

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiter: DI Markus Dröscher-Mentil

Berichterstatter:in: *Gr. Dröscher*

GZ: A 14-014725/2017/0027

Graz, 19. Mai 2022

17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“

XVII. Bez., KG Webling

Beschluss

Zuständigkeit des Gemeinderates gemäß § 63 Abs. 1 und 3
Stmk. ROG 2010

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

Ausgangslage

Die Firma Kohlbacher GmbH als Eigentümerin der Liegenschaften Nr.: 350 und 356; KG 63125 Webling ersucht um die Erstellung eines Bebauungsplanes. Das Planungsgebiet weist gesamt eine Größe von rd. 9,5 ha auf.

Gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan der Landeshauptstadt Graz (seit 22.03.2018 rechtswirksam) ist der nördliche Bereich des Planungsgebietes als „Aufschließungsgebiet (Nr. XVII.05) Allgemeines Wohngebiet“ mit einer Bebauungsdichte von 0,4-0,8 ausgewiesen. Die westlichen und südlichen Teilflächen des Planungsgebietes sind als „Aufschließungsgebiet (Nr. XVII.17) Allgemeines Wohngebiet“ mit einer Bebauungsdichte von 0,3-0,6 definiert.

Gemäß Deckplan 1 (Bebauungsplanzonierungsplan) zum 4.0 Flächenwidmungsplan ist die Erstellung eines Bebauungsplanes für beide Teilflächen erforderlich.

Zum Zeitpunkt des Ansuchens liegen folgende Vorplanungen vor:

- Ergebnis des Wettbewerbs nach Grazer Modell: Gestaltungskonzept Arch. DI FANDLER

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

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

Verfahren

Der Ausschuss für Stadt- und Grünraumplanung wurde in der Sitzung am 12.12.2018 über die beabsichtigte Auflage des 17.21.0 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 28.12.2018.

Die grundbücherlichen Eigentümer:innen der im Planungsgebiet liegenden Grundstücke wurden angehört und der Bebauungsplan über rd. 8 Wochen, in der Zeit vom 29.12.2018 bis zum 28.02.2019 zur allgemeinen Einsichtnahme aufgelegt (Auflage gemäß § 40 Abs. 6 Z 1 StROG 2010).

Während der Auflagefrist erfolgte zu den Parteienverkehrszeiten im Stadtplanungsamt eine Auskunfts- und Beratungstätigkeit.
Eine öffentliche Informationsveranstaltung wurde 28.12.2018 durchgeführt.

Einwendungen

Während der Auflagefrist vom langten 19 Einwendungen und Stellungnahmen im Stadtplanungsamt ein.

Einwendung 1: Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 13 – Umwelt und Raumordnung

1. Gemäß § 2 Abs. (1) wird als Bauungsweise eine offene Bebauung festgelegt. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass damit eine Bauplatzteilung, wie im Lageplan des Wettbewerbsprojektes für den Bereich der Reihenhausbauung dargestellt, nicht möglich ist.

2. Im Zusammenhang mit den im § 3 Abs. (1) festgelegten Bauplätzen ist anzumerken, dass die dementsprechenden Bauplatzgrenzen in der Plandarstellung in Teilen nur schwer erkennbar sind.

3. Durch den BBPL (§3 Abs. 2) werden bei den Bauplätzen A bis D die im FWP festgelegten Mindestdichten über- bzw. unterschritten und beim Bauplatz A die maximal zulässige Dichte deutlich überschritten.

Die damit in Zusammenhang stehenden Ausführungen des Erläuterungsberichtes sind hinsichtlich der dafür erforderlichen Begründung als unzureichend zu bezeichnen. Für diese vom FWP abweichenden Dichtefestlegungen bedarf es jedenfalls ergänzender Begründungen unter Heranziehung der dafür maßgeblichen Bestimmung des § 30 Abs. 5 StROG2010 bzw. der Bebauungsdichteverordnung.

4. Hinsichtlich der von den Bestimmungen des Stmk. BauG abweichenden Festlegung im § 4 Abs. (3) (Überschreitung von Baugrenzlinien) bedarf es der Anführung einer Begründung.

5. Im § 4 Abs. (4) ist festgelegt, dass in den im Plan blau schraffierten Bereichen das Erdgeschoß über eine lichte Höhe von mindestens 2,5m von baulichen Anlagen freizuhalten ist.

Hinzuweisen ist darauf, dass der „Durchgang: Lichte Höhe“ laut Legende der Plandarstellung mindestens 3,20m zu betragen hat.

6. Die im § 5 Abs. (1) angeführte Abkürzung „PH“ ist zumindest in der Legende des Planes zu erläutern.

7. Aus der Festlegung des § 5 Abs. (2) ist nicht eindeutig erkennbar, ob der Versatz des Penthousegeschoßes nur auf einer Fassadenseite oder an mehreren/allen Seiten erfolgen muss.

8. Gemäß § 6 Abs. (3) dürfen Baukörper auf den Bauplätzen B und C eine Länge von 38,0m nicht überschreiten.

Unter Hinweis auf die reihenhausartige Bebauung und nicht auszuschließende Koppelungen der Wohngebäude über Garagen o.ä. wird es als notwendig erachtet, den Begriff „Baukörper“ zu definieren.

9. Entsprechend der Festlegung im § 7 Abs. (1) ist je 55 bis 65m² Wohnnutzfläche ein PKW-Abstellplatz herzustellen.

Dies bedeutet, dass bei den Doppel- und Reihenhäusern, die üblicherweise eine Wohnnutzfläche von zumindest 110m² aufweisen, je Wohneinheit zwei PKW-Abstellplätze errichtet werden müssen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf das u.a. festgelegte Aufschließungserfordernis betreffend „Maßnahmen zur Förderung der sanften Mobilität“. Im Vergleich zu den Einschränkungen betreffend Verkehr für den Bereich der Reininghausgründe lässt die verpflichtend umzusetzende Anzahl an PKW-Abstellplätzen entsprechend der ggst. Festlegung keine geeignete Maßnahme hinsichtlich Reduzierung des Individualverkehrs im Sinne einer „sanften Mobilität“ erkennen. Laut Ausführungen des Erläuterungsberichtes beschränken sich die Maßnahmen zur Förderung der „sanften Mobilität“ auf Geh- und Radwegeverbindungen bzw. auf eine empfohlene Errichtung einer Brücke über den Weblinger Gürtel („.....soll....errichtet werden“).

10. Im § 8 Abs. (1) wird für festgelegte Freiflächen die Möglichkeit „geringfügiger Abweichungen“ eingeräumt.

Unter Hinweis auf die fehlende Bezugsgröße betreffend Geringfügigkeit der Abweichungen wird empfohlen diesbezügliche Ausführungen im Erläuterungsbericht zu ergänzen.

11. Hinsichtlich der Festlegung im § 8 Abs. (12) ist anzumerken, dass der § 41 StROG2010 keine Grundlage für die Vorlage eines Außenanlagenplanes im Bauverfahren bietet. Diese Festlegung könnte als Hinweis für die Baubehörde in den Erläuterungen angeführt werden. Auf die Möglichkeit der Festlegung von Vorgaben betreffend die Grün- und Freiraumgestaltung in einem BBPL gemäß § 41 Abs. 2 Z.8. StROG2010 wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

12. Aus der Plandarstellung ist nicht erkennbar bei welchen Zu- und Abfahrten es sich um Tiefgaragenzu-/abfahrten handelt.

Ergänzend dazu ist anzumerken, dass die Zu- und Abfahrten zum Bauplatz A in zwei Bereichen über im Plan festgelegte Grünflächen vorgesehen sind.

13. Die im Plan mit „F+M“ bezeichneten Flächen (Fahrradräume, Müllsammelstelle) sind in der Legende zu erläutern.

14. Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht erkennbar, ob die städtebauliche Konzeption des BBPL eine ausreichende Reaktion auf die vom „Schwarzen Weg“ ausgehende Lärmbeeinträchtigung darstellt. Es ist zumindest darzulegen, durch welche Maßnahmen ein Lärmschutz in Entsprechung der für die örtliche Raumplanung maßgebliche ÖNORM S5021 sichergestellt werden kann.

Einwendungsbehandlung:

Ad 1.: Gemäß den Begriffsbestimmungen unter § 4 Abs. 18 Stmk. BauG wird als Bebauungsweise *die Verteilung der Baumassen auf dem Bauplatz in Bezug auf die Bauplatzgrenzen* definiert. Zur offenen Bebauungsweise wird weiter konkretisiert, dass es sich hierbei um allseits freistehende oder einseitig an die Grenzen angebaute bauliche Anlagen handelt. Im gegenständlichen Bebauungsplan werden auf den Bauplätzen A, B und C diverse Baufelder festgelegt, welche jeweils Abstände zu zumindest drei Bauplatzgrenzen aufweisen; eine offene Bebauung ist somit gegeben.

Ad 2.: Die Bauplatzabgrenzung ist innerhalb des Planungsbereiches ablesbar, an den Rändern wird diese jedoch von der Darstellung des Gültigkeitsbereiches überlagert.

Ad 3., 4., 7. und 8.: Der Erläuterungsbericht wurde zum Thema der abweichenden Bebauungsdichte-Festlegungen, der zulässigen Balkonaustragungen, erforderlicher Rücksprünge bei Penthaus-Geschossen und zulässiger Baukörperlängen entsprechend ergänzt.

Ad 5.: Die fehlerhafte Eintragung in der Legende der Plandarstellung wurde korrigiert.

Ad 6 und 13.: Die Legende wurde entsprechend ergänzt.

Ad 9.: In der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ wurden Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt. Die Straßenfluchtlinie am Schwarzen Weg wurde dementsprechend adaptiert. Die erforderlichen Beschlüsse im Kontrollgremium der Holding Graz Linien zur Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg liegen bereits vor. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die

Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Ad 10.: Eine entsprechende Ergänzung im Erläuterungsbericht wird nicht als notwendig erachtet.

Ad 11.: Die erforderliche Vorlage eines Außenanlagenplanes wurde nach Rücksprache mit der zuständigen Bau- und Anlagenbehörde – insbesondere unter Bezugnahme auf § 41 Abs. 2 Z. 8 StROG 2010 – in die Standard-Festlegungen der Verordnung aufgenommen.

Ad 12.: Die geplante Tiefgaragenabfahrt befindet sich im straßenseitigen Gebäude mit der Bezeichnung „H2“ und ist im Plan mit dem Zusatz „TG“ (siehe Legende) gekennzeichnet. Die Lesbarkeit der Zufahrtssymbole wurde in der Plandarstellung verbessert.

Ad 14.: Zum Thema der Lärmfreistellung wird seitens der einwendenden Behörde vorgebracht, dass *aus den vorliegenden Unterlagen nicht erkennbar ist, ob die städtebauliche Konzeption des BBPL eine ausreichende Reaktion auf die vom „Schwarzen Weg“ ausgehende Lärmbeeinträchtigung darstellt.*

Der gegenständliche Bebauungsplan sieht eine vier- bis siebengeschossige Bebauung (in einem Abstand von rd. 30 m) parallel zum Schwarzen Weg vor. Selbst bei laienhafter Einschätzung der Auswirkungen dieser geplanten straßenseitigen Gebäude auf die vom Schwarzen Weg ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen (siehe entsprechende Kartendarstellungen im Erläuterungsbericht) ist ablesbar, dass mit der Errichtung dieser Baukörper eine deutliche Abschirmung der dahinterliegenden Bebauung erzielt werden kann.

Zudem darf festgehalten werden, dass eine endgültige Überprüfung, ob die normgemäß definierten Grenzwerte eingehalten werden können, nur auf Grundlage eines konkreten Bauvorhabens mit Festlegung der Lage bestimmter Nutzungen und einer bautechnischen Detaillierung entsprechender Bauteile möglich ist. In diesem Zusammenhang wird auch angemerkt, dass die Möglichkeit entsprechender Festlegungen ausschließlich in den „Kann-Bestimmungen“ (unter § 41 Abs. 2 Z. 10) enthalten sind.

Einwendung 2:

„Die Anbindung für Mehrspurige KFZ an den Zahläckerweg ist Verkehrstechnisch nicht zu realisieren da sonst eine Verschleppung des Verkehrs in Wohngebiet passieren wird.“

Einwendungsbehandlung:

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes. Grundsätzlich erfolgt auf der raumordnungsrechtlichen Ebene der Bebauungsplanung jedoch keine differenzierte Nutzungszuordnung für Verkehrsflächen. Eine Unterscheidung wird lediglich zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen im Hinblick auf eine erforderliche Übernahme ins öffentliche Gut der Stadt Graz getroffen.

Als Grundlage für den gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ wurde ein Erschließungskonzept vom Verkehrsplanungsbüro Planum (Fallast Tischler & Partner GmbH) erstellt. Basis für die verkehrsplanerischen Berechnungen war hierbei eine einzige Zufahrt

für das Planungsgebiet vom Schwarzen Weg aus. Für die entsprechende, zentrale Erschließungsstraße wurden eine zweispurige Fahrbahn mit einem westseitigen Gehsteig, sowie zusätzliche Bankett- und Versickerungsflächen (für die zukünftig öffentlichen Verkehrsflächen) berücksichtigt. Im südlichsten Abschnitt (im Übergang zum Zahläckerweg) ist eine Verjüngung des Straßenquerschnitts vorgesehen. Dieser Gesamtquerschnitt wurde im Bebauungsplan als zukünftige Gemeindestraße dargestellt.

Eine mögliche Einschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen (wie z.B. Fahrverbote) sowie deren Überwachung können jedoch nicht auf Basis des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes und somit nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden. Die Festlegung bestimmter Nutzungsabschnitte bzw. die mögliche Einschränkung bestimmter Nutzergruppen (wie z.B. die Verordnung eines Geh- und Radweges) erfolgt auf Basis einer Detailplanung im Zuge der nachfolgenden (straßenrechtlichen) Verfahren.

Abschließend darf darauf hingewiesen werden, dass es sich beim südlich an den Planungsbereich angrenzenden Zahläckerweg um eine Verkehrsfläche (Gemeindestraße) im öffentlichen Gut handelt – diese ist daher zum Gemeingebrauch bestimmt und somit von jeder Person unter den gleichen Bedingungen (zum Fußgänger-, Radfahrer- oder Fahrzeugverkehr) nutzbar.

Stellungnahme 1: Energie Steiermark Technik GmbH

„Da gemäß dem gegenständlichen Bebauungsplan auch Pflanzungen von Bäumen im Bereich der für das Projekt neu errichteten 110-kV-Freileitungen und Erdkabelanlagen vorgesehen sind, ersuchen wir gemäß Punkt 3 der Vereinbarung zwischen der Energienetze Steiermark GmbH und der Fa. Kohlbacher um rechtzeitige Kontaktaufnahme vor Beginn der Bau- und Grabarbeiten.“

Einwendungsbehandlung:

Die gegenständliche Stellungnahme wurde dem Grundstückseigentümer zur Kenntnis gebracht.

Die plangraphische Festlegung von Baumpflanzungen erfolgt jedoch auf Ebene der Bebauungsplanung „in ungefährender Lage“; eine geringfügige Abweichung der erforderlichen Baumpflanzungen aufgrund der Berücksichtigung von (Erd-) Leitungen ist im Zuge der Einreichplanung möglich.

Einwendung 3: Amt der Steiermärkischen Landesregierung Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau

„Für eine fußläufige Verbindung und eine gute Erschließung für den Radverkehr ist eine Brücke über den Weblinger Gürtel und eine Anbindung an den NVK Puntigam herzustellen. Es gelten die verkehrsplanerischen Grundsätze in unserer Allgemeinen Stellungnahme.“

Einwendungsbehandlung:

In der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ wurden Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt. Die Straßenfluchtlinie am Schwarzen Weg wurde dementsprechend adaptiert. Die erforderlichen Beschlüsse im Kontrollgremium der Holding Graz Linien zur Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg liegen bereits vor. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Zur Verbesserung der Fuß- und Radanbindung des Bebauungsplangebietes an das bestehende Straßennetz und den Nahverkehrsknoten Puntigam wurden Geh- und Radwegachsen innerhalb des Planungsbereiches berücksichtigt. Mit der Errichtung eines entsprechenden Geh- und Radweges an der südlichen Straßenseite des Schwarzen Weges wird die Anbindung an den Nahverkehrsknoten über die Poppmeierstraße ebenso attraktiviert.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Einwendung 4:

- **„Erschließung des Verkehrs inkl. Öffentliche Anbindung**

Der Anschluss an das übergeordnete Straßennetz soll über den Schwarzen Weg in Form einer geplanten Kreuzung mit der Zufahrt zum nördlich gelegenen Einkaufszentrum erfolgen?

Ein Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz (Kategorie 4) ist innerhalb eines Radius Luftlinie 300m nicht gegeben. Die Buslinie 65/65E Haltestelle Graz-Ikea ist derzeit nur über den Schwarzen Weg zu Fuß in ca. 15-20 min. über nicht gesicherten Fußweg erreichbar – für ältere Leute und Behinderte nicht zumutbar. (...) Nach Puntigam zur Busstation derzeit im günstigsten Fall 1,4km bzw. 18min. - für ältere Leute und Behinderte nicht zumutbar.

Zur besseren Erreichbarkeit dieser Haltestelle ist eine Brücke (Geh-und Radweg) über den Weblinger Gürtel geplant? Auch für ältere Leute und Behinderte nicht zumutbar.

(...) Es müsste eine neue Buslinie geplant werden, wo die Haltestelle direkt von der Wohnanlage wegführt und das 7 Tage in der Woche.

- **Erhöhte Verkehrsbelastung**

1. Punkt:

Es wird - wenn es zur Bebauung kommt - eine massive Verkehrsbelastung rund um die Baustelle geben. Die Zufahrt wird nicht nur über den Schwarzen Weg erfolgen, sondern auch über die Hafnerstraße – Guldinweg – Melanweg – Zahläckerweg – Halmweg (...).

Für alle Anrainer in diesem Bereich eine untragbare Situation, wenn Baufahrzeuge und Firmenfahrzeuge von Subfirmen diesen Weg befahren würden. Auch später wenn die Baustelle abgeschlossen ist, werden die neuen Anrainer diesen Weg nutzen. Wir haben jetzt schon eine Situation über den Melanweg, dass (...) es nicht möglich ist (...) dass die Fahrzeuge aneinander vorbeifahren können. (...)

Daher müsste mindestens der Melanweg gemäß Paragraph 76b StVO 1960 als Wohnstraße ausgewiesen werden. Besser noch wäre es, wenn auch noch der Guldinweg – Zahläckerweg – Halmweg dementsprechend ausgewiesen werden würde.

2. Punkt:

Die Dame von der Verkehrsplanung meinte, dass sie bei der Bebauung von einer Anzahl von ca. 230 Autos ausgehen (...). Bei der Wohnbebauung sprechen wir aber von rund 480 Wohnungen + 150 Reihenhäuser. (...) - in Summe können Sie mit ca. 800 Fahrzeugen rechnen, die dann regelmäßig in diesem Bereich bewegt werden.

3. Punkt:

Diese 800 Fahrzeuge werden daher ein erhebliches Verkehrsaufkommen auf dem Schwarzen Weg verursachen – Richtung Osten und Westen. Dementsprechend werden der Lärm und die Luftschadstoffe für die Anrainer in diesem Bereich zunehmen. Wurde eine Überprüfung für die erwarteten Luftschadstoffe bzw. Abgase in Auftrag gegeben?

(...) Derzeit ist auf dem ganzen Schwarzen Weg eine 30km/h Beschränkung, weshalb für das Ab- und Anfahren in diesem Bereich dementsprechend mit einem zusätzlichen Zeitfaktor zu rechnen ist. Für Fußgänger bestimmte Streifen sind derzeit nicht wirklich vorhanden und müssten lt. Paragraph 2 STVO 1960 Straßenverkehrsordnung eingeplant werden.“

Einwendungsbehandlung:

Der seitens der Einwender:innen vorgebrachte Vorschlag, das Bebauungsplanareal durch eine Busverbindung am Schwarzen Weg an den öffentlichen Verkehr anzubinden wurde in der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes berücksichtigt:

Gemäß den überarbeiteten Vorgaben der Abteilung für Verkehrsplanung wurden Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt. Die Straßenfluchtlinie am Schwarzen Weg wurde dementsprechend adaptiert. Die erforderlichen Beschlüsse im Kontrollgremium der Holding Graz Linien zur Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg liegen bereits vor. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Seitens der Einwender:innen wird unter Punkt 1 vorgeschlagen, den Melanweg (und andere umliegende Straßen) als Wohnstraße gemäß Straßenverkehrsordnung zu verordnen. Hierzu darf festgehalten werden, dass dies im Zuge der Verordnung des gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplanes nicht möglich ist. Einerseits handelt es sich bei der Verordnung von Bebauungsplänen um Verfahren nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz (worin Festlegungen gemäß Straßenverkehrsordnung nicht getroffen werden), andererseits liegen

die betreffenden Straßen außerhalb des Gültigkeitsbereiches des gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplanes und werden somit von der betreffenden Verordnung nicht erfasst. Zudem darf darauf hingewiesen werden, dass es sich bei den genannten Straßen überwiegend um Verkehrsflächen (Gemeindestraßen) im öffentlichen Gut handelt – diese sind daher zum Gemeingebrauch bestimmt und somit von jeder Person unter den gleichen Bedingungen (zum Fußgänger-, Radfahrer- oder Fahrzeugverkehr) nutzbar.

Unter Berücksichtigung der verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der unter Punkt 2 beanstandete PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Beim vorliegenden PKW-Stellplatzschlüssel handelt es sich um die Definition einer Ober- und Untergrenze der erforderlichen Stellplätze für das Planungsgebiet in Abhängigkeit zur erzielten Wohnnutzfläche; die endgültige Festlegung einer (absoluten) Stellplatzanzahl kann demnach erst auf Grundlage einer entsprechenden Einreichplanung im Zuge des Bauverfahrens erfolgen.

Zu dem unter Punkt 3 vorgebrachten Vorschlag, einen Gehstreifen / Gehweg am Schwarzen Weg zu errichten wird festgehalten, dass entsprechende Geh- und Radwege sowohl am Schwarzen Weg als auch zweifach durch das Bebauungsplanareal durchbindend, innerhalb des Gültigkeitsbereiches des 17.21.0 Bebauungsplanes berücksichtigt wurden. Über den betreffenden Bebauungsplan hinausgehend sind entsprechende Festlegungen, wie bereits zuvor beschrieben, nicht möglich.

Einwendung 5:

„Öffentlicher Verkehr:

Im nördlichen Bereich des Planungsgebietes ist eine Erschließung der Kategorie 4 gegeben. Selbst wenn man diese Kategorie 4 nutzt ist mit großem Zeitverlust zu rechnen. Man muss zuerst einmal die Haltestelle der Buslinie 65 erreichen und kurz darauf auf eine Straßenbahnlinie umsteigen. Große k.o. Kriterien sind die Intervalle der Linie 65 und die Anschlusszeiten an die Straßenbahnlinien. Außerdem fährt die Linie 65 am Abend und in der Nacht nicht. Der Großteil des Planungsgebietes liegt sogar außerhalb dieser Kategorie, das heißt, es gibt überhaupt keine Erreichbarkeit eines öffentlichen Verkehrsmittels. Sogar wir, die innerhalb der Kategorie 4 liegen, nutzen aus diesem Grund die öffentlichen Verkehrsmittel so gut wie nie. Außerdem wurde von einer evtl. geplanten Brücke, die vom Schwarzen Weg über Bellaflora und Puntigamer Straße führen soll, gesprochen. Diese würde trotzdem einen Fußmarsch von mindestens 700 Metern bedeuten bis man eine Haltestelle erreicht. Diese Brücke wäre hinausgeworfenes Geld, denn das würde so gut wie keiner in Anspruch nehmen. Das ist der erste Grund um diesen Bebauungsplan abzulehnen.

Anbindung an das Radnetz:

Die geplante Anbindung an das Radnetz im Süden über die Heimgärten ist abzulehnen, denn dadurch müsste man den eingezäunten Heimgarten öffnen. Somit wäre Diebstahl und Vandalismus durch Fremde Tür und Tor geöffnet.

Anbindung an das Radnetz im Norden Richtung Osten über das Gewerbegebiet ist eine unklare Sache, da bisher noch keiner weiß, ob und wie das überhaupt möglich ist. Falls doch möglich, müsste man einen enormen Umweg in Kauf und zwar folgendermaßen. Richtung

Osten am neu geplanten Gewerbegebiet vorbei, dann an der Sparzentrale vorbei, danach links abbiegen, nach unten Richtung Verkehrsknoten Puntigam unter der Unterführung durch und wieder rauf zur Triester Straße usw. Somit sind die Möglichkeiten über Norden und Süden inakzeptabel. Das ist der zweite Grund um diesen Bebauungsplan abzulehnen.

Im Falle einer Genehmigung des Bebauungsplanes sind folgende Umstände zu berücksichtigen:

Am westlichen Rand des Bauplatzes A sind 2 Punkthäuser mit 4 und 5 Geschossen als städtische Überleitung zur Bestandsbebauung vorgesehen. Die Bestandsbebauung besteht allerdings aus 1 und 2 Geschossen und eine Überleitung zu 4 und 5 Geschossen stellt eine brutale Überleitung dar und ist somit nicht wünschenswert. Diese Bauten sollten um 1 bis 2 Geschosse reduziert werden. (...) Am westlichen Ende der Zeilenbebauung sind 4 Punkthäuser mit 6 bis 8 Geschossen geplant. Bei diesen Bauten kann man halb Graz überblicken und vor allem in die Fenster in der näheren Umgebung der Bestandsbauten hineinschauen. Das ist für diese Gegend nicht ortsüblich und somit auch nicht wünschenswert. Daher sollte auch hier die maximale Geschossanzahl (...) reduziert werden. (...)

(...) südlich von unserem Grundstück sind (...) im Westen ein Reihenhaus mit drei Wohneinheiten und in Richtung Osten zwei Doppelhäuser geplant. Wir hätten gerne das Reihenhaus auf der östlichen Seite und direkt südlich von uns die beiden Doppelhäuser. (...)

Einwendungsbehandlung:

In der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ wurden gemäß den Vorgaben der Abteilung für Verkehrsplanung Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt. Die Straßenfluchtlinie am Schwarzen Weg wurde dementsprechend adaptiert. Die erforderlichen Beschlüsse im Kontrollgremium der Holding Graz Linien zur Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg liegen bereits vor. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes. Die im gegenständlichen Bebauungsplan geplante Geh- und Radwegverbindung an der östlichen Grenze des Planungsgebietes entspricht den Festlegungen im 4.0 Flächenwidmungsplan und den Aufschließungserfordernissen für den Planungsbereich und wurde daher als (zukünftig) öffentliche Verkehrsfläche berücksichtigt. Zu einer möglichen Weiterführung dieser Erschließung durch die südlich angrenzende Kleingartenanlage werden im gegenständlichen Bebauungsplan (aufgrund der Lage außerhalb des Gültigkeitsbereiches) keine Festlegungen getroffen.

Zum Thema der Einfügung der geplanten Gebäudestruktur in die Bestandsbebauung wird ausgeführt, dass die maximale Bebauungsdichte gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan für den nördlichen Teil des Planungsbereiches (Aufschließungsgebiet Nr. XVII.05) mit max. 0,8 und die südlichen und westlichen Teilflächen (Aufschließungsgebiet Nr. XVII.17) mit max. 0,6 ausgewiesen ist. Die in der Einwendung beschriebenen kleinteiligen Bebauungsstrukturen westlich und südlich des Bebauungsplanbereiches sind gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan mit einer maximalen Bebauungsdichte von 0,4 definiert. Unter Berücksichtigung dieser unterschiedlichen Ausweisungen ergibt sich schon grundsätzlich eine höhere Bebauung innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches.

Vor der Erstellung des gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplans wurde ein zweistufiger Wettbewerb für den gesamten Planungsbereich durchgeführt. Das hierbei erstgereichte Projekt wurde dem 17.21.0 Bebauungsplan zu Grunde gelegt; der Bebauungsplan bildet hierzu im städtebaulichen Maßstab den maximalen Rahmen für eine Bebauung ab.

Das erstgereichte Projekt reagiert auf die städtebaulichen Rahmenbedingungen (Erschließungserfordernisse, Lärmemissionen, Frei- und Grünraumanforderungen, Bestandsbebauung, städtebauliche Potentialflächen, etc.) mit der Anordnung der lockeren, zweigeschossigen Reihenhausbebauung am westlichen und südlichen Rand des Planungsareals und einer reduzierten Bebauungsdichte von max. 0,47 (statt einem Höchstwert von 0,6) als Übergang zu den kleinteiligen Bestandsstrukturen. Im Übergang zur östlich anschließenden, großmaßstäblichen Bebauung des Gewerbegebietes bzw. der angrenzenden Potentialflächen ist dagegen die Errichtung einer dichten, lärmabschottenden Zeilenbebauung mit einer maximalen Bebauungsdichte von 1,06 vorgesehen. Innerhalb des Planungsareals wurden ausgedehnte siedlungsöffentliche Grünflächen als Pufferzonen zum Geschosswohnbau eingeführt. Am östlichen Rand des vorliegenden Bebauungsplanes wurde zudem die Errichtung einer öffentlichen Parkanlage im Ausmaß von rd. 6.195 m² (mit einer Bebauungsdichte von 0,01) in der Bebauungsdichte-Berechnung berücksichtigt.

Im Wettbewerbsverfahren wurden die Lage der ausgedehnten öffentlichen und halböffentlichen Parkflächen mit einer intensiven Bepflanzung und die Höhenentwicklung der vorgeschlagenen Bebauungsstruktur sowie die Situierung der vier- bis fünfgeschossigen Gebäude mit einem deutlich erhöhten Abstand zur westlichen Grenze des Planungsbereiches als wesentliche städtebauliche Kriterien für die Einfügung des erstgereichten Projekts beschrieben.

Im Hinblick auf die vorgeschlagene Abfolge der zukünftigen Bebauung am nördlichen Rand des Bauplatz B wird angemerkt, dass dieser Bereich im gegenständlichen Bebauungsplan durch Baugrenzl意思 (und OKW-Abstellflächen in ungefährender Lage) definiert ist; die Abänderung der Gebäudekonfiguration gegenüber dem zu Grunde liegenden Bebauungsvorschlag (Wettbewerbsprojekt) im Zuge einer Einreichplanung für das nachgereichte Bauverfahren ist demnach denkbar.

Einwendung 6:

„Wir wollen voranstellen, dass wir als „Reines Wohngebiet“ ausgewiesen sind, wofür besondere Richtwerte für Schallimmissionen gelten. Diese betragen bei Tag 50 dB, bei Nacht 40 dB.

Laut Lärmschutz-Gutachten der Fa. Vetter vom 15.11.2016 werden diese Richtwerte bereits deutlich überschritten, sodass eine weitere Verkehrsdichtung am Schwarzen Weg für die Anrainer unzumutbar ist.

Für dieses Bauprojekt ist somit auch ein Konzept zur Beruhigung des Verkehrs am Schwarzen Weg dringend erforderlich.

Wir ersuchen daher, unserer Einwendung mit der Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes, welches den Richtlinien eines „Reinen Wohngebiet“ entspricht, hohe Priorität zukommen zu lassen.“

Einwendungsbehandlung:

Die verfahrensgegenständlichen Liegenschaften sind als Aufschließungsgebiet mit der Nutzung „Allgemeines Wohngebiet“ und diversen verkehrsplanerischen Aufschließungserfordernissen sowie der Lärmfreistellung (unter anderen) ausgewiesen. Mit dieser Ausweisung im 4.0 Flächenwidmungsplan ist die Zulässigkeit der Bebauung (nach den Vorgaben des gegenständlichen Bebauungsplanes und des Steiermärkischen Baugesetzes) inklusive der erforderlichen PKW-Abstellplätze verbunden.

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes. Eine Unterscheidung wird lediglich zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen im Hinblick auf eine erforderliche Übernahme ins öffentliche Gut der Stadt Graz getroffen.

Als Grundlage für den gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ wurde ein Erschließungskonzept vom Verkehrsplanungsbüro Planum (Fallast Tischler & Partner GmbH) erstellt. Basis für die verkehrsplanerischen Berechnungen war hierbei eine einzige Zufahrt für das Planungsgebiet vom Schwarzen Weg aus mit der Annahme, dass der Großteil der Zu- und Abfahrten über den Kreisverkehr am Schwarzen Weg auf den Weblinger Gürtel erfolgen werden.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es sich beim Schwarzen Weg um eine Verkehrsfläche (Gemeindestraße) im öffentlichen Gut handelt – diese ist daher zum Gemeingebrauch bestimmt und somit von jeder Person unter den gleichen Bedingungen (zum Fußgänger-, Radfahrer- oder Fahrzeugverkehr) nutzbar.

Eine mögliche Einschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen (wie z.B. Fahrverbote – ausgenommen Anrainer) sowie deren Überwachung können jedoch nicht auf Basis des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes und somit nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden.

Die Festlegung der angrenzenden, bestehenden Baulandflächen als Lärmsanierungsgebiet hat im Zusammenhang mit der Erstellung des gegenständlichen Bebauungsplanes keine Auswirkungen.

Hierzu wird angemerkt, dass gemäß Grundsatzbeschluss des zuständigen Verkehrsausschusses bzw. des Gemeinderats vom 17.06.2021 die Planungen zur „A9-Begleitstraße“ als ÖV- und Radachse inklusive Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung am Schwarzen Weg weitergeführt werden.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass in der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ Flächen für die Errichtung einer

Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt wurden. Die Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg wurde bereits beschlossen. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Einwendung 7:

„Auf Grund dieses gewaltige Bauvorhaben am Schwarzen Weg mit einer Anbindung einer ca. 10 m breiten Straße von Bauplatz B und C an den Zahläckerweg "angeblich nur ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer" vorgesehen.

Wir Anrainer befürchten jedoch, dass dadurch in späterer Zeit eine Einbindung des PKW-Verkehrs in den Zahläckerweg -Melanweg - Guldinweg erfolgen wird.

Um Versiegelung von Grünflächen ein wenig Einhalt zu gebieten würde wohl ein Mindestmaß von Gehweg und Radweg reichen.!

1.) Wir fordern eine bauliche Maßnahme zu treffen, um einer Einfahrt mittels PKW in den Zahläckerweg zu verhindern.

2.) Wir die Bewohner ab Zahläckerweg (Nr. 74 - Nr. 90), der Melanweg und Guldinweg bis zur Kreuzung Hafnerstraße, fordern außerdem die Errichtung einer Wohnstraße für diesen Bereich (...).

Eine Ausweitung der Wohnstraße auf Halmweg und Lacherweg ab den Schwarzen Weg wäre unter Umständen denkbar.

3.) Im Erläuterungsbericht unter Punkt 6 zum Bebauungsplan Schwarzer Weg wird schon wieder einmal für einen späteren Umbau der Kreuzungssituation am Schwarzen Weg eine Abtretungsvereinbarung auf späteres Verlangen vorbereitet!

Seit Jahrzehnten spricht man davon, es wurden auch Häuser abgelöst. Seit geraumer Zeit, nach Fertigstellung der Kohlbacherhäuser am Zahläckerweg vom Schwarzen Weg her gibt es bereits eine Straße Richtung Süden. Nach Weiterführung derselben bis zur Anbindung an die Seiersberger-Straße sind es gerade einmal noch ca. 450m.

Wir fordern daher vor diesem Baubeginn am Schwarzen Weg, mit dem Bau dieser Straße zu beginnen, damit sich nicht noch einmal der Durchzugsverkehr erheblich in unser Wohngebiet erhöht.“

Der Einwendung liegt eine Liste mit 86 Unterschriften von Anrainer:innen bei.

Einwendungsbehandlung:

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes. Grundsätzlich erfolgt auf der raumordnungsrechtlichen Ebene der

Bebauungsplanung jedoch keine differenzierte Nutzungszuordnung für Verkehrsflächen. Eine Unterscheidung wird lediglich zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen im Hinblick auf eine erforderliche Übernahme ins öffentliche Gut der Stadt Graz getroffen.

Als Grundlage für den gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ wurde ein Erschließungskonzept vom Verkehrsplanungsbüro Planum (Fallast Tischler & Partner GmbH) erstellt. Basis für die verkehrsplanerischen Berechnungen war hierbei eine einzige Zufahrt für das Planungsgebiet vom Schwarzen Weg aus. Für die entsprechende, zentrale Erschließungsstraße wurden eine zweispurige Fahrbahn mit einem westseitigen Gehsteig, sowie zusätzliche Bankett- und Versickerungsflächen (für die zukünftig öffentlichen Verkehrsflächen) berücksichtigt. Im südlichsten Abschnitt (im Übergang zum Zahläckerweg) ist eine Verjüngung des Straßenquerschnitts vorgesehen. Dieser Gesamtquerschnitt wurde im Bebauungsplan als zukünftige Gemeindestraße dargestellt.

Eine mögliche Einschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen (wie z.B. Fahrverbote) sowie deren Überwachung können jedoch nicht auf Basis des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes und somit nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden. Die Festlegung bestimmter Nutzungsabschnitte bzw. die mögliche Einschränkung bestimmter Nutzergruppen (wie z.B. die Verordnung eines Geh- und Radweges) erfolgt auf Basis einer Detailplanung im Zuge der nachfolgenden (straßenrechtlichen) Verfahren.

Abschließend darf darauf hingewiesen werden, dass es sich sowohl beim Schwarzen Weg als auch beim südlich an den Planungsbereich angrenzenden Zahläckerweg um eine Verkehrsfläche (Gemeindestraße) im öffentlichen Gut handelt – diese ist daher zum Gemeingebrauch bestimmt und somit von jeder Person unter den gleichen Bedingungen (zum Fußgänger-, Radfahrer- oder Fahrzeugverkehr) nutzbar.

Hierzu wird jedoch angemerkt, dass gemäß Grundsatzbeschluss des zuständigen Verkehrsausschusses bzw. des Gemeinderats vom 17.06.2021 die Planungen zur „A9-Begleitstraße“ als ÖV- und Radachse inklusive Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung am Schwarzen Weg weitergeführt werden.

Einwendung 8:

- *„Durch die Höhe der geplanten Gebäude (4-7 Stockwerke), sind vor allem die Einfamilienhäuser Schwarzer Weg 82a-f und 84a-g stark benachteiligt, da die hohen Gebäude Schatten werfen und keine Morgensonne mehr gegeben ist.*
- *Die geplanten Häuser in der Höhe von 4-7 Stockwerken passen nicht zum Ortschaftsbild dieses Gebiets, welches hauptsächlich mit Einfamilienhäusern bebaut ist.*
- *Es ist mit einer erhöhten Lärmbelastigung zu rechnen.*
- *Das Aufschließungserfordernis ist nicht gegeben.*
- *Durch die Zufahrt über den Schwarzen Weg, wäre bei diesem hohen Einwohnerzuwachs die Verkehrssituation überlastet.*
- *Die geplanten Gehsteige an der Hauptstraße sind nicht ausreichend und daher ist keine Verkehrssicherheit gegeben.*
- *Durch die errichtete Lärmschutzwand entlang des Schwarzen Weges, besteht keine Möglichkeit für die Errichtung von Gehsteigen.*
- *Ein Klimagutachten ist erforderlich“*

Einwendungsbehandlung:

Die verfahrensgegenständlichen Liegenschaften sind als Aufschließungsgebiet mit der Nutzung „Allgemeines Wohngebiet“ und diversen verkehrsplanerischen Aufschließungserfordernissen sowie der Lärmfreistellung (unter anderen) ausgewiesen. Mit dieser Ausweisung im 4.0 Flächenwidmungsplan ist die Zulässigkeit der Bebauung (nach den Vorgaben des gegenständlichen Bebauungsplanes und des Steiermärkischen Baugesetzes) inklusive der erforderlichen PKW-Abstellplätze verbunden.

Zum Thema der Einfügung der geplanten Gebäudestruktur in die Bestandsbebauung wird ausgeführt, dass die maximale Bebauungsdichte gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan für den nördlichen Teil des Planungsbereiches (Aufschließungsgebiet Nr. XVII.05) mit max. 0,8 und die südlichen und westlichen Teilflächen (Aufschließungsgebiet Nr. XVII.17) mit max. 0,6 ausgewiesen ist. Die in der Einwendung beschriebenen kleinteiligen Bebauungsstrukturen westlich und südlich des Bebauungsplanbereiches sind gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan mit einer maximalen Bebauungsdichte von 0,4 definiert. Unter Berücksichtigung dieser unterschiedlichen Ausweisungen ergibt sich schon grundsätzlich eine höhere Bebauung innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches.

Vor der Erstellung des gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplans wurde ein zweistufiger Wettbewerb für den gesamten Planungsbereich durchgeführt. Das hierbei erstgereichte Projekt wurde dem 17.21.0 Bebauungsplan zu Grunde gelegt; der Bebauungsplan bildet hierzu im städtebaulichen Maßstab den maximalen Rahmen für eine Bebauung ab.

Das erstgereichte Projekt reagiert auf die städtebaulichen Rahmenbedingungen (Erschließungserfordernisse, Lärmemissionen, Frei- und Grünraumanforderungen, Bestandsbebauung, städtebauliche Potentialflächen, etc.) mit der Anordnung der lockeren, zweigeschossigen Reihenhausbebauung am westlichen und südlichen Rand des Planungsareals und einer reduzierten Bebauungsdichte von max. 0,47 (statt einem Höchstwert von 0,6) als Übergang zu den kleinteiligen Bestandsstrukturen. Im Übergang zur östlich anschließenden, großmaßstäblichen Bebauung des Gewerbegebietes bzw. der angrenzenden Potentialflächen ist dagegen die Errichtung einer dichten, lärmabschottenden Zeilenbebauung mit einer maximalen Bebauungsdichte von 1,06 vorgesehen. Innerhalb des Planungsareals wurden ausgedehnte siedlungsöffentliche Grünflächen als Pufferzonen zum Geschosswohnbau eingeführt. Am östlichen Rand des vorliegenden Bebauungsplanes wurde zudem die Errichtung einer öffentlichen Parkanlage im Ausmaß von rd. 6.195 m² (mit einer Bebauungsdichte von 0,01) in der Bebauungsdichte-Berechnung berücksichtigt.

Im Wettbewerbsverfahren wurden die Lage der ausgedehnten öffentlichen und halböffentlichen Parkflächen mit einer intensiven Bepflanzung und die Höhenentwicklung der vorgeschlagenen Bebauungsstruktur sowie die Situierung der vier- bis fünfgeschossigen Gebäude mit einem deutlich erhöhten Abstand zur westlichen Grenze des Planungsbereiches als wesentliche städtebauliche Kriterien für die Einfügung des erstgereichten Projekts beschrieben.

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes. An der südlichen Straßenseite des Schwarzen Weges, entlang der zentralen Erschließungsstraße und am östlichen Rand des Planungsgebietes wurden dementsprechend ausreichende Geh- und Radwegflächen berücksichtigt. Über den betreffenden Bebauungsplan hinausgehend sind entsprechende Festlegungen nicht möglich.

Als Grundlage für den gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ wurde ein Erschließungskonzept vom Verkehrsplanungsbüro Planum (Fallast Tischler & Partner GmbH) erstellt. Basis für die verkehrsplanerischen Berechnungen war hierbei eine einzige Zufahrt für das Planungsgebiet vom Schwarzen Weg aus mit der Annahme, dass der Großteil der Zu- und Abfahrten über den Kreisverkehr am Schwarzen Weg auf den Weblinger Gürtel erfolgen werden.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es sich beim Schwarzen Weg um eine Verkehrsfläche (Gemeindestraße) im öffentlichen Gut handelt – diese ist daher zum Gemeingebrauch bestimmt und somit von jeder Person unter den gleichen Bedingungen (zum Fußgänger-, Radfahrer- oder Fahrzeugverkehr) nutzbar.

Eine mögliche Einschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen (wie z.B. Fahrverbote) sowie deren Überwachung können jedoch nicht auf Basis des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes und somit nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden.

Einwendung 9:

„Im oben genannten Planungsgebiet (Wohn- und Gewerbegebiet) sind täglich mehrere hundert zusätzliche Kfz-Fahrbewegungen zu erwarten mit massiver zusätzlichen Stickoxid- und Feinstaubbelastung in einem diesbezüglich bereits stark vorbelasteten Gebiet. Es ist sicherzustellen, dass durch die zusätzlichen oben genannten Immissionsbelastungen es zu keinen nachteiligen gesundheitlichen Auswirkungen bis hin zu Gesundheitsgefährdungen in der nächsten Nachbarschaft kommt. Somit ergeht das Ersuchen mitzuteilen, inwiefern die Einhaltung der Emissions- und Immissionsgrenzwerte gewährleistet ist, welche Messungen und/oder Berechnungen und entsprechende Gutachten von Amtssachverständigen für Luftreinhaltung (bzw. Immissionstechnischen Amtssachverständigen) eingeholt wurden und auch eine Stellungnahme medizinischer Amtssachverständigen. (Av.: Um Missverständnissen vorzubeugen: Es handelt sich definitiv nicht um eine Anfrage nach einer UVP wie unsererseits bereits bei der Informationsveranstaltung mitgeteilt wurde.)“

Der Einwendung liegen mehrere Listen mit insgesamt 57 Unterschriften von Anrainer:innen bei.

Einwendungsbehandlung:

Die verfahrensgegenständlichen Liegenschaften sind als Aufschließungsgebiet mit der Nutzung „Allgemeines Wohngebiet“ und diversen verkehrsplanerischen Aufschließungserfordernissen sowie der Lärmfreistellung (unter anderen) ausgewiesen. Mit dieser Ausweisung im 4.0 Flächenwidmungsplan ist die Zulässigkeit der Bebauung (nach den Vorgaben des gegenständlichen Bebauungsplanes und des Steiermärkischen Baugesetzes) inklusive der erforderlichen PKW-Abstellplätze verbunden.

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes.

Als Grundlage für den gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ wurde ein Erschließungskonzept vom Verkehrsplanungsbüro Planum (Fallast Tischler & Partner GmbH) erstellt. Basis für die verkehrsplanerischen Berechnungen war hierbei eine einzige Zufahrt für das Planungsgebiet vom Schwarzen Weg aus mit der Annahme, dass der Großteil der Zu- und Abfahrten über den Kreisverkehr am Schwarzen Weg auf den Weblinger Gürtel erfolgen werden.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es sich beim Schwarzen Weg um eine Verkehrsfläche (Gemeindestraße) im öffentlichen Gut handelt – diese ist daher zum Gemeingebrauch bestimmt und somit von jeder Person unter den gleichen Bedingungen (zum Fußgänger-, Radfahrer- oder Fahrzeugverkehr) nutzbar.

Eine mögliche Einschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen (wie z.B. Fahrverbote aufgrund erhöhter Luftschadstoffwerte) sowie deren Überwachung können jedoch nicht auf Basis des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes und somit nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden.

Hierzu wird jedoch angemerkt, dass gemäß Grundsatzbeschluss des zuständigen Verkehrsausschusses bzw. des Gemeinderats vom 17.06.2021 die Planungen zur „A9-Begleitstraße“ als ÖV- und Radachse inklusive Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung am Schwarzen Weg weitergeführt werden.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass in der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt wurden. Die Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg wurde bereits beschlossen. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Einwendung 10:

„(...)“

Die Nachteile nochmals zusammengefasst:

Versiegelung/Verbauung von Freiflächen mit allen damit verbundenen Nachteilen.

(Erwärmung, Ästhetik, Verlust von Wildtieren, Verlust von Erholungsraum ...)

Keine öffentlichen Grünflächen oder Bewegungsflächen/ Parks trotz der der unglaublichen Menge von neuen Wohneinheiten und Anwohnern.

Aufbau von sozialen Spannungen durch diesen extremen Kontrast. Extreme Belastung der anliegenden Wege und Straßen durch vermehrtes Verkehrsaufkommen und Parkaufkommen, erhöhte Lärm und Luftbelastungen.

Erhöhte Gefahren für Kinder, Haustiere und älteren Personen in einem bis jetzt ruhigen, fast wohnstraßenähnlichen Charakter der südl. anliegenden Straßen.

Extreme Belastungen für Grundwasser durch unklare? Oberflächenwasserentsorgung, Unklare Situation für das Grundwasser durch offensichtlichen Bau einer Tiefgarage. Fehlendes Hydrogeologisches Gutachten. Wahrscheinliche Beeinflussung bestehender Brunnen, damit auch Wertminderung der angrenzenden Grundstücke, was ökologischen Nutzung anbelangt. Nachhaltige Zerstörung der Resource Wasser für alle südl. anliegenden Brunnenbenutzer. Unklare Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel.

Viel zu wenige Autoabstellflächen für die Anzahl der geplanten Anwohner. Auf wenn die gesetzlichen Erfordernisse eingehalten werden, diese decken sich niemals mit der Realität! Damit einhergehende extreme Belastung durch die nicht in der Siedlung unterzubringenden Fahrzeuge auf den umliegenden Straßen (...) [wo] bereits jetzt hemmungslos geparkt wird. (...)

Abwertung der bestehenden Liegenschaften durch die oben genannten Gründe.

Die Forderungen:

Die Wahrnehmung der Gesamtsituation auf Seiten der Stadtplanung selbst. Bei der Informationsveranstaltung wurde zwar nur das Projekt präsentiert, Fragen wie es sich aber in der schieren Größe in die vorhandene Infrastruktur einbinden soll wurden aufgrund nicht Zuständigkeit zurückgewiesen.

Bauliche/ Lärm/ Staub Trennung der neuen Siedlung durch einen Grünstreifen/ Wall, Lärmschutz bereits vor der Bauphase in südlicher und westlicher Richtung.

Hydrogeologisches Gutachten, Behandlung der Oberflächenwässer, auch im Hinblick auf Starkregen, wie sie immer öfter vorkommen.

Keine Anbindung der Siedlung an den Zahläckerweg/ Weizenweg!

Aufschluß/ Entschärfung der vor allem verkehrstechnischen Situation durch Wahren bzw. Einhalten alter Versprechungen. (Begleitstraße entlang der Autobahntrasse, Lärmschutz Autobahn, Begleitstraße bzw. Beruhigung Schwarzer Weg und somit..)

Das Schaffen der Infrastrukturellen Verbesserungen vor Baubeginn des Projekts.

Sinnvolles Verkehrs/ Parkkonzept für die Siedlung selbst.

Mehr Bewegungszonen, Grünzonen um soziale Spannungen zu entschärfen.

Wirkliche Anbindung an bestehende öffentliche Infrastruktur bzw. Lösung der problematischen Fußwegsituation.“

Einwendungsbehandlung:

In der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ wurden Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt. Die Straßenfluchtlinie am Schwarzen Weg wurde dementsprechend adaptiert. Die Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg wurde bereits beschlossen. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes. Grundsätzlich erfolgt auf der raumordnungsrechtlichen Ebene der Bebauungsplanung jedoch keine differenzierte Nutzungszuordnung für Verkehrsflächen. Eine Unterscheidung wird lediglich zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen im Hinblick auf eine erforderliche Übernahme ins öffentliche Gut der Stadt Graz getroffen.

Als Grundlage für den gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ wurde ein Erschließungskonzept vom Verkehrsplanungsbüro Planum (Fallast Tischler & Partner GmbH) erstellt. Basis für die verkehrsplanerischen Berechnungen war hierbei eine einzige Zufahrt für das Planungsgebiet vom Schwarzen Weg aus. Für die entsprechende, zentrale Erschließungsstraße wurden eine zweispurige Fahrbahn mit einem westseitigen Gehsteig, sowie zusätzliche Bankett- und Versickerungsflächen (für die zukünftig öffentlichen Verkehrsflächen) berücksichtigt. Im südlichsten Abschnitt (im Übergang zum Zahläckerweg) ist eine Verjüngung des Straßenquerschnitts vorgesehen. Dieser Gesamtquerschnitt wurde im Bebauungsplan als zukünftige Gemeindestraße dargestellt. An der südlichen Straßenseite des Schwarzen Weges und am östlichen Rand des Planungsgebietes wurden weitere Geh- und Radwegflächen berücksichtigt.

Eine mögliche Einschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen (wie z.B. Fahrverbote) sowie deren Überwachung können jedoch nicht auf Basis des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes und somit nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden. Die Festlegung bestimmter Nutzungsabschnitte bzw. die mögliche Einschränkung bestimmter Nutzergruppen (wie z.B. die Verordnung eines Geh- und Radweges) erfolgt auf Basis einer Detailplanung im Zuge der nachfolgenden (straßenrechtlichen) Verfahren.

Es darf darauf hingewiesen werden, dass es sich beim südlich an den Planungsbereich angrenzenden Zahläckerweg um eine Verkehrsfläche (Gemeindestraße) im öffentlichen Gut handelt – diese ist daher zum Gemeingebrauch bestimmt und somit von jeder Person unter den gleichen Bedingungen (zum Fußgänger-, Radfahrer- oder Fahrzeugverkehr) nutzbar.

Hierzu wird jedoch angemerkt, dass gemäß Grundsatzbeschluss des zuständigen Verkehrsausschusses bzw. des Gemeinderats vom 17.06.2021 die Planungen zur „A9-

Begleitstraße“ als ÖV- und Radachse inklusive Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung am Schwarzen Weg weitergeführt werden.

Zum Thema der Grün- und Bewegungszonen wird ausgeführt, dass am östlichen Rand des Planungsgebietes eine öffentliche Parkfläche im Ausmaß von rd. 6.200 m² (im Plan als Bauplatz D gekennzeichnet) errichtet werden soll. Zudem ist im zentralen Bereich der Bebauungsstruktur eine Siedlungsfreifläche im Ausmaß von rd. 10.000 m² mit einer intensiven Bepflanzung im Bebauungsplan enthalten. In der Summe entsprechen diese Grünflächen einem Anteil von rd. 15 % der gesamten Bauplatzflächen welche als gärtnerisch gestaltete Parkanlagen ausgeführt werden. Zudem wurden im vorliegenden Bebauungsplan niedrige Bebauungsgrade zur Beschränkung der Gesamtgrundfläche der möglichen Bebauung sowie diverse Gestaltungsvorgaben (Dachbegrünung, Tiefgaragenüberschüttung, etc.) zur Verbesserung des Versiegelungsgrades definiert.

Die Beurteilung der Oberflächenentwässerung bzw. Regenwasserverbringung (innerhalb des Gültigkeitsbereiches) erfolgt - aufgrund des städtebaulichen Maßstabes bzw. des Regelungsumfanges und Detaillierungsgrades nicht im Bebauungsplanverfahren sondern auf Basis baugesetzlicher Regelungen im Bauverfahren. Entsprechende Nachweise sind daher im Zuge der nachfolgenden Verfahren beizubringen.

Einwendung 11:

„Durch den hier interessierenden Bebauungsplan ist offensichtlich beabsichtigt, ausschließlich ein Bauvorhaben der „Kohlbacher GmbH“ zu ermöglichen (...).

Die seit jeher ausschließlich landwirtschaftlich genutzten Grundstücke (...) stellen sich derzeit – wie auch in den letzten Jahrzehnten als großflächiges Ackerland dar, wobei die diesbezügliche Beibehaltung (...) aus ökologischer Sicht unabdingbar sowie auch aus stadtplanerischer Sicht dringend erforderlich ist.

Seit geraumer Zeit waren diese Grundstücke in erster Linie durch Maisanbau gekennzeichnet, was für die Anrainerschaft der gesamten Umgebung von erheblicher Bedeutung gewesen ist. Neben Verkehrsknotenpunkten wie dem „Weblinger Kreisverkehr“ (...) sind nämlich vielbefahrene Durchzugsstraßen (...) gegeben, welche konkret vor Ort auf ein Einkaufszentrum (...) und auf Gewerbebetriebe bzw. Industrie (...) treffen. Zumal dieser Bereich auch noch im Einfluggebiet des Flughafens Graz Thalerhof liegt, zeigt sich, dass bereits aktuell eine überdurchschnittlich hohe Immissionsbelastung vorliegt.

Die bereits bestehenden Einfamilien- und Wohnhäuser im Nahbereich (...) sind daher regelrecht darauf angewiesen, dass (...) annehmbare klimatische Bedingungen (...) beibehalten werden (...). Es wäre daher dringend erforderlich (...) ein fundiertes Klimagutachten einzuholen, da die Bebauung in der derzeit geplanten Form tiefgreifend nachteilige (...) allenfalls auch drohenden gesundheitliche Nachteile auf die bereits ansässigen Bewohner haben dürfte und daher in dieser Form nicht realisierbar ist.

Generell betrachtet zeigt sich, dass nach dem Inhalt des Bebauungsplans bei näherer Betrachtung die grundlegenden Aufschließungserfordernisse gar nicht gegeben sind.

Zur derzeitigen Situierung ist darauf zu verweisen, dass über eine Strecke von 1km westlich (...) und südlich reines Wohngebiet, vorwiegend gekennzeichnet durch kleinteilig bebaute Einfamilienhäuser mit Gärten gegeben sind und daher ein dichter, vielgeschossiger Siedlungsbau – wie planungsgegenständlich – dem gegebenen Gebietscharakter in keiner Weise entspricht (...).

Völlig untypisch (...) erscheint zunächst die (...) kolossal erscheinende, bis zu 8-geschossige Gebäudeblöcke zum dort bestehenden – eingeschossigen – Geschäftsgebiet (...), da gerade von außen betrachtet keine homogene Baukörperhöhe zu den weiter südlich hiervon geplanten Reihenhausanlagen gegeben ist.

Absolut krass und unangebracht stellt sich jedoch gerade punktuell der (...) Übergang des Planungsstandes im nordwestlichen Bereich zum dortigen Gebäudebestand dar. Die seit langen Jahren bestehenden (...) Häuser (...) mit einer Gebäudehöhe (...) von maximal ungefähr 9 m treffen dort nämlich unmittelbar mit äußerst geringem Grenz- und Gebäudeabstand auf wuchtige 4-geschossige bzw. dahinter sogar übergroße 5-8-geschossige Gebäudeblöcke, sodass von der Charakteristik einer „lockeren Bebauung“ keine Rede sein kann. Die Eigentümer (...) wären daher nachzeitigem Planungsstand am Stärksten durch die Auswirkungen der vorgesehenen, an dieser Stelle enormen Bebauung betroffen, da deren Liegenschaften direkt ohne jede Pufferzone an übermäßig hohe Gebäudekomplexe angrenzen würden. Im Gegensatz dazu sind exemplarisch die (...) Häuser Weizenweg (...) sowie Zahlackerweg (...) nicht durch eine übermäßig und unzumutbar hohe Gebäudehöhe in deren Nachbereich tangiert. Gerade im Bereich [der Einwender:innen] kann damit absolut keine Rede von einem annehmbaren, sanften Übergang sein, welcher als Voraussetzung für die Umsetzbarkeit und die Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen des Bebauungsplans gegeben sein müsste. (...)

Das Ausmaß dieses (...) Kontrasts (...) zu den bestehenden Einfamilienhäusern offenbart sich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass (...) mit einem Abstand von lediglich 6m (!!!) eben ein recht kolossaler Baukörper (...) mit einer Gesamthöhe von mehr als 16m entstehen soll, welche vereinzelt durch darüber hinausragende Bauteile (...) noch überschritten werden kann. Gänzlich unangebracht ist in diesem Zusammenhang die angestrebte Nutzung (...) für gewerbliche Zwecke (Supermarkt, Kindergarten bzw. -krippe) sowie für einen Gastronomiebetrieb, da unlösbare Friktionen vorprogrammiert sind. (...)

Diese generell unangebrachte und nicht rechtfertigende Diskrepanz (...) konkretisiert sich noch weiter, wenn man die heftigen Auswirkungen für das Grundstück [der Einwender:innen] betrachtet. Dessen Objekt wäre dann – (...) vor allem in den Wintermonaten – von weitreichendem Schattenwurf bzw. von gänzlich fehlendem Tageslicht auf der Ostseite des Grundstücks betroffen (...).

Damit ginge sohin der uferlose Verlust von Lebensqualität und auch eine enorme Entwertung dieser Liegenschaft einher, die nicht zuletzt auch dadurch begründet ist, dass (...) auch die Installation bzw. den Betrieb einer Photovoltaikanlage am Dach seines Hauses verunmöglichen und verhindern würde. In Wahrheit zeigt sich, dass jegliche Pufferzone im Sinne eines zwingend erforderlichen, gemäßigten Übergangs zum Vorhaben laut Bebauungsplan schlichtweg zur Gänze fehlt (...). Exemplarisch wurde offenbar nicht durchdacht, dass sich dafür allenfalls ein Radweg, wie er unverständlicherweise entlang der östlichen Grenze (...) vorgesehen sein soll, eignen könnte.

Die augenscheinlich angestrebten Verschiebungen der Bebauungsdichte erweisen sich (...) als nicht schlüssig und offenbar unsachlich, weshalb die diesbezügliche Zulässigkeit nicht nachvollzogen werden kann. Das (...) Grundstück 356 weist grundsätzlich eine Bebauungsdichte von 0,4 – 0,8 auf. Ungeachtet dessen soll partiell eine offenbar nicht gerechtfertigt erscheinende Bebauungsdichte von bis zu 1,06 gewährt und hingenommen werden, womit jedoch eine Überschreitung der rechtlichen und faktisch akzeptablen Rahmenbedingungen insbesondere resultierend aus dem maßgeblichen Flächenwidmungsplan einherginge. Definitiv liegt keine der laut Bebauungsdichteverordnung vorgesehenen oder argumentierbaren Ausnahmen für eine Überschreitung (...) vor. Eine derartige Bebauungsdichte wird in diesem Ortsteil (...) nicht einmal annähernd erreicht und erweist sich daher als absolut unverhältnismäßig (...).

Vielmehr erfordert es gerade die verbindliche normierte Einfügung in die umgebende Bebauung, dass eine deutliche Reduktion der vorgesehenen Bebauungsdichte vorgenommen werden muss. (...) erscheint es daher erforderlich, den in der nordwestlichen Ecke befindlichen Gebäudeblock derart zu modifizieren, dass dieser eine zulässige Maximalhöhe von 2 Geschossen aufweist und ausschließlich für Wohnnutzung vorgesehen ist. (...)

Nicht unerwähnt bleiben soll, dass die in den Unterlagen entlang der westlichen Grenze eingezeichnete Baumbepflanzung bzw. Begrünung in der Realität prima vista gar nicht umsetzbar ist, da dort eine 110 KV Stromleitung verläuft, welche einem derartigen Bewuchs von vorneherein entgegensteht. Auch daraus ergibt sich, dass ein tauglicher Übergang (...) in die bestehende (Wohn-)Umgebung schlichtweg fehlt und nicht durchdacht worden sein dürfte.

In besonderem Maße darauf zu verweisen ist, dass genau dieser Bereich (...) von einer Besiedelung der (...) streng geschützten Zauneidechse (*Iacerta agilis*) bewohnt wird. (...)

Von geradezu haarsträubenden Unzulänglichkeiten geprägt zu sein scheint das enthaltene Verkehrskonzept, welches den Eindruck erweckt, dass die (...) Überlegungen innerhalb der zu bebauenden Liegenschaft aufgehört haben dürften. Zieht man ins Kalkül, dass einerseits ca. 600 Fahrzeuge aus (...) der Tiefgarage sowie andererseits knapp ca. 400 Fahrzeuge aus den überirdischen Parkflächen gerade zu den täglichen Stoßzeiten (...) im Bereich der (einzigen) Tiefgaragenausfahrt aufeinandertreffen, offenbart sich ein augenscheinlich ungelöstes Problem, (...) zumal es unweigerlich zu ausgedehnten Rückstauungen in den unterirdischen Garagenbereich kommen muss. Überdies ist lediglich eine einzige VLSA (...) geplant, was sich unter Bedachtnahme auf die bereits bestehende Verkehrsfrequenz des Schwarzen Weges als äußerst problematisch erweist und nicht den Anforderungen der hinkünftigen Nutzung entspricht. Zu bedenken ist nämlich, dass diese Verkehrsfläche bereits aktuell (...) eine bei unzähligen Verkehrsteilnehmern äußerst beliebte Abkürzung darstellt (...). Zumindest eine zweite (...) Zu- und Abfahrt im Sinne einer weiteren Erschließungsstraße samt Schaffung einer Kreuzung zur Einbindung in den Schwarzen Weg ist daher grundlegend nötig.

(...) Bereits aktuell hat die gegebene Verkehrsinfrastruktur des Schwarzen Weges daher die Grenze der Maximalauslastung überschritten und ist nicht geeignet, die ergänzende (...) Frequentierung aufzunehmen.

Hervorzuheben sei auch hinsichtlich der öffentlichen Verkehrsanbindung, dass sich das geplante Bebauungsgebiet außerhalb des zumutbaren Radius von 300m von irgendwelchen für Fußgänger zu erreichenden Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel befindet. Selbst die Ausweitung des bestehenden Liniennetzes erscheint undurchführbar, da (...) für andere Anbindungsmöglichkeiten aufgrund der baulichen und infrastrukturellen Gegebenheiten kein Raum bleibt. Die derzeit nächstgelegene Bushaltestelle im Bereich des OBI-Marktes ist (...) keine taugliche bzw. in Frage kommende Zustiegsstelle für Fußgänger, welche aus dem Bebauungsplangebiet kommen würden. (...)

Einwendungsbehandlung:

Die vom 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ umfassten Flächen wurden bereits im 2.0 Flächenwidmungsplan als Bauland (der Widmungskategorie Industriegebiet 1) ausgewiesen. Im 3.0 Flächenwidmungsplan erfolgte eine Ausweisung als Aufschließungsgebiet zur Nutzung als Gewerbegebiet. Mit Inkrafttreten des 4.0 Flächenwidmungsplanes wurde erstmals ein Aufschließungsgebiet für eine Wohnnutzung festgelegt. Unabhängig von der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung dieser Flächen ist demnach die Umsetzung einer Wohnbebauung (nach den Vorgaben des gegenständlichen Bebauungsplanes und des Steiermärkischen Baugesetzes) inklusive der erforderlichen PKW-Abstellplätze zulässig.

Zum Thema der Bebauungsdichte und der Einfügung der geplanten Gebäudestruktur in die Bestandsbebauung wird ausgeführt, dass die maximale Bebauungsdichte gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan für den nördlichen Teil des Planungsbereiches (Aufschließungsgebiet Nr. XVII.05) mit max. 0,8 und die südlichen und westlichen Teilflächen (Aufschließungsgebiet Nr. XVII.17) mit max. 0,6 ausgewiesen ist. Die in der Einwendung beschriebenen kleinteiligen Bebauungsstrukturen westlich und südlich des Bebauungsplanbereiches sind gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan mit einer maximalen Bebauungsdichte von 0,4 definiert. Unter Berücksichtigung dieser unterschiedlichen Ausweisungen ergibt sich schon grundsätzlich eine höhere Bebauung innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches.

Vor der Erstellung des gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplans wurde ein zweistufiger Wettbewerb für den gesamten Planungsbereich durchgeführt. Das hierbei erstgereichte Projekt wurde dem 17.21.0 Bebauungsplan zu Grunde gelegt; der Bebauungsplan bildet hierzu im städtebaulichen Maßstab den maximalen Rahmen für eine Bebauung ab.

Das erstgereichte Projekt reagiert auf die städtebaulichen Rahmenbedingungen (Erschließungserfordernisse, Lärmemissionen, Frei- und Grünraumanforderungen, Bestandsbebauung, städtebauliche Potentialflächen, etc.) mit der Anordnung der lockeren, zweigeschossigen Reihenhausbebauung am westlichen und südlichen Rand des Planungsareals und einer reduzierten Bebauungsdichte von max. 0,47 (statt einem Höchstwert von 0,6) als Übergang zu den kleinteiligen Bestandsstrukturen. Im Übergang zur östlich anschließenden, großmaßstäblichen Bebauung des Gewerbegebietes bzw. der angrenzenden Potentialflächen ist dagegen die Errichtung einer dichten, lärmabschottenden Zeilenbebauung mit einer maximalen Bebauungsdichte von 1,06 vorgesehen. Innerhalb des Planungsareals wurden ausgedehnte siedlungsöffentliche Grünflächen als Pufferzonen zum Geschosswohnbau eingeführt. Am östlichen Rand des vorliegenden Bebauungsplanes wurde zudem die Errichtung einer öffentlichen Parkanlage im Ausmaß von rd. 6.195 m² (mit einer Bebauungsdichte von 0,01) in der Bebauungsdichte-Berechnung berücksichtigt.

Im Wettbewerbsverfahren wurden die Lage der ausgedehnten öffentlichen und halböffentlichen Parkflächen mit einer intensiven Bepflanzung und die Höhenentwicklung

der vorgeschlagenen Bebauungsstruktur sowie die Situierung der vier- bis fünfgeschossigen Gebäude mit einem deutlich erhöhten Abstand zur westlichen Grenze des Planungsbereiches als wesentliche städtebauliche Kriterien für die Einfügung des erstgereihten Projekts beschrieben.

Die im zugrundeliegenden Projekt enthaltene Bebauungsdichte-Verschiebung ist im Hinblick auf die beschriebenen städtebaulichen Rahmenbedingungen daher nachvollziehbar und schlüssig. Vor allem im Hinblick auf die Lage und die Ausdehnung der geplanten zweigeschossigen Reihenhausbebauung im Anschluss an die Bestandsbebauung und die Richtung Osten ansteigende Zeilenbebauung im nördlichen und östlichen Bereich des Planungsgebietes kann eine Einfügung der künftigen Bebauung in den Gebietsbereich sichergestellt werden.

Wie dem entsprechenden Erläuterungsbericht entnommen werden kann, wird die gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan maximal erzielbare Bruttogeschoßfläche für das Bebauungsplangebiet bei Umsetzung des erstgereihten Projekts in Summe eingehalten.

Zur konkreten Situation der Einwender:innen wird festgehalten, dass das straßenseitige Baufeld mit der Bezeichnung „H1“ durch Baugrenzen definiert ist, welche die baurechtlichen Mindestabstände für eine viergeschossige Bebauung (mit üblichen Geschosshöhen) zur westlichen Grundgrenze berücksichtigt. Hauptgebäude dürfen diese Baugrenzen nicht überragen; ein weiteres Abrücken des zukünftigen Gebäudes von dieser (Mindestabstands-) Linie ist jedoch möglich. Die für das Baufeld festgelegte Geschossanzahl beschreibt in Verbindung mit den in der Verordnung definierten Gebäudehöhen den maximalen städtebaulichen Rahmen für die Höhenentwicklung; diese Festlegung kann von der zukünftigen Bebauung ebenso unterschritten werden. Im Hinblick auf die gewünschte lärmabschirmende Wirkung der straßenseitigen Bebauungszeile wurden jedoch sinnvollerweise die maximal verträglichen Gebäudelängen und -höhen im Bebauungsplan formuliert. Die Einhaltung der baurechtlichen Mindestabstände kann jedoch erst auf Grundlage einer konkreten Projektplanung im Zuge des Bauverfahrens überprüft werden.

Die seitens der Einwender:innen vorgeschlagene Pufferzone (mittels Geh- und Radwegverbindung) ist im vorliegenden Planungsbereich bereits auf Ebene des Flächenwidmungsplanes in ihrer Lage vorgegeben und zielt auf die erforderliche Abschirmung des Planungsbereiches vor den östlich angrenzenden Gewerbeflächen ab. Eine weitere Achse wird entsprechend dieser Vorgaben als direkte Verbindung von der Zufahrt zum Bebauungsplanbereich am Schwarzen Weg zum Zahläckerweg umgesetzt. Eine Pufferzone zwischen den unterschiedlichen Wohnnutzungs-Kategorien „Allgemeines Wohngebiet“ und „Reines Wohngebiet“ ist auf raumordnungsrechtlicher Ebene nicht vorgesehen und im Hinblick mit den damit verbundenen Nutzungsmöglichkeiten auch nicht erforderlich.

Hierzu darf auch ausgeführt werden, dass in den straßenseitigen Erdgeschosszonen des 17.21.0 Bebauungsplanes die Wohnnutzung im Hinblick auf die gewünschte Nutzungsdurchmischung (gem. 4.0 Stadtentwicklungskonzept § 14 Abs. 2) und die Lärmeinwirkung vom Schwarzen Weg ausgeschlossen wurde. Innerhalb dieser Zone können gewerbliche Nutzungen entsprechend der Nutzungskategorie „Allgemeines Wohngebiet“ im 4.0 Flächenwidmungsplan untergebracht werden (wie z.B. Kinderbetreuungseinrichtungen, Nahversorger, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe wie Frisöre, Arztpraxen und dergleichen). Eine weitere Einschränkung der zulässigen Nutzungen hinsichtlich Betriebsart

oder Lage ist auf Ebene der Bebauungsplanung nicht vorgesehen; eine detaillierte Festlegung ist erst im Zuge des Bauverfahrens erforderlich.

Wie in der Legende zum Bebauungsplan-Entwurf bereits beschrieben wurde, erfolgt die plangraphische Festlegung von Baumpflanzungen auf Ebene der Bebauungsplanung „in ungefährender Lage“; eine geringfügige (Lage-) Abweichung der erforderlichen Baumpflanzungen aufgrund der Berücksichtigung von (Erd-) Leitungen ist im Zuge der Einreichplanung demnach möglich.

Eine Differenzierung der Freiräume und Grünanlagen erfolgt auf Ebene der Bebauungsplanung ausschließlich hinsichtlich der öffentlichen oder siedlungsöffentlichen Zugänglichkeit von Grünflächen. Eine detaillierte Gestaltungsplanung der Außenanlagen, beispielsweise im Hinblick auf die Lage und das Ausmaß von Blühwiesen für Zauneidechsen, erfolgt im Zuge des Bauverfahrens, wo ein entsprechender Außenanlagenplan vorzulegen ist.

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes.

Als Grundlage für den gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ wurde ein Erschließungskonzept vom Verkehrsplanungsbüro Planum (Fallast Tischler & Partner GmbH) erstellt. Basis für die verkehrsplanerischen Berechnungen war hierbei eine einzige Zufahrt für das Planungsgebiet vom Schwarzen Weg aus mit der Annahme, dass der Großteil der Zu- und Abfahrten über den Kreisverkehr am Schwarzen Weg auf den Weblinger Gürtel erfolgen werden.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es sich beim Schwarzen Weg um eine Verkehrsfläche (Gemeindestraße) im öffentlichen Gut handelt – diese ist daher zum Gemeingebrauch bestimmt und somit von jeder Person unter den gleichen Bedingungen (zum Fußgänger-, Radfahrer- oder Fahrzeugverkehr) nutzbar.

Eine mögliche Einschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen (wie z.B. Fahrverbote) sowie deren Überwachung können jedoch nicht auf Basis des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes und somit nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden.

Bei der Erstellung von Bebauungsplänen innerhalb der Stadt Graz werden die erforderlichen PKW- und Fahrradabstellplätze (abweichend von den Regelungen im Steiermärkischen Baugesetz) als Bezugswert zu möglichen Nutzflächen oder zur Anzahl der möglichen Nutzer verordnet. Diese Werte stellen (entsprechend der Funktion der Bebauungsplanung als städtebauliche Rahmenplanung) jeweils Ober- und Untergrenzen dar und werden unter Berücksichtigung der fußläufigen Distanzen zum öffentlichen Verkehr (Bus- und Straßenbahnhaltestellen), Kinderbetreuungsstätten und Lebensmittelmärkten etc. ermittelt.

Diese Vorgangsweise wurde durch Erfahrungswerte unterlegt und entspricht den Zielsetzungen der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 der Stadt Graz (Gemeinderatsbeschluss Herbst 2010). Darin wird die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbands und die Reduzierung der KFZ-Fahrten innerhalb der Stadt als Zielsetzung festgelegt. Die in der

Verordnung festgelegten Bezugswerte wurden unter Berücksichtigung der entsprechenden Leitlinien und der lokalen Gegebenheiten durch die Abteilung für Verkehrsplanung definiert. Der durch die Bebauungsplanung erstellte Rahmen wird im Hinblick auf die Anzahl der PKW- und Fahrradabstellplätze durch die Einreichung einer Projektplanung, worin konkrete Nutzungen und deren Flächenausmaß festgelegt werden, im nachfolgenden Bauverfahren konkretisiert.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass in der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt wurden. Die Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg wurde bereits beschlossen. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Einwendung 12: Bezirksvorsteher Graz-Puntigam

„In Absprache mit allen Mitgliedern des Bezirksrates Puntigam und unter Einbeziehung der an uns herangetragenen Einwände aus der Bewohnerschaft berufe ich gegen den Bebauungsplan 17.21.0 du begründe diese wie folgt.

Die im Bebauungsplan angeführte zwingende Voraussetzung der zumutbaren Erreichbarkeit eines öffentlichen Verkehrsmittels ist durch die als Lösung angebotene Brücke über die 67a nicht gegeben. Die Distanz zur Haltestelle (...) ist weder zumutbar noch wird dies erfahrungsgemäß angenommen werden (...). Weiter wurde was die Anbindung an das öffentliche Verkehrsmittel betrifft, der zu erwartenden Bebauung des Gebietes (...) in keiner Weise Rechnung getragen. Wenn man davon ausgeht, dass in den nächsten 5 bis 8 Jahren in dem Gebiet durch Bauvorhaben mit einem Bevölkerungszuwachs von 8000 bis 9000 Menschen zu rechnen sein wird, so wird der Bezirksrat Puntigam dem Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ nur dann zustimmen, wenn direkt vor der Wohnanlage eine Haltestelle errichtet wird (...).

Um (...) Fragestellungen entgegenzuwirken hat uns das Büro „Planum Fallast“ bereits 4 Machbarkeitsstudien für die Erschließung mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt. Die entsprechenden Planstudien finden sie im Anhang. (...)

In den vorgelegten Studien werden 4 Varianten einer möglichen neuen Buslinie dargestellt. Alle Varianten werden ausgehend vom Nahverkehrsknoten Puntigam über die Hafnerstraße bis zum Bahnhof Straßgang geführt; bei zwei Varianten wird zudem eine Schleife über den Schwarzen Weg zum Center West vorgeschlagen. Nur in einer Variante wird bei dieser Schleife auch eine Bushaltestelle direkt im Bereich des Bebauungsplanes 17.21.0 „Schwarzer Weg“ berücksichtigt.

Einwendungsbehandlung:

In der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ wurden gemäß den Vorgaben der Abteilung für Verkehrsplanung Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt. Die Straßenfluchtlinie am Schwarzen Weg wurde dementsprechend adaptiert. Die erforderlichen Beschlüsse im Kontrollgremium der Holding Graz Linien zur Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg liegen bereits vor. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Einwendung 13:

„Die geplante Bebauung ist viel zu massiv und zu dicht. Im Bereich des Weblinger Gürtels werden seit Jahren die höchsten Abgase und Feinstaubbelastungen in ganz Graz gemessen. Nun ist damit zu rechnen, dass sich durch ca. 500 PKWs mehr, die Luftgüte und auch der Verkehrslärm noch negativer auswirken wird. Wir haben die Befürchtung, dass sich unsere Gesundheit und auch die Lebensqualität dadurch verschlechtert. Vor allem weil meist der Wind aus nördlicher Richtung bläst würden wir als angrenzender Nachbar im 'Süden Vieles davon abbekommen. Einerseits, weil im Osten eine Lärmschutzwand der Firma Fresenius steht die vieles reflektiert und andererseits keine Grünraumsicherungen (Bepflanzungen, Bäume, Sträucher) im Süden vorgesehen sind, und die erste Häuserreihe auch schon ab 4 Meter von der Grundstücksgrenze gebaut werden kann.“

Einwendungsbehandlung:

Die vom 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ umfassten Flächen wurden bereits im 2.0 Flächenwidmungsplan als Bauland (der Widmungskategorie Industriegebiet 1) ausgewiesen. Im 3.0 Flächenwidmungsplan erfolgte eine Ausweisung als Aufschließungsgebiet zur Nutzung als Gewerbegebiet. Mit Inkrafttreten des 4.0 Flächenwidmungsplanes wurde erstmals ein Aufschließungsgebiet für eine Wohnnutzung festgelegt. Unabhängig von der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung dieser Flächen ist demnach die Umsetzung einer Wohnbebauung (nach den Vorgaben des gegenständlichen Bebauungsplanes und des Steiermärkischen Baugesetzes) inklusive der erforderlichen PKW-Abstellplätze zulässig.

Bei der Erstellung von Bebauungsplänen innerhalb der Stadt Graz werden die erforderlichen PKW- und Fahrradabstellplätze (abweichend von den Regelungen im Steiermärkischen Baugesetz) als Bezugswert zu möglichen Nutzflächen oder zur Anzahl der möglichen Nutzer verordnet. Diese Werte stellen (entsprechend der Funktion der Bebauungsplanung als städtebauliche Rahmenplanung) jeweils Ober- und Untergrenzen dar und werden unter Berücksichtigung der fußläufigen Distanzen zum öffentlichen Verkehr (Bus- und Straßenbahnhaltestellen), Kinderbetreuungsstätten und Lebensmittelmärkten etc. ermittelt.

Diese Vorgangsweise wurde durch Erfahrungswerte unterlegt und entspricht den Zielsetzungen der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 der Stadt Graz (Gemeinderatsbeschluss Herbst 2010). Darin wird die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und die

Reduzierung der KFZ-Fahrten innerhalb der Stadt als Zielsetzung festgelegt. Die in der Verordnung festgelegten Bezugswerte wurden unter Berücksichtigung der entsprechenden Leitlinien und der lokalen Gegebenheiten durch die Abteilung für Verkehrsplanung definiert. Der durch die Bebauungsplanung erstellte Rahmen wird im Hinblick auf die Anzahl der PKW- und Fahrradabstellplätze durch die Einreichung einer Projektplanung, worin konkrete Nutzungen und deren Flächenausmaß festgelegt werden, im nachfolgenden Bauverfahren konkretisiert.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass in der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt wurden. Die Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg wurde bereits beschlossen. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Zur Abrückung der geplanten Gebäude von der südlichen Grundgrenze darf ergänzt werden, dass ein Mindestabstand von 7,0 m vorgesehen ist (eine entsprechende Kotierung der Baugrenzlinien zur Grundgrenze wurde im Plan hinzugefügt); die Bepflanzung in diesem Bereich erfolgt im Sinne eines typischen Reihenhauses-Siedlungsgebietes individuell in den privaten Gärten.

Einwendung 14: Fa. Kohlbacher GmbH

„Aufgrund der öffentlichen Nutzung – über das Planungsgebiet hinaus – der zukünftig öffentlichen Verkehrsflächen für den Geh- und Radverkehr ersuchen wir Sie die Abtretungen im Bebauungsplangebiet „dichteneutral“ zu berücksichtigen.“

Einwendungsbehandlung:

Die Bebauungsdichte-Festlegung für den 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ erfolgt unter Berücksichtigung der Aufschließungserfordernisse gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan. Flächen welche gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan bereits als Verkehrsfläche definiert sind bzw. entsprechend den Aufschließungserfordernissen (insbesondere der übergeordneten Anbindung und der inneren Erschließung mehrerer Bauplätze) im Bebauungsplan als Verkehrsflächen festzulegen sind, müssen vom Bauland abgezogen werden und können daher nicht in der Bebauungsdichte-Berechnung berücksichtigt werden.

Flächen welche auf Grundlage der (zum Bebauungsplan) erstellten Vertragsvereinbarungen zur Nutzung als öffentliche Parkflächen unentgeltlich an die Stadt Graz übergeben werden (Bauplatz D), sind in der Bebauungsdichte-Festlegung für den Bauplatz A berücksichtigt.

Eine ausführliche Beschreibung zur Bebauungsdichte-Berechnung ist im Erläuterungsbericht zum 17.21.0 Bebauungsplan unter Punkt 5 „Bebauung“ (S. 12-16) enthalten.

Einwendung 15:

„(...)“

- **Öffentliche Verkehrsanbindung**

Wir erheben Einspruch hinsichtlich der für ein Projekt dieser Größenordnung nicht vorhandenen öffentlichen Verkehrsanbindung, welche in der gegenwärtigen und geplanten Form, für einen Zuzug dieses Ausmaßes vollkommen unzureichend ist. Ein leistungsfähiger Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz (Kategorie 4) ist innerhalb (...) 300 m nicht gegeben. (...) Das Erreichen der Straßenbahn-Endhaltestelle der Linie 5 in Puntigam ist für uns gegenwärtig in ca. 30 Gehminuten möglich. (...) Die Endhaltestelle der Linie 5 kann auf einem gesicherten Gehweg aktuell nur über einen großen Umweg via Poppmeierstraße und Am Wagrain erreicht werden. Eine zukünftige Verbesserung der Situation kann der Projektplanung nicht entnommen werden.

(...)

Die Buslinie 65/65E Haltestelle Graz – Ikea ist derzeit nur über den Schwarzen Weg zu Fuß in ca. 15-20 min. über einen nicht gesicherten Fußweg erreichbar (...) Niemand geht so weit zu einer Bushaltestelle, um dort unzumutbar lange auf einen Bus zu warten, der dann nicht einmal mit der Linie 5 ordentlich vertaktet ist (...).

- **Stellplätze**

Wir erheben Einspruch hinsichtlich des für dieses Projekt vorgestellten Konzeptes zur Berechnung und Planung der Parkplätze für zukünftige Anrainer und deren Besucher! Der Bebauungsplan wurde mit ca. 450 Wohneinheiten und 150 Reihenhäuser präsentiert. Bei der Planung wird allerdings nur mit 230 PKW-Parkplätzen in Tiefgaragen und Stellplätzen im Freien kalkuliert.

In Verbindung mit der fehlenden öffentlichen Verkehrsanbindung (...) ist diese Parkplatzzahl als deutlich zu gering zu bewerten. (...) ca. 800 PKWs erscheinen somit realistisch für dieses Projekt. (...)

Es muss sichergestellt werden, dass zukünftige Anrainer und Besucher (...) nicht, aus Ermangelung an eigenen Stellplätzen oder lokaler Nähe, den viel zu schmalen Zahlackerweg und andere umliegende Straßen verparken. (...)

- **Verkehrskonzept**

Wir erheben Einspruch hinsichtlich des für dieses Projekt vorgestellten Verkehrskonzeptes der Straßenverkehrsanbindung!

Diese 800 Fahrzeuge werden ein erhebliches zusätzliches Verkehrsaufkommen auf dem Schwarzen Weg und bei den Anbindungen in Richtung Osten und Westen verursachen. Aber natürlich auch im umliegenden bestehenden Siedlungsgebiet ist mit deutlich gesteigertem Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Wir vermissen weiterführende Maßnahmen zur Verkehrsabwicklung/-regulierung und vorallem Verkehrsberuhigung im bestehenden Umfeld zur Gänze! (...)

Der zu erwartenden Verkehrszuwachs durch Lieferwagen/ LKWs während des Baus und anschließend durch die neuen Anrainern und deren Besuch darf nicht unberücksichtigt bleiben!

Im gesamten Abschnitt gibt es keine Gehsteige oder Schutzwege. Diese sind gemäß STVO einzuplanen. (...) Dem Antrag (...) zur Errichtung einer Wohnstraße im Abschnitt Zahläckerweg – Melanweg – Guldinweg ist zu 100% zuzustimmen. (...)

- *Radweg-Einmündung*
Wir erheben Einspruch gegen die unzureichenden Bezeichnung und Beschilderung des geplanten Fuß- und Radweges im Bereich der Einmündung Zahläckerweg – Melanweg! Von hier weg gibt es keine weiteren Planungsmaßnahmen für eine Weiterführung dieser Wege und einer notwendigen verkehrstechnischen Absicherung gemäß STVO.
- *Erdgasleitung*
Wir erheben Einspruch gegen die Bebauung der südlichsten Zeile der Reihenhäuser im Mindestabstand von 4m zu den angrenzenden Grundstücken des nördlichen Guldinweges. (...) Hier muss eine entsprechende gesetzliche Sicherheitszone zur Erdgasleitung eingehalten und der Abstand der Bauten somit vergrößert werden! (...)
- *Hochspannungsleitungen*
Der Bebauungsplan nimmt nur wenig Rücksicht auf die bestehenden Hochspannungsleitungen. (...) Ist hier mit einer zukünftigen 380kV Leitung zu rechnen? (...) Werden die Häuser einfach auf diese Erdleitungen gebaut werden? (...) Werden die potentiellen Besitzer/Bewohner der Häuser im Vorfeld über diese (gesundheitlich zumindest zu hinterfragenden) Aspekte informiert werden?
- *Zäune*
Aktuell sind die Zäune an den nördlichen Grundgrenzen des Guldinweges im Besitz der Anrainer (...). Wie wird das zukünftig geregelt sein? (...)
- *Müllsammelstellen*
Als Anrainer des Guldinwegs steht man seit längerem vor dem Problem, dass im Umfeld massiver Zuzug stattfindet, aber die Anzahl der Sammelstellen Kübel für Altglas und Blech gleich geblieben ist. Auch viele Anrainer der Kohlachersiedlung Guldinweg neu nutzen die öffentlichen Sammelstellen gerne, obwohl eigentlich eigenen Sammelstellen in den einzelnen Bauabschnitten eingerichtet sein sollten. (...)

Einwendungsbehandlung:

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes.

Als Grundlage für den gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ wurde ein Erschließungskonzept vom Verkehrsplanungsbüro Planum (Fallast Tischler & Partner GmbH) erstellt. Basis für die verkehrsplanerischen Berechnungen war hierbei eine einzige Zufahrt für das Planungsgebiet vom Schwarzen Weg aus mit der Annahme, dass der Großteil der Zu- und Abfahrten über den Kreisverkehr am Schwarzen Weg auf den Weblinger Gürtel erfolgen werden. Für die entsprechende, zentrale Erschließungsstraße wurden eine zweispurige Fahrbahn mit einem westseitigen Gehsteig, sowie zusätzliche Bankett- und Versickerungsflächen (für die zukünftig öffentlichen Verkehrsflächen) berücksichtigt. Im südlichsten Abschnitt (im Übergang zum Zahläckerweg) ist eine Verjüngung des

Straßenquerschnitts vorgesehen. Dieser Gesamtquerschnitt wurde im Bebauungsplan als zukünftige Gemeindestraße dargestellt.

Eine mögliche Einschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen (wie z.B. Fahrverbote) sowie deren Überwachung können jedoch nicht auf Basis des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes und somit nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden. Die Festlegung bestimmter Nutzungsabschnitte bzw. die mögliche Einschränkung bestimmter Nutzergruppen (wie z.B. die Verordnung eines Geh- und Radweges) erfolgt auf Basis einer Detailplanung im Zuge der nachfolgenden (straßenrechtlichen) Verfahren.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es sich sowohl beim Schwarzen Weg als auch beim südlich an den Planungsbereich angrenzenden Zahläckerweg um Verkehrsflächen (Gemeindestraßen) im öffentlichen Gut handelt – diese sind daher zum Gemeingebrauch bestimmt und somit von jeder Person unter den gleichen Bedingungen (zum Fußgänger-, Radfahrer- oder Fahrzeugverkehr) nutzbar.

Bei der Erstellung von Bebauungsplänen innerhalb der Stadt Graz werden die erforderlichen PKW- und Fahrradstellplätze (abweichend von den Regelungen im Steiermärkischen Baugesetz) als Bezugswert zu möglichen Nutzflächen oder zur Anzahl der möglichen Nutzer verordnet. Diese Werte stellen (entsprechend der Funktion der Bebauungsplanung als städtebauliche Rahmenplanung) jeweils Ober- und Untergrenzen dar und werden unter Berücksichtigung der fußläufigen Distanzen zum öffentlichen Verkehr (Bus- und Straßenbahnhaltestellen), Kinderbetreuungsstätten und Lebensmittelmärkten etc. ermittelt.

Diese Vorgangsweise wurde durch Erfahrungswerte unterlegt und entspricht den Zielsetzungen der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 der Stadt Graz (Gemeinderatsbeschluss Herbst 2010). Darin wird die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbands und die Reduzierung der KFZ-Fahrten innerhalb der Stadt als Zielsetzung festgelegt. Die in der Verordnung festgelegten Bezugswerte wurden unter Berücksichtigung der entsprechenden Leitlinien und der lokalen Gegebenheiten durch die Abteilung für Verkehrsplanung definiert. Der durch die Bebauungsplanung erstellte Rahmen wird im Hinblick auf die Anzahl der PKW- und Fahrradstellplätze durch die Einreichung einer Projektplanung, worin konkrete Nutzungen und deren Flächenausmaß festgelegt werden, im nachfolgenden Bauverfahren konkretisiert.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass in der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt wurden. Die Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg wurde bereits beschlossen. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die

Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Eine Junktimierung zwischen der gegenständlichen Bebauungsplanung und der Umsetzung von Wohnstraßen, der Errichtung von Gehstiegen und Fahrradwegen, etc. gemäß Straßenverkehrsordnung auf bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb des Gültigkeitsbereiches des Bebauungsplanes ist jedoch nicht möglich.

Die Lage der Erdgasleitung an der südlichen Grundgrenze wurde im 4.0 Flächenwidmungsplan ersichtlich gemacht. In diesem Bereich ist ein Mindestabstand der Bebauung von 7,0 m vorgesehen (eine entsprechende Kotierung der Baugrenzl原因en zur Grundgrenze wurde im Plan hinzugefügt); Die Einhaltung entsprechender Sicherheitsabstände kann jedoch erst auf Grundlage eines konkreten Einreichprojekts im Zuge des Bauverfahrens unter Berücksichtigung der tatsächlichen Lage der Erdgasleitung erfolgen.

Die ursprünglich diagonal über den Planungsbereich verlaufenden Hochspannungs-Freileitungen (siehe auch Ersichtlichmachung im 4.0 Flächenwidmungsplan) wurden bereits verlegt. Nunmehr verläuft die Hochspannungs-Freileitung entlang der südlichen Straßenseite parallel zum Schwarzen Weg (zwischen der geplanten Zufahrt zum Planungsgebiet und der östlichen Zufahrt zu den Erweiterungsflächen der Gewerbebetriebe). Die weitere Leitungsführung erfolgt als Erdkabel entlang der westlichen Grundgrenze. Im südwestlichen Bereich des Bebauungsplanareals (im Kreuzungsbereich Zahläckerweg - Weizenweg) wird die Hochspannungs-Freileitung Richtung Südwesten weitergeführt. Zu Fragen der Informationspolitik der Projektentwickler zum Thema der gesundheitlichen Aspekte von Hochspannungsleitungen kann die Bebauungsplan-Verordnung keine Festlegungen treffen.

Grundsätzlich werden Bebauungspläne auf Basis des Katasters erstellt; durch die Verordnung eines Bebauungsplanes entstehen per se keine Auswirkungen auf Grenzverläufe oder die Eigentumsverhältnisse bzw. die Lage von bestehenden Einfriedungen.

Auf dem Bauplatz A im nördlichen Bereich des 17.21.0 Bebauungsplanes sind Müllräume jedenfalls innerhalb der jeweiligen Gebäude zu errichten. Eine endgültige Festlegung des erforderlichen Ausmaßes der Müllräume und Müllsammelstellen wird (vor allem im Bereich der Reihenhäuseranlagen auf den Bauplätzen B und C) abhängig von der konkreten Situierung und Abfolge der Baukörper im Zuge des Bauverfahrens und in Abstimmung mit der Holding Graz vorgeschrieben.

Einwendung 16:

Öffentliche Verkehrsanbindung:

Es ist keine Planung zur öffentlichen Verkehrsanbindung vorhanden, die der neuen Anforderung entsprechen. Die jetzige Situation ist wegen dem hohen Zeitaufwand als auch den teilweise lebensgefährlichen Anmarsch zur Haltestelle, unzumutbar. Man hätte jetzt vielleicht die Chance, die 2006 "stümmelhaft" ausgeführte Erweiterung der Gleisanlage der Linie 5 endlich auf ein notwendiges Maß zu verwirklichen. Dies würde auch eine enorme Erleichterung der schon seit vielen Jahren bestehenden Siedlungen (Bereich Hafnerstraße, Guldinweg Zahläckerweg) bedeuten.

Parkplätze:

Es sind nicht mal halb so viele KFZ- Parkplätze vorgesehen als notwendig wären. Dies würde zu extremen Parkplatz- Suchstress führen, das auch wiederum zu unzumutbaren Zuständen in den sehr schmalen Gassen der Anrainer führen würde.

Verkehrskonzept:

Es sind keine Maßnahmen zur Bewältigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens geplant. Das betrifft die Anbindung zum Schwarzer Weg sowie die, von den Anrainern gefürchtete Mehrbelastung der Gassen Hafnerstraße, Guldinweg, Melanweg, Zahläckerweg, Halmweg. Das betrifft natürlich auch die Zufahrtspraktiken während der Bauphase. (Firmenfahrzeuge)

Erdgashochdruckleitung:

Da sich eine Gashochdruckleitung mit ca. 5 m Abstand entlang der nördlichen Guldinweggrundstücke befindet, muss ein entsprechender Sicherheitsabstand der Neubebauung eingeplant werden. Bis jetzt weiß scheinbar niemand von den verschiedenen Ämtern von dieser Gasleitung Bescheid und es will auch niemand darüber etwas erfahren.“

Einwendungsbehandlung:

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes.

Als Grundlage für den gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ wurde ein Erschließungskonzept vom Verkehrsplanungsbüro Planum (Fallast Tischler & Partner GmbH) erstellt. Basis für die verkehrsplanerischen Berechnungen war hierbei eine einzige Zufahrt für das Planungsgebiet vom Schwarzen Weg aus mit der Annahme, dass der Großteil der Zu- und Abfahrten über den Kreisverkehr am Schwarzen Weg auf den Weblinger Gürtel erfolgen werden. Für die entsprechende, zentrale Erschließungsstraße wurden eine zweispurige Fahrbahn mit einem westseitigen Gehsteig, sowie zusätzliche Bankett- und Versickerungsflächen (für die zukünftig öffentlichen Verkehrsflächen) berücksichtigt. Dieser Gesamtquerschnitt wurde im Bebauungsplan als zukünftige Gemeindestraße dargestellt.

Eine mögliche Einschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen (wie z.B. Fahrverbote) sowie deren Überwachung können jedoch nicht auf Basis des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes und somit nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden. Die Festlegung bestimmter Nutzungsabschnitte bzw. die mögliche Einschränkung bestimmter Nutzergruppen (wie z.B. die Verordnung eines Geh- und Radweges) erfolgt auf Basis einer Detailplanung im Zuge der nachfolgenden (straßenrechtlichen) Verfahren.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es sich sowohl beim Schwarzen Weg als auch beim südlich an den Planungsbereich angrenzenden Zahläckerweg um Verkehrsflächen (Gemeindestraßen) im öffentlichen Gut handelt – diese sind daher zum Gemeingebrauch bestimmt und somit von jeder Person unter den gleichen Bedingungen (zum Fußgänger-, Radfahrer- oder Fahrzeugverkehr) nutzbar.

Bei der Erstellung von Bebauungsplänen innerhalb der Stadt Graz werden die erforderlichen PKW- und Fahrradabstellplätze (abweichend von den Regelungen im Steiermärkischen Baugesetz) als Bezugswert zu möglichen Nutzflächen oder zur Anzahl der möglichen Nutzer verordnet. Diese Werte stellen (entsprechend der Funktion der Bebauungsplanung als städtebauliche Rahmenplanung) jeweils Ober- und Untergrenzen dar und werden unter

Berücksichtigung der fußläufigen Distanzen zum öffentlichen Verkehr (Bus- und Straßenbahnhaltstellen), Kinderbetreuungsstätten und Lebensmittelmärkten etc. ermittelt. Diese Vorgangsweise wurde durch Erfahrungswerte unterlegt und entspricht den Zielsetzungen der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 der Stadt Graz (Gemeinderatsbeschluss Herbst 2010). Darin wird die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und die Reduzierung der KFZ-Fahrten innerhalb der Stadt als Zielsetzung festgelegt. Die in der Verordnung festgelegten Bezugswerte wurden unter Berücksichtigung der entsprechenden Leitlinien und der lokalen Gegebenheiten durch die Abteilung für Verkehrsplanung definiert. Der durch die Bebauungsplanung erstellte Rahmen wird im Hinblick auf die Anzahl der PKW- und Fahrradabstellplätze durch die Einreichung einer Projektplanung, worin konkrete Nutzungen und deren Flächenausmaß festgelegt werden, im nachfolgenden Bauverfahren konkretisiert.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass in der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt wurden. Die Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg wurde bereits beschlossen. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Die Lage der Erdgasleitung an der südlichen Grundgrenze wurde im 4.0 Flächenwidmungsplan ersichtlich gemacht. In diesem Bereich ist ein Mindestabstand der Bebauung von 7,0 m vorgesehen (eine entsprechende Kotierung der Baugrenzlinien zur Grundgrenze wurde im Plan hinzugefügt); Die Einhaltung entsprechender Sicherheitsabstände kann jedoch erst auf Grundlage eines konkreten Einreichprojekts im Zuge des Bauverfahrens unter Berücksichtigung der tatsächlichen Lage der Erdgasleitung erfolgen.

Stellungnahme 2: Straßenamt

- 1) *Die im Entwurf des Bebauungsplanes dargestellten Grundgrenzen stimmen nicht mit den bisherigen Planungsüberlegungen zur „A9 Begleitstraße“ überein. Ein entsprechender Abgleich bzw. eine Überlagerung mit dem geplanten Endzustand des Verkehr- und Infrastrukturprojektes ist zur Festlegung der künftigen Grundgrenzen erforderlich.*
- 2) *Eine zwischenzeitliche Anbindung der künftig öffentlichen Erschließungsstraße an den Schwarzen Weg – vor Realisierung der „A9 Begleitstraße“ – hat auf Basis der Planung des zuvor angeführten Verkehr- und Infrastrukturprojektes zu erfolgen.*

- 3) *Mit dem Beschluss des Bebauungsplanes ist vertraglich sicherzustellen, dass jene Grundstücksflächen, die für den künftigen Kreuzungsbereich des Schwarzen Weges mit der „A9 Begleitstraße“ benötigt werden, in das öffentliche Gut der Stadt Graz übernommen werden (Vorhalteflächen). Von einer privaten Nutzung dieser Vorhalteflächen ist Abstand zu nehmen. (...)*
- 4) *Die Überlegung zur Herstellung einer Geh- und Radwegbrücke über den Weblinger Gürtel (zum Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz) erscheint aus technischer Sicht nicht sinnvoll. (...)
Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung wäre vielmehr eine Forcierung des öffentlichen Verkehrs, wie z.B. eine Buslinie, in diesem Bereich des Schwarzen Weges anzustreben.*
- 5) *Es ist davon auszugehen, dass die künftig im öffentlichen Gut geführten Verkehrsflächen durch den Projektwerber ausgebaut werden. Die Ausführungsplanung, insbesondere die Planung der Oberflächenentwässerung, ist vorab mit der Stadt Graz bzw. der Holding Graz Services Stadtraum abzustimmen.*
- 6) *Aus straßenerhaltungstechnischen Gründen sind bei der Herstellung der geplanten Straßen und Wege entsprechende Versickerungsflächen für die anfallenden Niederschlagswässer bzw. Ablagerungsflächen von Schnee zu berücksichtigen. Hierzu darf sinngemäß auf die gesetzlichen Bestimmungen gem. § 24 Stmk. LstVG verwiesen werden. (...)*
- 7) *Seitens des Straßenamtes wird im Sinne der Netzfunktion eine vollwertige Anbindung der künftig öffentlichen Erschließungsstraße an den Zahläckerweg bzw. Melanweg angestrebt.
Der Errichtung von baulichen Absperrungen (Pollern, Schrankenanlagen u.dgl.) sowie restriktiven Durchfahrtsbeschränkungen mit der Ausnahme für den Fuß- und Radverkehr kann nicht entsprochen werden.*
- 8) *Die Lage der Straßenbeleuchtung kann derzeit mangels entsprechender Darstellung nicht beurteilt werden, diese ist ebenso in den Plandarstellungen aufzunehmen.*
- 9) *Etwaige Verkehrsmaßnahmen gem. StVO sind im Zuge eines straßenpolizeilichen Verfahrens festzulegen.*

Einwendungsbehandlung:

Aufgabe der Bebauungsplanung in Bezug auf zukünftige Verkehrsprojekte ist die Flächenvorsorge durch die Festlegung von Straßenfluchtlinien innerhalb des Planungsgebietes. Grundsätzlich erfolgt auf der raumordnungsrechtlichen Ebene der Bebauungsplanung jedoch keine differenzierte Nutzungszuordnung für Verkehrsflächen. Eine Unterscheidung wird lediglich zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen im Hinblick auf eine erforderliche Übernahme ins öffentliche Gut der Stadt Graz getroffen.

Als Grundlage für den gegenständlichen 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ wurde ein Erschließungskonzept vom Verkehrsplanungsbüro Planum (Fallast Tischler & Partner GmbH) erstellt. Basis für die verkehrsplanerischen Berechnungen war hierbei eine einzige Zufahrt für das Planungsgebiet vom Schwarzen Weg aus. Für die entsprechende, zentrale Erschließungsstraße wurden eine zweispurige Fahrbahn mit einem westseitigen Gehsteig, sowie zusätzliche Bankett- und Versickerungsflächen (für die zukünftig öffentlichen Verkehrsflächen) berücksichtigt. Im südlichsten Abschnitt (im Übergang zum Zahläckerweg) ist eine Verjüngung des Straßenquerschnitts vorgesehen. Dieser Gesamtquerschnitt wurde im Bebauungsplan als zukünftige Gemeindestraße dargestellt.

Eine mögliche Einschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen (wie z.B. Fahrverbote) sowie deren Überwachung können jedoch nicht auf Basis des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes und somit nicht im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren festgelegt werden. Die Festlegung bestimmter Nutzungsabschnitte bzw. die mögliche Einschränkung bestimmter Nutzergruppen (wie z.B. die Verordnung eines Geh- und Radweges) erfolgt auf Basis einer Detailplanung im Zuge der nachfolgenden (straßenrechtlichen) Verfahren.

In der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ wurden gemäß den Vorgaben der Abteilung für Verkehrsplanung Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt. Die Straßenfluchtlinie am Schwarzen Weg wurde dementsprechend adaptiert. Die erforderlichen Beschlüsse im Kontrollgremium der Holding Graz Linien zur Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg liegen bereits vor. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die Berücksichtigung dieser beiden verkehrsplanerischen Maßnahmen kann der Zielsetzung der Förderung der sanften Mobilität in einem erhöhten Maße entsprochen werden.

Im Hinblick auf die Errichtung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen wurde seitens des Eigentümers eine vertragliche Vereinbarung (inklusive Kostenbeitrag für die Busanbindung) zum 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ unterzeichnet.

Einwendung 17:

1. „Einwendung

Zu § 7 (1) Bei Neubauten ist je 55-65 m² Wohnnutzfläche ein Pkw-Abstellplatz herzustellen.

Im Vergleich dazu wurden bei Bebauungsplänen in der Nähe deutlich weniger PKW-Abstellplätze eingeplant (16.05.3: ein Abstellplatz je 75-85 m², 17.19.0 ein Abstellplatz je 70-80 m²).

Um einen unnötig hohen Versiegelungsgrad zu vermeiden sollen auch in diesem Fall (...) 75-85 m² oder zumindest 70-80 m² gelten.

2. Einwendung

Zu § 7 (2): Auf dem Bauplatz A sind die PKW-Abstellplätze in Tiefgaragen oder auf Abstellflächen im Freien (innerhalb der im Plan eingetragenen PKW-Abstellflächen) zu errichten.

Bauplatz A ist zur Gänze als Wohngebiet mittlerer Dichte ausgewiesen, somit kommt hier § 14 (5) STEK zur Anwendung: Die Unterbringung der PKW-Stellplätze in Tiefgaragen ist anzustreben.

Auf Bauplatz A sind daher die PKW-Abstellplätze in Tiefgaragen zu errichten. Von der Errichtung von PKW-Abstellplätzen im Freien ist abzusehen.

3. Einwendung

Zu § 7 (3): Auf den Bauplätzen B und C sind PKW-Abstellplätze auf Abstellflächen im Freien (innerhalb der im Plan eingetragenen PKW-Abstellflächen) zu errichten. Bauplätze B und C sind teilweise als Wohngebiet mittlerer Dichte, teils als Wohngebiet geringer Dichte ausgewiesen. Daher kommen hier § 14 (5) STEK, § 14 (7) sowie § 15 (4) zur Anwendung: Die Unterbringung der PKW-Stellplätze in Tiefgaragen ist anzustreben. / Beschränkung der Bodenversiegelung. Auf den Bauplätzen B und C sind daher PKW-Abstellplätze in Tiefgarage oder auf Abstellflächen im Freien (innerhalb der im Plan eingetragenen PKW-Abstellflächen) zu errichten. Innerhalb der Baugrenzlinien sind jedoch keine Abstellplätze zu errichten. Die Zufahrtsstraßen zu den Gebäuden auf den Bauplätzen B und C werden somit obsolet, die dafür vorgesehenen Flächen sind zu begrünen.“

Einwendungsbehandlung:

Ad 1.: Bei der Erstellung von Bebauungsplänen innerhalb der Stadt Graz werden die erforderlichen PKW- und Fahrradabstellplätze (abweichend von den Regelungen im Steiermärkischen Baugesetz) als Bezugswert zu möglichen Nutzflächen oder zur Anzahl der möglichen Nutzer verordnet. Diese Werte stellen (entsprechend der Funktion der Bebauungsplanung als städtebauliche Rahmenplanung) jeweils Ober- und Untergrenzen dar und werden unter Berücksichtigung der fußläufigen Distanzen zum öffentlichen Verkehr (Bus- und Straßenbahnhaltestellen), Kinderbetreuungsstätten und Lebensmittelmärkten etc. ermittelt.

Diese Vorgangsweise wurde durch Erfahrungswerte unterlegt und entspricht den Zielsetzungen der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 der Stadt Graz (Gemeinderatsbeschluss Herbst 2010). Darin wird die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und die Reduzierung der KFZ-Fahrten innerhalb der Stadt als Zielsetzung festgelegt. Die in der Verordnung festgelegten Bezugswerte wurden unter Berücksichtigung der entsprechenden Leitlinien und der lokalen Gegebenheiten durch die Abteilung für Verkehrsplanung definiert. Der durch die Bebauungsplanung erstellte Rahmen wird im Hinblick auf die Anzahl der PKW- und Fahrradabstellplätze durch die Einreichung einer Projektplanung, worin konkrete Nutzungen und deren Flächenausmaß festgelegt werden, im nachfolgenden Bauverfahren konkretisiert.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass in der vorliegenden Beschlussfassung des 17.21.0 Bebauungsplanes „Schwarzer Weg“ Flächen für die Errichtung einer Buswendeschleife und einer Bushaltestelle am Schwarzen Weg, direkt innerhalb des gegenständlichen Planungsbereiches, berücksichtigt wurden. Die Umsetzung einer öffentlichen Verkehrserschließung der Kategorie 1 durch die Verlängerung der Buslinie 65 vom Nahverkehrsknoten Puntigam zur zukünftigen Haltestelle am Schwarzen Weg wurde bereits beschlossen. Die ursprünglich angedachte Verbindung mittels Fußgängerbrücke über den Weblinger Gürtel zur Bushaltestelle der Buslinie 65 ist daher nicht mehr erforderlich und wird nicht umgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser verbesserten Anbindung des Planungsbereiches an den öffentlichen Verkehr wurde auch der PKW-Stellplatzschlüssel für den gegenständlichen Bebauungsplan auf 1 PKW-Stellplatz je 60 – 70 m² Wohnnutzfläche abgeändert. Durch die

Der Sachbearbeiter:

DI Markus Dröscher-Mentil
(elektronisch unterschrieben)

Der Abteilungsleiter:

DI Bernhard Inninger
(elektronisch unterschrieben)

Der Baudirektor:

DI Mag. Bertram Werle
(elektronisch unterschrieben)

Die Bürgermeisterin-Stellvertreterin:

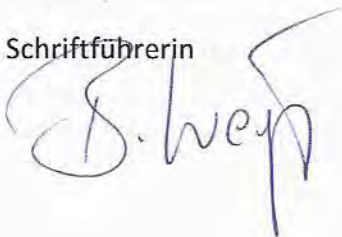
Mag.^a Judith Schwentner
(elektronisch unterschrieben)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit 10 Stimmen abgelehnt/unterbrochen/angenommen
in der Sitzung des

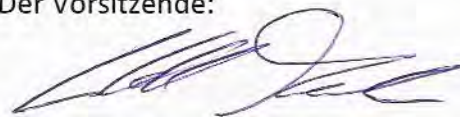
Ausschusses für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung

am 18.5.2022

Die Schriftführerin



Der Vorsitzende:



Der Antrag wurde in der heutigen öffentlichen nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung

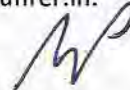
bei Anwesenheit von ⁴⁴ Gemeinderät:innen

einstimmig mehrheitlich (mit ³⁹ Stimmen / ⁵ Gegenstimmen) angenommen.

Beschlussdetails siehe Beiblatt

Graz, am ^{19.5.22}

Der/die Schriftführer:in:



Vorhabenliste/Bürger:innenbeteiligung:

- Der Bebauungsplan wurde auf die Vorhabenliste gesetzt: ja, Datum: 21.07.2017
- Die Bürger:innenbeteiligung erfolgte über die Auflage des Bebauungsplanes, diese wurde für einen Zeitraum von mindestens 8 Wochen anberaumt und zusätzlich 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 XVII. Puntigam wurde am 21.12.2018 gemäß § 6 Abs 2 Z 4 und 5 der Geschäftsordnung für den Bezirksrat, sowie für Bezirksvorsteher:innen 2009, der 17.21.0 Bebauungsplan zur Stellungnahme und Information übermittelt.

Der Bezirksrat hat zum gegenständlichen Antrag am 27.02.2019 einen qualifizierten Widerspruch abgegeben.

	Signiert von	Dröscher-Mentil Markus
	Zertifikat	CN=Dröscher-Mentil Markus,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-05-06T10:45:22+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	2022-05-09T14:01:06+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Werle Bertram
	Zertifikat	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-05-10T10:11:39+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Schwentner Judith
	Zertifikat	CN=Schwentner Judith,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2022-05-10T10:30:30+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

VERORDNUNG

Beschluss

GZ.: A14-014725/2017/0027

17.21.0 Bebauungsplan

„Schwarzer Weg“

XVII. Bez., KG Webling

Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Graz vom 19.05.2022, mit der in Vollziehung der Aufgaben der örtlichen Raumordnung der 17.21.0 Bebauungsplan „Schwarzer Weg“ beschlossen wird.

Aufgrund der §§ 40 und 41 des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes 2010 StROG idF LGBl 6/2020 in Verbindung mit den §§ 8, 11 und 89 Abs. 4 des Steiermärkischen Baugesetzes 1995 idF LGBl 71/2020 und § 3 Abs. 1 der Bebauungsdichteverordnung 1993 idF LGBl. 58/2011 wird verordnet:

§ 1 ALLGEMEINES

Der Bebauungsplan besteht aus dem Wortlaut (Verordnungstext) und der zeichnerischen Darstellung (Plan) samt Planzeichenerklärung.

§ 2 BEBAUUNGSWEISE, NUTZUNGEN

- (1) offene Bebauung
- (2) In den, im Plan eingetragenen, Flächen im Erdgeschoss (gelb schraffiert) ist keine Wohnnutzung oder der Wohnnutzung zugeordnete Lagerräume (z.B.: Kellerersatzräume) zulässig. Innerhalb dieser Flächen sind Fahrradabstellräume bzw. durch Gebäude überbaute Fahrradabstellflächen in einem Ausmaß von max. 20% zulässig.
- (3) Abstandsunterschreitungen sind im Rahmen der Festlegungen dieses Bebauungsplanes für Gebäude innerhalb des Bauplatzes A, sowie zwischen den Bauplätzen A und D zulässig.

§ 3 BAUPLÄTZE, BEBAUUNGSDICHTE, BEBAUUNGSGRAD

- (1) Die Bauplätze sind folgendermaßen festgelegt:

Bauplatz	Nettobauplatzfläche
Bauplatz A	ca. 40.710 m ²
Bauplatz B	ca. 17.850 m ²
Bauplatz C	ca. 25.645 m ²
Bauplatz D	ca. 6.195 m ²

Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer:

- (2) Die Bebauungsdichte wird gemäß § 3 der Bebauungsdichteverordnung 1993 mit folgenden Mindest- und Höchstwerten festgelegt:

Bauplatz	Bebauungsdichte
Bauplatz A	min. 0,50 - max. 1,06
Bauplatz B	min. 0,30 - max. 0,47
Bauplatz C	min. 0,30 - max. 0,47
Bauplatz D	max. 0,01

- (3) Bebauungsgrad:
- | | |
|------------|-----------|
| Bauplatz A | max. 0,60 |
| Bauplatz B | max. 0,40 |
| Bauplatz C | max. 0,40 |

§ 4 BAUGRENZLINIEN, HÖHENZONIERUNGSLINIEN

- (1) Im Plan sind die Baugrenzlinien, sowie Höhenzonierungslinien für Hauptgebäude festgelegt.
- (2) Die Baugrenzlinien gelten nicht für Nebengebäude, Flugdächer, öffentliche WC-Anlagen, Vordächer, Kellerabgänge und deren Einhausungen und dergleichen.
- (3) Balkone und deren Vordächer dürfen maximal 2,00 m über die Baugrenzlinien und Höhenzonierungslinien vortreten.
- (4) In den im Plan blau schraffierten Bereichen ist das Erdgeschoss über eine lichte Höhe von mind. 2,50 m von baulichen Anlagen freizuhalten. Stützen und Einhausungen für Fahrradabstellbereiche sind zulässig.

§ 5 GESCHOSSANZAHL, GEBÄUDEHÖHEN, DÄCHER

- (1) Im Plan sind die jeweils maximal zulässigen Geschoßanzahlen eingetragen.

Für den Bauplatz A gelten folgende maximale Gebäudehöhen:

Geschoßanzahl:	Gebäudehöhe:	Gebäudehöhe bei Nicht-Wohnnutzung im EG (H1 und H2):
4 G	max. 14,00 m	max. 16,00 m
5 G, 4G+PH	max. 17,00 m	max. 19,00 m
6 G, 5G+PH	max. 20,00 m	max. 22,00 m
7 G, 6G+PH	max. 23,00 m	max. 25,00 m
8 G	max. 26,00 m	

Für die Bauplätze B und C gelten folgende maximale Gebäudehöhen:

Geschoßanzahl:	Gebäudehöhe:
2 G	max. 8,00 m

- (2) Die festgelegten Gebäudehöhen beziehen sich auf folgende Höhenbezugspunkte:
Bauplatz A: + 350,00
Bauplatz B: + 349,50
Bauplatz C: + 349,00
Für Stiegehäuser, Lifte und kleinere Dachaufbauten sind Überschreitungen der maximalen Gebäudehöhen zulässig.

- (3) Bei Baukörpern mit Penthaus-Geschossen (im Plan mit „PH“ gekennzeichnet) ist das Penthaus-Geschoss um mind. 2,0 m vom darunterliegenden Geschoss (aufgehendes Mauerwerk) zurück zu versetzen. Ausgenommen davon sind Stiegehäuser und Lifte.
- (4) Dächer sind mit einer Dachneigung bis 10° zulässig.
- (5) Flachdächer und flach geneigte Dächer bis 10° sind zu begrünen. Dabei ist eine Substrathöhe von mindestens 8 cm vorzusehen. Davon ausgenommen sind Dachterrassen, Vordächer, Glasdachkonstruktionen sowie technisch erforderliche Ausbildungen wie z.B. Stiegehäuser und Lifte bis höchstens 1/3 der Dachflächen pro Bauplatz.
- (6) Haustechnikanlagen sind bei Flachdächern mindestens 3,00 m zurück zu versetzen und mit einem Sichtschutz (z.B. Lochblech, Streckmetall) zu versehen.
- (7) Die lichte Raumhöhe der Erdgeschosse gem. § 2 (2) (Ausschluss der Wohnnutzung) hat mindestens 3,5 m zu betragen. Ausgenommen sind Gänge, Fahrradabstellräume, Technikräume, Müllräume und dergleichen.

§ 6 FORMALE GESTALTUNG VON GEBÄUDEN

- (1) Laubengänge sind nicht zulässig.
- (2) Tiefgaragenrampen sind überwiegend in das Hauptgebäude zu integrieren (lt. Eintragung im Plan).
- (3) Auf den Bauplätzen B und C sind Baukörper mit einer Länge von max. 38,0 m zulässig.
- (4) Auf dem Bauplatz A sind Müllräume in den Hauptgebäuden integriert herzustellen.

§ 7 PKW-ABSTELLPLÄTZE, FAHRRADABSTELLPLÄTZE

- (1) Bei Neubauten ist je 60-70 m² Wohnnutzfläche ein PKW-Abstellplatz herzustellen. Diese Werte sind jeweils die Ober- oder Untergrenze.
- (2) Auf dem Bauplatz A sind die PKW-Abstellplätze in Tiefgaragen oder auf Abstellflächen im Freien zu errichten. Auf Abstellflächen im Freien sind insgesamt maximal 15 PKW-Abstellplätze zulässig.
- (3) Auf den Bauplätzen B und C sind PKW-Abstellplätze auf Abstellflächen im Freien (innerhalb der Baugrenzlinsen und innerhalb der im Plan eingetragenen PKW-Abstellflächen) zu errichten.
- (4) Die Wohnnutzfläche ist die gesamte Bodenfläche einer Wohnung abzüglich der Wandstärken. Keller- und Dachbodenräume, Balkone und Terrassen sind bei der Berechnung der Nutzfläche nicht zu berücksichtigen.
- (5) Die Pkw-Abstellplätze gemäß Abs. 1 können auch außerhalb des jeweiligen Bauplatzes, jedoch innerhalb des Gültigkeitsbereiches des Bebauungsplanes angeordnet werden.
- (6) Je angefangene 35 m² Wohnnutzfläche ist ein Fahrradabstellplatz herzustellen.
- (7) Die Fahrradabstellplätze sind zu überdachen bzw. entsprechend § 92 (6) Steiermärkisches Baugesetz festzulegen.
- (8) Auf dem Bauplatz A sind Fahrradabstellplätze überwiegend durch Gebäude überbaut (blau schraffierte Bereiche gem. § 4 (4)) oder in Gebäuden herzustellen. Für die verbleibenden Fahrräder sind Fahrradabstellbereiche in ungefährender Lage im Plan ausgewiesen.

Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer: 

§ 8 FREIFLÄCHEN, GRÜNGESTALTUNG


- (1) Eine siedlungsöffentliche Grünfläche ist gemäß Plandarstellung anzulegen und zu erhalten. Eine geringfügige Abweichung der Lage der Fläche sowie geringfügige Unterbrechungen durch Wegeverbindungen und dergleichen sind zulässig.
- (2) Abweichungen der Lage der im Bebauungsplan eingetragenen Bäume sind zulässig.
- (3) Die Baumanzahl hat mindestens den Eintragungen im Bebauungsplan zu entsprechen.
- (4) Bei Abstellplätzen im Freien ist nach jedem 5. PKW-Abstellplatz ein Laubbaum zu pflanzen und zu erhalten.
- (5) Nicht bebaute Flächen sind zu begrünen.
- (6) Je 500 m² unbebauter Bauplatzfläche ist min. ein Laubbaum auf dem Bauplatz zu pflanzen.
- (7) Bäume sind als Laubbäume in Baumschulqualität, mit einem Mindeststammumfang von 18|20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen und zu erhalten.
- (8) Mindestfläche einer Baumscheibe hat 9 m² zu betragen.
Baumscheiben sind durch entsprechende Maßnahmen (z.B. Baumschutzgitter) vor Befahren zu schützen.
Der Standraum der Bäume ist in den befestigten Bereichen durch Bewässerungs- bzw. Belüftungseinrichtungen bzw. durch einen sickerfähigen Belag zu sichern.
- (9) Der Baumachsabstand bis zum aufgehenden Mauerwerk beträgt


Laubbäume 1. Ordnung (großkronig)	mind. 9,0 m
Laubbäume 2. Ordnung (mittelkronig)	mind. 6,0 m
Laubbäume 3. Ordnung (kleinkronig, säulenförmig)	mind. 3,0 m

Straßenseitig kann der Baumachsabstand zum aufgehenden Mauerwerk auf mind. 4,5 m reduziert werden.
- (10) 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- und mittelkronigen Laubbäumen ist eine Vegetationsschicht von mind. 1,50 m Höhe und bei kleinkronigen Laubbäumen von mind. 1,0 m Höhe vorzusehen.
- (11) Geländeänderungen sind bis zu einer maximalen Gesamthöhe von 1,00 m zulässig. Die max. Höhe von Stützmauern ist mit 0,50 m begrenzt. Ein Mindestabstand von 1,0 m zu den Grenzen des Gültigkeitsbereiches des 17.21.0 Bebauungsplanes ist einzuhalten. Ausgenommen hiervon sind der Bauplatz D (öffentliche Parkanlage) und die im Plan definierten „siedlungsöffentlichen Freiflächen“ sowie Maßnahmen zur Entwässerung von öffentlichen Verkehrsflächen.
- (12) Im Bauverfahren ist ein Außenanlagenplan mit folgenden Inhalten einzureichen: oberirdische und unterirdische Einbauten, begrünte und befestigte Freiflächen, Ausmaß der Dachbegrünung, Baumpflanzungen, Leitungen.

§ 9 SONSTIGES

- (1) Auf dem Bauplatz A sind max. zwei freistehende Werbepylone jeweils bis zu einer Höhe von maximal 5,0 m im Bereich der straßenseitigen PKW-Abstellflächen zulässig.
- (2) Werbeanlagen auf den Gebäuden H1 und H2 sind ausschließlich in Form von Schriftzügen (Einzelbuchstaben) an der Fassade montiert, mit einer maximalen Oberkante von 5,5 m über Erdgeschossniveau, zulässig.

 Bestandteil des
Gemeinderatsbeschlusses

Der Schriftführer: 

- (3) In den übrigen Bereichen sind Werbeanlagen (Schilder, Leuchtkästen, fotorealistische Abbildungen u. dgl.) mit einer Fläche über 0,50 m² unzulässig.
- (4) Einfriedungen zur Abgrenzung privater Gartenflächen im Anschluss an eine Wohnung sind ausschließlich in nicht blickdichter Form (z.B. Maschendrahtzäune) mit einer Höhe von max. 1,0 m zulässig.
- (5) Einfriedungen von öffentlichen und siedlungsöffentlichen Grünflächen sind unzulässig. Ausgenommen davon sind Sportflächen, die eine entsprechende Abgrenzung erfordern.
- (6) Sofern dies der besondere Verwendungszweck eines Gebäudes oder Gebäudeteils gebietet (z.B. Kindergarten...) sind Einfriedungen auf dem Bauplatz A bis zu einer Höhe von max. 1,80 m zulässig.

§ 10 INKRAFTTRETEN

- (1) Dieser Bebauungsplan tritt gemäß § 101 des Statutes der Landeshauptstadt Graz mit **02.06.2022** in Kraft.
- (2) Der Bebauungsplan liegt im Magistrat Graz, Stadtplanungsamt, Europaplatz 20, 6. Stock, während der Amtsstunden zur allgemeinen Einsicht auf.

Für den Gemeinderat,
die Bürgermeisterin:


Elke Kahr