen: Stündlich fahren viele Radfahrerinnen in beide Richtungen zwischen Geidorf/Nord—Andritz und dem Bereich KF—Uni über die Körblergasse durch das derzeitige Parkplatzareal der WKO. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit eines Radweges in beide Richtungen (und nicht nur in eine Richtung wie im Entwurf dargelegt). Sinnvoll wäre im Zuge dieser Planung auch an eine bessere Erschließung der Grabenstraße für den Radverkehr zu denken. Im Erläuterungsbericht ist von Stellplätzen für Lastenräder und Fahrradanhänger die Rede, nicht jedoch im Bebauungsplan selbst. Ich ersuche daher um Konkretisierung und Aufnahme einer bestimmten Prozentzahl an Stellplätzen für Lastenräder gemessen an den normalen Fahrradabstellplätzen in den Bebauungsplan. Es ist damit zu rechnen, dass immer mehr Betriebe -welche ja in der WKO ihre Interessensvertretung haben- im innerstädtischen Bereich auf Lastenräder zurückgreifen werden.

7) Motorisierter Individualverkehr

Der Erläuterungsbericht moniert eine „möglichst geringe Kfz-Verkehrszunahme“ (S.22). Eine quasi Verdoppelung der PKW-Abstellplätze auf dem Areal wirkt jedoch diesem Ziel entgegen, wenngleich die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Parkgaragen zu begrüßen ist. Nimmt man das og. Ziel ernst, darf sich die Stellplatzanzahl nicht erhöhen. worum ich hiermit ersuche. Eine weitere Problematik ergibt sich aus der Zufahrt zu den neuen Gebäuden in der Hochsteingasse. Die Kreuzung Hochsteingasse/Zusertalgasse/Körblergasse/Einfahrt zum Parkplatz des Wirtschaftsbundes ist bereits jetzt ein Brennpunkt, wo es immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt. Eine weitere Garageneinfahrt für 100 PKW in unmittelbarer Nähe erhöht das Gefahrenpotential. Ich plädiere ohnehin für eine Verlegung des Bauplatzes 3 (s.o. Punkt 4), wofür der hier dargelegte Tatbestand ein weiteres Argument wäre. Jedenfalls ersuche ich um keine Garagenzufahrt in unmittelbarer Nähe zur o.g. Kreuzung! In puncto Tiefgaragen orte ich einen Widerspruch zwischen dem Bebauungsplanentwurf und dem Erläuterungsbericht: §7 Abs. 9 und 10 sieht für die Bauplätze 2 und 3 jeweils für 80 bzw. 100 Stellplätze eine Zufahrt und die bauliche Trennung zu den übrigen bauplatzübergreifenden PKW-Abstellplätzen vor, während im Erläuterungsbericht (S. 23) wörtlich steht: „Eine Verbindung zwischen den Tiefgaragen auf den Bauplätzen 1, 2 und 3 ist zulässig“. Ich bitte um Aufklärung dieses Widerspruchs. Auf jeden Fall ist die Stadt Graz gefordert, keine wesentliche Erhöhung der Verkehrsbelastung der Zusertalgasse/Hochsteingasse zuzulassen.

Einwendungsbehandlung:

Ad 1 Bebauungsdichte:

Wie im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan ausgeführt, kann der Bebauungsplan gemäß den Bestimmungen der Bebauungsdichteverordnung 1993 in der Fassung LGBl. 58/2011, § 3 eine Überschreitung des im 4.0 Flächenwidmungsplan festgesetzten Höchstwertes ermöglichen. Begründet wird dies mit der geplanten städtebaulichen Schwerpunktsetzung durch das Projekt, dem Raumordnungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden, der guten Qualität der öffentlichen Verkehrserschließung und der Planung eines großen durchgrünten zentralen Platzbereiches. Die Überschreitung der Bebauungsdichte stimmt mit den Zielen des

Stadtentwicklungskonzeptes überein, da unabhängig von der Festlegung der generellen, gebietsweisen Dichte der Kerngebiete mit öffentlichen Charakter begründete Überschreitungen im Bauverfahren oder in einem Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen oder aufgrund der Anbindung an den öffentlichen Verkehr zulässig sind.

Im gegenständlichen Bebauungsplan sind auf den jeweiligen Bauplätzen Nettobauplatzflächen und die jeweilige maximale zulässige Bebauungsdichte ausgewiesen. Vom Bruttobauland sind sämtliche Verkehrsflächen, die im Bebauungsplan definiert werden abzuziehen. Durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien im Bebauungsplan werden hier gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan § 5 Verkehrsflächen geschaffen. Bei den Nettobauplätzen sind jene Flächen, wie Verkehrsflächen als zukünftiges öffentliches Gut, oder Verkehrsflächen zu internen Erschließung (verbleiben im Privateigentum) vom Bruttobauplatz abzuziehen. Daraus resultierend ergeben sich auf den einzelnen Bauplätzen auch höhere Bebauungsdichte - Werte als im 4.0 Flächenwidmungsplan. Die im Bebauungsplangebiet laut 4.0 Flächenwidmungsplan mögliche maximale Bruttogeschossfläche ergibt rund 86.383m². Die nunmehr im Bebauungsplan maximale Bruttogeschossfläche beträgt rund 87.262m². Diese geringfügige Erhöhung der im Bebauungsplan ermöglichten Bruttogeschossfläche beträgt somit nur 1,01% bzw. rund 879m² Bruttogeschossfläche. Diese minimale Erhöhung kann auf Grund der zuvor erwähnten Kriterien städtebaulich gut begründet werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 2 Versiegelungsgrad:

Der Bebauungsplan sieht für die ausgewiesene Funktion eines Kerngebietes mit der Ersichtlichmachung der Nutzung als Wirtschaftskammer Standort eine maximale Versiegelung von 60% vor. Diese Festlegung entspricht den im 4.0 Stadtentwicklungskonzept beinhalteten üblichen Vorgaben zu Baugebieten im Kerngebiet. Derzeit sind die Grundstücke bereits stark versiegelt und weisen im Bestand einen Versiegelungsgrad von ca. 0.75 auf. Durch den Entfall der oberirdischen Parkplätze und der Errichtung einer durchgrüneten Sockelzone und einer durchgrüneten neuen Platzgestaltung kommt es zu einer massiven Verbesserung gegenüber dem Bestand. Entwurfsziel ist die Schaffung eines durchgrüneten Bandes als neues Zentrum der WKO. Für die angedachte Platzgestaltung im zentralen Bereich des Bebauungsplanes sind mind. 40% der Fläche mit intensiver Begrünung auszuführen. Ebenfalls beinhaltet die Verordnung zum Bebauungsplan die Festlegung aus dem 4.0 Stadtentwicklungskonzept, dass mindestens 10% je Bauplatz als Grünfläche über gewachsenen Boden auszubilden sind und jedenfalls mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen und dauerhaft zu erhalten sind.

Entlang der Straßenzüge Bergmannngasse/Grabenstraße und Hochsteingasse sind neue Baumreihen zu errichten.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 3 Heizung:

Die Stadt Graz ist im Entwicklungsprogramm für die Reinhaltung der Luft (LGBl. Nr. 53/2011) als Vorranggebiet zur lufthygienischen Sanierung in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen von Raumheizungen ausgewiesen. Gemäß § 22 (9) StROG 2010 hat jede Gemeinde für das Gemeindegebiet oder für Teile desselben die Verpflichtung zum Anschluss an ein Fernwärmesystem (Fernwärmeanschlussbereich) festzulegen, wenn

- a) sie in einem Vorranggebiet für lufthygienische Sanierung liegt
- b) sie ein kommunales Energiekonzept erlassen hat
- c) für die Errichtung und den Ausbau der Fernwärmeversorgung eine verbindliche Zusage des Fernwärmeversorgungsunternehmens vorliegt.

Im Jahr 2011 hat der Gemeinderat, Gemeinderatsbeschluss vom 07. Juli 2011 zudem das Kommunale Energiekonzept KEK2011 beschlossen. Derzeit sind innerhalb des Stadtgebietes dreizehn Teilgebiete mit einem verpflichtenden Fernwärmeanschlussbereich ausgewiesen. Am 23. April 2020 wurden weitere Teilgebiete im Gemeinderat beschlossen (noch nicht rechtskräftig). Insgesamt sind nunmehr 41 Teilgebiete mit einem verpflichtenden Fernwärmeanschlussbereich ausgewiesen.

Für das gegenständliche Bebauungsplangebiet liegt keine Ausweisung zum verpflichtenden Anschluss an die Fernwärme vor.

Die Festlegung kann wie ausgeführt, nicht im Bebauungsplanverfahren getroffen werden, sondern müsste auf Ebene des Stadtentwicklungskonzeptes als verpflichtender Fernwärmeanschlussbereich festgelegt werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 4 Baumbestand:

Für das gesamte Bebauungsplangebiet wurde seitens der Abteilung Grünraum und Gewässer eine Baumbewertung durchgeführt. An der Ecke Hochsteingasse/Körblergasse wurde im Baumbewertungsgutachten eine erhaltenswerte Baumgruppe bestehend aus Ulmen, Platanen und Robinien festgestellt und im Bebauungsplan als schützenswerte Baumgruppe ausgewiesen. Die Baugrenzlängen am Bauplatz 3 wurden entsprechend dieser Festlegungen in Abstimmung mit der Abteilung Grünraum und Gewässer eingetragen. Die ausgewiesenen schützenswerten Baumbestände und Baumgruppen sind somit zu erhalten und im jeweiligen Bauverfahren zu berücksichtigen. Die Bestimmungen der ÖNORM L1121 „Schutz von Gehölzen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sind verbindlich für die zu erhaltenden Bäume einzuhalten.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 5: Öffentlicher Verkehr:

Eine zentrale Haltestelle war Teil der ursprünglichen Planungsüberlegungen für den gegenständlichen Bebauungsplan. Die zentrale Haltestelle zwischen dem WKO-Bestandsgebäude und der Hochsteingasse hätte einen direkten Umstieg zwischen der Linie 39 und den zusätzlich zur WKO zu führenden Linien aus westlicher Richtung ermöglicht. Die zentrale Haltestelle wäre zudem auch für ortsunkundige Nutzer leicht zu finden gewesen.

Gleichzeitig wäre diese Haltestelle mit einem beträchtlichen Platzbedarf auf den Flächen des Bebauungsplans verbunden gewesen.

Die nun vorliegende Lösung mit Adaptierung der Haltestelle der Linie 39 in der Körblergasse und neuer Haltestelle im Bereich der Hochsteingasse (angrenzend zur bisher geplanten zentralen Haltestelle) stellen eine sinnvolle ÖV-Erschließung des Bebauungsplangebietes dar. Durch ein Fußgängerleitsystem und ÖV-Abfahrtsbildschirme in den Hausausgängen werden Nutzer über das ÖV-Angebot und die Erreichbarkeit der Haltestellen informiert. Die Lage der Haltestellen zu den

einzelnen Gebäuden ist noch immer als günstig einzustufen. Ein Umstieg von der Linie 39 zu den neu geplanten Linien bei der Haltestelle in der Hochsteingasse ist ebenfalls möglich, auf Grund des Verlaufs der Linie 39 und der geplanten Linien wird ein solcher Umstieg aber voraussichtlich nur für einen eher geringen Nutzerkreis relevant sein.

Auf dem Bebauungsplanareal werden Flächen für die geplante Haltestelle in der Hochsteingasse gesichert, sodass eine Shuttlebuslinie oder eine eigene Buslinie zum Bahnhof eingerichtet werden können, und die Linie 62 bis zum Bebauungsplangebiet verlängert werden kann.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 6: Rad- und Fußwege:

Das Angebot für den Radverkehr im Gebiet soll durch die Errichtung eines Radweges in der Grabenstraße und durch die Errichtung eines Radfahrstreifens in der Hochsteingasse verbessert werden. Der Radweg in der Grabenstraße wird künftig von der Hochsteingasse bis zum Lindweg führen, und so vor allem die angrenzenden Grundstücke erschließen. Gleichzeitig eröffnet sich dadurch eine Verbindung von der Körblergasse über den Lindweg und den neuen Radweg zur Heinrich-Casper-Gasse.

Wie in der Einwendung angemerkt geht auch die Abteilung für Verkehrsplanung von einer steigenden Nachfrage nach solchen Stellplätzen aus. Eine feste Prozentzahl der vorzusehenden Stellplätze für Lastenräder und Radanhänger wird bisher in Graz noch nicht in den Bebauungsplänen festgelegt.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 7 Motorisierter Individualverkehr:

Die Nutzungen der Wifi und der WKO haben ein überregionales Einzugsgebiet. Trotz zusätzlicher Maßnahmen für Fuß, Rad und ÖV (mit der geplanten neuen Busverbindung zum Bahnhof), wird daher ein beträchtlicher Teil der Nutzer weiterhin mit dem Auto zum Wifi / zu WKO fahren.

Diesem Punkt wird mit dem Szenario Sanfte Mobilität im Verkehrsgutachten Rechnung getragen. Die geplante Anbindung des Bauplatzes 3 an die Hochsteingasse wird in ausreichender Distanz zum Knoten Hochsteingasse – Zusertalgasse – Körblergasse situiert werden, sodass sich daraus keine Verschlechterung in diesem Knotenpunkt ergeben wird.

Auf den Bauplätzen 2 und 3 dürfen 80 bzw. 100 PKW - Abstellplätze über die Hochsteingasse erschlossen werden. Zusätzliche Stellplätze in diesen beiden Gebäuden sind möglich, müssen aber baulich getrennt von diesen 80 bzw. 100 Stellplätzen ausgeführt werden, und über die Magistrale erschlossen werden. Für diese zusätzlichen Stellplätze, die über die Magistrale erschlossen werden, wäre eine Verbindung der Tiefgaragen zwischen den Bauplätzen 1, 2 und 3 möglich.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Einwendung 6 (OZ 0017 – BürgerIn)

Aufschließungserfordernis: Ein Mobilitätsvertrag hat unbedingt vor Baubeginn und nicht wie angedacht danach vorzuliegen – nur so kann eine wenigstens teilweise Entlastung des Individualverkehrs durch die öffentlichen Verkehrsmittel (Insbesondere Anbindung an den Bahnhof und dies auch samstags) möglich werden.

Tiefgaragen Zufahrt Hochsteingasse: Abgesehen von der zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastung ist es in Zeiten der Klimakrise und dem Ziel den PKW-Verkehr zu verringern absolut nicht nachvollziehbar, dass die WKO, wie oben schon angesprochen, eine Baugenehmigung vor Abschließen eines umfassenden Mobilitätsvertrages erhalten soll. Die Zufahrten werden, wohlgemerkt in einem sonst reinen Wohngebiet, zur massiven Erhöhung des Verkehrs führen, die Kreuzung Hochsteingasse/Grabenstraße/Bergmannngasse/Heinrich Casper Gasse ist bereits jetzt problematisch und nicht sicher (insbesondere für Fußgänger und Radfahrer). Zusätzlich gibt es einen Widerspruch zwischen Bebauungsplan und Erläuterungsbericht betreffend die Verbindung zwischen Tiefgaragen – im besten Fall sollte die Zufahrt nur über das WKO-Gelände möglich sein, ansonsten muss sichergestellt werden, dass die Beschränkung der in der Hochsteingasse ein- und ausfahrenden Fahrzeuge gewährleistet ist und es ein umfassendes neues Verkehrskonzept für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer gibt.

Grünbestand: Es ist erfreulich, dass neue Grünflächen geschaffen werden, dennoch muss gewährleistet sein, dass möglichst viel bereits vorhandenen Grünbestandes, insbesondere auch des Baumbestandes, tatsächlich erhalten bleibt.

Versiegelungsgrad: Dieser ist mit 60% sehr hoch, wünschenswert wären 40%.

Beheizung: Es sollte unbedingt ein Anschluss an die vorhandene Fernwärme erfolgen (Kein Erdgas).

Belüftung Tiefgaragen: Die Belüftung der Tiefgaragen muss so geregelt werden, dass es nicht zu noch einer weiteren Belastung für die Anrainer wird.

Durchwegung: Die Verbindung zwischen Hochsteingasse und Körblergasse (dzt. Fuß- und Radweg) hat unbedingt (auch während der Bauphase) erhalten zu bleiben, da ein Ausweichen über die Grabenstraße (kein Radweg) nicht praktikabel und zu gefährlich ist.

Bauphase: Es liegt kein schlüssiges Konzept vor, wohin die derzeit auf dem zukünftigen Baugebiet parkenden Autos ausweichen werden – für Anrainer ist es zurzeit schon trotz Parkgenehmigung, insbesondere freitags und samstags, nicht möglich in der Hochsteingasse/Zusertalgasse/Körblergasse einen Parkplatz zu finden, es muss sogar auf andere Zonen (bis zu 10 Minuten Fußmarsch) ausgewichen werden. Während der Bauphase wird sich dieser Zustand noch drastisch verschärfen. Ebenso wird sich das ohnehin schon beträchtliche Verkehrsaufkommen durch die „Parkplatzsuchenden“ erhöhen, dies auch direkt vor den Wohnhäusern, da die Zufahrten (Privatbesitz) ständig als Durchfahrts- und Wendemöglichkeit genutzt werden. Weiters ist auch nicht klar wie die Baustellenzufahrt geregelt wird – wenn die Hochsteingasse dafür eingeplant ist, wird es zu zusätzlichen Belastungen (Lärm, Abgase) und Behinderungen kommen und auch hier könnten weitere Parkplätze zumindest vorübergehend wegfallen. Für diese Probleme muss eine anrainerfreundliche Lösung gefunden werden!

Einwendungsbehandlung:

Ad Aufschließungserfordernis Mobilitätsvertrag:

Mobilitätsverträge im Rahmen von Bebauungsplanverfahren werden immer spätestens mit der Beschlussfassung des jeweiligen Bebauungsplanes abgeschlossen. Somit liegen die unterzeichneten Verträge immer vor Baubeginn vor. Auch der Mobilitätsvertrag zwischen der Wirtschaftskammer Steiermark und der Stadt Graz wurde im Zuge der Beschlussfassung des Bebauungsplanes unterzeichnet.

Ad Tiefgaragenzufahrt Hochsteingasse:

Auf den Bauplätzen 2 und 3 dürfen 80 bzw. 100 PKW - Abstellplätze über die Hochsteingasse erschlossen werden. Zusätzliche Stellplätze in diesen beiden Gebäuden sind möglich, müssen aber baulich getrennt von diesen 80 bzw. 100 Stellplätzen ausgeführt werden, und über die Magistrale erschlossen werden. Für diese zusätzlichen Stellplätze die über die Magistrale erschlossen werden wäre eine Verbindung der Tiefgaragen zwischen den Bauplätzen 1, 2 und 3 möglich.

Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Knoten Grabenstraße – Hochsteingasse – Heinrich-Casper-Gasse haben ergeben, dass auch für den Prognosefall 180 Pkw-Stellplätze über die Hochsteingasse an die WKO angebunden werden können. Die Anbindung von insgesamt 180 Stellplätzen an die Hochsteingasse stellt eine Möglichkeit dar, die der künftigen Bebauung mehr Flexibilität einräumt. Die Grundeigentümer können auf diese Möglichkeit auch verzichten und alles über die Südostseite erschließen.

Die Aussagen des Verkehrsgutachtens basieren auf Modellprognosen des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2035 (Anmerkung: erstellt vom ZT Büro ZIS & Partner). Ergänzt wurden die Prognosedaten durch Abschätzungen des Verkehrsaufkommens möglicher Bebauung im Einzugsgebiet der Hochsteingasse (rund 134.000m² Grundstücksfläche). Dieses bildet einen durchschnittlichen Werktag ab und das Büro ZIS & Partner hat zur Kalibrierung Verkehrserhebungen (laut Verkehrskonzept 2017) aus dem Jahr 2016 verwendet. Die Stoßzeiten der Wifi - Kurse bzw. WKO – Kurse wurden bei der verkehrstechnischen Betrachtung dabei berücksichtigt.

Die WKO beabsichtigt ein Parkleitsystem zu installieren, die Vorarbeiten dazu haben bereits begonnen. Dabei soll eine Leitung des Zielverkehrs der WKO prinzipiell über die neue Zufahrt in der Grabenstraße erfolgen. Zur Hochsteingasse soll dieses Parkleitsystem nicht den Verkehr leiten. Parkplätze, die mit dem KFZ über die Hochsteingasse erreichbar sind, sollen ausgewählten Gruppen vorbehalten sein und weder den WKO-Kunden noch den Wifi-Kursbesuchern zur Verfügung stehen. Zusätzlich ist festzuhalten, dass die Nutzergruppen, für die diese Stellplätze gedacht sind, eine zeitliche Verteilung in der An- und Abfahrt aufweisen, die gegenläufig zur zeitlichen Verteilung in der An- und Abfahrt der Bewohner der Hochsteingasse auftritt. Somit sind ungünstige Überlagerungen vermeidbar. Parkplätze, die mit dem KFZ über die Hochsteingasse erreichbar sind, sollen ausgewählten Gruppen (Mitarbeitern / Funktionäre WKO oder WKO-naher Betriebe) vorbehalten sein und weder den WKO-Kunden noch den Wifi-Kursbesuchern zur Verfügung stehen. Auf dem Gelände der WKO werden neue Parkplätze so situiert und umgestaltet (zum Beispiel: das ehemalige Werkstätten Gebäude W1 wird zu einem Parkhaus umgebaut), dass diese in Zukunft von der Bergmannngasse/Grabenstraße ausschließlich über die neue Zufahrt erreicht werden sollen.

Die für die Zusertalgasse/Hochsteingasse verkehrstechnisch interessante Betrachtung sind die Zu- und Abfahrten in und aus der Hochsteingasse in Zusammenhang mit der Spitzenstunde in der Bergmannngasse/Grabenstraße. Laut Verkehrsgutachten wurden zur Spitzenstunde an einem Donnerstag 2016 rund 260 Kfz/h erhoben. Für die Zeiten der Kursenden wurden keine Prognosen erstellt, da diese in der verkehrstechnischen Betrachtung keine Grundlage bilden. Die Kursenden zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr fallen in Zeitbereiche die außerhalb der Spitzenstunden liegen. Erst bei Vorliegen der einzelnen konkreten Bauprojekte insbesondere der Tiefgaragenplanung, wird im Baubewilligungsverfahren die Frage der Emissionen hinsichtlich Luft (Abluftanlage der Tiefgarage) und gegebenenfalls schalltechnisch relevante Maßnahmen zu prüfen sein.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad Grünbestand:

Die erhaltenswerten und zu schützenden Bäume oder Baumgruppen sind im Bebauungsplan ausgewiesen und entsprechend zu erhalten. Die ausgewiesenen schützenswerten Baumbestände und Baumgruppen sind somit zu erhalten und im jeweiligen Bauverfahren zu berücksichtigen. Die

Bestimmungen der ÖNORM L1121 „Schutz von Gehölzen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sind verbindlich für die zu erhaltenden Bäume einzuhalten.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad Versiegelungsgrad:

Der Bebauungsplan sieht für die ausgewiesene Funktion eines Kerngebietes mit der Ersichtlichmachung der Nutzung als Wirtschaftskammer Standort eine maximale Versiegelung von 60% vor. Diese Festlegung entspricht den im 4.0 Stadtentwicklungskonzept beinhalteten üblichen Vorgaben zu Baugebieten im Kerngebiet. Derzeit sind die Grundstücke bereits stark versiegelt und weisen im Bestand einen Versiegelungsgrad von ca. 0.75 auf. Durch den Entfall der oberirdischen Parkplätze und der Errichtung einer durchgrünten Sockelzone und einer durchgrünten neuen Platzgestaltung kommt es zu einer massiven Verbesserung gegenüber dem Bestand. Entwurfsziel ist die Schaffung eines durchgrünten Bandes als neues Zentrum der WKO. Für die angedachte Platzgestaltung im zentralen Bereich des Bebauungsplanes sind mind. 40% der Fläche mit intensiver Begrünung auszuführen. Ebenfalls beinhaltet die Verordnung zum Bebauungsplan die Festlegung aus dem 4.0 Stadtentwicklungskonzept, dass mindestens 10% je Bauplatz als Grünfläche über gewachsenen Boden auszubilden sind und jedenfalls mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen und dauerhaft zu erhalten sind.

Entlang der Straßenzüge Bergmannngasse/Grabenstraße und Hochsteingasse sind neue Baumreihen zu errichten.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad Beheizung:

Die Stadt Graz ist im Entwicklungsprogramm für die Reinhaltung der Luft (LGBl. Nr. 53/2011) als Vorranggebiet zur lufthygienischen Sanierung in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen von Raumheizungen ausgewiesen. Gemäß § 22 (9) StROG 2010 hat jede Gemeinde für das Gemeindegebiet oder für Teile desselben die Verpflichtung zum Anschluss an ein Fernwärmesystem (Fernwärmeanschlussbereich) festzulegen, wenn

- a) sie in einem Vorranggebiet für lufthygienische Sanierung liegt
- b) sie ein kommunales Energiekonzept erlassen hat
- c) für die Errichtung und den Ausbau der Fernwärmeversorgung eine verbindliche Zusage des Fernwärmeversorgungsunternehmens vorliegt.

Im Jahr 2011 hat der Gemeinderat, Gemeinderatsbeschluss vom 07. Juli 2011 zudem das Kommunale Energiekonzept KEK2011 beschlossen. Derzeit sind innerhalb des Stadtgebietes dreizehn Teilgebiete mit einem verpflichtenden Fernwärmeanschlussbereich ausgewiesen. Am 23. April 2020 wurden weitere Teilgebiete im Gemeinderat beschlossen (noch nicht rechtskräftig). Insgesamt sind nunmehr 41 Teilgebiete mit einem verpflichtenden Fernwärmeanschlussbereich ausgewiesen.

Für das gegenständliche Bebauungsplangebiet liegt keine Ausweisung zum verpflichtenden Anschluss an die Fernwärme vor.

Die Festlegung kann wie ausgeführt, nicht im Bebauungsplanverfahren getroffen werden, sondern müsste auf Ebene des Stadtentwicklungskonzeptes als verpflichtender Fernwärmeanschlussbereich festgelegt werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad Belüftung Tiefgarage:

Erst bei Vorliegen der einzelnen konkreten Bauprojekte insbesondere der Tiefgaragenplanung wird im Baubewilligungsverfahren die Frage der Abluftanlage der Tiefgarage zu prüfen sein.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad Durchwegung:

Die Verbindung zwischen der Hochsteingasse und Körblergasse bleibt für den Fuß- und Radverkehr erhalten. Im Falle von kurzzeitigen Einschränkungen auf Grund von Baustellen werde entsprechende Umleitungen eingerichtet.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad Bauphase:

Die Zu- und Abfahrten zu Parkplätzen und generell die Baustellenzufahrten sind nicht Inhalt eines Bebauungsplanverfahrens und können erst im Zuge von konkreten Bauprojekten im Bauverfahren festgelegt werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Einwendung 7 (OZ 0018 - BürgerIn)

Nach Durchsicht der Kundmachung, der Verordnung, des Erläuterungsberichts und des Bauplanes des Bauprojekts „Hochsteingasse – Grabenstraße“ will ich Sie auf einige Punkte aufmerksam machen, um diese nochmals zu prüfen, sowie meine Einwendungen mit diesem Schreiben einbringen.

Zu Beginn ein großes Lob für die zahlreichen Ideen und Vorschläge zur Begrünung auf dem Areal der WKO. So wie diese Begrünung in der Verordnung beschrieben wird, kann ich mir das zukünftige Aussehen des WKO Areals als schön und ansprechend vorstellen. Ein Absatz machte mich jedoch beim Durchlesen stutzig, nämlich § 8 (15), dieser beginnt mit bei Untergang der erhaltenswerten Baumgruppe... Ist Untergang und erhaltenswerte Baumgruppe in einem Satz nicht ein Widerspruch? Warum wird diese Baumgruppe als erhaltenswert bezeichnet, wenn bei Untergang Ausfälle von alten Bäumen zu kompensieren sind? Eine Kompensierung von 70 oder 80 Jahre alten Bäumen kann ich mir nicht vorstellen, denn auch sollten neue Bäumen gepflanzt werden, benötigen diese mindestens 50 Jahre um annähernd auf die Größe der bereits bestehenden Bäume anzuwachsen. Daher bitte ich Sie die erhaltenswerte Baumgruppe in angemessenem Maße zu schützen, damit es unter keinen Umständen zu einem Untergang der erhaltenswerten Baumgruppe kommt. Auch im Sinne von einem ansprechenden Stadtbild sollte dies von Ihrem Interesse sein.

Laut Verordnung §7 (9) und (10) dürfen in Summe max. 180 Parkplätze über die Hochsteingasse befahren werden. Ich bitte Sie jene 180 Parkplätze, die über die Hochsteingasse befahren werden, nochmals zu überdenken, denn derzeit beträgt der Lärmpegel in der Hochsteingasse 54 – 59 dB laut Grafik auf Seite 6 im Erläuterungsbericht. Angemessen wären laut WHO-Regionalbüro für Europa für erholsamen Schlaf laut max. 40 dB. Wie Sie sehen ist im Bereich der Hochsteingasse der Wert überschritten, deshalb bitte ich Sie die Zufahrt für 180 Parkplätze in der Hochsteingasse nochmals zu überdenken, damit die Lärmbelästigung nicht noch weiter zunimmt. Weiters stellt sich mir die Frage wofür man überhaupt 180 Parkplätze über die Hochsteingasse befahren soll und nicht alle zentral an einer Stelle?

Im Erläuterungsbericht Seite 4 oben steht: „Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist als sehr gut anzusehen.“ Gleicher Erläuterungsbericht Seite 12 „Mit der schrittweisen Erweiterung der Bebauung im

Projektgebiet ist eine Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs erforderlich“. Mir ist durchaus bewusst, dass mehr Gebäude und Schulungswerkstätten und dergleichen gleich mehr Besucher und Mitarbeiter bedeuten. Jedoch sind diese beiden Sätze für mich Widersprüche, da ich selbst 3 Jahre regelmäßig (ca. 4 Tage/Woche) zur Wirtschaftskammer gependelt bin und es gab mit dem öffentlichen Verkehr kein Problem. Die Buslinie 39 ist meiner Ansicht nach gut ausgelastet, aber nicht überlastet. Deshalb bitte ich Sie nochmals zu prüfen ob die ÖV-Wendeschleife wirklich notwendig ist und ob diese Buslinien überhaupt angenommen werden. Weiters entsteht durch eine Doppel-Wendeschleife sehr viel zusätzlicher Lärm, da Busse laut sind und wahrscheinlich mehrmals pro Stunde fahren werden. Ich bitte es Sie zu unterlassen eine Wendeschleife im Bereich der Hochsteingasse für den öffentlichen Verkehr einzurichten, da die Lärmbelastung in der Hochsteingasse ohnehin schon viel zu hoch ist (54 – 59 dB siehe oben). Folgende Vorschläge: 1. Wie wäre es stattdessen, wenn man anfangs nur bei der Buslinie 39 für die WKO bleibt und danach sich erst nach weiteren Buslinien umsieht? 2. Eine zweite Buslinie zur Haltestelle der Linie 39 dazu integriert? 3. Eine Bushaltestelle/Wendeschleife Entlang der Bergmannsgasse baut? Die Busse müssen ja ohnehin dort vorbei, wieso also noch weiter bis zur Hochsteingasse hinauffahren?

Bezüglich der Geschosshöhe von Bauplatz 3 bitte ich Sie die Anzahl der Geschosse, um ein Geschoss zu reduzieren, von 5 Geschossen also auf 4 Geschosse. Damit soll garantiert werden, dass es für die Häuser dahinter in der Hochsteingasse noch genügend Sonnenlicht gibt. Ich bitte Sie meine Einwendungen mit bestem Wissen und Gewissen zu prüfen und möchte nochmals anmerken, dass die erhaltenswerte Baumgruppe erhalten werden soll und keine Parkplätze über die Hochsteingasse befahren werden sollen aufgrund der Lärmbelästigung. Weiters keine Wendeschleife im Bereich der Hochsteingasse errichtet wird aufgrund der Lärmbelästigung und weil es an einem anderen Ort strategisch klüger wäre. Und weiters bitte ich Sie die Höhe des Bauplatzes 3, um ein Geschoss zu reduzieren.

Einwendungsbehandlung:

Ad § 8 (15) Untergang der erhaltenswerten Baumgruppe:

Für das gesamte Bebauungsplangebiet wurde seitens der Abteilung Grünraum und Gewässer eine Baumbewertung durchgeführt. An der Ecke Hochsteingasse/Körblergasse wurde im Baumbewertungsgutachten eine erhaltenswerte Baumgruppe bestehend aus Ulmen, Platanen und Robinien festgestellt und im Bebauungsplan als schützenswerte Baumgruppe ausgewiesen. Die Baugrenzlängen am Bauplatz 3 wurden entsprechend dieser Festlegungen in Abstimmung mit der Abteilung Grünraum und Gewässer eingetragen. Die ausgewiesenen schützenswerten Baumbestände und Baumgruppen sind somit zu erhalten und im jeweiligen Bauverfahren zu berücksichtigen. Die Bestimmungen der ÖNORM L1121 „Schutz von Gehölzen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sind verbindlich für die zu erhaltenden Bäume einzuhalten.

Die in §8 Abs 15 angeführte Regelung dient dazu, sollte wider Erwarten die erhaltenswerten Bäume z.B.: durch Sturmschäden oder dergleichen beschädigt werden, diese allenfalls nach zu pflanzen sind.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 7 (9) und (10) Zufahrt Hochsteingasse:

Auf den Bauplätzen 2 und 3 dürfen 80 bzw. 100 PKW - Abstellplätze über die Hochsteingasse erschlossen werden. Zusätzliche Stellplätze in diesen beiden Gebäuden sind möglich, müssen aber baulich getrennt von diesen 80 bzw. 100 Stellplätzen ausgeführt werden, und über die Magistrale erschlossen werden. Für diese zusätzlichen Stellplätze die über die Magistrale erschlossen werden wäre eine Verbindung der Tiefgaragen zwischen den Bauplätzen 1, 2 und 3 möglich. Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Knoten Grabenstraße – Hochsteingasse – Heinrich-Casper-Gasse haben ergeben, dass auch für den Prognosefall 180 Pkw-Stellplätze über die

Hochsteingasse an die WKO angebunden werden können. Die Anbindung von insgesamt 180 Stellplätzen an die Hochsteingasse stellt eine Möglichkeit dar, die der künftigen Bebauung mehr Flexibilität einräumt. Die Grundeigentümer können auf diese Möglichkeit auch verzichten und alles über die Südostseite erschließen.

Die Aussagen des Verkehrsgutachtens basieren auf Modellprognosen des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2035 (Anmerkung: erstellt vom ZT Büro ZIS & Partner). Ergänzt wurden die Prognosedaten durch Abschätzungen des Verkehrsaufkommens möglicher Bebauung im Einzugsgebiet der Hochsteingasse (rund 134.000m² Grundstücksfläche). Dieses bildet einen durchschnittlichen Werktag ab und das Büro ZIS & Partner hat zur Kalibrierung Verkehrserhebungen (laut Verkehrskonzept 2017) aus dem Jahr 2016 verwendet. Die Stoßzeiten der Wifi - Kurse bzw. WKO – Kurse wurden bei der verkehrstechnischen Betrachtung dabei berücksichtigt.

Die WKO beabsichtigt ein Parkleitsystem zu installieren, die Vorarbeiten dazu haben bereits begonnen. Dabei soll eine Leitung des Zielverkehrs der WKO prinzipiell über die neue Zufahrt in der Grabenstraße erfolgen. Zur Hochsteingasse soll dieses Parkleitsystem nicht den Verkehr leiten. Parkplätze, die mit dem KFZ über die Hochsteingasse erreichbar sind, sollen ausgewählten Gruppen vorbehalten sein und weder den WKO-Kunden noch den Wifi-Kursbesuchern zur Verfügung stehen. Zusätzlich ist festzuhalten, dass die Nutzergruppen, für die diese Stellplätze gedacht sind, eine zeitliche Verteilung in der An- und Abfahrt aufweisen, die gegenläufig zur zeitlichen Verteilung in der An- und Abfahrt der Bewohner der Hochsteingasse auftritt. Somit sind ungünstige Überlagerungen vermeidbar. Parkplätze, die mit dem KFZ über die Hochsteingasse erreichbar sind, sollen ausgewählten Gruppen (Mitarbeitern / Funktionäre WKO oder WKO-naher Betriebe) vorbehalten sein und weder den WKO-Kunden noch den Wifi-Kursbesuchern zur Verfügung stehen. Auf dem Gelände der WKO werden neue Parkplätze so situiert und umgestaltet (zum Beispiel: das ehemalige Werkstätten Gebäude W1 wird zu einem Parkhaus umgebaut), dass diese in Zukunft von der Bergmannngasse/Grabenstraße ausschließlich über die neue Zufahrt erreicht werden sollen.

Die für die Zusertalgasse/Hochsteingasse verkehrstechnisch interessante Betrachtung sind die Zu- und Abfahrten in und aus der Hochsteingasse in Zusammenhang mit der Spitzenstunde in der Bergmannngasse/Grabenstraße. Laut Verkehrsgutachten wurden zur Spitzenstunde an einem Donnerstag 2016 rund 260 Kfz/h erhoben. Für die Zeiten der Kursenden wurden keine Prognosen erstellt, da diese in der verkehrstechnischen Betrachtung keine Grundlage bilden. Die Kursenden zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr fallen in Zeitbereiche die außerhalb der Spitzenstunden liegen. Erst bei Vorliegen der einzelnen konkreten Bauprojekte insbesondere der Tiefgaragenplanung, wird im Baubewilligungsverfahren die Frage der Emissionen hinsichtlich Luft (Abluftanlage der Tiefgarage) und gegebenenfalls schalltechnisch relevante Maßnahmen zu prüfen sein.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad Erläuterungsbericht „Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist als sehr gut anzusehen und Überprüfung der Notwendigkeit einer ÖV-Wendeschleife:

Eine zentrale Haltestelle war Teil der ursprünglichen Planungsüberlegungen für den gegenständlichen Bebauungsplan. Die zentrale Haltestelle zwischen dem WKO-Bestandsgebäude und der Hochsteingasse hätte einen direkten Umstieg zwischen der Linie 39 und den zusätzlich zur WKO zu führenden Linien aus westlicher Richtung ermöglicht. Die zentrale Haltestelle wäre zudem auch für ortsunkundige Nutzer leicht zu finden gewesen.

Gleichzeitig wäre diese Haltestelle mit einem beträchtlichen Platzbedarf auf den Flächen des Bebauungsplans verbunden gewesen.

Die nun vorliegende Lösung mit Adaptierung der Haltestelle der Linie 39 in der Körblergasse und neuer Haltestelle im Bereich der Hochsteingasse (angrenzend zur bisher geplanten zentralen Haltestelle) stellen eine sinnvolle ÖV-Erschließung des Bebauungsplangebietes dar. Durch ein Fußgängerleitsystem und ÖV-Abfahrtsbildschirme in den Hausausgängen werden Nutzer über das ÖV-Angebot und die Erreichbarkeit der Haltestellen informiert. Die Lage der Haltestellen zu den einzelnen Gebäuden ist noch immer als günstig einzustufen. Ein Umstieg von der Linie 39 zu den neu geplanten Linien bei der Haltestelle in der Hochsteingasse ist ebenfalls möglich, auf Grund des Verlaufs der Linie 39 und der geplanten Linien wird ein solcher Umstieg aber voraussichtlich nur für einen eher geringen Nutzerkreis relevant sein.

Auf dem Bebauungsplanareal werden Flächen für die geplante Haltestelle in der Hochsteingasse gesichert, sodass eine Shuttlebuslinie oder eine eigene Buslinie zum Bahnhof eingerichtet werden können, und die Linie 62 bis zum Bebauungsplangebiet verlängert werden kann.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden

Ad Geschosshöhe Bauplatz 3:

Entlang der Hochsteingasse (Hochsteingasse 5-11 und Hochsteingasse 13-19) befinden sich im Bestand punktförmige Wohngebäude von 5 – 8 Geschossen. Im Bestand weisen die höchsten Gebäude entlang der Hochsteingasse eine maximale Gebäudehöhe von ca. 33m Höhe auf. Die am Bauplatz 3 gewählte maximale Gebäudehöhe von 22,5m (5 Geschossen) bleibt somit deutlich unter den bestehenden maximalen Gebäudehöhen. In einer entsprechenden Untersuchung der Beschattung zu unterschiedlichsten Sonnenstand- und Jahreszeiten konnte keine Beeinträchtigung der nordöstlichen Bebauungen entlang der Hochsteingasse festgestellt werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Einwendung 9 (OZ 0020 - BürgerIn)

1) *Bebauungsdichte*

lt. vorliegendem Entwurf wären Bebauungsdichten zw. 1,89 und 2,25 vorgesehen. Laut FläWi liegt die Bebauungsdichte in dem betroffenen Bereich zw. 0,6 bis 1,5, am Rande des Bereichs bis 2,0.

Ich ersuche um Einhaltung der im FläWi vorgesehenen Dichte im Kernbereich/Bauplätzen 2 und 3.

2) *Baumbestand*

Durch den Bauplatz 3 würde der als erhaltenswert eingestufte Baumbestand im Norden verschwinden. Betroffen sind Ulmen (!), Platanen sowie Linden.

Ich ersuche um eine Überarbeitung des Entwurfs im Sinne einer Verlegung des Bauplatzes 3 auf das Areal des ehemaligen Kindergartens.

3) *Rad/Fußwege:*

Die Radverbindung durch das Areal der WKO wird regelmäßig vom Radverkehr von/zur Uni genutzt.

Ich ersuche daher, einen Radweg in beide Richtungen mit anzudenken.

4) *MIV*

Im Erläuterungsbericht ist eine "möglichst geringe Kfz-Verkehrszunahme" manifestiert.

Eine drastische Erhöhung der PKW-Abstellplätze wäre hier jedoch das Gegenmodell.

Ich ersuche daher um Maßnahmen, die die Zahl der Stellplätze nicht erhöhen.

5) Heizung

Da sich mir nicht erschließt, ob die WKO weiterhin mit Erdgas heizt, ersuche ich, für die Neubauten einen Fernwärmeanschluss anzudenken.

6) Versiegelung

Da die jetzt geplante Verhältnismäßigkeit von versiegelter zu entsiegelter Fläche mit 60:40 meiner Meinung nach nicht mit dem STEK 4.0 konform geht, ersuche ich um Erhöhung der entsiegelten Flächen auf 60%.

Einwendungsbehandlung:

Ad 1 Bebauungsdichte:

Wie im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan ausgeführt, kann der Bebauungsplan gemäß den Bestimmungen der Bebauungsdichteverordnung 1993 in der Fassung LGBl. 58/2011, § 3 eine Überschreitung des im 4.0 Flächenwidmungsplan festgesetzten Höchstwertes ermöglichen. Begründet wird dies mit der geplanten städtebaulichen Schwerpunktsetzung durch das Projekt, dem Raumordnungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden, der guten Qualität der öffentlichen Verkehrserschließung und der Planung eines großen durchgrüneten zentralen Platzbereiches. Die Überschreitung der Bebauungsdichte stimmt mit den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes überein, da unabhängig von der Festlegung der generellen, gebietsweisen Dichte der Kerngebiete mit öffentlichen Charakter begründete Überschreitungen im Bauverfahren oder in einem Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen oder aufgrund der Anbindung an den öffentlichen Verkehr zulässig sind.

Im gegenständlichen Bebauungsplan sind auf den jeweiligen Bauplätzen Nettobauplatzflächen und die jeweilige maximale zulässige Bebauungsdichte ausgewiesen. Vom Bruttobauland sind sämtliche Verkehrsflächen, die im Bebauungsplan definiert werden abzuziehen. Durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien im Bebauungsplan werden hier gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan § 5 Verkehrsflächen geschaffen. Bei den Nettobauplätzen sind jene Flächen, wie Verkehrsflächen als zukünftiges öffentliches Gut, oder Verkehrsflächen zu internen Erschließung (verbleiben im Privateigentum) vom Bruttobauplatz abzuziehen. Daraus resultierend ergeben sich auf den einzelnen Bauplätzen auch höhere Bebauungsdichte - Werte als im 4.0 Flächenwidmungsplan. Die im Bebauungsplangebiet laut 4.0 Flächenwidmungsplan mögliche maximale Bruttogeschossfläche ergibt rund 86.383m². Die nunmehr im Bebauungsplan maximale Bruttogeschossfläche beträgt rund 87.262m². Diese geringfügige Erhöhung der im Bebauungsplan ermöglichten Bruttogeschossfläche beträgt somit nur 1,01% bzw. rund 879m² Bruttogeschossfläche. Diese minimale Erhöhung kann auf Grund der zuvor erwähnten Kriterien städtebaulich gut begründet werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 2 Baumbestand:

Für das gesamte Bebauungsplangebiet wurde seitens der Abteilung Grünraum und Gewässer eine Baumbewertung durchgeführt. An der Ecke Hochsteingasse/Körbnergasse wurde im Baumbewertungsgutachten eine erhaltenswerte Baumgruppe bestehend aus Ulmen, Platanen und Robinien festgestellt und im Bebauungsplan als schützenswerte Baumgruppe ausgewiesen. Die Baugrenzenlinien am Bauplatz 3 wurden entsprechend dieser Festlegungen in Abstimmung mit der Abteilung Grünraum und Gewässer eingetragen. Die ausgewiesenen schützenswerten Baumbestände und Baumgruppen sind somit zu erhalten und im jeweiligen Bauverfahren zu berücksichtigen. Die Bestimmungen der ÖNORM L1121 „Schutz von Gehölzen und

Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sind verbindlich für die zu erhaltenden Bäume einzuhalten.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 3 Rad/Fußweg:

Das Angebot für den Radverkehr im Gebiet soll durch die Errichtung eines Radweges in der Grabenstraße und durch die Errichtung eines Radfahrstreifens in der Hochsteingasse verbessert werden. Der Radweg in der Grabenstraße wird künftig von der Hochsteingasse bis zum Lindweg führen, und so vor allem die angrenzenden Grundstücke erschließen. Gleichzeitig eröffnet sich dadurch eine Verbindung von der Körblergasse über den Lindweg und den neuen Radweg zur Heinrich-Casper-Gasse.

Ad 4 MIV:

Die Nutzungen der Wifi und der WKO haben ein überregionales Einzugsgebiet. Trotz zusätzlicher Maßnahmen für Fuß, Rad und ÖV (mit der geplanten neuen Busverbindung zum Bahnhof), wird daher ein beträchtlicher Teil der Nutzer weiterhin mit dem Auto zum Wifi / zu WKO fahren.

Diesem Punkt wird mit dem Szenario Sanfte Mobilität im Verkehrsgutachten Rechnung getragen.

Für die Erweiterung der WKO wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Dabei wurden zwei unterschiedliche Szenarien, 2025A und 2025B, für die weitere Entwicklung des Areals berechnet. Auf Grund der Probleme mit der Leistungsfähigkeit im Knoten Bergmannngasse – Lindweg wird ein Linksabbiegestreifen von der Grabenstraße aus Norden zum Bebauungsplangebiet im Osten zu errichten sein. Die Relation aus der Grabenstraße / Bergmannngasse aus Süden zum Bebauungsplangebiet im Osten ist aus verkehrlicher Sicht unproblematisch.

Die im Bebauungsplanentwurf angeführte Stellplatzanzahl bezieht sich nicht nur auf die bereits vorhandenen Stellplätze, sondern auf die im Bebauungsplan angeführten Bauplätze SVA/SVS, Bauplatz 1 (inklusive dem ehemaligen Werkstätten Gebäude W1), 2 und 3 und somit der möglichen Entwicklung des gesamten Areals. Die im Bebauungsplanentwurf festgesetzte Obergrenze von 1.100 PKW - Stellplätzen für das Bebauungsplangebiet gilt somit auch bei einer vollständigen Ausnutzung der gesamten, im Bebauungsplangebiet noch zusätzlich herstellbaren Geschossflächen. Die Leistungsfähigkeit ist durch die Errichtung des neuen Linksabbiegestreifens von der Grabenstraße aus Norden zum Bebauungsplangebiet im Osten gegeben und wurde vertraglich zwischen dem Grundeigentümer, der Stadt Graz und dem Land Steiermark geregelt. Des Weiteren erfolgt auch eine bessere Anbindung des Areals an den öffentlichen Verkehr. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr wäre für ein normales städtisches Gebiet gut, für die Nutzung wie das Wifi und die WKO, sind aber vor allem auch im Zusammenhang mit den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr zielführend. Gleichzeitig ist anzumerken, dass zusätzliche ÖV-Linien bei dieser Lage des Bebauungsplangebietes, auch anderen Nutzern Vorteile bringen und dadurch gut integriert werden können. Deshalb wurden beim gegenständlichen Bebauungsplan Maßnahmen für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt.

Die zentrumsnahe Lage ist für die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad günstig. Das westlich gelegene niederrangige Straßennetz kann von RadfahrerInnen gut genutzt werden. Die Erreichbarkeit von Süden kommend ist beispielsweise über die Grillparzerstraße, die Richard-Wagner-Gasse und im weiteren über die Körblergasse gegeben. Im direkten Bebauungsplangebiet gibt es jedoch vor allem auf Grund der stark befahrenen Grabenstraße Verbesserungsbedarf. Für die Verbesserung

der Erschließung mit dem Fahrrad wurden entlang der Grabenstraße ein Radweg, und in der Hochsteingasse ein Radfahrstreifen in den begleitenden Planungen zum Bebauungsplan berücksichtigt. Weitere Maßnahmen für den Radverkehr wurden auf Basis eines Mobilitätsvertrages mit den Bauträgern geregelt.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 5 Heizung:

Die Stadt Graz ist im Entwicklungsprogramm für die Reinhaltung der Luft (LGBl. Nr. 53/2011) als Vorranggebiet zur lufthygienischen Sanierung in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen von Raumheizungen ausgewiesen. Gemäß § 22 (9) StROG 2010 hat jede Gemeinde für das Gemeindegebiet oder für Teile desselben die Verpflichtung zum Anschluss an ein Fernwärmesystem (Fernwärmeanschlussbereich) festzulegen, wenn

- a) sie in einem Vorranggebiet für lufthygienische Sanierung liegt
- b) sie ein kommunales Energiekonzept erlassen hat
- c) für die Errichtung und den Ausbau der Fernwärmeversorgung eine verbindliche Zusage des Fernwärmeversorgungsunternehmens vorliegt.

Im Jahr 2011 hat der Gemeinderat, Gemeinderatsbeschluss vom 07. Juli 2011 zudem das Kommunale Energiekonzept KEK2011 beschlossen. Derzeit sind innerhalb des Stadtgebietes dreizehn Teilgebiete mit einem verpflichtenden Fernwärmeanschlussbereich ausgewiesen. Am 23. April 2020 wurden weitere Teilgebiete im Gemeinderat beschlossen (noch nicht rechtskräftig). Insgesamt sind nunmehr 41 Teilgebiete mit einem verpflichtenden Fernwärmeanschlussbereich ausgewiesen.

Für das gegenständliche Bebauungsplangebiet liegt keine Ausweisung zum verpflichtenden Anschluss an die Fernwärme vor.

Die Festlegung kann wie ausgeführt, nicht im Bebauungsplanverfahren getroffen werden, sondern müsste auf Ebene des Stadtentwicklungskonzeptes als verpflichtender Fernwärmeanschlussbereich festgelegt werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 6 Versiegelung:

Der Bebauungsplan sieht für die ausgewiesene Funktion eines Kerngebietes mit der Ersichtlichmachung der Nutzung als Wirtschaftskammer Standort eine maximale Versiegelung von 60% vor. Diese Festlegung entspricht den im 4.0 Stadtentwicklungskonzept beinhalteten üblichen Vorgaben zu Baugebieten im Kerngebiet. Derzeit sind die Grundstücke bereits stark versiegelt und weisen im Bestand einen Versiegelungsgrad von ca. 0.75 auf. Durch den Entfall der oberirdischen Parkplätze und der Errichtung einer durchgrüneten Sockelzone und einer durchgrüneten neuen Platzgestaltung kommt es zu einer massiven Verbesserung gegenüber dem Bestand. Entwurfsziel ist die Schaffung eines durchgrüneten Bandes als neues Zentrum der WKO. Für die angedachte Platzgestaltung im zentralen Bereich des Bebauungsplanes sind mind. 40% der Fläche mit intensiver Begrünung auszuführen. Ebenfalls beinhaltet die Verordnung zum Bebauungsplan die Festlegung aus dem 4.0 Stadtentwicklungskonzept, dass mindestens 10% je Bauplatz als Grünfläche über gewachsenen Boden auszubilden sind und jedenfalls mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen und dauerhaft zu erhalten sind.

Entlang der Straßenzüge Bergmanngasse/Grabenstraße und Hochsteingasse sind neue Baumreihen zu errichten.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Stellungnahme 2 (OZ 0021 – Stadt Graz - Straßenamt)

Nach Durchsicht der Unterlagen des aufliegenden Bebauungsplanes „03.24.0 Hochsteingasse - Grabenstraße“ wird von Seiten des Straßenamtes folgende Stellungnahme abgegeben:

- Die Zufahrtsgenehmigung in der Bergmanngasse hat durch das Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum zu erfolgen.
Für die Anbindung der Zufahrten in der Hochsteingasse, sowie der Körblergasse ist beim Straßenamt um eine Zufahrtsgenehmigung anzusuchen.
- Es ist festzuhalten, dass diese hohe Anzahl der projektierten Zufahrten in der Körblergasse, in diesem kurzen Straßenabschnitt, nicht genehmigt wird. Die Grundstücksanbindung entlang der Körblergasse ist auf zwei Zufahrten zu beschränken.
- Die Zufahrten sind mit einer durchlaufenden Leiste (abgesenkt auf 3cm) auszuführen. Es ist sicherzustellen, dass die Längsneigung im Zufahrtsbereich nicht mehr als $\pm 5\%$ beträgt.
- In den vorgelegten Planunterlagen sind die erforderlichen Sichtweiten sowohl in der Hochsteingasse, als auch in der Körblergasse, aufgrund der geplanten Baumstandorte augenscheinlich nicht gegeben. Es sind entsprechende Sichernachweise zu führen.
- Anhand der vorliegenden Unterlagen ist nicht beurteilbar, welche Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen (wie im Erläuterungsbericht angeführt) einhergehend mit dem Bebauungsplan umgesetzt werden sollen. Dies ist anhand von entsprechenden Plandarstellungen noch zu konkretisieren und in weiterer Folge vertraglich festzuhalten.
Vor Umsetzung der Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen ist das Erfordernis eines straßenrechtlichen Genehmigungsverfahrens zu prüfen.
- Die Ausführung der für den Fußverkehr öffentlich nutzbaren Flächen auf Privatgrund ist im Vorfeld mit der Holding Graz Services Stadtraum abzustimmen.
Da eine Übernahme von Teilflächen des betreffenden Gehweges in das öffentliche Gut der Stadt Graz nicht vorgesehen ist, sind entsprechende Servitutsvereinbarungen zu definieren. Bei all jenen Flächen, wo öffentlicher Verkehr stattfinden wird, sind hinsichtlich der Wegerhalterpflichten, wie z.B. Herstellung, Erhaltung und Winterdienst, entsprechende Vereinbarungen nach Rücksprache mit dem Straßenamt zu treffen, wobei diese Bereiche ebenso anhand von Lageplandarstellungen zu dokumentieren sind.
- In Anbetracht der vorherrschenden Neigungsverhältnisse ist festzuhalten, dass in diesem Bereich anfallende Oberflächenwässer auf Privatgrund zu verbringen sind. Insbesondere eine Ableitung anfallender Wässer auf die angrenzende öffentliche Verkehrsfläche ist durch geeignete, bauliche Maßnahmen auf Privatgrund, zu vermeiden.
- Das Planungsgebiet liegt teils im HQ 30, sowie HQ 100 – Überflutungsbereich. Dementsprechend sind Rücksprachen mit der Bau- und Anlagenbehörde, Abteilung für Wasserrecht zu tätigen.

Stellungnahmebehandlung:

Ad Zufahrtsgenehmigung:

Die Festlegung der zentralen Zufahrt in der Grabenstraße/Bergmannngasse (neuer Linksabbieger) erfolgte durch die Abstimmungen zwischen Land Steiermark, Abteilung 16, der Abteilung für Verkehrsplanung und dem Straßenamt. Es ist daher davon auszugehen, dass im Rahmen der jeweiligen Bauverfahren die entsprechenden Zufahrten genehmigungsfähig sind. Bei den im Bebauungsplanwerk ausgewiesenen Zu- und Abfahrten in der Körblergasse handelt es sich um bereits bestehende Zufahrten. Im Zuge der Bauverfahren ist seitens des Eigentümers um entsprechende Zufahrtsbewilligungen anzusuchen und damit einhergehend sind zu diesem Zeitpunkt alle notwendigen technischen und baulichen Maßnahmen zu konkretisieren. Die ausgewiesenen Baumstandorte sind im Bebauungsplan in ungefährender Lage eingetragen.

Ad Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen:

Sämtliche Infrastrukturmaßnahmen, wie Abtretungsflächen entlang der Grabenstraße und Hochsteingasse, wurden in privatrechtlichen Verträgen zwischen der Stadt Graz und der Wirtschaftskammer vereinbart. VertreterInnen des Straßenamtes waren hier neben weiteren städtischen Abteilungen eingebunden. Auch ein entsprechender Mobilitätsvertrag wurde abgeschlossen. Die entsprechenden Verträge liegen in der Abteilung für Immobilien bzw. Abteilung für Verkehrsplanung auf.

Ad Oberflächenwässer und HQ 30/100 Überflutungsbereich:

Wie dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist, sind Oberflächenwässer auf dem jeweiligen Bauplatz zur Versickerung zu bringen. Im Erläuterungsbericht unter Kapitel 4 Aufschließungsgebiet 12) Belange des Hochwasserschutzes, sind alle Maßnahmen detailliert beschrieben. Tatsächlich erfüllt werden diese allerdings erst im Zuge der tatsächlichen Baumsetzung und kann daher das Aufschließungsgebiet derzeit noch nicht aufgehoben werden. Zudem erfolgte die Abstimmung zum Thema der Hochwasserfreistellung mit der zuständigen Abteilung (Abteilung für Grünraum und Gewässer). Nach Umsetzung des projektierten Rückhaltebeckens am Fuße des Zusertalweges wird das gegenständliche Planungsgebiet hochwasserfreigestellt sein.

Ad Ausführung Fußverkehr:

Es wird darauf hingewiesen, dass Vertreter des Straßenamtes in den gesamten Prozess der Planung des gegenständlichen Bebauungsplanes eingebunden waren und selbstverständlich auch zum Zeitpunkt der Auflage wussten, dass entsprechende Verträge vor der Beschlussfassung abgeschlossen werden.

Die eingebrachte Stellungnahme wurde bei der Beschlussfassung des 03.24.0 Bebauungsplanes „Hochsteingasse - Grabenstraße“ zur Kenntnis genommen.

Einwendung 10 (OZ 0022 - BürgerIn)

Auszüge der Einwendung:

§ 1 VO Allgemeines:

Öffentlich nutzbare Durchwegung:

Die Einschreiter halten sogleich zu Beginn fest, dass einer öffentlich nutzbaren Durchwegung für den Radverkehr im Geltungsbereich des Bebauungsplans, sohin auf den im Eigentum der Einschreiter stehenden

Grundstücke (und auch darüber hinaus im Bereich der Salvatorgründe) keine Zustimmung erteilt wird. Hiezu wie folgt:

1.1.1 Im Wortlaut des Verordnungstextes des Bebauungsplanes findet sich zwar kein (ausdrücklicher) Passus hinsichtlich einer öffentlich nutzbaren Durchwegung für den Radverkehr, jedoch sieht der Erläuterungsbericht zur VO Verweise auf öffentlich nutzbare Radverbindungen durch das Planungsgebiet (unter Hinweis auf ein Aufschließungserfordernis im Flächenwidmungsplan, siehe oben) vor. (.....) Die durch das Bebauungsplangebiet führenden Radverbindungen dienen primär der Erschließung des Bebauungsplangebietes selbst, eine Durchwegung für die Öffentlichkeit ist diesbezüglich von geringer Bedeutung. (.....)

1.1.2 Im Plan zur VO findet sich eine gelb punktiert dargestellte Durchwegung (...). Die Legende zum Plan der VO sieht dazu erläuternd vor, dass diese im Plan der VO gelb punktiert eingezeichnete Durchwegung eine Dienstbarkeit des Geh- und Radweges darstellen soll. Wer dabei Dienstbarkeitsgeber und wer Dienstbarkeitsnehmer sei, ergibt sich daraus nicht, jedoch steht im Blick auf den Plan zur VO die Vermutung nahe, dass es eine für das „öffentliche Publikum“ zu gewährende Dienstbarkeit sein sollte.

1.1.3 Die Einschreiter erachten eine (wie auch immer geartete) öffentlich nutzbare Durchwegung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (und darüber hinaus im Bereich der Salvatorgründe) für Radverkehr für unzulässig. Dazu im Detail wie folgt:

(1) Rechtliche Grundlagen: Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Festlegung von Aufschließungsgebieten sind in § 29 Abs 2 iVm Abs 3 Stmk ROG 2010 festgeschrieben. (.....) § 29 Abs 2 Stmk ROG 2010 spricht davon, dass Kriterien für die Ausweisung als vollwertiges Bauland folgende sind:

- Vorhandene Aufschließung
- Vorhandene Abwasserbeseitigung
- Keine der beabsichtigten Nutzung widersprechende Immissionsbelastung gegeben ist
- Keine Maßnahmen zur Beseitigung städtebaulicher oder hygienischer Mängel
- Keine Maßnahmen zur Beseitigung der Gefährdung der Sicherheit oder gesundheitsschädlicher Folgen

§ 29 Abs 3 Stmk ROG 2010 sieht demzufolge vor, dass als Aufschließungserfordernis Flächen dann festzulegen sind, wenn ua

- Die Voraussetzung nach Abs 2 leg cit nicht gegeben sind und deren Herstellung zu erwarten ist,
- Das öffentliche Interesse (wirtschaftliche und siedlungspolitische Interessen und dergleichen) der Verwendung als Bauland entgegenstehen,
- Die Herstellung der Baulandvoraussetzungen über einen Bebauungsplan sicherzustellen ist.

(2) Anwendung auf den vorliegenden Fall:

a. (...) im Planwerk des 4.00 Flächenwidmungsplanes sowie auch im Plan zur VO Durchwegungen für Fuß- und Radwege vor. Im Plan zur VO ist eine nicht näher konkretisierte gelb punktierte Durchwegung in Form einer Dienstbarkeit für Geh- und Radwege eingetragen.

b. Eine nachvollziehbare gesetzliche Grundlage für eine solche Festlegung (als Aufschließungserfordernis und in weiterer Folge im Bebauungsplan) ist aus Sicht der Einschreiter nicht gegeben. Denn die Festlegung einer öffentlich nutzbaren Durchwegung für Radverkehr als notwendige Anforderung für eine Erschließung der Grundstücke im Planungsgebietes zu betrachten, ist vom Stmk ROG (siehe hierzu § 29 Stmk ROG 2010) nicht gedeckt.

c. Bei der Festlegung von Aufschließungserfordernissen geht es nämlich – begriffsnotwendig – einzig um die Aufschließung es vom Aufschließungserfordernis betroffenen Grundstückes. Eine öffentlich nutzbare Durchwegung (Radverkehr) ist für die Aufschließung der Grundstücke der Einschreiter im Geltungsbereich des Bebauungsplanes (und auch darüber hinaus) nicht begründbar. (.....) Für die Festlegung sohin einer Maßnahme zur Beseitigung eines Mangels für den Eintritt der Vollwertigkeit von Bauland, benötigt der Ordnungsgeber immer eine nachvollziehbare Grundlage, welche im Rahmen einer nachvollziehbaren Grundlagenforschung darzulegen ist. Diese im

Flächenwidmungsplan (und folglich im vorliegenden Entwurf zu einem Bebauungsplan) nicht zum Ausdruck gebracht worden.

d. (.....) Denn würde tatsächlich ein öffentliches Interesse als Verwendung als (vollwertiges) Bauland entgegenstehe, dann dürfte dieses Grundstück gar nicht als Bauland ausgewiesen werden, weder als vollwertiges Bauland noch als Aufschließungsgebiet (.....).

e. (.....) der diesbezügliche Eingriff in private Recht der Einschreiter am Maßstab der verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte des Gleichheitssatzes und des Rechts auf Eigentum gemessen werden. Einer solchen Prüfung würde dieser Eingriff aus tieferstehend dargelegten Gründen nicht standhalten, da bei der Prüfung der Zulässigkeit eines Grundrechtseingriffes ua immer zu beurteilen ist, ob die Zielverfolgung mit dem gelindesten Mittel bewerkstelligt wird. Und das ist hier nicht der Fall: (.....)

- Eine Grundlagenforschung, woraus die Notwendigkeit der Zielverfolgung einer Durchwegung mit Radverkehr durch das Planungsgebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und darüber hinaus nicht nachvollziehbar dargelegt ist (.....) vielmehr steht im Erläuterungsbericht, dass eine Durchwegung für die Öffentlichkeit von geringer Bedeutung ist, wodurch kein besonderes öffentliches Interesse an einer Durchwegung des Planungsgebietes vom Verordnungsgeber bekundet ist,
- (.....) folgelogisch: denn rund um das Planungsgebiet ist eine ausreichende Radinfrastruktur vorhanden, sodass eine Inanspruchnahme (Durchwegung) der Grundstücke der Einschreiter nicht notwendig ist (.....)
- (.....) der Einschreiter wäre durch eine öffentlich nutzbare Durchwegung entsprechend belastet. Dies ua durch die Verpflichtung zur Errichtung, Erhalt, Instandhaltung des Radweges (.....)

f. (.....) Es sind sohin ausnahmslos alle diesbezüglich im Entwurf zur VO festgeschriebenen Vorkehrungen, insbesondere die Darlegung im Erläuterungsbericht und die zeichnerischen Eintragungen der Dienstbarkeiten eines Geh- und Radweges durch das Planungsgebiet im Plan der VO zu streichen.

1.2 Zufahrt Salvatorgründe über Magistrale:

(.....) Die Einschreiter weisen darauf hin, dass die Zufahrt auf die Salvatorgründe nicht ausschließlich über die Magistrale erfolgen wird; vielmehr steht die Magistrale (als private Verkehrsfläche) dafür nur an einem einzigen Kreuzungspunkt zur Verfügung. Die schon heute bestehenden Zufahrten am Lindweg und in die Körblergasse sollen hinkünftig zur Erschließung der Salvatorgründe dienen. (.....)

§ 2 Abs 2 „Eine Wohnnutzung ist nicht zulässig“:

(1) Die Einschreiter beabsichtigen in der Zukunft am neu entstehenden Campus Möglichkeiten zur Wohnnutzung – jedenfalls für Studenten und Professoren – zur Verfügung zu stellen (bspw Studentenwohnungen, Studentenheime, Studentisches Wohnen oder sonstige Wohnmöglichkeiten). Ein modern ausgerichteter (internationaler) Campus erfordert die Beibehaltung von Flexibilität (in jede Richtung, sohin auch Wohnen am Campus), um marktbezogen den Standort in der Zukunft wettbewerbsfähig halten zu können.

(2) Die vorherrschende Widmungskategorie „Kerngebiet“ lässt eine Wohnnutzung gem. § 20 Abs 1 Z 3 Stmk ROG 2010 auch ausdrücklich zu: (...), wobei auch Wohngebäude und Garagen sowie Betriebe zulässig sind. (...)

(3) (...) Ein gänzlicher Ausschluss der Wohnnutzung würde die Einschreiter in ihrem Recht auf Eigentum einengen. Die Einschreiter wenden daher ein, dass der Ausschluss der Wohnnutzung entfallen sollte.

§ 2 Abs 3 „Handelsbetriebe sind nur im Erdgeschoß zulässig“:

Der Erläuterungsbericht sieht keine begründeten Erwägungen vor.

(1) Eine solche Einschränkung ist für die Einschreiter in ihrer Projektentwicklung hinderlich, da Handelsbetriebe im gesamten Planungsgebiet situiert werden sollen. Es ist geplant unterschiedliche Handelsbetriebsformen am Standort anzusiedeln, die auf den gesamten Campus und in allen Geschoßen zulässig sein sollen. (...)

(2) Sollte der Ordnungsgeber (...) von dem Gedanken getragen sein, dass allenfalls „zu viele“ Verkaufsflächen iSd Stmk ROG 2010 entstehen könnten, so ist dem zu entgegen, dass die Einschränkung der Kerngebietenutzung durch den verfügten „Einkaufszentrenausschluss“ ohnedies dem entgegenwirkt. (...) Ferner ist in einem baurechtlichen Verfahren darüber hinaus die Bestimmung des § 31 Stmk ROG anzuwenden, wonach Verkaufsflächen auch aus diesem Titel (...) nur in einem begrenzten Ausmaß errichtet werden können.

(3) (...) Die Einschreiter wenden daher ein, dass eine Einschränkung von Handelsbetrieben auf das Erdgeschoss entfallen und der Bebauungsplan erlauben sollte, dass Handelsbetriebe am gesamten Gelände ohne Einschränkung etabliert werden können.

§ 3 Abs 1 „Für die Bauplätze wurden maximale Bebauungsdichten bezogen auf die Nettobauplätze festgesetzt“:

(1) Die im Bebauungsplan aufgelisteten Flächen und Dichten stellen sich nach Ansicht der Einschreiter – anders als im aufgelegten Bebauungsplanentwurf – dar wie folgt:

Bauplatz 1: ca. 29.086m ²	maximale Bebauungsdichte: 2,25
Bauplatz 2: ca. 5.164m ²	maximale Bebauungsdichte: 2,02
Bauplatz 3: ca. 7.772m ²	maximale Bebauungsdichte: 1,89
Bauplatz SVA: ca. 2.387m ²	maximale Bebauungsdichte: 2,00

(2) Aus Sicht der Einschreiter ist der Bereich der zukünftigen Magistrale sowie der dortige Bereich geplante Stellplätze (im Plan zur VO mit „V“ gekennzeichnet) keine öffentliche, sondern eine private Verkehrsfläche. Aus diesem Grund sind die Bezug habenden Flächenbereiche in die Dichteberechnung aufzunehmen. Dies lässt sich aus § 3 Abs 2 Bebauungsdichte VO ableiten, wonach als Bauplatz die für die Errichtung von Bauten geeignete Grundstücksfläche nach Abzug von Grundabtretungen für Verkehrsflächen nach dem Stmk Bauordnung gilt.

(3) Die Einschreiter wenden daher ein, dass die in diesem Schriftsatz dargestellten Flächenberechnung heranzuziehen ist. Ferner ersuchen die Einschreiter darum, die Stellplatz- und Zufahrtbereiche im Bereich der Magistrale (...) in den Planunterlagen und im Verordnungstext zu berücksichtigen.

§ 3 Abs 2 „Abstandsunterschreitungen sind im Rahmen der Festlegungen dieses Bebauungsplanes möglich“:
(...)

(1) Dass Abstandsunterschreitungen als zulässig erachtet werden, begrüßen die Einschreiter. (...) Ergänzungen hinsichtlich, dass Teilungen und/oder Vereinigungen von Grundstücken im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ausdrücklich für zulässig erklärt werden. (...)

(2) Ferner soll durch diese Bestimmung (...) ermöglichen, dass innerhalb der Baugrenzenlinien auf definierten Bauflächen die im Bebauungsplan festgelegten max. Geschößanzahlen (und Geschößhöhen) ausnahmslos ausgeschöpft werden können, auch wenn es dadurch zu Abstandsunterschreitungen käme.

(3) Die Einschreiter wenden daher ein, dass die Bestimmung des § 3 Abs 2 VO dahingehend ergänzt wird. (...)

§ 4 Abs 2 „Die Baugrenzenlinien gelten nicht für Tiefgaragenrampen und deren Einhausungen, Liftzubauten, Kellerabgänge und deren Einhausungen und dergleichen“:

(...) Aus Sicht der Einschreiter ist diese Bestimmung dahingehend zu ergänzen bzw. klarzustellen, dass auch Fahrradstellplätze und deren Überdachung/Einhausung sowie sonstige kleinere bauliche Anlagen und/oder bauliche Anlagen von untergeordneter Bedeutung und deren Überdachung/Einhausung außerhalb der Baugrenzenlinien errichtet werden können.

§ 4 Abs 3 „Unterirdische Gebäudeteile sind außerhalb der Baugrenzenlinien nur innerhalb der im Planwerk dargestellten Tiefgaragenzone zulässig“:

(...) Die Einschreiter begehren die Ergänzung dieser Bestimmung dahingehend, dass für unterirdische Gebäudeteile, zB für Tiefgaragen sichergestellt wird, dass diese grundstücksübergreifend (also unabhängig von grundgrenzen) errichtet werden können. (...) Auch Teilungen und/oder Vereinigungen von unterirdischen Bauteilen (...) sind vom Bebauungsplan ausdrücklich für zulässig zu erklären. (...)

§ 5 Abs 3 „Flachdächer sind bis zu einer maximalen Gebäudehöhe von 7,50m intensiv, darüber mindestens extensiv zu begrünen. Dabei ist eine Substrathöhe von mindestens 70cm (intensiv) bzw. 12cm (extensiv)“:

vorzusehen. Davon ausgenommen sind Dachterrassen, Vordächer (bis 50m²), Glasdachkonstruktionen sowie technisch erforderliche Ausbildungen wie z.B. Stiegen- und Lifthäuser, jeweils im untergeordneten Ausmaß“:
(...) Bei der extensiven Begrünung wäre nach Ansicht der Einschreiter festzuschreiben, dass maximal 8cm zu begrünen sind (bswp. Bebauungsplan „Augasse“). Weiter wären auch Tiefgaragenrampen, Fahrradeinhausungen und Fahrradüberdachungen in diese Bestimmung dergestalt aufzunehmen, dass letztere von der extensiven und intensiven Begrünung ausgenommen sind.

§ 5 Abs 4 „Haustechnikanlagen sind in das Dach zu integrieren“:

(...) Für die Einschreiter ist aus dem Verordnungstext nicht nachvollziehbar, wie Haustechnikanlagen bei einem Flachdach in das Dach integriert werden sollen. (...) Ferner wäre im Verordnungstext klarzustellen, dass es sich bei Haustechnikanlagen einzig um solche handelt, die für die jeweilige bauliche Anlage in einem nutzungsbedingten funktionalen Zusammenhang steht. Solcherart wird darum ersucht, dass klargestellt wird, dass die von den Einschreibern auf den Dächern (Sockelgeschoß) geplanten Schulungsbereiche (...) nicht unter Haustechnikanlagen iSd Bestimmung fallen (...). PV Anlagen/Sonstige Solarkörper müssen überdies auf dem Sockelgeschoß zulässig sein.

§ 5 Abs 5 „Für die Erdgeschossfläche entlang der Bergmannsgasse, hat die Raumhöhe mindestens 5,00 m zu betragen“:

(...) Die WKO wendet ein, dass in dieser Bestimmung auf die Geschoßhöhe (und nicht Raumhöhe) Bezug genommen sein muss.

§ 6 Abs 1 „Straßenseitige Laubengänge und Balkone sind nicht zulässig“:

(...) Die Einschreiter begehren, dass sie straßenseitige Balkone – jedenfalls im Bereich der Magistrale und der Hochsteingasse – errichten wollen. Es wird eingewendet, dass die Bestimmung dahingehend zu ändern ist, dass die Wortfolge „und Balkone“ gestrichen wird.

§ 7 Abs 2 „Bei Neu-, Zu- und Umbauten ist je 70 - 160 m² Bruttogeschossfläche ein PKW-Abstellplatz herzustellen. Diese Werte sind jeweils die Ober- oder Untergrenze“:

(...) Die Einschreiter halten dazu fest und wenden ein, dass sich diese Bestimmung nur auf bewilligungspflichtige Neu- und Zubauten zu beziehen hat (siehe Erläuterungsbericht, der dies genauso vorsieht). Es wird solcherart eingewendet, dass die Wortfolge „und Umbauten“ entfällt.

§ 7 Abs 5 „Freie PKW – Abstellplätze sind nur im Bereich der im Planwerk gekennzeichneten Fläche (P) zulässig“:

(...) Die Einschreiter begehren, dass offene Stellplätze auf allen Baufeldern zulässig sein sollen. Jedenfalls entlang der Magistrale sind Stellplätze für die Einschreiter zwingend notwendig. (...) Die Planunterlagen zum Bebauungsplan soll so abgeändert werden, dass offene Stellplätze auf allen Baufeldern möglich sind (...).

§ 7 Abs 6 „Tiefgaragenrampen sind einzuhausen“:

(...) Die Einschreiter wenden ein, dass die generelle Einhausung der Tiefgaragenrampen im Planungsgebiet nicht umsetzbar ist, da beim CoE die Abfahrtsrampe nicht an der Grundstücksgrenze liegt, sondern in Richtung „WKO-Bau“ und erst nach ca. 32m überdacht werden kann, weil in diesem Bereich Belichtungsflächen (Werkstätten) dringend benötigt werden.

§ 7 Abs 8 „Die überwiegende Erschließung zu den Tiefgaragen der Bauplätze 1 und 2 über die Zu- und Abfahrt der Tiefgarage am Bauplatz 3 in der Körblergasse ist nicht zulässig“:

(...) Die Einschreiter wenden ein, dass diese Bestimmung zu streichen ist. Dies deshalb, weil die Erschließung des Baufeldes 1 (WKO Bestand und CoE neu) über die Zu- und Abfahrt der Grabenstraße erfolgt und auch weiterhin über die offizielle Zufahrt Körblergasse. (...)

§ 7 Abs 9 „Am Bauplatz 2 ist eine Zu- und Abfahrt über die Hochsteingasse für max. 80 PKW-Abstellplätze zulässig. Eine entsprechende bauliche Trennung dieser Abstellplätze zu den übrigen bauplatzübergreifenden PKW-Abstellplätzen ist sicherzustellen“:

(...) Die Einschreiter wenden ein, dass nicht nur durch bauliche, sondern auch durch andere Maßnahmen für die Gewährleistung der Trennung gesetzt werden können (Kette, Schiebetor usw.) – insbesondere, da es ev. Evakuierungsmöglichkeiten geben sollte.

§ 7 Abs 10 „Am Bauplatz 3 ist eine Zu- und Abfahrt über die Hochsteingasse für max. 100 PKW-Abstellplätze zulässig. Eine entsprechende bauliche Trennung dieser Abstellplätze zu den übrigen bauplatzübergreifenden PKW-Abstellplätzen ist sicherzustellen“:

(...) Die Einschreiter wenden ein, dass nicht nur durch bauliche, sondern auch durch andere Maßnahmen für die Gewährleistung der Trennung gesetzt werden können (Kette, Schiebetor usw.) – insbesondere, da es ev. Evakuierungsmöglichkeiten geben sollte.

§ 7 Abs 11 „Je angefangene 70 m² Bruttogeschossfläche ist ein Fahrradabstellplatz herzustellen“:

(...) Die Einschreiter halten fest, dass klarstellend festgeschrieben sein sollte, dass sich diese Regelung nur auf neu zu errichtenden BGF-Flächen beziehen wird. Und überdies sollte ein Bereich von 70m² bis 160m² als Grundlage aufgenommen werden. (...)

§ 7 Abs 12 „Die Fahrradabstellplätze sind zu überdachen oder im Gebäude integriert zu errichten“:

(...) Die Einschreiter wenden ein, dass betreffend Abstellanlagen für Fahrräder der Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben angewendet werden soll, sodass kein Witterungsschutz und eine Überdachung (nur) für 50% herzustellen sind. (...)

Zu § 7 Erläuterungsbericht:

(...) Zu den Ausführungen im Erläuterungsbericht ist vonseiten der Einschreiter – punktuell in der gebotenen Kürze – festzuhalten wie folgt:

- Einer öffentlichen Durchwegung mit Fahrradverkehr (Radwege tec.) wird vonseiten der Einschreiter nicht zugestimmt.
- Die Erschließung der Salvatorgründe ausschließlich über die Magistrale wird nicht zugestimmt (...)
- Bis auf kleine Teilflächen sind die Salvatorgründe nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gelegen, sodass hier außer Betracht zu bleiben haben.

Um keine Missverständnisse in der Interpretation des Bebauungsplanes entstehen zu lassen, sind ausnahmslos alle Punkte, die sich einerseits auf die „öffentliche Durchwegung mit Fahrradverkehr“ sowie andererseits auf die „Erschließung der Salvatorgründe ausschließlich über die Magistrale“ beziehen, zu streichen. (...)

§ 8 Abs 9 „Mindestfläche einer Baumscheibe hat 9m² zu betragen“:

9m² sind aus Sicht der Einschreiter nicht überall realisierbar, weshalb eingewendet wird, die Baumscheiben auf 6m² zu reduzieren.

§ 8 Abs 10 „Der Baumachsabstand bis zum aufgehenden Mauerwerk beträgt:

Laubbäume 1. Ordnung (großkronig)	mind. 10,0 m
Laubbäume 2. Ordnung (mittelkronig)	mind. 6,0 m
Laubbäume 3. Ordnung (kleinkronig, säulenförmig)	mind. 3,0 m

Straßenseitig entlang der Hochsteingasse muss der Baumachsabstand zum aufgehenden Mauerwerk mindestens 5,30 m betragen“:

Es wird eingewendet, dass die Baumachsabstände 5,00m bei großkronigen und 4,5m bei mittelkronigen Bäumen betragen sollen. (...) Ferner wäre aus Sicht der Einschreiter zu ergänzen, dass straßenseitig entlang der Hochsteingasse und der Grabenstraße der Baumachsabstand bei großkronigen Bäumen zum aufgehenden Mauerwerk mindestens 5,00m betrage.

§ 8 Abs 11 „Die Verlegung von Leitungen im Bereich des Wurzelraumvolumens von Bäumen ist unzulässig“:

Es wird eingewendet, dass im Bereich von vorhandenen Bestandsleitungen nicht verhindert werden kann, dass die Verlegung von Leitungen im Bereich des Wurzelraumvolumens erfolgt. Solcherart ist dies im Bebauungsplan zu „erlauben“.

§ 8 Abs 12 „Die Decke von nicht überbauten Tiefgaragen ist mit einer Vegetationsschicht von mindestens 0,7 m Höhe (ausgenommen Wege, Tiefgaragenrampen) niveaugleich mit dem angrenzenden Gelände zu überdecken. Bei groß-mittelkronigen Laubbäumen -ist eine Vegetationsschicht von mind. 1,50 m Höhe und bei kleinkronigen Laubbäumen von mind.1,0 m Höhe vorzusehen“:

Es wird eingewendet, dass bei mittelkronigen Laubbäumen eine Vegetationsschicht von mind. 1,20m (und nicht 1,50m) vorzusehen ist.

§ 8 Abs 13 „Bei Abstellplätzen im Freien ist nach jedem 5. PKW-Abstellplätze ein Laubbaum zu pflanzen und zu erhalten“:

Die Einschreiter wenden ein, dass auch hinter den Parkplätzen Grünstreifen möglich sind, weshalb Parkplätze nicht von Bäumen unterbrochen werden müssen.

§ 8 Abs 15 „Bei Untergang der erhaltenswerten Baumgruppe lt. Planwerk sind entsprechende Ersatzpflanzungen vorzunehmen, entsprechend der Baumschutzverordnung sind Ausfälle von alten Bäumen zu kompensieren“:

Es müssen am Plan Neupflanzungen gestrichen werden. Es gibt vorhandene Bäume – man wird hier nicht Baum an Baum setzen.

§ 8 Abs 16 „Stützmauern dürfen eine Höhe von max. 1,50m nicht überschreiten“:

Die Einschreiter wenden ein, dass von dieser Bestimmung nur neu zu errichtenden Stützmauern erfasst sein dürfen. Die Verlängerung und Erhöhung einer bereits über 1,50m bestehenden Stützmauer muss deshalb zulässig sein, da es Bestandsmauern über 1,50 gibt, die eben auch verlängert werden müssen.

§ 8 Abs 18 „Für Böschungen ist eine Neigung von höchstens 1:2 zulässig“:

Die Einschreiter wenden ein, dass sie auch steilere Böschungen benötigen, sodass begehrt wird, dass die Regelung entsprechend adaptiert wird.

Allgemein wird eingewendet, dass Neupflanzungen bei vorhandenen Bestandsgruppen nicht sinnvoll erscheint (Hochsteingasse). Es wird ersucht, dass klargestellt wird, dass bei vorhandene Baumbeständen keine Neupflanzungen zu erfolgen haben (...). Beim Eingangsbereich der WKO sollte der Bestand nicht angegriffen werden

§ 9 Abs 1 „Werbeanlagen in Form von Einzelbuchstaben sind an Gebädefassaden montiert zulässig“ und Abs 2.

„Flächige Werbeeinrichtungen, Schilder, Leuchtkästen, fotorealistiche Abbildungen u. dgl. über 0,50m² Fläche sind unzulässig, ausgenommen Werbepylone. Werbepylone sind mit einer Ansichtsfläche von 5m² begrenzt“:

Die Einschreiter wenden ein, dass beide Absätze gestrichen werden. Dies deshalb, weil durch diese Bestimmung die Logos der Einschreiter (WKO etc.) selbst im Planungsgebiet mehr Platz finden können. Es muss hier eine Regelung geben, die Werbeanlagen über 0,50m² nicht nur in Einzelbuchstaben erlaubt.

§ 9 Abs 4 „Einfriedungen und Sichtschutz sind nicht zulässig. Ausgenommen davon sind Einfriedungen in nicht blickdichter Form, wenn dies der Verwendungszweck eines Gebäudes oder Gebäudeteils erfordert (z.B.: Kindergarten oder dergleichen)“:

Die Einschreiter wenden ein, dass Einfriedungen in Teilbereichen (insb für den Gebäudeschutz) zulässig sein müssen und höher als 1,5m innerhalb des Projektgebietes (nicht an öffentliches Gut angrenzend) errichtet werden können.

Zu § 9 Allgemein:

Es wird ersucht, diese Bestimmung dahingehend zu ergänzen, dass Schrankenanlagen bei zu- und Abfahrten errichtet werden dürfen und Bestandswegweise (auch Pylone) von den Vorgaben der Werbeeinrichtungen nicht erfasst werden.

Einwendungsbehandlung:

Ad § 1 VO Allgemeines:

Die in diesem Punkt eingebrachten Einwendungen beziehen sich auf Festlegungen in höherrangigen Raumordnungsverfahren. Die Ausweisung eines Teiles der Fläche des gegenständlichen Bebauungsplanes als Aufschließungsgebiet, sowie die Festlegung einer punktierten Linie als Geh- und Radweg (in ungefährender Lage) erfolgte im Rahmen der Revision zum

4.0 Flächenwidmungsplanes und des 4.02 Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Graz.

Grundsätzlich wurden bereits zum Verfahren des 4.0 Flächenwidmungsplanes und des 4.02 Stadtentwicklungskonzeptes die vorgebrachten Einwendungen beantwortet und werden im Zuge des gegenständlichen Bebauungsplanverfahrens auszugsweise gleichlautend beantwortet. Grundlegend wird festgehalten, dass gemäß § 29 Abs 1 des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes 2010 (StROG) im Bauland nach Erfordernis und Zweckmäßigkeit vollwertiges Bauland, Aufschließungsgebiete oder Sanierungsgebiete auszuweisen sind. Als vollwertiges Bauland dürfen Flächen festgelegt werden, die unter anderem keine der beabsichtigten Nutzungen widersprechenden Immissionsbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Geruchsbelästigungen und dergleichen) unterliegen, wobei einschlägige Normen und Richtlinien heranzuziehen sind. Im gegenständlichen Bereich entlang der Hochsteingasse liegen auf Grund von durchgeführten Abbruchs von Gebäuden überwiegend unbebaute Grundstücke und damit eine geänderte Sachlage vor. Die Grundstücke liegen zudem zur Gänze innerhalb des Hochwassergefährdungsbereiches HQ100/30. Dies allein stellt eine Sachlage dar, die die Ausweisung als Aufschließungsgebiet zwingend erforderlich machte. Auch zum Thema Sanfte Mobilität darf festgehalten werden, dass eine Intensivierung der Nutzungen gegenüber dem Bestand möglich und angestrebt ist, wie der gegenständliche Bebauungsplan zeigt, und der Modalsplit der Wirtschaftskammer jedenfalls zum Zeitpunkt der Verfahren zum 4.0 Flächenwidmungsplanes nicht gewährleistet war. An dieser Stelle sei auf den diesem Bebauungsplan zugehörigen Mobilitätsvertrag verwiesen. Dies ist ein dezidiertes öffentliches Interesse – die Verwendung des gegenständlichen Bereiches Bauland ohne entsprechenden Mobilitätsmaßnahmen würde den bestehenden siedlungs- und verkehrspolitischen Zielen der Stadt Graz widersprechen.

Vorrausgeschickt sei des Weiteren, dass die Stadt Graz den Katalog der Aufschließungserfordernisse sowohl bei vorgezogenen Änderungsverfahren, als auch im Zuge bei Revisionsverfahren, mit der Aufsichtsbehörde des Landes Steiermark abstimmt und auch die Bestimmungen des 4.0 Flächenwidmungsplanes selbstverständlich rechtskonform sind. Im vorliegenden Fall setzten die im Planwerk zum 4.0 Flächenwidmungsplan eingetragenen Wege (Signatur punktierte Linie) das im 4.0 Stadtentwicklungskonzept § 12 Abs 3 für das WKO – Areal festgelegte Ziel „Verbesserte Einbeziehung in das Geh- und Radwegnetz“ um. Die Sicherung und Schaffung eines engmaschigen Geh- und Radwegernetzes ist ein verkehrs- und stadtplanerisches Ziel der Stadt Graz. Dieses stellt eine wichtige Voraussetzung für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl dar und ermöglicht eine Stadt der kurzen Wege. Die verwendete Signatur einer punktierten Linie im 4.0 Flächenwidmungsplan stellt eine künftige Planungsabsicht in ungefährer Lage dar. Die tatsächliche Umsetzung erfolgt in nachgereihten Verfahren bzw. in Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümern. Genau diese Konkretisierung erfolgt nunmehr im Rahmen des gegenständlichen Bebauungsplanes. Eine gute engmaschige Erreichbarkeit des Areals der Wirtschaftskammer ist eine verkehrsplanerische und stadtplanerische Zielsetzung. So wurden gemeinsam mit dem Grundeigentümer, dem Land Steiermark und der Stadt Graz Geh- und Radwege/Fahrradstreifen entlang der Grabenstraße/Bergmannngasse und der Hochsteingasse festgelegt. Die einzelnen Gebäude und Bauplätze in dem Bebauungsplangebiet müssen zu Fuß und mit dem Fahrrad direkt und ohne Umwege erreichbar sein. Um dies zu gewährleisten sind interne Verbindungen vorgesehen. Durch diese Verbindungen soll auch die Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen in der Grabenstraße/Bergmannngasse, der Körblergasse und der neuen Wendeschleife in der

Hochsteingasse gegeben sein. Des Weiteren soll auch für eine zukünftige Entwicklung der Salvatorgründe eine Durchwegung des Gehens zum Lindweg ermöglicht werden.

Im Rahmen der Bebauungsplanung erfolgte eine Ausweisung der Dienstbarkeit des Gehens (punktierte Linie im Planwerk). Die genauen Rahmenbedingungen dieser Dienstbarkeit sind in den begleitenden privatrechtlichen Verträgen festgelegt.

Eine Durchwegung für den Radverkehr ist für die Öffentlichkeit von geringerer Bedeutung und wurde daher nicht vertraglich geregelt.

Die in der Auflage festgehaltene öffentliche Durchwegung (Dienstbarkeit) für Geh- und Radweg ist nunmehr im Planwerk abgeändert. Eine entsprechende Anhörung des Grundeigentümers für diese Änderung fand statt.

Ad Zufahrt Salvatorgründe über Magistrale:

Ein Linksabbiegestreifen von der Grabenstraße aus Norden nach Osten zum Bebauungsplangebiet und zu den Salvatorgründen war von Beginn der Planungen an Teil des Verkehrskonzeptes. Auf Grund dieses Aspektes der übergreifenden Gebietserschließung der WKO- und der Salvatorgründe konnte von Seiten der zuständigen öffentlichen Stellen der Schaffung eines Linksabbiegestreifens mit Verkehrslichtsignalanlage zugestimmt werden.

Auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen ist zudem davon auszugehen, dass die Salvatorgründe nicht ohne eine hauptsächliche Nutzung der Magistrale erschlossen werden können.

Ad § 2 Abs 2 „Eine Wohnnutzung ist nicht zulässig“:

Die Ausweisung Kerngebiet (Einkaufszentrenausschluss) in der gegenständlichen Lage beruht einzig auf der Nutzung durch die übergeordnete Einrichtung WKO. Sowohl Widmung als auch maximale Bebauungsdichte ist in dieser Lage nicht mit der Funktion Wohnen in großem Maßstab vereinbar. Um jedoch den in der Einwendung vorgebrachten Nutzungswünschen hinsichtlich eines Campus nachzukommen, wird aus diesem Grund die Anzahl der Wohneinheiten pro Bauplatz auf jeweils 3 beschränkt. Dadurch wird einerseits ermöglicht, dass unbedingt nötige Wohnversorgung (beispielsweise für Portier oder Gastprofessoren) vor Ort gewährleistet wird, aber ein dauernder Aufenthalt, der auch ein entsprechendes Freiflächenangebot benötigt, vermieden wird. Die Anzahl ergibt sich aus der verpflichtenden Schaffung von Kinderspielplätzen im Steiermärkischen Baugesetz (§ 10 Stmk. BauG).

Die Einwendung konnte teilweise berücksichtigt werden.

Ad § 2 Abs 3 „Handelsbetriebe sind nur im Erdgeschoß zulässig“:

Die Intension der Festlegung der Bebauungsplan – Auflage war es, entsprechende Regelungen für Verkaufsflächen zu regeln. Wie in der Einwendung erläutert wurde, ist auf Grund der Festlegung Einkaufszentrenausschluss im 4.0 Flächenwidmungsplan raumordnungsrechtlich ohnehin eine Regelung getroffen. Den vorgebrachten Erläuterungen kann somit gefolgt werden.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden und der Verordnungspunkt entfällt.

Ad § 3 Abs 1 „Für die Bauplätze wurden maximale Bebauungsdichten bezogen auf die Nettobauplätze festgesetzt“:

Die seitens dem Einwender aufgelisteten gewünschten Nettobauplatzflächen und zugewiesenen Dichten können nicht nachvollzogen werden. Die in der Einwendung angeführten Nettobauplätze und Bebauungsdichten würden in Summe rund 95.338m² Bruttogeschossfläche ergeben. Die maximale zulässige Bruttogeschossfläche im gegenständlichen Bebauungsplan, wurde im gesamten Planungsprozess in mehrfachen Abstimmungen und im Konsens mit der Wirtschaftskammer, auf rund 87.262m² Bruttogeschossfläche begrenzt. Die vorgebrachten maximalen Bebauungsdichten pro Bauplatz und die daraus resultierenden Bruttogeschossflächen würden somit eine massive Überschreitung der im 4.0 Flächenwidmungsplan zugelassenen Bebauungsdichte bedeuten und ist fachlich nicht vertretbar.

In Bebauungsplänen werden Nettobauplatzflächen ausgewiesen. Vom Bruttobauland sind sämtliche Verkehrsflächen, die im Bebauungsplan definiert werden abziehen. Durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien im Bebauungsplan werden hier gemäß § 5 (Verkehrsflächen) des 4.0 Flächenwidmungsplan geschaffen. Sämtliche Verkehrsflächen wie Abtretungsflächen, als auch Verkehrsflächen die im Eigentum verbleiben, oberirdische PKW - Abstellplätze, etc. sind in den Ausweisungen der maximalen Bebauungsdichten je Bauplatz berücksichtigt worden und den zugrundeliegenden Dichteberechnungen entsprechenden kompensiert worden. Es sind somit keine Verluste an Bruttogeschossflächen vorhanden.

Die Einwendung konnte hinsichtlich der Ausweisung der SVA/SVS als eigener Bauplatz nachgekommen werden, jedoch der anderen vorgebrachten Punkte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 3 Abs 2 „Abstandsunterschreitungen sind im Rahmen der Festlegungen dieses Bebauungsplanes möglich“:

Abstandsunterschreitungen sind im Rahmen der Festlegungen dieses Bebauungsplanes möglich. Nachträgliche Teilungen innerhalb der bestehenden Bauplätze müssen die jeweils ausgewiesenen Bebauungsdichten je Bauplatz entsprechen. Somit ermöglicht der Bebauungsplan weitere Teilungen und Vereinigungen.

Grenz- und Gebäudeabstände, gemäß §13 des steiermärkischen Baugesetzes idGF, gelten nicht für Gebäudefronten innerhalb der Baugrenz- und Baufluchtlinien.

Der Bebauungsplan ermöglicht auch nunmehr, dass bauplatzübergreifende Tiefgaragen zulässig sind. Der Bebauungsplan trifft darüber hinaus keine Entscheidung über zum Beispiel grundstücksübergreifende (eigentumsrechtliche) Verhältnisse von Tiefgaragen, Kellerräumen, Brandschutztechnischen Vorgaben, etc. Diese sind dann, falls notwendig, im Rahmen von eigenen stattfindenden Teilungsverfahren, welche nicht Inhalt eines Bebauungsplanverfahrens sind, zu klären. In diesem Verfahren ist dann auch im Sinne des Liegenschaftsteilungsgesetzes ein entsprechender Plan vorzulegen.

§ 4 Abs 2 „Die Baugrenzenlinien gelten nicht für Tiefgaragenrampen und deren Einhausungen, Liftzubauten, Kellerabgänge und deren Einhausungen und dergleichen“:

Für die Regelung hinsichtlich der überdachten Fahrradabstellplätze erfolgen Änderungen unter § 7 Abs 12 und Abs 13 zur gegenständlichen Bebauungsplan Verordnung. Die neuen Regelungen sehen vor:

Mindestens 50% der erforderlichen Fahrradabstellplätze sind zu überdachen oder im Gebäude integriert zu errichten.

Überdachte Fahrradabstellplätze sind nur innerhalb der festgelegten Baugrenz- und Baufluchtlinien zulässig.

Die Einwendung konnte teilweise berücksichtigt werden.

Ad § 4 Abs 3 „Unterirdische Gebäudeteile sind außerhalb der Baugrenzen nur innerhalb der im Planwerk dargestellten Tiefgaragenzone zulässig“:

Die Formulierung, dass bauplatzübergreifende Tiefgaragen zulässig sind, wurde nunmehr im Verordnungstext unter § 7 Abs 7, ergänzt.

Der Bebauungsplan ermöglicht auch nunmehr, dass bauplatzübergreifende Tiefgaragen zulässig sind. Der Bebauungsplan trifft darüber hinaus keine Entscheidung über zum Beispiel grundstücksübergreifende (eigentumsrechtliche) Verhältnisse von Tiefgaragen, Kellerräumen, Brandschutztechnischen Vorgaben, etc. Diese sind dann, falls notwendig, im Rahmen von eigenen stattfindenden Teilungsverfahren, welche nicht Inhalt eines Bebauungsplanverfahrens sind, zu klären. In diesem Verfahren ist dann auch im Sinne des Liegenschaftsteilungsgesetzes ein entsprechender Plan vorzulegen.

Die Einwendung konnte teilweise berücksichtigt werden.

Durch diese Änderung war eine Anhörung der betroffenen grundbücherlichen EigentümerInnen notwendig.

Ad § 5 Abs 3 „Flachdächer sind bis zu einer maximalen Gebäudehöhe von 7,50m intensiv, darüber mindestens extensiv zu begrünen. Dabei ist eine Substrathöhe von mindestens 70cm (intensiv) bzw. 12cm (extensiv) vorzusehen. Davon ausgenommen sind Dachterrassen, Vordächer (bis 50m²), Glasdachkonstruktionen sowie technisch erforderliche Ausbildungen wie z.B. Stiegen- und Lifthäuser, jeweils im untergeordneten Ausmaß“:

Flachdächer sind extensiv zu begrünen. Dabei ist eine Substrathöhe von mindestens 12cm (extensiv) vorzusehen und entspricht den Standardvorgaben in Bebauungsplänen.

Extensivbegrünungen sind Vegetationsformen, die sich weitgehend selbst erhalten und weiterentwickeln. Die weitgehend geschlossen flächigen Vegetationsbestände werden aus Moosen, Sukkulente, Kräutern und Gräsern gebildet.

Die in der Verordnung festgelegten und hier erläuterten Maßnahmen spiegeln auch die Intentionen der Stadtklimaanalyse (Karte der planerischen Empfehlung) wieder, die besonders auf die Begrünungsmaßnahmen vom Mikroklima hinweisen.

Flachdächer und Tiefgaragenrampen sind unabhängig von der jeweiligen Gebäudehöhe zumindest extensiv zu begrünen. Diese Präzisierung wurde in der Verordnung aufgenommen.

Für die Regelung hinsichtlich der überdachten Fahrradabstellplätze erfolgen Änderungen unter § 7 Abs 12 und Abs 13 zur gegenständlichen Bebauungsplan Verordnung. Die neuen Regelungen sehen vor:

Mindestens 50% der erforderlichen Fahrradabstellplätze sind zu überdachen oder im Gebäude integriert zu errichten.

Überdachte Fahrradabstellplätze sind nur innerhalb der festgelegten Baugrenz- und Baufluchtlinien zulässig.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 5 Abs 4 „Haustechnikanlagen sind in das Dach zu integrieren“:

Nutzungsbedingte Haustechnikanlagen sind in das Dach zu integrieren, das heißt ein Aufstellen von Haustechnikanlagen am Dach ist nur innerhalb der festgelegten Gesamthöhe zulässig. Die Anlagen müssen zudem entsprechend von der Gebäudekante abgerückt werden und mit einem umlaufenden Sichtschutz versehen werden. Dadurch wird die Höhenentwicklung der Anlage beschränkt, um die städtebaulich-architektonische Qualität des Erscheinungsbildes zu sichern. Im Verordnungstext erfolgte diesbezüglich eine Präzisierung: Haustechnikanlagen sind bei Flachdächern innerhalb der maximalen Gebäudehöhe zu errichten und umlaufend mindestens 3,00m von der Gebäudekante zurück zu versetzen und mit einem Sichtschutz (z.B. Lochblech, Streckmetall) zu versehen.

Die Einwendung konnte teilweise berücksichtigt werden.

Ad§ 5 Abs 5 „Für die Erdgeschossfläche entlang der Bergmannngasse, hat die Raumhöhe mindestens 5,00 m zu betragen“:

Die Formulierung in der Verordnung wurde angepasst und bezieht sich nunmehr auf die Raumhöhe.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden.

Ad § 6 Abs 1 „Straßenseitige Laubengänge und Balkone sind nicht zulässig“:

Der Standort der Wirtschaftskammer liegt an einem bedeutenden Straßenzug der Stadt Graz. Neben dem bedeutenden Standort entlang des Straßenzuges ist das Areal der Wirtschaftskammer auch von allen Seiten gut einsehbar und somit auch an dieser urbanen Örtlichkeit innerhalb der Stadt Graz stadtbildprägend. Gerade der Standort der Wirtschaftskammer hat auch als öffentliche Einrichtung auch regionale Bedeutung und somit eine entsprechende Strahlkraft. Die internen Erschließungswege, wie zum Beispiel die zukünftige Magistrale, bilden wichtige Beziehungsachsen, auch gerade hinsichtlich einer zukünftigen Entwicklung auf den Salvatorgründen. Um entsprechende neue städtische Fassaden auszubilden sind straßenseitige Laubengänge oder Balkone nicht zulässig. Die Errichtung von Freibereichen in Form von Loggien sind zulässig.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 7 Abs 2 „Bei Neu-, Zu- und Umbauten ist je 70 - 160 m² Bruttogeschossfläche ein PKW-Abstellplatz herzustellen. Diese Werte sind jeweils die Ober- oder Untergrenze“:

Die Formulierung wurde nunmehr präzisiert und lautet:

Bei Neu- ~~und~~ Zubauten- ~~und~~ Umbauten ist je 70 - 160 m² Bruttogeschossfläche ein PKW-Abstellplatz herzustellen. Diese Werte sind jeweils die Ober- oder Untergrenze.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden.

Ad § 7 Abs 5 „Freie PKW – Abstellplätze sind nur im Bereich der im Planwerk gekennzeichneten Fläche (P) zulässig“:

Für die Arealentwicklung der Wirtschaftskammer ermöglicht der Bebauungsplan gemäß den Bestimmungen der Bebauungsdichteverordnung 1993 in der Fassung LGBl. 58/2011, § 3 eine

Überschreitung des im 4.0 Flächenwidmungsplan festgesetzten Höchstwertes. Begründet wird dies mit der geplanten städtebaulichen Schwerpunktsetzung durch das Projekt, dem Raumordnungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden und der guten Qualität der öffentlichen Verkehrserschließung und der Planung eines großen durchgrünten zentralen Platzbereiches. Auch die Unterbringung, sowie die Zu- und Abfahrten der PKW Stellplätze in Tiefgaragen oder Hochgaragen spielt dabei eine wesentliche Rolle. Die Haupteerschließung erfolgt dabei über die Magistrale, wobei auch Zu- und Abfahrten in der Hochsteingasse mit insgesamt maximal 180 Stellplätzen zulässig sind. Die Zu- und Abfahrten in der Hochsteingasse wurden dabei auch möglichst flächenschonend situiert, sodass nur jeweils kurze Wegstrecken bis in die entsprechenden Gebäude führt.

Der Neu- und Zubau von oberirdische Parkplätzen wird im Sinne der sparsamen Verwendung von Bauland und zur Vermeidung von unnötigen Emissionen für das Umfeld stark beschränkt. Dies entspricht auch den Grundlagen aus dem Räumlichen Leitbild, welches für den Bereichstyp Öffentliche Einrichtungen bei Neubauten lediglich die Unterbringung von Stellplätzen in Hoch- und Tiefgaragen vorsieht.

Durch die Neuordnung auf dem Areal der Wirtschaftskammer wird der bisher oberirdische Parkplatz durch neue entstehende Gebäude ersetzt. Auch bauplatzübergreifende Tiefgaragen sind im gesamten Bebauungsplangebiet zulässig. Durch diese Regelung können jedem Bauplatz entsprechende Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Des Weiteren ist der Versiegelungsgrad im gegenständlichen Bebauungsplan mit maximal 60% geregelt und wird durch den vollständigen Ausbau gerade noch eingehalten werden können. Zusätzliche versiegelte Flächen wären daher nicht möglich.

Im Bebauungsplan sind oberirdische Stellplätze entlang der Körblergasse zulässig, da diese bereits im Bestand vorhanden sind. Entsprechende Parkplätze sind auch entlang der Magistrale innerhalb der ausgewiesenen Verkehrsfläche möglich. Im Bereich des denkmalgeschützten bestehenden Hauptgebäudes, entlang der Magistrale, wird die oberirdisch vorhandene kleine Parkplatzfläche im Planwerk aufgenommen.

Die Einwendung konnte teilweise berücksichtigt werden.

Durch diese Änderung war eine Anhörung der betroffenen grundbücherlichen EigentümerInnen notwendig.

Ad § 7 Abs 6 „Tiefgaragenrampen sind einzuhausen“:

Tiefgaragenrampen sind einzuhausen, um die Emissionen für das Umfeld möglichst zu beschränken. Diese Vorgaben sind auch aus Gleichheitsgrundsätzen bei allen Bebauungsplänen der Stadt Graz bei entsprechender Emissionsbelastung vorhanden. Es wird empfohlen diese Einhausungen mit Schallabsorbierenden Material auszukleiden. Eine Dachbegrünung der Einhausungen führt zudem zu einer Verringerung der Flächenversiegelung.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 7 Abs 8 „Die überwiegende Erschließung zu den Tiefgaragen der Bauplätze 1 und 2 über die Zu- und Abfahrt der Tiefgarage am Bauplatz 3 in der Körblergasse ist nicht zulässig“:

Nach juristischer Klärung mit der Bau- und Anlagenbehörde entfällt dieser Verordnungspunkt. Hoheitlich und als Teil der Verordnung können lediglich Verkehrsflächen in Lage und Breite

festgelegt werden. Wer diese befahren darf und in wessen Eigentum sie stehen, kann nicht auf Basis des Raumordnungsgesetzes festgelegt werden.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass auf Grund der getroffenen Festlegungen im Bebauungsplan (Zu- und Abfahrten, Stellplatzregelungen, etc.) die Haupterschließung über die Magistrale erfolgen wird.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden.

Durch diese Änderung war eine Anhörung der betroffenen grundbücherlichen EigentümerInnen notwendig.

Ad § 7 Abs 9 „Am Bauplatz 2 ist eine Zu- und Abfahrt über die Hochsteingasse für max. 80 PKW-Abstellplätze zulässig. Eine entsprechende bauliche Trennung dieser Abstellplätze zu den übrigen bauplatzübergreifenden PKW-Abstellplätzen ist sicherzustellen“:

Damit eine Sicherstellung der maximalen 80 PKW-Abstellplätze gewährleistet werden kann, muss eine dauerhafte bauliche Trennung erfolgen. Im behördlichen Bauverfahren kann nur durch eine bauliche Trennung eine entsprechende Überprüfung erfolgen. In der Einwendung angeführte notwendige Evakuierungsmöglichkeiten beziehen sich auf die Gefährdung von Leben und Gesundheit von Personen und nicht Sachgütern (§49 BauG).

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 7 Abs 10 „Am Bauplatz 3 ist eine Zu- und Abfahrt über die Hochsteingasse für max. 100 PKW-Abstellplätze zulässig. Eine entsprechende bauliche Trennung dieser Abstellplätze zu den übrigen bauplatzübergreifenden PKW-Abstellplätzen ist sicherzustellen“:

Damit eine Sicherstellung der maximalen 100 PKW-Abstellplätze gewährleistet werden kann, muss eine dauerhafte bauliche Trennung erfolgen. Im behördlichen Bauverfahren kann nur durch eine bauliche Trennung eine entsprechende Überprüfung erfolgen. In der Einwendung angeführte notwendige Evakuierungsmöglichkeiten beziehen sich auf die Gefährdung von Leben und Gesundheit von Personen und nicht Sachgüter (§49 BauG).

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 7 Abs 11 „Je angefangene 70 m² Bruttogeschossfläche ist ein Fahrradabstellplatz herzustellen“:

Es ist je angefangenen 70 m² Bruttogeschossfläche mindestens ein Fahrradabstellplatz herzustellen. Ein oberer Grenzwert wie bei den Pkw-Stellplätzen ist bei den Fahrradabstellplätzen nicht erforderlich.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 7 Abs 12 „Die Fahrradabstellplätze sind zu überdachen oder im Gebäude integriert zu errichten“:

Auf Grund der speziellen Nutzerstruktur der WKO und des Wifi, kann die Vorgabe der überdacht herzustellenden Fahrradabstellplätze auf 50 % reduziert werden. Die Formulierung wurde nunmehr präzisiert und lautet:

Mindestens 50% der erforderlichen Fahrradabstellplätze sind zu überdachen oder im Gebäude integriert zu errichten.

Überdachte Fahrradabstellplätze sind nur innerhalb der festgelegten Baugrenz- und Baufluchtlinien zulässig.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden.

Ad Zu § 7 Erläuterungsbericht:

Die einzelnen Gebäude und Bauplätze in dem Bebauungsplangebiet müssen mit dem Fahrrad direkt und ohne Umwege erreichbar sein. Um dies zu gewährleisten sind interne Radverbindungen vorgesehen. Eine Durchwegung für die Öffentlichkeit ist von geringerer Bedeutung und wird nicht vertraglich geregelt. Zur Verbesserung der Erschließung des Bebauungsplanareals sind entlang der Grabenstraße und der Hochsteingasse Radwege bzw. ein Radfahrstreifen herzustellen.

Ein Linksabbiegestreifen von der Grabenstraße aus Norden nach Osten zum Bebauungsplangebiet und zu den Salvatorgründen war von Beginn der Planungen an Teil des Verkehrskonzeptes. Auf Grund dieses Aspektes der übergreifenden Gebietserschließung der WKO- und der Salvatorgründe konnte von Seiten der zuständigen öffentlichen Stellen der Schaffung eines Linksabbiegestreifens mit Verkehrslichtsignalanlage zugestimmt werden.

Auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen ist zudem davon auszugehen, dass die Salvatorgründe nicht ohne eine hauptsächliche Nutzung der Magistrale erschlossen werden können.

Die im Planwerk punktierte Linie laut Planzeichenerklärung ist nunmehr richtiggestellt worden und bezeichnet die Dienstbarkeit des Gehens. Die genauen Rahmenbedingungen dieser Dienstbarkeit sind in den begleitenden privatrechtlichen Verträgen festgelegt.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden.

Ad § 8 Abs 9 „Mindestfläche einer Baumscheibe hat 9m² zu betragen“:

Eine Baumscheibe hat den Standard von 3m x 3m Fläche und 1,5 m Tiefe aufzuweisen. Jedenfalls muss ausreichend Wurzelraum (mind. 13,5 m³) mitgedacht werden und dieser grundsätzlich einbauten- und leitungsfrei sein. Bei der Festlegung der Mindestfläche handelt es sich um eine Standardvorgabe im Rahmen der Bebauungspläne in der Stadt Graz. Auf Grund des Gleichheitsprinzips ist auch im gegenständlichen Bebauungsplan dieser Standard einzuhalten.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 8 Abs 10 „Der Baumachsabstand bis zum aufgehenden Mauerwerk beträgt:

Für die neu zu pflanzenden Bäume wurden entsprechende Baumachsabstände je nach entsprechender Ordnung festgelegt. Die darin ausgewiesenen mindest Baumachsabstände sind standardmäßige Vorgaben in den Bebauungsplanverfahren. In Teilbereichen und Ausnahmefällen, wie zum Beispiel entlang von Straßenzügen, können diese Abstände auch verringert werden. In der Bebauungsplan Auflage war bereits für die Hochsteingasse eine entsprechende Regelung in der Verordnung ausgeführt. Nunmehr wurde auch für den Straßenzug entlang der Grabenstraße eine Unterschreitung des Baumachsabstandes aufgenommen, in dem entlang der Bergmannngasse der Baumachsabstand zum aufgehenden Mauerwerk mindestens 6,50m betragen muss.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden.

Ad § 8 Abs 11 „Die Verlegung von Leitungen im Bereich des Wurzelraumvolumens von Bäumen ist unzulässig“:

Die hier getroffene Regelung bezieht sich auf die Verlegung von neuen Leitungen. Bei Bestandsleitungen im Bereich der straßenbegleitenden Baumpflanzungen ist der Mindestabstand von 2,50m einzuhalten. Diese Klarstellung wurde entsprechend im Erläuterungsbericht aufgenommen.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden.

Ad § 8 Abs 12 „Die Decke von nicht überbauten Tiefgaragen ist mit einer Vegetationsschicht von mindestens 0,7 m Höhe (ausgenommen Wege, Tiefgaragenrampen) niveaugleich mit dem angrenzenden Gelände zu überdecken. Bei groß-mittelkronigen Laubbäumen -ist eine Vegetationsschicht von mind. 1,50 m Höhe und bei kleinkronigen Laubbäumen von mind.1,0 m Höhe vorzusehen“:

Baumpflanzungen von groß- und mittelkronigen Bäumen haben standardmäßig die Vorgabe in den Bebauungsplänen der Stadt Graz eine Vegetationsschicht von mindestens 1,50m zu betragen. Durch die Ausführung einer ausreichenden Vegetationsschicht ist die Standsicherheit und dauerhafte Bepflanzung mit groß- und mittelkronigen Bäumen gewährleistet. Dieser Gleichheitsgrundsatz gilt in allen Bebauungsplänen mit entsprechenden Kerngebietsausweisungen. Für eine entsprechende Baumbepflanzung mit groß- und mittelkronigen Bäumen auf der Platte ist somit eine Vegetationsschicht von mindestens 1,5m auszuführen.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 8 Abs 13 „Bei Abstellplätzen im Freien ist nach jedem 5. PKW-Abstellplätze ein Laubbaum zu pflanzen und zu erhalten“:

Die Festlegung entspricht den Vorgaben aus dem 4.0 Stadtentwicklungskonzept (§26 Abs 25 4.0 STEK) und ist entsprechend bei Neuerrichtung von oberirdischen PKW - Abstellplätzen einzuhalten. Ab jeden fünften oberirdischen Stellplatz ist mindestens ein Laubbaum zu pflanzen. Dadurch wird eine Gliederung der oberirdischen Stellplätze gewährleistet. Generell erfolgt die Beschränkung von oberirdischen offenen Stellplätzen im Sinne einer sparsamen Baulandverwendung und auch auf Basis der Bestimmungen des 1.0 Räumlichen Leitbildes, welches für den Bereichstyp „Öffentliche Einrichtungen“ für Neubauten ausschließlich Hoch- und Tiefgaragen vorsieht.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 8 Abs 15 „Bei Untergang der erhaltenswerten Baumgruppe lt. Planwerk sind entsprechende Ersatzpflanzungen vorzunehmen, entsprechend der Baumschutzverordnung sind Ausfälle von alten Bäumen zu kompensieren“:

Für das gesamte Bebauungsplangebiet wurde seitens der Abteilung Grünraum und Gewässer eine Baumbewertung durchgeführt. An der Ecke Hochsteingasse/Körbnergasse wurde im Baumbewertungsgutachten eine erhaltenswerte Baumgruppe bestehend aus Ulmen, Platanen

und Robinien festgestellt und im Bebauungsplan als schützenswerte Baumgruppe ausgewiesen. Die Baugrenzlinien am Bauplatz 3 wurden entsprechend dieser Festlegungen in Abstimmung mit der Abteilung Grünraum und Gewässer eingetragen. Die ausgewiesenen schützenswerten Baumbestände und Baumgruppen sind somit zu erhalten und im jeweiligen Bauverfahren zu berücksichtigen. Die Bestimmungen der ÖNORM L1121 „Schutz von Gehölzen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sind verbindlich für die zu erhaltenden Bäume einzuhalten. Die in §8 Abs 15 angeführte Regelung dient dazu, sollte wider Erwarten die erhaltenswerten Bäume z.B.: durch Sturmschäden oder dergleichen beschädigt werden, diese allenfalls nach zu pflanzen sind.

Bestandsbäume sind bei entsprechender Qualität und Vitalität in die straßenbegleitenden Baumreihen zu integrieren. Hierbei können entsprechende Bestände Neupflanzungen ersetzen. Diese Klarstellung wurde auch im Erläuterungsbericht aufgenommen.

Die Einwendung konnte teilweise berücksichtigt werden.

Ad § 8 Abs 16 „Stützmauern dürfen eine Höhe von max. 1,50m nicht überschreiten“:

Im Verordnungstext erfolgte insofern eine Präzisierung, dass außerhalb der Baugrenzlinien Stützmauern eine Höhe von maximal 1,50m nicht überschreiten dürfen.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden.

Ad § 8 Abs 18 „Für Böschungen ist eine Neigung von höchstens 1:2 zulässig“:

Die Regelung des Neigungsverhältnisses für diesen Gebietstyp ist in den freiraumplanerischen Standards der Stadt Graz geregelt. Im Sinne des Gleichheitsprinzips in den festgelegten Gebietstypen ist eine maximale Neigung von höchstens 1:2 zulässig und bei diesem Neigungsverhältnis lassen sich zum Beispiel noch Wiesenflächen ausführen.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad Allgemein wird eingewendet, dass Neupflanzungen bei vorhandenen Bestandsgruppen nicht sinnvoll erscheint (Hochsteingasse). Es wird ersucht, dass klargestellt wird, dass bei vorhandene Baumbeständen keine Neupflanzungen zu erfolgen haben (...) Beim Eingangsbereich der WKO sollte der Bestand nicht angegriffen werden:

Bestandsbäume sind bei entsprechender Qualität und Vitalität in die straßenbegleitenden Baumreihen zu integrieren. Hierbei können entsprechende Bestände Neupflanzungen ersetzen. Diese Klarstellung wurde auch im Erläuterungsbericht aufgenommen.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden.

Ad § 9 Abs 1 „Werbeanlagen in Form von Einzelbuchstaben sind an Gebäudefassaden montiert zulässig“ und Abs 2. „Flächige Werbeeinrichtungen, Schilder, Leuchtkästen, fotorealistische Abbildungen u. dgl. über 0,50m² Fläche sind unzulässig, ausgenommen Werbepylone. Werbepylone sind mit einer Ansichtsfläche von 5m² begrenzt“:

Das Gebiet der Wirtschaftskammer stellt einen wichtigen urbanen Standort innerhalb des Stadtgebiets dar. Das Erscheinungsbild einer „vorstädtischen Einkaufszentren – Atmosphäre“ soll vermieden werden. Das Maß der Ausnutzung ist unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen

Situation und insbesondere unter Berücksichtigung der Parameter Maßstäblichkeit, Breite des Straßenraums, Beeinträchtigung von Sichtachsen, Fassadengeometrie, Häufung, Fernwirkung und Nutzung festzulegen. Wesentlich ist hierbei auch das Zusammenwirken der baulichen Struktur mit dem öffentlichen Raum. Kleinstformatige Werbeanlagen wie z.B. Hinweisschilder und Informationstafeln können üblicherweise gut in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild integriert werden. Besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Einfügung in bestehende Fassadengliederungen, eine eventuelle Häufung bzw. Kumulierung sowie die Flächenwirkung von seriellen Werbeanlagen zu legen. Diese Festlegungen sind auch im Sinne des Gleichheitsprinzips in den Bebauungsplänen in Kerngebieten der Stadt Graz ausgewiesen.

Um dem regional bedeutsamen Standort der Wirtschaftskammer dennoch entsprechende Möglichkeiten zu bieten sind insgesamt vier Werbepylone von maximal 6m Höhe zulässig. So sind am Bauplatz 1 zwei freistehende Werbepylone, auf den Bauplätzen 2 und 3 jeweils ein freistehender Werbepylon zulässig.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 9 Abs 4 „Einfriedungen und Sichtschutz sind nicht zulässig. Ausgenommen davon sind Einfriedungen in nicht blickdichter Form, wenn dies der Verwendungszweck eines Gebäudes oder Gebäudeteils erfordert (z.B.: Kindergarten oder dergleichen)“:

Einfriedungen in nicht blickdichter Form sind zulässig, sofern dies der Verwendungszweck eines Gebäudes oder Gebäudeteils erfordert. Dies können zum Beispiel Kindergärten oder Gebäudeteile, die einen besonderen Schutz benötigen, sein. Diese Ausnahmefälle sind an konkreten Bauprojekten im Bauverfahren zu erörtern.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad Zu § 9 Allgemein:

Die Errichtung von Schrankenanlagen bei den Zu- und Abfahrten sind grundsätzlich zulässig. Die Anordnung derselben muss jedoch derart erfolgen, dass Rückstaus in den Bereich des öffentlichen Guts (Gemeinde- und Landesstraßen) vermieden werden. Diese Ausführungen wurden im Erläuterungsbericht aufgenommen.

Die Aufstellung von Wegweisern fallen nicht unter den Kriterien einer Werbeanlage und sind im Rahmen des Bebauungsplanes nicht erfasst.

Die Einwendung konnte berücksichtigt werden.

Einwendung 11 (OZ 0023 - BürgerIn)

- 1. Bebauungsdichte laut FläWi 4.0 würde bei weitem überschritten werden und zwar sowohl im Kernbereich als auch auf den Bauplätzen 2 und 3.*
- 2. Laut STEK 4.0 wird eine Beschränkung der Bodenversiegelung gefordert – Erhaltung und Weiterbestand und Schaffung von Grünraum sollte gerade heutzutage wo Klimawandel in aller Munde ist, eine Selbstverständlichkeit sein. Dies gilt im besonderen Maße auch für den Baumbestand in den betroffenen Gebieten.*
- 3. Laut FläWi 4.0 handelt es sich hier um ein Aufschließungsgebiet und daher sind bestimmte Erfordernisse zu erfüllen: der öffentliche Verkehr – Bündelung von Haltestellen – und die fixe Installierung von Fuß- und Gehwegen sind dabei unbedingt zu planen und umzusetzen – auch an Parkplätze für Lastenfahräder ist zu denken und alle unter 3. genannten Punkte sollten als fixe Bestandteile des Bebauungsplanes berücksichtigt*

werden und nicht für die Zeit des Baustellenbetriebes. Schon jetzt wird das betroffene Gebiet von sehr vielen Radfahrerinnen täglich genutzt.

4. Eine Garageneinfahrt an der Kreuzung Hochsteingasse/Zusertalgasse/Körblergasse würde an dieser bereits jetzt schwierigen Kreuzung eine wesentliche Erhöhung des Gefahrenpotentials darstellen, daher wäre eine Verlegung des Bauplatzes 3 unbedingt zu berücksichtigen.

5. Für Neubauten sollte eine Fernwärmeanschluss zwingend vorgeschrieben werden.

Einwendungsbehandlung:

Ad 1 Bebauungsdichte:

Wie im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan ausgeführt, kann der Bebauungsplan gemäß den Bestimmungen der Bebauungsdichteverordnung 1993 in der Fassung LGBl. 58/2011, § 3 eine Überschreitung des im 4.0 Flächenwidmungsplan festgesetzten Höchstwertes ermöglichen.

Begründet wird dies mit der geplanten städtebaulichen Schwerpunktsetzung durch das Projekt, dem Raumordnungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden, der guten Qualität der öffentlichen Verkehrserschließung und der Planung eines großen durchgrünten zentralen Platzbereiches. Die Überschreitung der Bebauungsdichte stimmt mit den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes überein, da unabhängig von der Festlegung der generellen, gebietsweisen Dichte der Kerngebiete mit öffentlichen Charakter begründete Überschreitungen im Bauverfahren oder in einem Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen oder aufgrund der Anbindung an den öffentlichen Verkehr zulässig sind.

Im gegenständlichen Bebauungsplan sind auf den jeweiligen Bauplätzen Nettobauplatzflächen und die jeweilige maximale zulässige Bebauungsdichte ausgewiesen. Vom Bruttobauland sind sämtliche Verkehrsflächen, die im Bebauungsplan definiert werden abzuziehen. Durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien im Bebauungsplan werden hier gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan § 5 Verkehrsflächen geschaffen. Bei den Nettobauplätzen sind jene Flächen, wie Verkehrsflächen als zukünftiges öffentliches Gut, oder Verkehrsflächen zu internen Erschließung (verbleiben im Privateigentum) vom Bruttobauplatz abzuziehen. Daraus resultierend ergeben sich auf den einzelnen Bauplätzen auch höhere Bebauungsdichte - Werte als im 4.0 Flächenwidmungsplan. Die im Bebauungsplangebiet laut 4.0 Flächenwidmungsplan mögliche maximale Bruttogeschossfläche ergibt rund 86.383m². Die nunmehr im Bebauungsplan maximale Bruttogeschossfläche beträgt rund 87.262m². Diese geringfügige Erhöhung der im Bebauungsplan ermöglichten Bruttogeschossfläche beträgt somit nur 1,01% bzw. rund 879m² Bruttogeschossfläche. Diese minimale Erhöhung kann auf Grund der zuvor erwähnten Kriterien städtebaulich gut begründet werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 2 Bodenversiegelung:

Der Bebauungsplan sieht für die ausgewiesene Funktion eines Kerngebietes mit der Ersichtlichmachung der Nutzung als Wirtschaftskammer Standort eine maximale Versiegelung von 60% vor. Diese Festlegung entspricht den im 4.0 Stadtentwicklungskonzept beinhaltenen üblichen Vorgaben zu Baugebieten im Kerngebiet. Derzeit sind die Grundstücke bereits stark versiegelt und weisen im Bestand einen Versiegelungsgrad von ca. 0.75 auf. Durch den Entfall der oberirdischen Parkplätze und der Errichtung einer durchgrünten Sockelzone und einer durchgrünten neuen Platzgestaltung kommt es zu einer massiven Verbesserung gegenüber dem Bestand. Entwurfsziel ist die Schaffung eines durchgrünten Bandes als neues Zentrum der WKO. Für die angedachte Platzgestaltung im zentralen Bereich des Bebauungsplanes sind mind. 40% der Fläche mit

intensiver Begrünung auszuführen. Ebenfalls beinhaltet die Verordnung zum Bebauungsplan die Festlegung aus dem 4.0 Stadtentwicklungskonzept, dass mindestens 10% je Bauplatz als Grünfläche über gewachsenen Boden auszubilden sind und jedenfalls mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen und dauerhaft zu erhalten sind.

Entlang der Straßenzüge Bergmannngasse/Grabenstraße und Hochsteingasse sind neue Baumreihen zu errichten.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 3. Aufschließungsgebiet:

Eine zentrale Haltestelle war Teil der ursprünglichen Planungsüberlegungen für den gegenständlichen Bebauungsplan. Die zentrale Haltestelle zwischen dem WKO-Bestandsgebäude und der Hochsteingasse hätte einen direkten Umstieg zwischen der Linie 39 und den zusätzlich zur WKO zu führenden Linien aus westlicher Richtung ermöglicht. Die zentrale Haltestelle wäre zudem auch für ortsunkundige Nutzer leicht zu finden gewesen.

Gleichzeitig wäre diese Haltestelle mit einem beträchtlichen Platzbedarf auf den Flächen des Bebauungsplans verbunden gewesen.

Die nun vorliegende Lösung mit Adaptierung der Haltestelle der Linie 39 in der Körblergasse und neuer Haltestelle im Bereich der Hochsteingasse (angrenzend zur bisher geplanten zentralen Haltestelle) stellen eine sinnvolle ÖV-Erschließung des Bebauungsplangebietes dar. Durch ein Fußgängerleitsystem und ÖV-Abfahrtsbildschirme in den Hausausgängen werden Nutzer über das ÖV-Angebot und die Erreichbarkeit der Haltestellen informiert. Die Lage der Haltestellen zu den einzelnen Gebäuden ist noch immer als günstig einzustufen. Ein Umstieg von der Linie 39 zu den neu geplanten Linien bei der Haltestelle in der Hochsteingasse ist ebenfalls möglich, auf Grund des Verlaufs der Linie 39 und der geplanten Linien wird ein solcher Umstieg aber voraussichtlich nur für einen eher geringen Nutzerkreis relevant sein.

Auf dem Bebauungsplanareal werden Flächen für die geplante Haltestelle in der Hochsteingasse gesichert, sodass eine Shuttlebuslinie oder eine eigene Buslinie zum Bahnhof eingerichtet werden können, und die Linie 62 bis zum Bebauungsplangebiet verlängert werden kann.

Das Angebot für den Radverkehr im Gebiet soll durch die Errichtung eines Radweges in der Grabenstraße und durch die Errichtung eines Radfahrstreifens in der Hochsteingasse verbessert werden. Der Radweg in der Grabenstraße wird künftig von der Hochsteingasse bis zum Lindweg führen, und so vor allem die angrenzenden Grundstücke erschließen. Gleichzeitig eröffnet sich dadurch eine Verbindung von der Körblergasse über den Lindweg und den neuen Radweg zur Heinrich-Casper-Gasse.

Wie in der Einwendung angemerkt geht auch die Abteilung für Verkehrsplanung von einer steigenden Nachfrage nach solchen Stellplätzen aus. Eine feste Prozentzahl der vorzusehenden Stellplätze für Lastenräder und Radanhänger wird bisher in Graz noch nicht in den Bebauungsplänen festgelegt.

Ad 4. Garagenzufahrt Hochsteingasse/Zusertalgasse/Körblergasse:

Die geplante Anbindung des Bauplatzes 3 an die Hochsteingasse wird in ausreichender Distanz zum Knoten Hochsteingasse – Zusertalgasse – Körblergasse situiert werden, sodass sich daraus keine Verschlechterung in diesem Knotenpunkt ergeben wird.

Auf den Bauplätzen 2 und 3 dürfen 80 bzw. 100 PKW - Abstellplätze über die Hochsteingasse erschlossen werden. Zusätzliche Stellplätze in diesen beiden Gebäuden sind möglich, müssen aber

baulich getrennt von diesen 80 bzw. 100 Stellplätzen ausgeführt werden, und über die Magistrale erschlossen werden. Für diese zusätzlichen Stellplätze die über die Magistrale erschlossen werden wäre eine Verbindung der Tiefgaragen zwischen den Bauplätzen 1, 2 und 3 möglich.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 5. Fernwärmeanschluss:

Die Stadt Graz ist im Entwicklungsprogramm für die Reinhaltung der Luft (LGBl. Nr. 53/2011) als Vorranggebiet zur lufthygienischen Sanierung in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen von Raumheizungen ausgewiesen. Gemäß § 22 (9) StROG 2010 hat jede Gemeinde für das Gemeindegebiet oder für Teile desselben die Verpflichtung zum Anschluss an ein Fernwärmesystem (Fernwärmeanschlussbereich) festzulegen, wenn

- a) sie in einem Vorranggebiet für lufthygienische Sanierung liegt
- b) sie ein kommunales Energiekonzept erlassen hat
- c) für die Errichtung und den Ausbau der Fernwärmeversorgung eine verbindliche Zusage des Fernwärmeversorgungsunternehmens vorliegt.

Im Jahr 2011 hat der Gemeinderat, Gemeinderatsbeschluss vom 07. Juli 2011 zudem das Kommunale Energiekonzept KEK2011 beschlossen. Derzeit sind innerhalb des Stadtgebietes dreizehn Teilgebiete mit einem verpflichtenden Fernwärmeanschlussbereich ausgewiesen. Am 23. April 2020 wurden weitere Teilgebiete im Gemeinderat beschlossen (noch nicht rechtskräftig). Insgesamt sind nunmehr 41 Teilgebiete mit einem verpflichtenden Fernwärmeanschlussbereich ausgewiesen.

Für das gegenständliche Bebauungsplangebiet liegt keine Ausweisung zum verpflichtenden Anschluss an die Fernwärme vor.

Die Festlegung kann wie ausgeführt, nicht im Bebauungsplanverfahren getroffen werden, sondern müsste auf Ebene des Stadtentwicklungskonzeptes als verpflichtender Fernwärmeanschlussbereich festgelegt werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Einwendung 12 (OZ 0024 - BürgerIn)

1. Der Ort der Be- und Entlüftung der Garage ist unklar.

2. *Bebauungsdichte: Im FläWi Plan liegt die Bebauungsdichte zw. 0,6 und 1,5 bzw. 2,0. Laut Bebauungsplan wären die Bebauungsdichten zw. 1,89 und 2,25. Dies ist eine Überschreitung. Ich ersuche um Einhaltung der Dichte des FläWi Plans.*

3. *Die Parkplätze am WIFI Gelände sind teurer als jene in der grünen Parkzone. Das veranlasst die Besucher der WIFI außerhalb zu parken, Es wäre wünschenswert, wenn die Tiefgaragenplätze preislich so gestaltet werden, dass die Besucher der WIFI diese auch nutzen. Es ist sonst davon auszugehen, dass rundherum, wie bereits jetzt, die öffentlichen und teilweise auch privaten Parkplätze benutzt werden. Ich ersuche darum dies zu bedenken.*

4. *Die Kreuzung Hochsteingasse – Zusertalgasse ist ein verkehrstechnisch jetzt bereits sehr brisanter Punkt. Sollten die Tiefgarageneinfahrten in der Hochsteingasse geplant sein, wird diese Gefahrenstelle noch gefährlicher. Vor allem am Morgen gibt es regen Schülerverkehr, da sich viele Schulen in der Umgebung befinden. Eine Verkehrserhöhung ist deshalb nicht wünschenswert. Es kommt jetzt schon häufig zu gefährlichen Situationen. An dieser Kreuzung treffen sich Anrainer der Häuser Zusertalgasse, Hochsteingasse, die parkplatzsuchenden WIFI Besucher und dann gäbe es auch noch eine Garageneinfahrt*

und Fußgänger zu den neuen Gebäuden. Eine Erhöhung der Verkehrsbelastung in diesem Bereich lehne ich ab.

5. Nach Fertigstellung und in Betriebnahme der Gebäude ist es notwendig eine gut getaktete direkte Verbindung zum Hauptbahnhof und anderen Grazer Linien sofort zur Verfügung zu haben. Ein Shuttleservice und gelegentlicher Busverkehr ist zu wenig. Auch an den Samstagen braucht es eine höhere Taktung.

6. Die Parkmöglichkeiten während der Bau- und Baustellenzufahrt sind unklar.

7. Es gibt hinter dem Campus der Fachhochschule zahlreiche ungenutzte Gebäude. Nun werden neue Gebäude gebaut. Wurde eine Nutzung und Ausbau der bestehenden Gebäude geprüft? Die alten Gebäude verfallen und stehen leer. Ich weiß, dass das rechtlich nicht relevant ist, aber ich möchte diesen Gedanken trotzdem einbringen, weil die Gebäude zusehend verfallen und ungenutzt sind.

Einwendungsbehandlung:

Ad 1 Be- und Entlüftung:

Erst bei Vorliegen der einzelnen konkreten Bauprojekte insbesondere der Tiefgaragenplanung wird im Baubewilligungsverfahren die Frage der Abluftanlage der Tiefgarage zu prüfen sein.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 2 Bebauungsdichte:

Wie im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan ausgeführt, kann der Bebauungsplan gemäß den Bestimmungen der Bebauungsdichteverordnung 1993 in der Fassung LGBl. 58/2011, § 3 eine Überschreitung des im 4.0 Flächenwidmungsplan festgesetzten Höchstwertes ermöglichen.

Begründet wird dies mit der geplanten städtebaulichen Schwerpunktsetzung durch das Projekt, dem Raumordnungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden, der guten Qualität der öffentlichen Verkehrserschließung und der Planung eines großen durchgrünten zentralen Platzbereiches. Die Überschreitung der Bebauungsdichte stimmt mit den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes überein, da unabhängig von der Festlegung der generellen, gebietsweisen Dichte der Kerngebiete mit öffentlichen Charakter begründete Überschreitungen im Bauverfahren oder in einem Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen oder aufgrund der Anbindung an den öffentlichen Verkehr zulässig sind.

Im gegenständlichen Bebauungsplan sind auf den jeweiligen Bauplätzen Nettobauplatzflächen und die jeweilige maximale zulässige Bebauungsdichte ausgewiesen. Vom Bruttobauland sind sämtliche Verkehrsflächen, die im Bebauungsplan definiert werden abzuziehen. Durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien im Bebauungsplan werden hier gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan § 5 Verkehrsflächen geschaffen. Bei den Nettobauplätzen sind jene Flächen, wie Verkehrsflächen als zukünftiges öffentliches Gut, oder Verkehrsflächen zu internen Erschließung (verbleiben im Privateigentum) vom Bruttobauplatz abzuziehen. Daraus resultierend ergeben sich auf den einzelnen Bauplätzen auch höhere Bebauungsdichte - Werte als im 4.0 Flächenwidmungsplan. Die im Bebauungsplangebiet laut 4.0 Flächenwidmungsplan mögliche maximale Bruttogeschossfläche ergibt rund 86.383m². Die nunmehr im Bebauungsplan maximale Bruttogeschossfläche beträgt rund 87.262m². Diese geringfügige Erhöhung der im Bebauungsplan ermöglichten Bruttogeschossfläche beträgt somit nur 1,01% bzw. rund 879m² Bruttogeschossfläche. Diese minimale Erhöhung kann auf Grund der zuvor erwähnten Kriterien städtebaulich gut begründet werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 3. Parkplätze:

Im Zuge des gegenständlichen Bebauungsplans werden zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation mit den Grundeigentümern vertraglich vereinbart. Dazu zählen Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs, um die Nutzung des Pkw bei der Anreise zum Bebauungsplangebiet möglichst gering zu halten. Der Bebauungsplan regelt die Anzahl der herzustellenden Pkw-Stellplätze. Eine Regelung für günstigere Parkplätze auf dem Bebauungsplangebiet ist dabei nicht möglich. Bezüglich der öffentlichen Pkw-Stellplätze (Grüne Zone) finden regelmäßig Evaluierungen statt. Für die öffentlichen Pkw-Stellplätze rund um das Bebauungsplangebiet sind momentan keine Änderungen vorgesehen.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 4. Kreuzung Hochsteingasse – Körblergasse / Garagenzufahrt:

Auf den Bauplätzen 2 und 3 dürfen 80 bzw. 100 PKW - Abstellplätze über die Hochsteingasse erschlossen werden. Zusätzliche Stellplätze in diesen beiden Gebäuden sind möglich, müssen aber baulich getrennt von diesen 80 bzw. 100 Stellplätzen ausgeführt werden, und über die Magistrale erschlossen werden. Für diese zusätzlichen Stellplätze die über die Magistrale erschlossen werden wäre eine Verbindung der Tiefgaragen zwischen den Bauplätzen 1, 2 und 3 möglich.

Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Knoten Grabenstraße – Hochsteingasse – Heinrich-Casper-Gasse haben ergeben, dass auch für den Prognosefall 180 Pkw-Stellplätze über die Hochsteingasse an die WKO angebunden werden können. Die Anbindung von insgesamt 180 Stellplätzen an die Hochsteingasse stellt eine Möglichkeit dar, die der künftigen Bebauung mehr Flexibilität einräumt. Die Grundeigentümer können auf diese Möglichkeit auch verzichten und alles über die Südostseite erschließen.

Die Aussagen des Verkehrsgutachtens basieren auf Modellprognosen des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2035 (Anmerkung: erstellt vom ZT Büro ZIS & Partner). Ergänzt wurden die Prognosedaten durch Abschätzungen des Verkehrsaufkommens möglicher Bebauung im Einzugsgebiet der Hochsteingasse (rund 134.000m² Grundstücksfläche). Dieses bildet einen durchschnittlichen Werktag ab und das Büro ZIS & Partner hat zur Kalibrierung Verkehrserhebungen (laut Verkehrskonzept 2017) aus dem Jahr 2016 verwendet. Die Stoßzeiten der Wifi - Kurse bzw. WKO – Kurse wurden bei der verkehrstechnischen Betrachtung dabei berücksichtigt.

Die WKO beabsichtigt ein Parkleitsystem zu installieren, die Vorarbeiten dazu haben bereits begonnen. Dabei soll eine Leitung des Zielverkehrs der WKO prinzipiell über die neue Zufahrt in der Grabenstraße erfolgen. Zur Hochsteingasse soll dieses Parkleitsystem nicht den Verkehr leiten. Parkplätze, die mit dem KFZ über die Hochsteingasse erreichbar sind, sollen ausgewählten Gruppen vorbehalten sein und weder den WKO-Kunden noch den Wifi-Kursbesuchern zur Verfügung stehen. Zusätzlich ist festzuhalten, dass die Nutzergruppen, für die diese Stellplätze gedacht sind, eine zeitliche Verteilung in der An- und Abfahrt aufweisen, die gegenläufig zur zeitlichen Verteilung in der An- und Abfahrt der Bewohner der Hochsteingasse auftritt. Somit sind ungünstige Überlagerungen vermeidbar. Parkplätze, die mit dem KFZ über die Hochsteingasse erreichbar sind, sollen ausgewählten Gruppen (Mitarbeitern / Funktionäre WKO oder WKO-naher Betriebe) vorbehalten sein und weder den WKO-Kunden noch den Wifi-Kursbesuchern zur Verfügung stehen. Auf dem Gelände der WKO werden neue Parkplätze so situiert und umgestaltet (zum Beispiel: das ehemalige Werkstätten Gebäude W1 wird zu einem Parkhaus

umgebaut), dass diese in Zukunft von der Bergmannsgasse/Grabenstraße ausschließlich über die neue Zufahrt erreicht werden sollen.

Die für die Zusertalgasse/Hochsteingasse verkehrstechnisch interessante Betrachtung sind die Zu- und Abfahrten in und aus der Hochsteingasse in Zusammenhang mit der Spitzenstunde in der Bergmannsgasse/Grabenstraße. Laut Verkehrsgutachten wurden zur Spitzenstunde an einem Donnerstag 2016 rund 260 Kfz/h erhoben. Für die Zeiten der Kursenden wurden keine Prognosen erstellt, da diese in der verkehrstechnischen Betrachtung keine Grundlage bilden. Die Kursenden zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr fallen in Zeitbereiche die außerhalb der Spitzenstunden liegen.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 5. Direkte Verbindung Hauptbahnhof:

Eine zentrale Haltestelle war Teil der ursprünglichen Planungsüberlegungen für den gegenständlichen Bebauungsplan. Die zentrale Haltestelle zwischen dem WKO-Bestandsgebäude und der Hochsteingasse hätte einen direkten Umstieg zwischen der Linie 39 und den zusätzlich zur WKO zu führenden Linien aus westlicher Richtung ermöglicht. Die zentrale Haltestelle wäre zudem auch für ortsunkundige Nutzer leicht zu finden gewesen.

Gleichzeitig wäre diese Haltestelle mit einem beträchtlichen Platzbedarf auf den Flächen des Bebauungsplans verbunden gewesen.

Die nun vorliegende Lösung mit Adaptierung der Haltestelle der Linie 39 in der Körblergasse und neuer Haltestelle im Bereich der Hochsteingasse (angrenzend zur bisher geplanten zentralen Haltestelle) stellen eine sinnvolle ÖV-Erschließung des Bebauungsplangebietes dar. Durch ein Fußgängerleitsystem und ÖV-Abfahrtsbildschirme in den Hausausgängen werden Nutzer über das ÖV-Angebot und die Erreichbarkeit der Haltestellen informiert. Die Lage der Haltestellen zu den einzelnen Gebäuden ist noch immer als günstig einzustufen. Ein Umstieg von der Linie 39 zu den neu geplanten Linien bei der Haltestelle in der Hochsteingasse ist ebenfalls möglich, auf Grund des Verlaufs der Linie 39 und der geplanten Linien wird ein solcher Umstieg aber voraussichtlich nur für einen eher geringen Nutzerkreis relevant sein.

Auf dem Bebauungsplanareal werden Flächen für die geplante Haltestelle in der Hochsteingasse gesichert, sodass eine Shuttlebuslinie oder eine eigene Buslinie zum Bahnhof eingerichtet werden können, und die Linie 62 bis zum Bebauungsplangebiet verlängert werden kann.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 6 Parkmöglichkeiten Bau- und Baustellenzufahrt:

Die Zu- und Abfahrten zu Parkplätzen während der Baustellenphase und generell die Baustellenzufahrten sind nicht Inhalt eines Bebauungsplanverfahrens und können erst im Zuge von konkreten Bauprojekten im Bauverfahren festgelegt werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 7. Ungenutzte Gebäude Campus:

Der gegenständliche Bebauungsplan bezieht sich auf die Grundstücke innerhalb der Abgrenzungen des Bebauungsplangebietes. Grundstücke außerhalb des Bebauungsplangebietes sind nicht Gegenstand des Verfahrens.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Einwendung 13 (OZ 0025 - BürgerIn) inkl. Unterschriftenliste

1. *Bebauungsdichte lt. Erläuterungsbericht: (.....) Dieser Bebauungsplan überschreitet die Dichte deutlich, wodurch die geplanten Gebäudehöhe unserer Ansicht nach zu groß ist. Wir fordern die Einhaltung der im 4.0 Flächenwidmungsplan vorgesehenen Bebauungsdichte.*
2. *Treffen von Vorsorgemaßnahmen, dass durch die Emissionen aus der Tiefgaragen keine Belastung unserer Wohnumgebung entsteht.*
3. *Beibehaltung bzw. Neuschaffung der Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Körblergasse/Grabenstraße und Hochsteingasse/Körblergasse; im Zuge dieser Planung könnte eine bessere Erschließung für den Radverkehr in der Grabenstraße angedacht werden.*
4. *Versickerungsfähige Ausstattung der Fuß- und Radwege bzw. der oberirdisch vorgesehenen Abstellplätze für PKWs.*
5. *Zu geplanten Geh- und Radweg in der Hochsteingasse Richtung Norden: Grünstreifen anschließend an den KFZ-Fahrbahn zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer. Dazu eine Beobachtung: nach starken Regengüssen sind Sand und Schotter am rechten Fahrbahnrand der Hochsteingasse angeschwemmt.*
6. *Verkehrstechnisch problematisch, besonders im Bereich Bauplatz 3, bzw. auch wegen der erhöhten Emission aus dem KFZ-Verkehr, sind die Tiefgaragenzufahrten in der Hochsteingasse. Laut Erläuterungsbericht (nicht lt. Bebauungsplanentwurf) ist eine Verbindung zwischen Tiefgarage möglich; keine Tiefgaragenzufahrt in der Hochsteingasse wäre sehr wünschenswert.*
7. *Erhaltung und Weiterentwicklung des Grünbestandes; Erhaltung schützenswerter Baumbestände; keine Schädigung der Baumkronen; zusätzliche vertikale Begrünung wäre wünschenswert.*
8. *Großes Interesse besteht an der Schaffung einer zentralen ÖV-Haltestelle (Linie 39, Linie 41, jedoch ohne Benachteiligung der Haltstellenbenützer in der Heinrich-Caspergasse und Grabenstraße). Die Linie 41 sollte auch an Wochenenden geführt werden, da vor allem an Samstagen Kurse am Wifi stattfinden. Da sich die ÖV-Verbindung vom WKO-Gelände zum Hauptbahnhof zurzeit sehr zeitaufwendig gestalten, ist eine direkte Busverbindung mit der Linie 62 äußerst wünschenswert.*

Einwendungsbehandlung:

Ad 1 Bebauungsdichte:

Wie im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan ausgeführt, kann der Bebauungsplan gemäß den Bestimmungen der Bebauungsdichteverordnung 1993 in der Fassung LGBl. 58/2011, § 3 eine Überschreitung des im 4.0 Flächenwidmungsplan festgesetzten Höchstwertes ermöglichen. Begründet wird dies mit der geplanten städtebaulichen Schwerpunktsetzung durch das Projekt, dem Raumordnungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden, der guten Qualität der öffentlichen Verkehrserschließung und der Planung eines großen durchgrünten zentralen Platzbereiches. Die Überschreitung der Bebauungsdichte stimmt mit den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes überein, da unabhängig von der Festlegung der generellen, gebietsweisen Dichte der Kerngebiete mit öffentlichen Charakter begründete Überschreitungen im Bauverfahren oder in einem Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen oder aufgrund der Anbindung an den öffentlichen Verkehr zulässig sind.

Im gegenständlichen Bebauungsplan sind auf den jeweiligen Bauplätzen Nettobauplatzflächen und die jeweilige maximale zulässige Bebauungsdichte ausgewiesen. Vom Bruttobauland sind sämtliche Verkehrsflächen, die im Bebauungsplan definiert werden abzuziehen. Durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien im Bebauungsplan werden hier gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan § 5 Verkehrsflächen geschaffen. Bei den Nettobauplätzen sind jene Flächen, wie Verkehrsflächen als zukünftiges öffentliches Gut, oder Verkehrsflächen zu internen Erschließung (verbleiben im Privateigentum) vom Bruttobauplatz abzuziehen. Daraus resultierend ergeben sich auf den einzelnen Bauplätzen auch höhere Bebauungsdichte - Werte als im 4.0 Flächenwidmungsplan. Die im Bebauungsplangebiet laut 4.0 Flächenwidmungsplan mögliche maximale Bruttogeschossfläche ergibt rund 86.383m². Die nunmehr im Bebauungsplan maximale

Bruttogeschossfläche beträgt rund 87.262m². Diese geringfügige Erhöhung der im Bebauungsplan ermöglichten Bruttogeschossfläche beträgt somit nur 1,01 % bzw. rund 879m² Bruttogeschossfläche. Diese minimale Erhöhung kann auf Grund der zuvor erwähnten Kriterien städtebaulich gut begründet werden.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 2. Emission Tiefgaragen

Erst bei Vorliegen der einzelnen konkreten Bauprojekte insbesondere der Tiefgaragenplanung wird im Baubewilligungsverfahren die Frage der Abluftanlage der Tiefgarage zu prüfen sein.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 3. Beibehaltung bzw. Neuschaffung Durchwegung:

Das Angebot für den Radverkehr im Gebiet soll durch die Errichtung eines Radweges in der Grabenstraße und durch die Errichtung eines Radfahrstreifens in der Hochsteingasse verbessert werden. Der Radweg in der Grabenstraße wird künftig von der Hochsteingasse bis zum Lindweg führen, und so vor allem die angrenzenden Grundstücke erschließen. Gleichzeitig eröffnet sich dadurch eine Verbindung von der Körblergasse über den Lindweg und den neuen Radweg zur Heinrich-Casper-Gasse.

Ad 4. Versickerungsfähige Fuß- und Radwege:

Das gegenständliche Bebauungsplanareal ist als Aufschließungsgebiet laut 4.0 Flächenwidmungsplan ausgewiesen. Unter anderem hat die geordnete Verbringung der Oberflächen- und Hangwässer zu erfolgen. Aus diesem Grund wurde ein hydrologisches Gutachten durch der GDP ZT GmbH mit den zu errichtenden Maßnahmen erstellt. Generell dürfen die Dach- und Oberflächenwässer nicht in den öffentlichen Kanal eingeleitet werden und sind auf eigenem Grund zur Versickerung zu bringen. Die Oberflächenwässer von den Dach- und Tiefgaragen-Flächen werden über Gullys und Regenabläufe gesammelt, die Oberflächenwässer von den nicht befahrenen Außenanlagen werden über Straßenabläufe bzw. Entwässerungsrinnen gesammelt und über eine Rigolversickerung unter der Tiefgarage zur Versickerung gebracht. Die detaillierten Maßnahmen sind dem Erläuterungsbericht unter Kapitel 4 Aufhebung als Aufschließungsgebiet zu entnehmen. Tatsächlich erfüllt werden diese allerdings erst im Zuge der tatsächlichen Bauumsetzung.

Ad 5. Grünstreifen Hochsteingasse:

Der Straßenquerschnitt in der Hochsteingasse sieht neben der Fahrbahn einen Fahrradstreifen, einen Gehweg und einen Grünstreifen vor. Im Planwerk sind für diesen Grünstreifen, neben den bestehenden Baumbepflanzungen, neue Baumbepflanzungen vorgesehen. Laut § 8 Abs 10 Bebauungsplanverordnung muss der Grünstreifen entlang der Hochsteingasse mindestens 5,30m breit sein und es sind neue mittelkronige Laubbäume zu pflanzen. Durch die Baumbepflanzung ist eine entsprechende Beschattung des Gehweges gegeben und es erfolgt die Versickerung auf dem Grünstreifen.

Ad 6. Tiefgaragenzufahrt Hochsteingasse:

Auf den Bauplätzen 2 und 3 dürfen 80 bzw. 100 PKW - Abstellplätze über die Hochsteingasse erschlossen werden. Zusätzliche Stellplätze in diesen beiden Gebäuden sind möglich, müssen aber baulich getrennt von diesen 80 bzw. 100 Stellplätzen ausgeführt werden, und über die Magistrale erschlossen werden. Für diese zusätzlichen Stellplätze die über die Magistrale erschlossen werden wäre eine Verbindung der Tiefgaragen zwischen den Bauplätzen 1, 2 und 3 möglich.

Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Knoten Grabenstraße – Hochsteingasse – Heinrich-Casper-Gasse haben ergeben, dass auch für den Prognosefall 180 Pkw-Stellplätze über die Hochsteingasse an die WKO angebunden werden können. Die Anbindung von insgesamt 180 Stellplätzen an die Hochsteingasse stellt eine Möglichkeit dar, die der künftigen Bebauung mehr Flexibilität einräumt. Die Grundeigentümer können auf diese Möglichkeit auch verzichten und alles über die Südostseite erschließen.

Die Aussagen des Verkehrsgutachtens basieren auf Modellprognosen des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2035 (Anmerkung: erstellt vom ZT Büro ZIS & Partner). Ergänzt wurden die Prognosedaten durch Abschätzungen des Verkehrsaufkommens möglicher Bebauung im Einzugsgebiet der Hochsteingasse (rund 134.000m² Grundstücksfläche). Dieses bildet einen durchschnittlichen Werktag ab und das Büro ZIS & Partner hat zur Kalibrierung Verkehrserhebungen (laut Verkehrskonzept 2017) aus dem Jahr 2016 verwendet. Die Stoßzeiten der Wifi - Kurse bzw. WKO – Kurse wurden bei der verkehrstechnischen Betrachtung dabei berücksichtigt.

Die WKO beabsichtigt ein Parkleitsystem zu installieren, die Vorarbeiten dazu haben bereits begonnen. Dabei soll eine Leitung des Zielverkehrs der WKO prinzipiell über die neue Zufahrt in der Grabenstraße erfolgen. Zur Hochsteingasse soll dieses Parkleitsystem nicht den Verkehr leiten. Parkplätze, die mit dem KFZ über die Hochsteingasse erreichbar sind, sollen ausgewählten Gruppen vorbehalten sein und weder den WKO-Kunden noch den Wifi-Kursbesuchern zur Verfügung stehen. Zusätzlich ist festzuhalten, dass die Nutzergruppen, für die diese Stellplätze gedacht sind, eine zeitliche Verteilung in der An- und Abfahrt aufweisen, die gegenläufig zur zeitlichen Verteilung in der An- und Abfahrt der Bewohner der Hochsteingasse auftritt. Somit sind ungünstige Überlagerungen vermeidbar. Parkplätze, die mit dem KFZ über die Hochsteingasse erreichbar sind, sollen ausgewählten Gruppen (Mitarbeitern / Funktionäre WKO oder WKO-naher Betriebe) vorbehalten sein und weder den WKO-Kunden noch den Wifi-Kursbesuchern zur Verfügung stehen. Auf dem Gelände der WKO werden neue Parkplätze so situiert und umgestaltet (zum Beispiel: das ehemalige Werkstätten Gebäude W1 wird zu einem Parkhaus umgebaut), dass diese in Zukunft von der Bergmannngasse/Grabenstraße ausschließlich über die neue Zufahrt erreicht werden sollen.

Die für die Zusertalgasse/Hochsteingasse verkehrstechnisch interessante Betrachtung sind die Zu- und Abfahrten in und aus der Hochsteingasse in Zusammenhang mit der Spitzenstunde in der Bergmannngasse/Grabenstraße. Laut Verkehrsgutachten wurden zur Spitzenstunde an einem Donnerstag 2016 rund 260 Kfz/h erhoben. Für die Zeiten der Kursenden wurden keine Prognosen erstellt, da diese in der verkehrstechnischen Betrachtung keine Grundlage bilden. Die Kursenden zwischen 20:00 Uhr und 22:00 Uhr fallen in Zeitbereiche die außerhalb der Spitzenstunden liegen.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad 7 Erhaltung und Weiterentwicklung Grünbestandes:

Für das gesamte Bebauungsplangebiet wurde seitens der Abteilung Grünraum und Gewässer eine Baumbewertung durchgeführt. An der Ecke Hochsteingasse/Körblergasse wurde im Baumbewertungsgutachten eine erhaltenswerte Baumgruppe bestehend aus Ulmen, Platanen und Robinien festgestellt und im Bebauungsplan als schützenswerte Baumgruppe ausgewiesen. Die Baugrenzlinien am Bauplatz 3 wurden entsprechend dieser Festlegungen in Abstimmung mit der Abteilung Grünraum und Gewässer eingetragen. Die ausgewiesenen schützenswerten Baumbestände und Baumgruppen sind somit zu erhalten und im jeweiligen Bauverfahren zu berücksichtigen. Die Bestimmungen der ÖNORM L1121 „Schutz von Gehölzen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sind verbindlich für die zu erhaltenden Bäume einzuhalten.

Durch den Entfall der oberirdischen Parkplätze und der Errichtung einer durchgrüneten Sockelzone und einer durchgrüneten neuen Platzgestaltung kommt es zu einer massiven Verbesserung gegenüber dem Bestand. Entwurfsziel ist die Schaffung eines durchgrüneten Bandes als neues Zentrum der WKO. Für die angedachte Platzgestaltung im zentralen Bereich des Bebauungsplanes sind mind. 40% der Fläche mit intensiver Begrünung auszuführen. Ebenfalls beinhaltet die Verordnung zum Bebauungsplan die Festlegung aus dem 4.0 Stadtentwicklungskonzept, dass mindestens 10% je Bauplatz als Grünfläche über gewachsenen Boden auszubilden sind und jedenfalls mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen und dauerhaft zu erhalten sind. Entlang der Straßenzüge Bergmannngasse/Grabenstraße und Hochsteingasse sind neue Baumreihen zu errichten.

Ad 8. Zentrale ÖV Haltestelle und Buslinien:

Eine zentrale Haltestelle war Teil der ursprünglichen Planungsüberlegungen für den gegenständlichen Bebauungsplan. Die zentrale Haltestelle zwischen dem WKO-Bestandsgebäude und der Hochsteingasse hätte einen direkten Umstieg zwischen der Linie 39 und den zusätzlich zur WKO zu führenden Linien aus westlicher Richtung ermöglicht. Die zentrale Haltestelle wäre zudem auch für ortsunkundige Nutzer leicht zu finden gewesen.

Gleichzeitig wäre diese Haltestelle mit einem beträchtlichen Platzbedarf auf den Flächen des Bebauungsplans verbunden gewesen.

Die nun vorliegende Lösung mit Adaptierung der Haltestelle der Linie 39 in der Körblergasse und neuer Haltestelle im Bereich der Hochsteingasse (angrenzend zur bisher geplanten zentralen Haltestelle) stellen eine sinnvolle ÖV-Erschließung des Bebauungsplangebietes dar. Durch ein Fußgängerleitsystem und ÖV-Abfahrtsbildschirme in den Hausausgängen werden Nutzer über das ÖV-Angebot und die Erreichbarkeit der Haltestellen informiert. Die Lage der Haltestellen zu den einzelnen Gebäuden ist noch immer als günstig einzustufen. Ein Umstieg von der Linie 39 zu den neu geplanten Linien bei der Haltestelle in der Hochsteingasse ist ebenfalls möglich, auf Grund des Verlaufs der Linie 39 und der geplanten Linien wird ein solcher Umstieg aber voraussichtlich nur für einen eher geringen Nutzerkreis relevant sein.

Auf dem Bebauungsplanareal werden Flächen für die geplante Haltestelle in der Hochsteingasse gesichert, sodass eine Shuttlebuslinie oder eine eigene Buslinie zum Bahnhof eingerichtet werden können, und die Linie 62 bis zum Bebauungsplangebiet verlängert werden kann.

Einwendung 14 (OZ 0026 - BürgerIn), Einwendung 15 (OZ 0027 – BürgerIn), Einwendung 16 (OZ 0028 – BürgerIn), Einwendung 17 (OZ 0029 – BürgerIn) und Einwendung 18 (OZ 0030 – BürgerIn)

Die aufgezählten Einwendungen sind im Wortlaut ident und werden daher nur einmal im Gemeinderatsbericht aufgelistet.

zu § 3 Bebauungsdichte:

Für die einzelnen Nettobauplätze wurden jeweils entsprechende Bebauungsdichten festgelegt. Im gegenständlichen Bebauungsplangebiet wird in Summe eine Bebauungsdichte von 1,97 erreicht. In Teilflächen des Bebauungsplangebietes ergibt sich eine Bebauungsdichteüberschreitung. Der Bebauungsplan ermöglicht gemäß den Bestimmungen der Bebauungsdichteverordnung 1993 in der Fassung LGBl. 58/2011, § 3 eine Überschreitung des im 4.0 Flächenwidmungsplan festgesetzten Höchstwertes. Begründet wird dies mit der geplanten städtebaulichen Schwerpunktsetzung durch das Projekt, dem Raumordnungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden und der guten Qualität der öffentlichen Verkehrserschließung und der Planung eines großen durchgrüneten zentralen Platzbereiches. Die Überschreitung der Bebauungsdichte stimmt mit den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes überein, da unabhängig von der Festlegung der generellen, gebietsweisen Dichte der Kerngebiete mit öffentlichen Charakter begründete Überschreitungen im Bauverfahren oder in einem Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen oder aufgrund der Anbindung an den öffentlichen Verkehr zulässig sind. (Seite 21 des Erläuterungsberichts zum Entwurf)

Laut derzeit gültigem 4.02 Flächenwidmungsplan der Stadt Graz, welcher gerade erst im Jahr 2019 zuletzt geändert wurde, ist für das gesamte Planungsgebiet teilweise eine Bebauungsdichte von 0,6 bis maximal 1,5 festgelegt, im anderen Teile eine Bebauungsdichte von 1,5 bis maximal 2,0. Es handelt sich dabei um eine der höchsten Bebauungsdichten in Graz und ist in der näheren Umgebung des Planungsgebietes nirgendwo auch nur annähernd eine derartige Dichte festgelegt.

Nach dem Entwurf des gegenständlichen Bebauungsplanes soll für den Bauplatz 1 eine Bebauungsdichte von 2,25, für den Bauplatz 2 eine Bebauungsdichte von 2,02 und für den Bauplatz 3 eine Bebauungsdichte von 1,89 festgelegt werden. Bezogen auf alle drei Bauplätze ergibt sich somit eine durchschnittliche Bebauungsdichte von mehr als 2,15 und auch die im Erläuterungsbericht angeführte Bebauungsdichte von 1,97 übersteigt allerdings in Summe den für die Gesamtliegenschaft insgesamt festgelegten arithmetischen Mittelwert. Es handelt sich also keineswegs nur um eine geringfügige Überschreitung der von der Stadt selbst (!) verordneten Dichte.

Tatsächlich können gemäß § 3 Bebauungsdichteverordnung in einem Bebauungsplan partielle Überschreitungen der Bebauungsdichte unter bestimmten Voraussetzungen festgelegt werden. Sinn dieser Bestimmung ist es offensichtlich, Dichtefestlegungen, die auf einem kleinen Teil der mit einer bestimmten Dichte festgelegten Fläche unpassend sind, im Fall besonderer Gründe abändern zu können, etwa weil sich seit Verordnung der Bebauungsdichte maßgebende Gründe geändert haben. Hier verhält es sich jedoch so, dass die Bebauungsdichte genau für dieses Planungsgebiet mit den ohnehin außerordentlich hohen Werten von max. 1,5 bzw. 2,0 festgelegt wurde und wurde dies auch im jüngsten Flächenwidmungsplan so beibehalten. Auch zu diesem Zeitpunkt (letztes Jahr) waren alle maßgeblichen Rahmenbedingungen für diese Festlegung bekannt und haben sich diese auch in keiner Weise verändert. Auch im Erläuterungsbericht wird keine wie immer geartete Veränderung angesprochen.

Nach den Bestimmungen der Steiermärkischen Bauordnung kommt den Anrainern (auch später im Baubewilligungsverfahren) kein subjektiv-öffentliches Recht auf die Festlegung einer bestimmten Bebauungsdichte zu. Umso mehr zu beachten ist jedoch die gesetzmäßige Handhabung des der Behörde zukommenden Planungsermessens, wenn die im Flächenwidmungsplan festgesetzten höchstzulässigen Bebauungsdichtewerte in Anwendung des § 3 Abs. 1 der Bebauungsdichteverordnung überschritten werden sollten. Im Falle einer derartigen Ermessensentscheidung stehen der Behörde mehrere Entscheidungsmöglichkeiten offen. In diesem Rahmen ist jedoch schlüssig und nachvollziehbar unter Berücksichtigung des Gebietscharakters und der städtebaulichen Zielsetzungen auszuführen, warum die Überschreitung der Bebauungsdichte städtebaulich notwendig (!) sei. (vgl. VwGH 11.09.1997 96/06/0076). Eine bloße Zweckmäßigkeit, welche allerdings aus meiner Sicht ebenfalls nicht gegeben ist, reicht demnach nicht aus.

Zwar wird im Entwurf auf diese Überschreitung hingewiesen, allerdings fehlt eine nähere Begründung. Vielmehr wird bloß die Bestimmung des § 3 der Bebauungsdichteverordnung 1993 textlich wiederholt,

jedoch nicht näher dargelegt, weshalb die genannte städtebauliche Schwerpunktsetzung durch das Projekt eine höhere Bebauungsdichte unbedingt erfordern sollte. Weiters wird der Raumordnungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden angeführt. Da dieser Grundsatz jedoch für die Raumplanung ganz allgemein gilt, kann er keine Überschreitung der verordneten Bebauungsdichte rechtfertigen, zumal ja sonst jede Festlegung einer maximalen Bebauungsdichte obsolet würde, weil dann immer eine höhere Dichte festgelegt werden müsste, da dann mehr Flächen auf einem Grundstück „unterzubringen“ wären. Die Planung eines großen durchgrüneten zentralen Platzbereiches ist ebenfalls kein berücksichtigungswürdiger Grund für eine derartige Überschreitung, da ein solcher Platz auch unter Einhaltung der verordneten Dichte errichtet werden könnte.

Die Verkehrserschließung schließlich ist, wie im Folgenden noch auszuführen sein wird, gerade nicht geeignet, eine Überschreitung der festgelegten Bebauungsdichte zu rechtfertigen. Vielmehr ist die Verkehrserschließung bereits für die verordnete Bebauungsdichte unzureichend. So wird etwa in der in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung darauf hingewiesen, dass die Kreuzung Lindweg/Bergmannsgasse bereits jetzt an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit sei, eine Erhöhung der Stellplatzanzahl um 25% (im Entwurf ist sogar eine noch darüber hinausgehende Erhöhung vorgesehen) würde die KFZ-Verkehrsbelastung um ca. 6% erhöhen. „Da diese Kreuzung bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit ist und bereits heute in den Spitzenstunden Rückstau auftritt, ist mit der Stadt Graz und dem Land Steiermark zu diskutieren, ob eine weitere Erhöhung der KFZ-Verkehrsbelastung und damit stärkerer Rückstau in den Spitzenstunden verkehrstechnisch ohne zusätzliche Maßnahmen akzeptiert werden kann.“ Dazu ist noch anzumerken, dass bei diesen Ausführungen noch von einer deutlich geringeren Erhöhung der Stellplätze ausgegangen wurde (+24% statt +41%). Bei der im Entwurf derzeit vorgesehenen Erhöhung der Stellplätze um 41% wird diese Problematik noch dramatischer.

Da die Verkehrsuntersuchung in ihrer Stellungnahme davon ausgegangen ist, dass eine Erhöhung der Stellplätze nur um maximal 24% erfolgen werde, fehlt es sogar an einer ausreichenden Grundlage zur verkehrsplanerischen Beurteilung der geplanten Bebauung.

Zur angeführten „guten Qualität der öffentlichen Verkehrserschließung“ ist auf die vom Liegenschaftseigentümer selbst eingeholte Verkehrsuntersuchung zu verweisen:

„Das Angebot ist für die Bedeutung des Standorts Wirtschaftskammer -WIFI und des Fachhochschul-Campus nicht als ausreichend attraktiv zu bezeichnen. Defizite bestehen insbesondere in der fehlenden direkten Verbindung zum Hauptbahnhof bzw. durch die fehlende Anbindung an Regionalbusse. Auch die relativ schlechte Abend und Wochenenderschließung stellt ein Problem dar (Linie 41), insbesondere in Verbindung mit dem Campus-Betrieb am Wochenende.

Es ergibt sich also entgegen den Annahmen im Entwurf das Gegenteil einer guten öffentlichen Verkehrserschließung und trotzdem soll mit diese öffentliche Verkehrserschließung als Rechtfertigung für die geplante Dichteüberschreitung dienen.

Ähnliches wurde übrigens auch für den Radverkehr festgestellt:

In der Körblergasse besteht eine Radroute (Mischverkehr mit KFZ) in Richtung Universität. Die Erschließung des Standortes Wirtschaftskammer -WIFI sowie des Fachhochschul-Campus ist als relativ schlecht zu bezeichnen. Insbesondere fehlen am Standort Wirtschaftskammer attraktive Radverkehrs-Verbindungen ins Stadtzentrum und zum Hauptbahnhof als wichtigem Umsteigepunkt zum regionalen öffentlichen Verkehr. Vor diesem Hintergrund kann die vorgeschlagene Dichteüberschreitung daher in keinem Fall mit der Verkehrserschließung gerechtfertigt werden.

Im Entwurf wird weiter ausgeführt: „Die Überschreitung der Bebauungsdichte stimmt mit den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes überein, da unabhängig von der Festlegung der generellen, gebietsweisen Dichte der Kerngebiete mit öffentlichen Charakter begründete Überschreitungen im Bauverfahren oder in einem Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen oder aufgrund der Anbindung an den öffentlichen Verkehr zulässig sind.“ Es wurde offenbar aus der allgemeinen „Zulässigkeit“ von begründeten Überschreitungen der (allerdings unrichtige) Schluss gezogen, dass damit eine solche Begründung bereits gegeben wäre. Tatsächlich gibt es wie ausgeführt jedoch keine berechtigte Begründung dafür.

Der Gemeinderat wird daher ersucht, die vom Gemeinderat selbst festgelegte maximale Bebauungsdichte von 2,0 auch im gegenständlichen Entwurf einzuhalten.

zu § 7 PKW-Abstellplätze, Fahrradabstellplätze:

(2) Bei Neu-, Zu- und Umbauten ist je 70 -160 m² Bruttogeschossfläche ein PKW Abstellplatz herzustellen. Diese Werte sind jeweils die Ober- oder Untergrenze.

(4) Die PKW –Abstellplatzobergrenze für das gesamte Bebauungsplangebiet wird mit max. 1.100 PKW – Abstellplätzen begrenzt. Dies beinhaltet bestehende und neu zu errichtende PKW –Abstellplätze.

Eingangs wird darauf hingewiesen, dass die oben in Hinblick auf die festgelegte Bebauungsdichte angeführten Argumente in besonderem Ausmaß auch für die Festlegung der Stellplatzanzahl gelten und werden obige Ausführungen dazu daher an dieser Stelle nicht wiederholt. Dies gilt im Besonderen für die in der Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigte zusätzliche (nochmalige) Erhöhung der Stellplatzanzahl. Bei der Abschätzung der Stellplatzanzahl bzw. des Stellplatzbedarfs der neuen Nutzungen im Rahmen der eingeholten Verkehrsuntersuchung wurde ein weitaus geringerer Bedarf an Abstellplätzen ermittelt, als nun verordnet werden soll:

„Bei dieser Abschätzung wurde für die Fremdnutzungen ein gegenüber Standardansätzen stark reduzierter Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz pro 118 m² Bruttogeschossfläche Wohnnutzung gerechnet sowie für Büronutzungen 0,3 Stellplätze pro Beschäftigtem und für den Lebensmittelmarkt mit 1.200 m² Bruttogeschossfläche ca. 40 Stellplätze.“

Selbst das würde aber die Vorgaben in der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz erheblich überschreiten, zumal dort im Kerngebiet nur 1 Abstellplatz pro 50 m² Verkaufsfläche vorgesehen sind (Verkehrsplanungsrichtlinie Tabelle 12 Richtwerte für die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze für Betriebe und Geschäfte für Graz), das wären für den Lebensmittelmarkt bei ca. 1.200 m² Bruttogeschossfläche etwa 900 m² Verkaufsfläche und somit ca. 18 Stellplätze (statt 40). Für die Büroflächen sind nach der Mobilitätsstrategie ebenfalls nur 0,12 Stellplätze pro Beschäftigtem vorgesehen (statt 0,3).

Laut gegenständlichem Entwurf ist jedoch ein Schlüssel von 1 Stellplatz bereits ab 70 m²

Bruttogeschossfläche zulässig. Damit wäre davon auszugehen, dass die laut Entwurf maximal zulässige Stellplatzanzahl von 1100 jedenfalls erreicht würde.

In der vorgenommenen verkehrsplanerischen Beurteilung der Auswirkungen wird nachvollziehbar davon ausgegangen, dass durch die zusätzlichen Stellplätze ein zusätzlicher Anreiz geboten wird, die Veranstaltungen am Areal zu nutzen und zusätzlich eine stärkere Nutzung des KFZ-Verkehrs für die Zufahrt zum Gelände verursacht wird.

Es wäre daher dringend diese maximale Stellplatzanzahl deutlich zu verringern. Zumindest auf das Ausmaß, das in der eingeholten Verkehrsuntersuchung vorgeschlagen wurde, das sind 965. Selbst in diesem Fall würden sich die Abstellplätze bereits um 24% erhöhen. Da aufgrund der erwartungsgemäßen Nutzung der Abstellplätze für Kurse, Veranstaltungen etc, zu erwarten ist, dass ein besonders häufiger Wechsel der Fahrzeuge erfolgt, ist ohnehin von einer Erhöhung der Verkehrsbelastung in einem diesen Prozentsatz nochmals übersteigenden Ausmaß auszugehen.

Weiters wurde im Planungsgebiet bislang keine Untersuchung der Luftqualität vorgenommen. Eine solche Untersuchung einschließlich Bewertung in gesundheitlicher Hinsicht wäre allerdings zur Beurteilung der diesbezüglichen Verkehrsplanung nötig gewesen und daher vor einer Beschlussfassung über den Bebauungsplan jedenfalls noch nachzuholen. Gleiches gilt für die zu erwartenden schalltechnischen Auswirkungen durch den berechneten zusätzlichen Verkehr. Bisher liegen lediglich Prognosen für die Anzahl der zusätzlichen Fahrbewegungen und die Leistungsfähigkeit der Straßen, nicht aber deren Immissionsauswirkungen und insbesondere die zu befürchtenden gesundheitlichen Folgen für die Bewohner vor.

Erst vor wenigen Tagen wurde dem Gemeinderat eine Petition von immerhin 12.000 Bürgern der Stadt übergeben, mit dem Wunsch, die Verkehrspolitik im Sinne einer stärkeren Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs auszurichten. Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels werden nicht ohne eine gewisse Beschränkung des Kfz/MIV-Verkehrs zielführend sein. Dazu steht eine derart massive Erhöhung der Stellplatzanzahl in einem unlöslichen Widerspruch. Ziel kann es ja gerade nicht sein, so viele Stellplätze zu errichten, dass zu jederzeit sichergestellt ist, dass jeder ankommende Pkw auch einen Stellplatz vorfindet. In diesem Fall bestünde kein wirksamer Anreiz, vom Kfz/MIV-Verkehr auf andere für die Stadt und deren Bewohner verträglichere Art der Mobilität zu wechseln. Die Verkehrsuntersuchung zeigt bei genauerer Betrachtung sehr gut auf, dass trotz der gegebenen Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln sogar die innerstädtischen Verkehrsbewegungen ins Planungsgebiet derzeit immer noch größtenteils mit Kfz zurückgelegt werden. Um die (auch von der Stadt zum Ziel gesetzten) verkehrspolitischen Lenkung auf andere Mobilitätsformen wirksam zu fördern, wären hier entsprechende Vorgaben gerade auch im Rahmen der Bebauung von innerstädtischen Liegenschaften vordringlich umzusetzen. Nebenbei und ohne zusätzliche Kosten für die Stadt oder den Liegenschaftseigentümer würden damit auch negative, den CO₂-Ausstoß erhöhende Auswirkungen begrenzt und die Feinstaubthematik in Graz zumindest nicht weiter verschlechtert.

Gerade im Rahmen der örtlichen Raumplanung wären daher entsprechende Akzente zu setzen um die verkehrspolitischen Zielsetzungen, zu denen sich die Stadt Graz ja bekannt hat und die gerade unlängst auch von der Bevölkerung eingefordert wurden, tatsächlich umzusetzen.

Der Gemeinderat wird daher aufgefordert, den Entwurf vor allem in diesem Punkt noch so abzuändern, dass keine Erhöhung der derzeit vorhandenen Stellplätze festgelegt wird, zumindest jedoch die maximal zulässige Stellplatzanzahl auf 965 begrenzt wird.

Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass auch eine Vorgabe der Abteilung für Verkehrsplanung in diesem Zusammenhang nicht erfüllt wird:

„Im Sinne der Äquidistanz zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) ist eine dezentrale Situierung der Pkw-Stellplätze sinnvoll.“ Diese Vorgabe wurde im Entwurf gerade nicht berücksichtigt, zumal die Stellplätze in der zentralen Tief- bzw. Hochgarage vorgesehen wurden.

Es ist auch darauf hinzuweisen, dass der in den Erläuterungen angeführte Mobilitätsvertrag nicht einsehbar war. Es ist daher zu befürchten, dass in diesem Mobilitätsvertrag keineswegs hinreichende Maßnahmen vereinbart werden, um die negativen verkehrsrelevanten Auswirkungen wirksam zu vermindern.

zur „Magistrale“ bzw. zur Verkehrsplanung innerhalb des Planungsgebiets:

Bereits seit Jahren bemühen sich die Anrainer der Körblergasse darum, Maßnahmen zur Verminderung der Verkehrsbelastung in dieser Straße zu erreichen. Diese hat sich seit der Errichtung der „Nordspange“ und Erweiterung der WIFI/Fachhochschulcampus leider dramatisch erhöht. Dabei wird festgehalten, dass es sich bei der Körblergasse nicht nur um ein Wohngebiet handelt, sondern auch ein Krankenhaus unmittelbar an der Körblergasse und ein weiteres wenige Meter entfernt in der Kreuzgasse gelegen ist. Es handelt sich bei der Körblergasse um eine Gemeindestraße, welche auch gemäß vorliegenden Stellungnahmen von Vertretern der Stadt Graz keine „Durchzugsstraße“ sein soll. Trotz dieser Zusicherung kommt es seit Jahren dazu, dass aus dem Umland „einpendelnde“ Fahrzeuge die Körblergasse als Abkürzung nutzen, was leider auch durch die bisher nur auf Teilstücken erfolgte Verordnung einer „30 km/h-Begrenzung“ unterstützt wird. Trotz mehrfachen Aufforderungen an die Stadt Graz kommt es auch nur zu sporadischen Verkehrskontrollen, sodass selbst die derzeit geltende „50 km/h-Beschränkung“ vielfach nicht eingehalten wird. Sinnvoll wäre es auch, wie ebenfalls bereits von Anrainerseite bzw. einer Bürger-/Stadtteilinitiative vorgeschlagen, auf einem Teilstück der Körblergasse Einbahnregelungen so festzulegen, dass der Durchzugsverkehr tatsächlich wirksam unterbunden wird. Allen diesen Forderungen ist die Stadt bisher nicht einmal ansatzweise nachgekommen. Umfangreicher Schriftverkehr diesbezüglich mit dem Bezirksrat, der Abteilung für Verkehrsplanung und mehreren Bürgerinitiativen/Interessenvertretungen liegt auch der Stadt Graz bereits vor.

Diese Ausführungen erfolgen deshalb, um darauf hinzuweisen, dass in der Körblergasse bereits jetzt ein Problem hinsichtlich der Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr vorliegt.

Nach dem Entwurf des Bebauungsplanes soll nun zentral im Planungsgebiet eine „Magistrale“ geschaffen werden, die sowohl für Fuß-, als auch Rad- und Pkw-Verkehr, für letzteren insbesondere als Zufahrt zur geplanten Hochgarage, dienen soll.

Gemäß den vorliegenden Planungen soll die Hauptzufahrt zu dieser Hochgarage über die Grabenstraße erfolgen. Allerdings setzt dies die Errichtung eines Linksabbiegestreifens in der Grabenstraße voraus. Dieser Linksabbiegestreifen ist zwar auch im Entwurf vorgesehen, allerdings wird, wie im Entwurf selbst zugestanden, nicht sichergestellt, dass dieser Linksabbiegestreifen tatsächlich bereits besteht, wenn die Bebauung der des Planungsgebietes bereits erfolgt. Die vollständige benutzbare Fertigstellung dieses Linksabbiegestreifens sollte daher unbedingt als Voraussetzung für die Bewilligung einer künftigen Bebauung vorgeschrieben werden.

Noch wichtiger wäre es allerdings, wirksam zu unterbinden, dass der eingangs geschilderte Durchzugsverkehr über die neu geschaffene Verbindung weiter verstärkt wird. Zwar wird darauf verwiesen, dass es auch nicht im Interesse des Liegenschaftseigentümers sei, dass ein derartiger Verkehr entsteht. Es bliebe im vorliegenden Entwurf aber dabei, dass rechtlich nicht gesichert wäre, dass die Magistrale, die ja nicht abgetreten werden soll und im Eigentum des Liegenschaftseigentümers verbleibt, nicht massiv zu Abkürzungsverkehr bzw. „Schleichverkehr“ (wobei tatsächlich leider keineswegs „geschlichen“ wird) genutzt wird. Die Stadt Graz hätte also künftig keine Möglichkeit mehr, bereits jetzt erkennbar erforderliche Maßnahmen zur Umsetzung von verkehrsplanerischen Zielsetzungen in diesem Bereich zu setzen. Umso dringlicher wäre es, jetzt die erforderlichen Regelungen und Beschränkungen rechtsverbindlich zu verankern. Für den Liegenschaftseigentümer wäre es künftig ohnehin nicht kontrollierbar, ob der mehrfach täglich erfolgende Zufahrt- und Abfahrtsverkehr zu den bis zu 1.100 Stellplätzen erfolgt, oder die Fahrzeuge nur die

Liegenschaft durchqueren um in die Körblergasse oder umgekehrt aus dieser in die Grabenstraße zu gelangen.

Wirksam unterbunden könnte dies nur dadurch werden, dass eine Durchfahrt baulich nicht ermöglicht wird, vorzugsweise dadurch, dass überhaupt keine bauliche Anbindung (für den Kfz-Verkehr) in die Körblergasse zugelassen wird.

Mir ist der Standpunkt bekannt, dass aus Sicht der Stadtplanung dem Liegenschaftseigentümer keine diesbezüglichen Auflagen erteilt werden können, welche Rechtsmeinung ich allerdings nicht teilen kann. Vielmehr bestünden sowohl über das Planungsinstrument eines städtebaulichen Vertrages („Mobilitätsvertrag“) als auch im Rahmen der Bebauungsplanung selbst durchaus Möglichkeiten entsprechende verkehrsplanerische Maßnahmen zu setzen. Es könnte beispielweise die im Entwurf enthaltene Zufahrt zur Hochgarage aus Richtung Osten (Körblergasse) nur für den Fuß- und Radweg freigegeben werden oder eben gänzlich entfallen. Zumindest wäre es möglich, eine bauliche Trennung der beiden Zufahrtsmöglichkeiten so vorzusehen, sodass zwar jeweils eine (getrennte) Zu- und Abfahrt zur Hochgarage bleibt, eine durchgehende Verkehrsfläche jedoch baulich nicht realisiert werden darf. Beispielweise könnten ein oder mehrere Bäume in diesem Bereich so verordnet werden, dass ein „Durchfahren“ mit Pkw nicht mehr möglich ist. Der Fuß- und Radverkehr wäre dadurch nicht beeinträchtigt. Eine Vielzahl anderer oder weiterer baulicher Maßnahmen in diesem Sinne wären denkbar und sollte den Liegenschaftseigentümer auch gar nicht beeinträchtigen, wenn die Zusage ernst zu nehmen ist, dass eine wirksame Unterbindung des Durchzugsverkehrs auch von diesem gewünscht wird.

Einwendungsbehandlung:

Ad § 3 Bebauungsdichte:

Wie im Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan ausgeführt, kann der Bebauungsplan gemäß den Bestimmungen der Bebauungsdichteverordnung 1993 in der Fassung LGBL 58/2011, § 3 eine Überschreitung des im 4.0 Flächenwidmungsplan festgesetzten Höchstwertes ermöglichen. Begründet wird dies mit der geplanten städtebaulichen Schwerpunktsetzung durch das Projekt, dem Raumordnungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden, der guten Qualität der öffentlichen Verkehrserschließung und der Planung eines großen durchgrünten zentralen Platzbereiches. Die Überschreitung der Bebauungsdichte stimmt mit den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes überein, da unabhängig von der Festlegung der generellen, gebietsweisen Dichte der Kerngebiete mit öffentlichen Charakter begründete Überschreitungen im Bauverfahren oder in einem Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen oder aufgrund der Anbindung an den öffentlichen Verkehr zulässig sind.

Im gegenständlichen Bebauungsplan sind auf den jeweiligen Bauplätzen Nettobauplatzflächen und die jeweilige maximale zulässige Bebauungsdichte ausgewiesen. Vom Bruttobauland sind sämtliche Verkehrsflächen, die im Bebauungsplan definiert werden abzuziehen. Durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien im Bebauungsplan werden hier gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan § 5 Verkehrsflächen geschaffen. Bei den Nettobauplätzen sind jene Flächen, wie Verkehrsflächen als zukünftiges öffentliches Gut, oder Verkehrsflächen zu internen Erschließung (verbleiben im Privateigentum) vom Bruttobauplatz abzuziehen. Daraus resultierend ergeben sich auf den einzelnen Bauplätzen auch höhere Bebauungsdichte - Werte als im 4.0 Flächenwidmungsplan. Die im Bebauungsplangebiet laut 4.0 Flächenwidmungsplan mögliche maximale Bruttogeschossfläche ergibt rund 86.383m². Die nunmehr im Bebauungsplan maximale Bruttogeschossfläche beträgt rund 87.262m². Diese geringfügige Erhöhung der im Bebauungsplan ermöglichten Bruttogeschossfläche beträgt somit nur 1,01% bzw. rund 879m² Bruttogeschossfläche. Diese minimale Erhöhung kann auf Grund der zuvor erwähnten Kriterien städtebaulich gut begründet werden.

Die Nutzungen der Wifi und der WKO haben ein überregionales Einzugsgebiet. Trotz zusätzlicher Maßnahmen für Fuß, Rad und ÖV (mit der geplanten neuen Busverbindung zum Bahnhof), wird

daher ein beträchtlicher Teil der Nutzer weiterhin mit dem Auto zum Wifi / zu WKO fahren. Diesem Punkt wird mit dem Szenario Sanfte Mobilität im Verkehrsgutachten Rechnung getragen. Auf Grund der Probleme mit der Leistungsfähigkeit im Knoten Bergmannngasse – Lindweg wird ein Linksabbiegestreifen von der Grabenstraße aus Norden zum Bebauungsplangebiet im Osten zu errichten sein. Die Relation aus der Grabenstraße / Bergmannngasse aus Süden zum Bebauungsplangebiet im Osten ist aus verkehrlicher Sicht unproblematisch. Anders als in den ursprünglichen Überlegungen, welche auch die Grundlage für das Verkehrsgutachten bildeten, soll der Linksabbiegestreifen nunmehr sofort mit dem ersten Bauvorhaben im Bebauungsplangebiet miterrichtet werden. Die in der Einwendung angeführten Überlegungen zum Verkehrsgutachten beziehen sich auf die Zahlen der Szenarien 2025A und 2025B auf die bestehenden Nutzungen (Werkstätten Gebäude W1 und W2). Diese beiden Szenarien beinhalten keine zusätzlichen Geschossflächen, und beziehen sich auf die Problemstelle des Knotens Bergmannngasse – Lindweg. Diese Problemstelle ist durch die nun vorgezogene Errichtung des Linksabbiegestreifens für den Bebauungsplan nicht mehr relevant. Die im Bebauungsplanentwurf angeführte Stellplatzanzahl bezieht sich nicht auf die Szenarien 2025A und 2025B ohne zusätzliche Geschossflächen, sondern auf die im Bebauungsplan angeführten Bauplätze SVA/SVS, Bauplatz 1 (inklusive dem ehemaligen Werkstätten Gebäude W1), 2 und 3. Die vertragliche Vereinbarung zwischen den Grundeigentümern, der Stadt Graz und dem Land Steiermark für die Errichtung des Linksabbiegestreifens liegt vor.

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr wäre für ein normales städtisches Gebiet gut, für die Nutzung wie das Wifi und die WKO, sind aber vor allem auch im Zusammenhang mit den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr zielführend. Gleichzeitig ist anzumerken, dass zusätzliche ÖV-Linien bei dieser Lage des Bebauungsplangebietes, auch anderen Nutzern Vorteile bringen und dadurch gut integriert werden können. Deshalb wurden beim gegenständlichen Bebauungsplan Maßnahmen für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt.

Die zentrumsnahe Lage ist für die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad günstig. Das westlich gelegene niederrangige Straßennetz kann von RadfahrerInnen gut genutzt werden. Die Erreichbarkeit von Süden kommend ist beispielsweise über die Grillparzerstraße, die Richard-Wagner-Gasse und im weiteren über die Körblergasse gegeben. Im direkten Bebauungsplangebiet gibt es jedoch vor allem auf Grund der stark befahrenen Grabenstraße Verbesserungsbedarf. Für die Verbesserung der Erschließung mit dem Fahrrad wurden entlang der Grabenstraße ein Radweg, und in der Hochsteingasse ein Radfahrstreifen in den begleitenden Planungen zum Bebauungsplan berücksichtigt. Weitere Maßnahmen für den Radverkehr wurden auf Basis eines Mobilitätsvertrages mit den Bauträgern geregelt.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad § 7 PKW Stellplätze, Fahrradabstellplätze:

Die Grundlage für das Verkehrsgutachten wurden bereits zuvor ausgeführt. Im Verkehrsgutachten sind für die Szenarien 2025A und 2025B ohne zusätzliche Geschossflächen (bestehenden Nutzungen Werkstätten Gebäude W1 und W2) Stellplatzzahlen angegeben. Da nunmehr der Linksabbiegestreifen von Norden zum Bebauungsplangebiet bereits mit dem ersten Bauvorhaben errichtet werden soll, sind diese beiden Szenarien nicht mehr relevant. Die im Verkehrsgutachten angeführte Stellplatzzahl von 965 Stellplätzen bezieht sich auf dieses nunmehr nicht relevante Szenario 2025B, in dem von keinen zusätzlichen Geschossflächen (bestehende Nutzungen der

Werkstätten Gebäude W1 und W2) ausgegangen wird. Die im Bebauungsplanentwurf festgesetzte Obergrenze von 1.100 PKW - Stellplätzen für das Bebauungsplangebiet gilt hingegen auch bei einer vollständigen Ausnutzung der gesamten, im Bebauungsplangebiet noch zusätzlich herstellbaren Geschossflächen. Dies umfasst somit den Bauplatz der SVA/SVS, die Bauplätze 1 (inklusive dem ehemaligen Werkstätten Gebäude W1), 2 und 3.

Bezüglich der in der Einwendung angeführten Stellplatzvorgaben der Verkehrsplanungsrichtlinie ist anzuführen, dass mittlerweile aktuellere Vorgaben für PKW-Stellplätze angewendet werden. Diese werden bei einer Neufassung der Verkehrsplanungsrichtlinie berücksichtigt werden. Das gegenständliche Bebauungsplangebiet liegt gemäß den aktuell angewandten Vorgaben nicht in Zone 1 (Kerngebiet), sondern in Zone 2. Die im zitierten Verkehrsgutachten angesetzten Stellplatzvorgaben liegen im Einklang mit den aktuell angewendeten Vorgaben für Zone 2. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Nutzungen der WKO und des Wifi ein Steiermark-weites Einzugsgebiet aufweisen, worauf auch bei dem im Verkehrsgutachten angeführten Szenario Sanfte Mobilität eingegangen wird.

Auf dem Szenario Sanfte Mobilität basiert das Kfz-Verkehrsreduzierende Paket von Mobilitätsmaßnahmen, welche die Nutzung von Fuß, Rad und ÖV fordern soll. Diese Mobilitätsmaßnahmen wurden mit Hilfe eines Mobilitätsvertrages vertraglich vereinbart. Die Reihenfolge der Bebauung ist nicht Inhalt eines Bebauungsplanverfahrens. Der Bebauungsplan regelt die Bebaubarkeit der im Bebauungsplangebiet liegenden Grundstücke. Auf Grund der komplexen Situation von derzeit noch bestehenden, aber künftig zu ersetzenden Oberflächenstellplätzen, neu zu errichtenden Tiefgaragenstellplätzen und der geplanten teilweisen Umnutzung eines Gebäudes zu einer Hochgarage (ehemaliges Werkstätten Gebäude W1), ist eine Festlegung einer dezentralen Sammelgarage nicht möglich. Zudem soll die Situierung einer Hochgarage z.B. im Bereich der Hochsteingasse auf Grund der dortigen Anrainer vermieden werden.

Im Zusammenhang mit dem von der Stadt Graz verfolgten Ziel der Äquidistanz zwischen ÖV-Haltestelle und PKW - Abstellplätzen ist anzuführen, dass eine günstige Lage für die ÖV-Haltestellen rund um das Bebauungsplanareal möglich ist. Durch ein Fußgängerleitsystem und ÖV-Anzeigen in den Gebäuden sollen die künftigen Beschäftigten und BesucherInnen der Gebäude bei der Nutzung des ÖV-Angebotes unterstützt werden.

Erst bei Vorliegen der einzelnen konkreten Bauprojekte insbesondere der Tiefgaragenplanung wird im Baubewilligungsverfahren die Frage der Emissionen hinsichtlich Luft (Abluftanlage der Tiefgarage) und gegeben falls schalltechnisch relevante Maßnahmen zu prüfen sein.

Die Einwendung konnte nicht berücksichtigt werden.

Ad Magistrale:

Die Magistrale entlang der südöstlichen Bebauungsplangrenze wird künftig die Aufgabe der derzeitigen Erschließungsstraße durch das Bebauungsplanareal übernehmen. Durch die Schaffung des Linksabbiegestreifens von der Grabenstraße aus Norden in das Bebauungsplanareal nach Osten wird die Erreichbarkeit verbessert. Der Linksabbiegestreifen ist mit dem ersten Bauvorhaben auf dem Bebauungsplanareal umzusetzen. Die Magistrale bleibt Privatstraße. Hoheitlich und als Teil der Verordnung können lediglich Verkehrsflächen in Lage und Breite festgelegt werden. Wer diese befahren darf und in wessen Eigentum sie stehen, kann nicht auf Basis des Raumordnungsgesetzes festgelegt werden. Die Errichtung von Schrankenanlagen bei den Zu- und Abfahrten sind grundsätzlich zulässig und können vom Grundeigentümer

vorgenommen werden. Die Anordnung derselben muss jedoch derart erfolgen, dass Rückstaus in den Bereich des öffentlichen Guts (Gemeinde- und Landesstraßen) vermieden werden.

Einwendung 19 (OZ 0031 – BürgerIn) und Einwendung 20 (OZ 0032 – BürgerIn)

Die aufgezählten Einwendungen sind im Wortlaut ident und werden daher nur einmal im Gemeinderatsbericht aufgelistet.

Als Bewohner des Hauses Lindweg 28A möchten wir folgende Punkte anmerken. Grundsätzlich begrüßen wir alle Verbesserungen im Bildungsbereich und den Ausbau von Infrastruktur zur Erreichung einer bestmöglichen Fort- und Weiterbildungssituation sehr.

Die Errichtung einer Linksabbiegespur stadteinwärts von der Grabenstraße Richtung Wirtschaftskammer, ist nicht hilfreich, da die derzeitigen Messungen (und es ist in Zukunft mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen) schon zeigen, dass durch eine weitere Ampel der Verkehrsfluss zusätzlich gestört wird. Eine zielführende Lösung sollte durch eine Unterführung gewährleistet werden.

Einwendungsbehandlung:

Die Nutzungen der Wifi und der WKO haben ein überregionales Einzugsgebiet. Trotz zusätzlicher Maßnahmen für Fuß, Rad und ÖV (mit der geplanten neuen Busverbindung zum Bahnhof), wird daher ein beträchtlicher Teil der Nutzer weiterhin mit dem Auto zum Wifi / zu WKO fahren. Diesem Punkt wird mit dem Szenario Sanfte Mobilität im Verkehrsgutachten Rechnung getragen. Auf Grund der Probleme mit der Leistungsfähigkeit im Knoten Bergmannngasse – Lindweg wird ein Linksabbiegestreifen von der Grabenstraße aus Norden zum Bebauungsplangebiet im Osten zu errichten sein. Die Relation aus der Grabenstraße / Bergmannngasse aus Süden zum Bebauungsplangebiet im Osten ist aus verkehrlicher Sicht unproblematisch. Eine Unterführung ist aus städtebaulicher und damit einem wichtigen stadtbildprägenden Ort innerhalb des Stadtgebietes für die Erschließung des Areals nicht zielführend. Darüber hinaus ist auch die Wirtschaftlichkeit einer Unterführung in diesem Bereich nicht gegeben.

Die eingebrachte Einwendung konnte bei der Beschlussfassung des 03.24.0 Bebauungsplanes „Hochsteingasse - Grabenstraße“ nicht berücksichtigt werden.

Stellungnahme 3 (OZ 0033 – Energie Graz BmbH & Co KG)

Zusatz Energie – Bereich Erdgas

Grundsätzlich keine Einwände gegen BAB aber für das im Bebauungsplan 03.24.0 Hochsteingasse – Grabenstraße beinhalte Rückhaltebecken sind Erdgasleitungen umzulegen, Gespräche haben in der Planungsphase bereits stattgefunden.

Zusatz Energie Graz – Bereich Fernwärme

Der Bebauungsplan liegt im Versorgungsgebiet bzw. kurzfristigen Erweiterungsgebiet Fernwärme. Eine Versorgung ist vorzugsweise aus der Hochsteingasse und der Körblergasse, aber auch von der bestehenden Versorgungsleitung WIFI an der Südostseite des Grundstückes möglich. Seitens der Fernwärme Planung und Netz gibt es keine Einwände gegen den Bebauungsplan.

Zusatz Energie Graz – Bereich LED

Für den Bebauungsplan 03.24.0 gibt es seitens L-ED Beleuchtung keine Einwände.

Zusatz Stromnetz Graz

Beim Bauvorhaben Hochsteingass – Grabenstraßen befindet sich im angegebenen Areal Niederspannungstrassen (Erdkabel) und auf den Grundstücken 755/1 und 749/1 Umspannstationen. Bei etwaigen Umbauarbeiten ist unbedingt frühzeitig mit der Stromnetz Graz, in Bezug auf bestehende

Leitungen (Online Leitungsauskunft), Abbruchbescheid, sowie einem neuen Anschlusskonzept Rücksprache zu halten.

Von Seiten der Stromnetz Graz GmbH & Co KG besteht zum Bebauungsplan kein Einwand.

Stellungnahmebehandlung:

Die eingebrachte Stellungnahme wurde bei der Beschlussfassung des 03.24.0 Bebauungsplanes „Hochsteingasse - Grabenstraße“ zur Kenntnis genommen.

Einwendung 21 (OZ 0035 – Interessengemeinschaft Verkehrsproblematik Körblergasse) inkl. Unterschriftenliste (außerhalb der festzulegenden Einwendungsfrist)

Petition:

Die Unterzeichner ersuchen die Stadt Graz bei der Erlassung des Bebauungsplanes rechtsverbindlich sicherzustellen, dass es durch die künftige Bebauung des Wirtschaftskammerareals nicht zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrsbelastung der Anrainer kommt. Insbesondere wird ersucht, die im Entwurf vorgesehenen bis zu 1.100 Auto-Stellplätzen deutlich herabzusetzen sowie eine Durchfahrt über eine neue „Magistrale“ durch das Bebauungsplangebiet von der Grabenstraße in die Körblergasse baulich zu verhindern.

Begründung:

Vom Dezember 2019 bis Ende Januar 2020 wurde der Bebauungsplan 03.24.0 Hochsteingasse - Grabenstraße zur Einsichtnahme aufgelegt:

<https://www.graz.at/cms/beitrag/10340780/7758896/Bebauungsplan.html>

In diesem Entwurf ist unter anderem vorgesehen, dass im Bebauungsplangebiet (Areal der Wirtschaftskammer / WIFI) bis zu 1.100 Auto-Abstellplätze errichtet werden. Ebenfalls vorgesehen ist eine "Magistrale" (Erschließungsstraße) quer durch das Planungsgebiet von der Grabenstraße zur Körblergasse. Diese Magistrale soll künftig im Eigentum des Grundeigentümers verbleiben, sodass die Stadt keinen Einfluss mehr auf die Nutzung dieser Magistrale hätte. Insbesondere eine Nutzung als Durchzugsstraße/Schleichweg wäre rechtlich nicht zu verhindern. Beides würde die Verkehrsbelastung der Anrainer massiv erhöhen. Bereits jetzt kommt es durch die WIFI-Kurse regelmäßig zu Staus in der Körblergasse. Besonders in den Abendstunden und am Wochenende ist die Belastung für das gesamte Viertel mittlerweile unzumutbar. Die Körblergasse wird bereits jetzt schon massiv von Pendlern aus dem Grazer Umland für eine Abkürzung Richtung Nordspange genutzt um dem Verkehrsaufkommen der Heinrichstraße/Bergmannngasse auszuweichen.

Im Sinne einer modernen Stadtentwicklung sollte demgegenüber weniger der Kfz-Verkehr als vielmehr die sanfte Mobilität im Sinne von öffentlichem Verkehr, Fuß- und Radverkehr gefördert werden. Eine hohe Anzahl von Abstellplätzen und die Ermöglichung weiteren Durchzugsverkehrs sind nicht mit diesen Zielsetzungen vereinbar.

Einwendungsbehandlung:

Die Nutzungen der Wifi und der WKO haben ein überregionales Einzugsgebiet. Trotz zusätzlicher Maßnahmen für Fuß, Rad und ÖV (mit der geplanten neuen Busverbindung zum Bahnhof), wird daher ein beträchtlicher Teil der Nutzer weiterhin mit dem Auto zum Wifi / zu WKO fahren. Diesem Punkt wird mit dem Szenario Sanfte Mobilität im Verkehrsgutachten Rechnung getragen. Für die Erweiterung der WKO wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Dabei wurden zwei unterschiedliche Szenarien, 2025A und 2025B, für die weitere Entwicklung des Areals berechnet. Auf Grund der Probleme mit der Leistungsfähigkeit im Knoten Bergmannngasse – Lindweg wird ein Linksabbiegestreifen von der Grabenstraße aus Norden zum Bebauungsplangebiet im Osten zu errichten sein. Die Relation aus der Grabenstraße / Bergmannngasse aus Süden zum Bebauungsplangebiet im Osten ist aus verkehrlicher Sicht unproblematisch. Die im Bebauungsplanentwurf angeführte Stellplatzanzahl bezieht sich nicht nur auf die bereits vorhandenen Stellplätze, sondern auf die im Bebauungsplan angeführten Bauplätze SVA/SVS,

Bauplatz 1 (inklusive dem ehemaligen Werkstätten Gebäude W1), 2 und 3 und somit der möglichen Entwicklung des gesamten Areals. Die im Bebauungsplanentwurf festgesetzte Obergrenze von 1.100 PKW - Stellplätzen für das Bebauungsplangebiet gilt somit auch bei einer vollständigen Ausnutzung der gesamten, im Bebauungsplangebiet noch zusätzlich herstellbaren Geschossflächen. Die Leistungsfähigkeit ist durch die Errichtung des neuen Linksabbiegestreifens von der Grabenstraße aus Norden zum Bebauungsplangebiet im Osten gegeben und wurde vertraglich zwischen dem Grundeigentümer, der Stadt Graz und dem Land Steiermark geregelt. Des Weiteren erfolgt auch eine bessere Anbindung des Areals an den öffentlichen Verkehr. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr wäre für ein normales städtisches Gebiet gut, für die Nutzung wie das Wifi und die WKO, sind aber vor allem auch im Zusammenhang mit den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr zielführend. Gleichzeitig ist anzumerken, dass zusätzliche ÖV-Linien bei dieser Lage des Bebauungsplangebietes, auch anderen Nutzern Vorteile bringen und dadurch gut integriert werden können. Deshalb wurden beim gegenständlichen Bebauungsplan Maßnahmen für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt.

Die zentrumsnahe Lage ist für die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad günstig. Das westlich gelegene niederrangige Straßennetz kann von RadfahrerInnen gut genutzt werden. Die Erreichbarkeit von Süden kommend ist beispielsweise über die Grillparzerstraße, die Richard-Wagner-Gasse und im weiteren über die Körblergasse gegeben. Im direkten Bebauungsplangebiet gibt es jedoch vor allem auf Grund der stark befahrenen Grabenstraße Verbesserungsbedarf. Für die Verbesserung der Erschließung mit dem Fahrrad wurden entlang der Grabenstraße ein Radweg, und in der Hochsteingasse ein Radfahrstreifen in den begleitenden Planungen zum Bebauungsplan berücksichtigt. Weitere Maßnahmen für den Radverkehr wurden auf Basis eines Mobilitätsvertrages mit den Bauträgern geregelt.

Hoheitlich und als Teil der Verordnung können lediglich Verkehrsflächen in Lage und Breite festgelegt werden. Wer diese befahren darf und in wessen Eigentum sie stehen, kann nicht auf Basis des Raumordnungsgesetzes festgelegt werden. Die Errichtung von Schrankenanlagen bei den Zu- und Abfahrten sind grundsätzlich zulässig. Die Anordnung derselben muss jedoch derart erfolgen, dass Rückstaus in den Bereich des öffentlichen Guts (Gemeinde- und Landesstraßen) vermieden werden.

Die eingebrachte Einwendung konnte bei der Beschlussfassung des 03.24.0 Bebauungsplanes „Hochsteingasse - Grabenstraße“ nicht berücksichtigt werden.

Einwendung 22 (OZ 0038 – BürgerIn) (außerhalb der festgelegten Einwendungsfrist)

Als Bewohner des Lindwegs 16 mussten wir mit Besorgnis feststellen, dass wir schon wieder mit Baumaßnahmen in unmittelbarer Nachbarschaft konfrontiert sind. Der jetzige Bebauungsplan nimmt leider dem Viertel seinen Gebietscharakter und gefährdet durch die Versiegelung nicht nur die prächtige Vogelwelt, die sich dort in den massiven und alten Baumbeständen nieder gelassen hat, sondern trägt auch massiv zur weiteren Erwärmung der Stadt bei. Diese Vorgehensweise korrespondiert in keinster Weise mit den Vorhaben des Klimaschutzfonds der Stadt Graz, der sich ja massiv für den Erhalt des Baumbestandes ausspricht. So werden weiterhin Anlegerwohnungen gebaut, die keiner brauchen kann, nur um Investoren zu befriedigen. Den Familien, die in dieser lebenswerten Ecke von Graz ein Zuhause suchen, ist damit sicher nicht geholfen. Wir plädieren daher für einen Erhalt der schützenswerten Baumbestände für eine lebenswerte Zukunft in Graz.

Einwendungsbehandlung:

Der Bebauungsplan sieht für die ausgewiesene Funktion eines Kerngebietes mit der Ersichtlichmachung der Nutzung als Wirtschaftskammer Standort eine maximale Versiegelung von 60% vor. Diese Festlegung entspricht den im 4.0 Stadtentwicklungskonzept beinhalteten üblichen Vorgaben zu Baugebieten im Kerngebiet. Derzeit sind die Grundstücke bereits stark versiegelt und weisen im Bestand einen Versiegelungsgrad von ca. 0.75 auf. Durch den Entfall der oberirdischen Parkplätze und der Errichtung einer durchgrünten Sockelzone und einer durchgrünten neuen Platzgestaltung kommt es zu einer massiven Verbesserung gegenüber dem Bestand. Entwurfsziel ist die Schaffung eines durchgrünten Bandes als neues Zentrum der WKO. Für die angedachte Platzgestaltung im zentralen Bereich des Bebauungsplanes sind mind. 40% der Fläche mit intensiver Begrünung auszuführen. Ebenfalls beinhaltet die Verordnung zum Bebauungsplan die Festlegung aus dem 4.0 Stadtentwicklungskonzept, dass mindestens 10% je Bauplatz als Grünfläche über gewachsenen Boden auszubilden sind und jedenfalls mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen und dauerhaft zu erhalten sind.

Entlang der Straßenzüge Bergmannsgasse/Grabenstraße und Hochsteingasse sind neue Baumreihen zu errichten.

Für das gesamte Bebauungsplangebiet wurde seitens der Abteilung Grünraum und Gewässer eine Baumbewertung durchgeführt. An der Ecke Hochsteingasse/Körblergasse wurde im Baumbewertungsgutachten eine erhaltenswerte Baumgruppe bestehend aus Ulmen, Platanen und Robinien festgestellt und im Bebauungsplan als schützenswerte Baumgruppe ausgewiesen. Die Baugrenzlängen am Bauplatz 3 wurden entsprechend dieser Festlegungen in Abstimmung mit der Abteilung Grünraum und Gewässer eingetragen. Die ausgewiesenen schützenswerten Baumbestände und Baumgruppen sind somit zu erhalten und im jeweiligen Bauverfahren zu berücksichtigen. Die Bestimmungen der ÖNORM L1121 „Schutz von Gehölzen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sind verbindlich für die zu erhaltenden Bäume einzuhalten.

Die Ausweisung Kerngebiet (Einkaufszentrenausschluss) in der gegenständlichen Lage beruht einzig auf der Nutzung durch die übergeordnete Einrichtung WKO. Sowohl Widmung als auch maximale Bebauungsdichte ist in dieser Lage nicht mit der Funktion Wohnen in großem Maßstab vereinbar. Deshalb sind nur eingeschränkte Möglichkeiten einer Wohnnutzung im gegenständlichen Bebauungsplan möglich. So ist die Anzahl der Wohneinheiten pro Bauplatz auf jeweils 3 beschränkt. Dadurch wird einerseits ermöglicht, dass unbedingt nötige Wohnversorgung (beispielsweise für Portier oder Gastprofessoren) vor Ort gewährleistet wird, aber ein dauernder Aufenthalt, der auch ein entsprechendes Freiflächenangebot benötigt, vermieden wird. Die Anzahl ergibt sich aus der verpflichtenden Schaffung von Kinderspielplätzen im Steiermärkischen Baugesetz (§ 10 Stmk. BauG).

ÄNDERUNG GEGENÜBER DEM AUFLAGEENTWURF

Durch die Änderungen des aufgelegten Bebauungsplan-Entwurfes war eine Anhörung der grundbücherlichen EigentümerInnen der im Planungsgebiet liegenden Grundstücke notwendig.

Während der Anhörungsfrist von ca. 2 Wochen (8. Juni 2020 bis 26. Juni 2020) langten keine Einwendungen in der Stadtplanung ein. Außerhalb der Einwendungsfrist langte seitens der GrundeigentümerInnen die Rückmeldung, dass keine Anmerkungen zur Anhörung vorhanden sind, ein.

Bezüglich der Einwendungserledigungen hat sich der 03.24.0 Bebauungsplan in folgenden Punkten geändert:

Es wurden Änderungen im Verordnungstext, im Erläuterungsbericht und in der zeichnerischen Darstellung vorgenommen.

Die kursiv geschriebenen, unterstrichenen Worte wurden ergänzt.

Die kursiv geschriebenen, durchgestrichenen Worte wurden gelöscht.

VERORDNUNG

§ 2 BEBAUUNGSWEISEN, NUTZUNGEN

~~(5) Eine Wohnnutzung ist nicht zulässig.~~

Pro Bauplatz dürfen maximal 3 Wohneinheiten errichtet werden.

Der § 2 Abs 3 entfällt, da im 4.0 Flächenwidmungsplan ohnehin der Ausschluss von Einkaufszentren ausgewiesen ist.

~~(6) Handelsbetriebe sind nur im Erdgeschoss zulässig.~~

§ 3 BEBAUUNGSDICHTE

Der § 3 Abs 1 verändert sich dahingehend, dass nunmehr das Grundstück der SVA/SVS ein eigener Bauplatz ist. Es handelt sich bei den Bauplatzflächen um Nettobauplätze. Die zu erzielende Bruttogeschossfläche bleibt gegenüber dem Bebauungsplan – Entwurf unverändert.

(1) Für die Bauplätze werden folgende max. Bebauungsdichten bezogen auf die Nettobauplatzflächen festgesetzt:

Bauplatz	max. Bebauungsdichte
Bauplatz 1 (ca. 27.773 24.217m ²):	2,25 2,42
Bauplatz 2 (ca. 5.164 5.142 m ²):	2,02
Bauplatz 3 (ca. 7.567 7.478 m ²):	1,89 1,91
<u>Bauplatz SVA/SVS (ca. 1.668 m²):</u>	<u>2,39</u>

§ 5 GESCHOSSANZAHL, GEBÄUDEHÖHEN, GESAMTHÖHEN, DÄCHER, LICHTER RAUMHÖHE

(3) Flachdächer sind bis zu einer maximalen Gebäudehöhe von 7,50m intensiv, darüber mindestens extensiv zu begrünen. Dabei ist eine Substrathöhe von mindestens 70cm (intensiv) bzw. 12cm (extensiv) vorzusehen. Davon ausgenommen sind Dachterrassen, Vordächer (bis 50m²), Glasdachkonstruktionen sowie technisch erforderliche Ausbildungen wie z.B. Stiegen- und Lifthäuser, jeweils im untergeordneten Ausmaß. Flugdächer und Tiefgaragenrampen sind unabhängig von der jeweiligen Gebäudehöhe zumindest extensiv zu begrünen.

~~(4) Haustechnikanlagen sind in das Dach zu integrieren.~~

Haustechnikanlagen sind bei Flachdächern innerhalb der maximalen Gebäudehöhe zu errichten und umlaufend mindestens 3,00m von der Gebäudekante zurück zu versetzen und mit einem Sichtschutz (z.B. Lochblech, Streckmetall) zu versehen.

(5) Für die Erdgeschossfläche entlang der Bergmannsgasse, hat die ~~Raumhöhe~~ Geschosshöhe mindestens 5,00 m zu betragen.

§ 7 PKW-ABSTELLPLÄTZE, FAHRRADABSTELLPLÄTZE

(2) Bei Neu- und Zubauten ~~und Umbauten~~ ist je 70 – 160 m² Bruttogeschossfläche ein PKW-Abstellplatz herzustellen. Diese Werte sind jeweils die Ober- oder Untergrenze.

(7) Die Pkw - Abstellplätze gemäß Abs.1 können auch außerhalb des jeweiligen Bauplatzes, jedoch innerhalb des Gültigkeitsbereiches des Bebauungsplanes angeordnet werden.
Tiefgaragen können allfällige Bauplatzgrenzen überschreiten.

Der § 7 Abs 8 entfällt nach juristischer Klärung mit der Bau- und Anlagenbehörde. Hoheitlich und als Teil der Verordnung können lediglich Verkehrsflächen in Lage und Breite festgelegt werden. Wer diese befahren darf und in wessen Eigentum sie stehen, kann nicht auf Basis des Raumordnungsgesetzes festgelegt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auf Grund der getroffenen Festlegungen im Bebauungsplan (Zu- und Abfahrten, Stellplatzregelungen, etc.) die Haupteerschließung über die Magistrale erfolgen wird.

(8) ~~Die überwiegende Erschließung zu den Tiefgaragen der Bauplätze 1 und 2 über die Zu- und Abfahrt der Tiefgarage am Bauplatz 3 in der Körblergasse ist nicht zulässig.~~

(12) ~~Die Fahrradabstellplätze sind zu überdachen~~ Mindestens 50% der erforderlichen Fahrradabstellplätze sind zu überdachen oder im Gebäude integriert zu errichten.

(13) Überdachte Fahrradabstellplätze sind nur innerhalb der Baugrenzlinien zulässig.

§ 8 FREIFLÄCHEN, GRÜNGESTALTUNG

(10) Der Baumachsabstand bis zum aufgehenden Mauerwerk beträgt:

Laubbäume 1. Ordnung (großkronig)	mind. 10,0 m
Laubbäume 2. Ordnung (mittelkronig)	mind. 6,0 m
Laubbäume 3. Ordnung (kleinkronig, säulenförmig)	mind. 3,0 m

Straßenseitig entlang der Hochsteingasse muss der Baumachsabstand zum aufgehenden Mauerwerk mindestens 5,30 m betragen. Straßenseitig entlang der Bergmannsgasse muss der Baumachsabstand zum aufgehenden Mauerwerk mindestens 6,50m betragen.

(11) Die Neu - Verlegung von Leitungen im Bereich des Wurzelraumvolumens von Bäumen ist unzulässig.

(16) Stützmauern außerhalb der Baugrenzlinien dürfen eine Höhe von max. 1,50m nicht überschreiten.

PLANWERK

1. Ergänzung des bestehenden oberirdischen Parkplatzes im Bereich (südlich) des bestehenden denkmalgeschützten Hauptgebäudes.
2. Anpassung der Baugrenzlinie im östlichen Bereich des bestehenden denkmalgeschützten Hauptgebäudes an den Bestand.

3. Richtigstellung der punktierten Linie zwischen Hochsteingasse und der neuen Magistrale (Dienstbarkeit Gehweg)
4. Ergänzung der punktierten Linie zwischen Körblergasse und Grabenstraße/Bergmannngasse (Dienstbarkeit Gehweg)
5. Ausweisung von vier Bauplätzen (neuer Bauplatz SVA/SVS)

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Der Erläuterungsbericht wurde betreffend den geänderten Inhalten ergänzt und berichtigt.

Inhalt

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

Er entspricht den inhaltlichen Anforderungen des Steiermärkisches Raumordnungsgesetzes und ist widerspruchsfrei zum 4.0 Stadtentwicklungskonzept sowie zum 4.0 Flächenwidmungsplan der Landeshauptstadt Graz.

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 § 63 Abs 1 und 3 StROG 2010.

Der Ausschuss für Stadt- und Grünraumplanung

stellt daher gemäß § 63 Abs 2 Stmk. ROG 2010

den

ANTRAG

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Den 03.24.0 Bebauungsplan „Hochsteingasse – Grabenstraße“, bestehend aus dem Wortlaut, der zeichnerischen Darstellung samt Planzeichenerklärung und dem Erläuterungsbericht, und
2. Die Einwendungserledigungen.

Der Bearbeiter:

Mag. Oliver Konrad

(elektronisch unterschrieben)

Der Abteilungsvorstand:

DI Bernhard Inninger

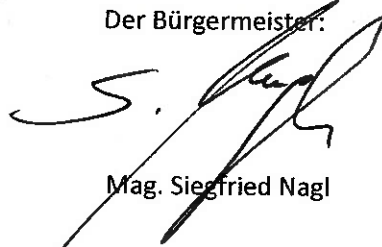
(elektronisch unterschrieben)

Der Baudirektor:

DI Mag. Bertram Werle

(elektronisch unterschrieben)

Der Bürgermeister:



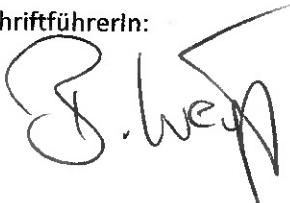
Mag. Siegfried Nagl

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit Stimmen angenommen/abgelehnt/
unterbrochen in der Sitzung des

Ausschusses für Stadt- und Grünraumplanung


am 16.9.2020

Die Schriftführerin:



Der Vorsitzende:



Der Antrag wurde in der heutigen <input checked="" type="checkbox"/> öffentlichen <input type="checkbox"/> nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung	
<input type="checkbox"/>	bei Anwesenheit von GemeinderätInnen
<input type="checkbox"/>	einstimmig <input checked="" type="checkbox"/> mehrheitlich (mit Stimmen / Gegenstimmen) angenommen.
<input type="checkbox"/>	Beschlussdetails siehe Beiblatt
Graz, am <u>17.9.20</u>	Der/die SchriftführerIn: 


Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:


- Vorhabenliste ja, Datum: 23.05.2018
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen ja
 - Die BürgerInnenbeteiligung erfolgte über die Auflage des Bebauungsplanes, diese wurde für einen Zeitraum von mindestens 9 Wochen anberaumt und grundsätzlich erfolgte innerhalb dieser Frist eine Informationsveranstaltung zum Bebauungsplan. Die Kundmachung über die Auflage wurde im Amtsblatt kundgemacht, weitere Informationen sind über die Internetseite der Stadt Graz www.graz.at/bebauungsplanung abrufbar.

Bezirksrat

Dem Bezirksrat Geidorf wurde gemäß § 6 Abs 2 Z 4 Geschäftsordnung für den Bezirksrat sowie für BezirksvorsteherInnen 2009, der 03.24.0 Bebauungsplan zur Stellungnahme und Information übermittelt.

Der Bezirksrat hat keine Stellungnahme abgegeben.

	Signiert von	Konrad Oliver
	Zertifikat	CN=Konrad Oliver,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2020-09-02T13:04:14+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Inninger Bernhard
	Zertifikat	CN=Inninger Bernhard,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2020-09-03T09:00:01+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

8011 Graz, Hauptplatz 1

Tel.: +43 316 872-2302
Fax: +43 316 872-2309
praesidialabteilung@stadt.graz.at

BearbeiterIn: Wolfgang Polz

Tel.: +43 316 872-2316
wolfgang.polz@stadt.graz.at

UID: ATU36998709, DVR: 0051853

Parteienverkehr

Mo. bis Fr. 8 bis 12 Uhr

www.graz.at

Datenmenge für Internet-Upload zu groß

Sehr geehrte UserInnen,

da die Datenmenge der im GR-Bericht erwähnten Beilage/n für ein Upload als PDF-Datei zu groß ist (das Content-Management-System läßt Links zu über 10 MB großen Dateien nicht zu), können wir Ihnen diese im Internet nicht (bzw. nur Teile davon) zugänglich machen.

Kopien/Scans davon liegen selbstverständlich zur Einsichtnahme für alle interessierten BürgerInnen in der Schriftleitung des Präsidialamtes (Rathaus, III. Stock, Zi. 311) auf oder können auf Wunsch auch per Mail übermittelt werden (sofern deren Mail-Server solche Datenvolumina bewältigen).

Wir ersuchen um Verständnis,
Ihre Schriftleitung