

# Bericht an den Gemeinderat

GZ.: A 14 - 076290/2020/0019

## 17.25.0 Bebauungsplan

„Herrgottwiesgasse 269 ff“  
 XVII. Bez., KG 63118 Rudersdorf

### Beschluss

Zuständigkeit des Gemeinderates gem. § 63 Abs 1 und 3  
 Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 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 Wohnen Herrgottwies GmbH als Eigentümerin der Liegenschaft Gst. Nr. 26/1, EZ 1, KG 63118 Rudersdorf hat um die Erstellung eines Bebauungsplanes ersucht.

Nach Abschluss eines steiermarkweit offenen, einstufigen Realisierungswettbewerbs nach dem „Grazer Modell“ im Juni 2020 wurde das Architekturbüro PENTAPLAN ZT-GmbH mit der Erstellung eines Gestaltungskonzeptes für das gegenständliche Planungsgebietes beauftragt.

Im Planungsgebiet befindet sich folgende Liegenschaft: 26/1, KG 63118 Rudersdorf.

Das Bebauungsplangebiet weist gesamt eine Größe von ca. 21.142 m<sup>2</sup> auf.

Gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan idgF. der Landeshauptstadt Graz ist dieser Bereich als „Aufschließungsgebiet (Nr. XVII.12) Allgemeines Wohngebiet“ mit einer Bebauungsdichte von 0,4 - 0,8 ausgewiesen.

Gemäß Deckplan 1 (Bebauungsplanzonierungsplan) zum 4.0 Flächenwidmungsplan ist zur Aufhebung des Aufschließungsgebietes die Erstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Zum Zeitpunkt des Ansuchens liegen folgende Vorplanungen vor:

- Gestaltungskonzept, hervorgegangen aus dem Ergebnis des Wettbewerbs nach Grazer Modell;  
 Verfasser: PENTAPLAN ZT-GmbH

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

Zielsetzungen gemäß dem Entwicklungsplan des 4.0 Stadtentwicklungskonzeptes für den gegenständlichen Bereich:

- Industrie, Gewerbe / Wohnen mittlerer Dichte gem. §19 STEK 4.0

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

## Verfahren

Der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung wurde in der Sitzung am 19. Oktober 2022 über den Inhalt und die beabsichtigte Auflage des 17.25.0 Bebauungsplan – Entwurfes „Herrgottwiesgasse 269 ff“ informiert.

Die Kundmachung der Auflage des Bebauungsplanes erfolgte gemäß § 40 Abs 6 Z 1. StROG 2010 im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz mit Erscheinungsdatum 02. November 2022.

## Auflage

Die grundbücherlichen Eigentümer der im Planungsgebiet liegenden Grundstücke wurden angehört und der Bebauungsplan über 10 Wochen, in der Zeit vom 03. November 2022 bis zum 12. Jänner 2023 zur allgemeinen Einsichtnahme aufgelegt (Auflage gemäß § 40 Abs 6 Z 1 StROG 2010)

Während der Auflagefrist erfolgte zu den Parteienverkehrszeiten im Stadtplanungsamt eine Auskunft- und Beratungstätigkeit gemäß der gültigen COVID-19 Bestimmungen.

Eine öffentliche Informationsveranstaltung wurde am 09. November 2022 in der Pfarre Graz-Puntigam, Gradnerstraße 28 durchgeführt.

## Einwendungen

Während der Auflagefrist vom 03. November 2022 bis 12. Jänner 2023 langten 12 Einwendungen und 2 Stellungnahmen im Stadtplanungsamt ein:

### Einwendung 1 (OZ 0004)

„[...] Meine Einwendungen mit angeschlossenen Begründungen sind:

- 1) **Stark erhöhtes Verkehrsaufkommen** durch die zukünftigen EinwohnerInnen dieser ca. 300 Wohnungen - da ist schätzungsweise mit den Wohnungsgrößen - vermehrt mit Einzelpersonen, ev. Ehepaaren und älteren Personen zu rechnen - Familien werden eher aufgrund der hauptsächlich geringen Einzelwohnungsgrößen nicht den Löwenanteil der zukünftigen BewohnerInnen stellen - und daher ist von einer hohen Motorisierungsdichte auszugehen.
- 2) D. h. die **geplanten Parkplätze werden nicht ausreichen**, um den Parkplatzbedarf zu decken, selbst den künftigen BewohnerInnen dieses Wohnprojektes wird es an ausreichenden Parkplätzen fehlen; nicht zu reden von den BesucherInnen, die kaum oder keine Parkmöglichkeiten vorfinden werden (3 oberirdische Parkplätze bei 300 Wohnungen und 235 Tiefgaragenplätze). Bereits jetzt gibt es viele EinpendlerInnen, die die Herrgottwiesgasse und angrenzende Straßen zum Dauerparken während der Arbeitszeiten nutzen – und auch noch viel Müll hinterlassen!  
D.h. für uns AnrainerInnen wird es noch mehr zugeparkte Straßen geben.

- 3) **wesentlich mehr Lärm** und vor allem **wesentlich mehr Schadstoffausstoß** wird uns zusätzlich massiv belasten.

Ist die schlechte Luftqualität in Graz sowieso schon besonders hoch - die WHO spricht von  $5 \mu\text{g}/\text{km}^3$  Luft an Schadstoffbelastung, welche gerade noch nicht gesundheitsschädlich sind - in Graz sind es fast  $15 \mu\text{g}/\text{km}^3$  Luft an Schadstoffbelastung. Es gibt Kleinkinder, bei uns in der Siedlung, die einen Asthmaspray benötigen - abgesehen von vielen älteren Personen. (Beschwert sind wir ohne neuerlichem Betriebsgenehmigungsverfahren mit der Reststoffverwertungsanlage in der Puchstraße. Und ohne Information wurde von Gasverbrennung auf Ölverbrennung im Fernheizwerk umgestellt.) - Dies ist natürlich nicht Gegenstand des gegenständlichen Projekts. Aber notwendig zu erwähnen - um die äußerst problematische Situation der äußerst schlechten Luftqualität in Puntigam - des davon betreffenden Abschnitts in der Herrgottwiesgasse - zu veranschaulichen.

Die **Bauphase** wird **schlimm** werden - da eine **Zufahrt der Baufahrzeuge durch die zugeparkten Straßen und teilweise sehr schmalen Straßenabschnitte schwierig** werden wird - die **zusätzliche Staub- und Lärmentwicklung ist zu bedenken und auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken und Staubimmissionen sind so weit als möglich mit geeigneten Mitteln zu verhindern bzw. vermindern.**

- 4) Auch die **Bebauungsdichte von 0,4 bis 0,8** ist zu hoch - es wird nicht auf die angrenzende Siedlung und die Siedlungen in der näheren Umgebung Rücksicht genommen, wo die Bebauungsdichte im Durchschnitt 0,1 - 0,2 beträgt.
- 5) Die **bestehende Verkehrs-/Straßeninfrastruktur ist nicht geeignet, einen Wohnpark in geplanter Größe aufzunehmen.** Es gibt nur vereinzelt kurze „Gehsteigstücke“ und keinen Radweg bis zur Paula-Wallisch-Straße, um eine Anbindung zum Mur-Radweg zu erreichen. Außerdem ist die Herrgottwiesgasse in vielen Abschnitten sehr schmal.
- 6) **Sicherheitszone Flughafen Thalerhof** - was heißt das? Ist das mit der Einflugschneise gleichzuhalten? Es wird überhaupt nicht auf die Einflugschneise des Flughafens Graz Bezug genommen, außer im Erläuterungsbericht.

In C-Blättern des Grundbuchs ist die Einflugschneise als Last für die Grundeigentümer eingetragen und eine bestimmte Höhe darf nicht überschritten werden. Was ist mit den 4- bis 5-geschossigen Bauten im geplanten Wohnprojekt - warum dürfen diese so hoch gebaut werden? Die Penthäuser sind da noch gar nicht berücksichtigt, auch nicht die Überbaumöglichkeiten durch einzelne Gebäudeteile wie Lifthäuser etc. Gilt für diese Wohnprojekt dieses „Verbot des Hochbauens“ aufgrund der Einflugschneise nicht? Und warum gilt diese für uns Eigentümer bis heute?

- 7) **Bodenversiegelung und Tiefgarage, Baumpflanzung** - wie sieht es damit aus - bei einer begrünten Tiefgarage ist die Bodenversiegelung sehr hoch - wie ist das mit **Wasserschongebiet 2** zu vereinbaren? Man kann dann hier nicht mehr von vollwertigen Freiflächen sprechen. Ein Baumbestand mit großen Bäumen ist in diesem Bereich unmöglich oder mit großen Gefahren verbunden, da die Standfestigkeit nicht gegeben ist. **Außerdem scheint die Angabe der Anzahl der vorgesehenen Baumbestände im Bebauungsplan - Entwurf 17.25.0 nicht mit der Vorgabe (§8 Abs 6 Bebauungsplan-Entwurf Verordnung wo je  $250 \text{ m}^2$  unbebauter Fläche ein Baum zweiter oder dritter Ordnung zu pflanzen wäre) übereinzustimmen** - es wären max. 10 bis 20 Bäume - je nach Auslegung der übrigen Vorgaben von Abstandsregelungen und Baumschutzangaben - und nicht rund 50 neu zu Bäume zu pflanzen, wie der Bebauungsplan-Entwurf 17.25.0 zeigt.“

### Einwendungsbehandlung:

#### Ad Pkt. 1 u. 2 – Verkehrsaufkommen / Parkplätze:

Bei der Erstellung von Bebauungsplänen innerhalb der Stadt Graz wird die Anzahl der erforderlichen PKW-Stellplätze (abweichend von den Regelungen im Steiermärkischen Baugesetz) als Bezugswert zur möglichen Wohnnutzfläche verordnet.

So wurde für den 17.25.0 Bebauungsplan festgelegt, dass je angefangenen 50 - 60 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche ein PKW – Abstellplatz zu errichten ist. Dieser Wert wurde unter Berücksichtigung der fußläufigen Distanzen zum öffentlichen Verkehr (Bus- und Straßenbahnhaltstellen), Kinderbetreuungsstätten und Lebensmittelmärkten 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-Wege innerhalb der Stadt als Zielsetzung festgelegt.

Als Wohnnutzfläche wird die gesamte Bodenfläche einer Wohnung abzüglich der Wandstärken definiert und ist nicht mit dem Begriff Wohnung gem. § 4 Begriffsbestimmungen Zif.63 Stmk. Baugesetz gleichzusetzen.

Die vorgebrachten Einwendungen, Verkehrsaufkommen im Stadtteil, weiterer Siedlungswachstum, Thematik Parkplatzsuche, Lebensqualität können in einem Bebauungsplanverfahren nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz nicht abgehandelt werden.

#### Ad Pkt. 3 – Lärm / Schadstoffausstoß:

Die vorgebrachten Einwendungen zur Reduzierung der Umweltbelastung (Lärm- und Staubentwicklung) sowie verkehrsplanerische Festlegungen für die angrenzenden Straßenzüge im Hinblick auf die Baustellenkoordination liegen außerhalb des Gültigkeitsbereiches des Planungsgebietes und können nicht in einem Bebauungsplanverfahren nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz behandelt werden.

#### Ad Pkt. 4 – Bebauungsdichte:

Im rechtskräftigen 4.0 Flächenwidmungsplan ist das Planungsareal als „Aufschließungsgebiet (Nr. XVII.12) Allgemeines Wohngebiet“ mit einer Bebauungsdichte von maximal 0,8 festgelegt. Die Bebauungsdichte wird nicht erhöht.

Die Pflicht zur Erstellung des Bebauungsplanes wurde ebenfalls verordnet.

Ziel des Bebauungsplanes ist die Sicherstellung einer geordneten Siedlungsentwicklung im gegenständlichen Bereich. Neben einer geordneten baulichen Entwicklung des Gebietes soll der Bebauungsplan auch die Wahrung von grünräumlichen Flächen und die Möglichkeiten einer qualitätvollen Entwicklung des Planungsgebietes bewerkstelligen.

In der Verordnung wurde die offene Bauweise und ein Bebauungsgrad mit höchstens 0,4 festgelegt. Somit soll sichergestellt werden, dass ausreichend Grünflächen erhalten bleiben.

Eine Reduzierung der Höhe, würde bedeuten mehr Flächen zu Verbauung, den Bebauungsgrad und den Versiegelungsgrad zu erhöhen und somit eine Verschlechterung der Grünausstattung auf der Liegenschaft in Kauf zu nehmen.

Ein Ziel der Stadtplanung ist möglich ressourcensparend die Stadt weiter zu entwickeln.

#### Ad Pkt. 5 – bestehende Verkehrs-/ Straßeninfrastruktur:

Im Bereich der Bebauungsplangebiete 17.25.0 und 17.20.0 wurden Flächen für die Errichtung von Gehwegen und Radwegen berücksichtigt. Diese werden durch die Bauherren geplant, hergestellt und an die Stadt Graz abgetreten. Die Herstellung dieser Flächen steigert die Fuß- und Radinfrastruktur und soll gleichzeitig durch die Trennung zum motorisierten Individualverkehr die Sicherheit der Verkehrsträger Fuß und Rad erhöhen.

#### Ad Pkt. 6 – Sicherheitszone Flughafen Graz Thalerhof:

Bei den Sicherheitszonen des Flughafen Graz handelt es sich um die Bekanntgabe durch das Amt der Steiermärkischen Landesregierung (ROKAT)

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18.12.2013, rechtskräftig mit 15.1.2014, gemäß §§ 86-88 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 idgF. BGBl. Nr. 108/2013

#### Ad. Pkt. 7 – Bodenversiegelung, Tiefgarage, Baumpflanzungen:

Die Reglementierungen des Versiegelungsgrades erfolgen durch die Vorgaben hinsichtlich Grünflächen, Bepflanzungen und unterschiedliche Bebauungsgrade. Diese Einwendung wird insofern aufgenommen, als dass die Verordnung und der Erläuterungsbericht dahingehend ergänzt bzw. präzisiert werden.

Um negative ökologische und kleinklimatologische Auswirkungen von Unterbauungen und Tiefgaragen zu minimieren, wurden Festlegungen zur intensiven Begrünung bzw. Überschüttung mit einer ökologisch wirksamen Vegetationsschicht getroffen. In Abstimmung mit der Abteilung Grünraum und Gewässer wird die Vegetationstragschicht generell mit mind. 1,00 m festgelegt, während bei groß- u. mittelkronigen Laubbäumen 1. oder 2. Ordnung zur Sicherung der Standfestigkeit eine Vegetationstragschicht von mind. 1,50 m Höhe vorzusehen ist.

In Bezug auf die Anzahl an Neupflanzungen von Laubbäumen ist der § 8 Abs. 6 im Verordnungstext entfallen. Die Anzahl der Neupflanzungen und die Anzahl der erhaltenswerten Bestandsbäume wird nunmehr in der planlichen Darstellung festgelegt.

#### **Einwendung 2 (OZ 0005)**

*„[...] Ich erlaube mir bitte einen Einspruch betreffend der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage zur Herrgottwiesgasse zu erheben.*

*Begründung: Lärm- und Abgasbelästigung der Autos. Unmittelbar befindet sich mein Wohnobjekt mit neugestalteter Terrasse und Wohnbereichen.*

*Ich bitte Sie meinen Einwand zu überprüfen ob die Möglichkeit besteht, die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage in die Herrgottwiesgasse anders zu planen und zu situieren, um meine Befürchtungen zu entkräften. [...]"*

#### Einwendungsbehandlung:

Hierzu darf festgehalten werden, dass die zukünftige Zu- und Abfahrt zu dem Gst. Nr. 26/1, KG Rudersdorf einen Abstand von rd. 25,0 – 30,0 m zu dem bestehenden Wohngebäude samt Terrassenfläche auf der Liegenschaft Herrgottwiesgasse 278 (Gst. Nr. 27, KG Rudersdorf) aufweist und nördlich des Bestandsobjektes in die Herrgottwiesgasse einmündet. Auch ist die eingebaute Tiefgaragenrampe mit einem Abstand von 35,0 – 40,0 m zu dem Wohngebäude situiert und in ihrer Ausrichtung nach Südwesten hingedreht. Ebenso wird festgehalten, dass die Liegenschaft Herrgottwiesgasse 278 entlang der gesamten östlichen Grundstücksgrenze an eine öffentliche Verkehrsfläche angrenzt und bereits im Bestand von entsprechenden Emissionen betroffen ist.

Für die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erscheint die Positionierung der Zufahrt mittig des Planungsgebietes als zweckmäßig und wird in ihrer Lage nicht verschoben.

#### **Einwendung 3 (OZ 0007)**

*„[...] wir haben am 09.11.2022 die Informationsveranstaltung zum Bebauungsplan 17.25.0 besucht. Auf Grund der professionellen Ausgestaltung der Veranstaltung konnten vor Ort bereits viele Bedenken geklärt werden. Wir möchten die dort aufgezeigte Möglichkeit nutzen und uns weiter einbringen.*

*Da nicht nur private Haushalte unmittelbar von der Bebauung betroffen sind, haben wir auch im angrenzenden Gewerbepark Kontakt mit Unternehmern aufgenommen. Auch sie haben uns ihre Bedenken bzw. Sorgen geschildert. Dem Gewerbepark ist es bereits in der Vergangenheit aufgetragen worden, eine Lärmschutzwand zu den bestehenden Wohnhäusern zu errichten. Es ist also davon auszugehen, dass die Lärmschutzwand auf die gesamte Länge der Grundstücksgrenze notwendig sein wird.*

*Mittlerweile sind in dem Park viele Betriebe angesiedelt, unter anderem KFZ-Werkstätten, eine Spenglerei, eine Lackiererei usw. Die Zufahrt zu allen Betrieben erfolgt direkt und angrenzend zum zu bebauenden Grundstück. Es gibt die Befürchtung von Anrainern und Unternehmern, dass es hier auf Grund der Lärmentwicklung künftig zu Problemen zwischen Wohnbau und Gewerbe kommen könnte.*

*Im Erläuterungsbericht auf Seite 16 ist festgehalten, dass die Aufschließungserfordernisse in Hinblick auf die Lärmfreistellung noch nicht erfüllt sind. Hier ist festzuhalten, dass die beschriebenen Maßnahmen jedoch ohne eine Lärmschutzwand keine große Wirkung zeigen werden. Hier kann nur eine Kombination aller Möglichkeiten nachhaltig zu einer Lösung führen.*

*Sollte es notwendig werden, sollten die Kosten zur Errichtung einer Lärmschutzwand und somit der Schutz der Wohneinheiten vor Lärmemission dem Bauwerber bzw. Bauträger obliegen. Zudem soll festgehalten werden, dass trotz moderner Lüftungsanlagen der angesiedelten Unternehmen ein Lackgeruch im Siedlungsbereich nicht ausgeschlossen werden kann. Auch das soll in der Planung Berücksichtigung finden.“*

#### Einwendungsbehandlung:

In der Beschlussfassung wurde der § 9 (1) in der Verordnung dahingehend ergänzt, dass in Fortführung der bereits bestehenden Lärmschutzmaßnahmen auf dem Grundstück Nr. 344/3, KG Rudersdorf zukünftig entlang der östlichen Grundgrenze des Planungsgebietes eine Lärm- und Sichtschutzwand mit einer Gesamthöhe von max. 2,50 m zum angrenzenden Gewerbegebiet ermöglicht wird. In westlicher Richtung ist die Sichtfläche der Lärmschutzwand durch direkten Bewuchs mit standortgerechten Rankgewächsen dauerhaft vollflächig zu begrünen.

#### **Einwendung 04 (OZ 0008)**

##### **Bezirksrat Graz-Puntigam**

*„[...] In Absprache mit allen Mitgliedern des Bezirkrates Puntigam und unter Einbeziehung der an uns herangetragenen Einwände aus der Bewohnerschaft berufe ich gegen den Bebauungsplan 17.25.0 für das Planungsgebiet gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan (XVII.12).*

*Insbesondere gegen das nicht schlüssige Aufschließungserfordernis der „Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz, Nachweis einer zweckmäßigen Verkehrsanbindung und der Verkehrssicherheit der äußeren Erschließung“ (es wurden weder Ergebnisse und Zahlen noch der Zeitraum, wann die angeblichen Verkehrserhebungen vorgenommen wurden, angeführt!) Der Hinweis allein, dass der durch die geplante Bebauung entstehende Kfz-Verkehr in Anbindung an die Herrgottwiesgasse in das umliegende öffentliche Straßennetz eingespeist wird, sagt nur aus, dass eine Zufahrt gegeben ist. Welche verkehrsrelevanten Auswirkungen dies in Zusammenhang mit dem durch die Bebauung des bereits genehmigten Bebauungsplan 17.20.0 hat, geht hier nicht hervor. Besonders zu erwähnen ist, dass der überwiegende Teil des Planungsgebietes außerhalb des 300 m – Einzugsbereiches (Luftlinie) der städtischen Bedienqualität von öffentlichen Verkehrsmitteln liegt.*

*Das Argument, dass vor beiden der Herrgottwiesgasse zugewandten Grundstücken ein Gehweg errichtet wird, ist zwar positiv zu bewerten, ist aber trotzdem nur ein Stückwerk, da in den nächsten Jahren mit keinem durchgängigen Gehweg auf Grund von fehlenden Flächen zu rechnen ist.*

*Soweit uns bekannt ist, wurde bereits im Bebauungsplan 17.20.0 auf die unzureichenden Verkehrsmaßnahmen, was den Anstieg des Verkehrsaufkommens im Umfeld der Puntigamer Straße, Puchstraße, Rudersdorfer Straße sowie Herrgottwiesgasse betrifft, hingewiesen. Obwohl auf dem Bebauungsplangebiet erst 1/5 der Fläche durch das Rote Kreuz verbaut wird, wurde darauf hingewiesen, dass die gesamte Fläche nur 300 Parkplätze in Bezug auf das verträgliche Maß der umliegenden Verkehrsflächen verkraftet. Bereits bei diesem Bebauungsplan gab es heftige Kritik aus der Anrainerschaft aber auch von Experten, die den Bezirksrat unterstützten. Konkret geht es um die Situation, dass durch die Erschließungsstraße von der Puchstraße zur Herrgottwiesgasse das durch den Bebauungsplan zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht bewältigt wird, sondern nur zu einer Verlagerung in das kleinstrukturierte Wohn- und Sportgebiet stattfindet. Bereits in diesem Bebauungsplan wurde – ohne entsprechende Zahlen anzuführen – gearbeitet und sämtliche Bedenken von Seiten der Verkehrs- und Stadtplanung mit nicht nachvollziehbaren Argumenten zu Gunsten zukünftiger Bauvorhaben kein Augenmerk geschenkt und der Bebauungsplan schlussendlich vom Gemeinderat beschlossen.*

*Nun sehen wir uns in dem aufgelegten Bebauungsplan 17.25.0 Herrgottwiesgasse 269 ff mit derselben Argumentationslinie konfrontiert. Auch hier ist mit fast 300 Kraftfahrzeugen zu rechnen. Abgesehen von den für Besucher/Innen kaum vorhandenen Parkflächen.*

*Wie bereits eingangs erwähnt, wird neuerlich auf die gleiche Verkehrserhebung wie im Bebauungsplan 17.20.0 verwiesen, die angeblich die Erfüllung des Aufschließungserfordernisses „Nachweis einer zweckmäßigen Verkehrsanbindung“ bestätigt.*

*Die daraus gewonnenen Erkenntnisse der Verkehrs- und Stadtplanung sind nach unseren praktischen Erfahrungen falsch. Der durch die beiden Bebauungspläne verursachte Verkehrsanstieg insbesondere von der Erschließungsstraße Richtung „Norden“ wird in Summe die Lebensqualität im kleinstrukturierten Wohn- und Sportgebiet massiv verschlechtern.*

*Im Namen des Bezirkrates fordere ich:*

- 1) Die Zahlen sowie das Datum der immer wieder angeführten angeblichen Verkehrserhebung, die der Verkehrsplanung als Entscheidungsgrundlage gedient haben, müssen schlüssig im Bebauungsplan angeführt werden, damit der Gemeinderat, der den Bebauungsplan schlussendlich beschließen muss, ausreichend über den zu erwartenden Verkehrsanstieg informiert ist.*
- 2) Sollte, wie vermutet die Verkehrserhebung älter als zwei Jahre sein, ist diese Erhebung neuerlich durchzuführen, zumal das Verkehrsaufkommen von den Anrainer/Innen in den oben erwähnten Straßenzügen gerade in den letzten beiden Jahren als massiv angestiegen wahrgenommen wird.*
- 3) Präventive Maßnahmen sind von Seiten der Verkehrsplanung im Bebauungsplan zu definieren, ebenso welche Vorkehrungen zu treffen sind, damit der nicht zu widerlegende massive Verkehrsanstieg insbesondere Richtung stadteinwärts unterbunden werden kann.“*

#### Einwendungsbehandlung:

Von der Verkehrsplanung der Stadt Graz wurde folgende Stellungnahme abgegeben.

„Für die Beantwortung wurden folgende Verkehrsuntersuchungen zu Grunde gelegt:

- VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand April 2019

- VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, ergänzende Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Jänner 2021
- VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse – Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Dezember 2022

Die Zufahrt zum Grundstück wird im Gutachten (*VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse-Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Dezember 2022*) detailliert dargestellt. Entlang der Herrgottwiesgasse wird der Straßenquerschnitt vom südlichen gelegenen Baugebiet 17.20.0 weitergeführt. Hier wird zukünftig ein getrennter Geh- und Radweg vorgesehen.

Ebenfalls wurden im Gutachten die notwendigen Sichtnachweise sowie die Prüfung eines gegebenenfalls notwendigen Linksabbiegestreifens in der Herrgottwiesgasse zum Baugebiet durchgeführt. Der zukünftig erzeugte Verkehr des Bauvorhabens wurde im Gutachten (*VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse-Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand, Dezember 2022*) nach Bosserhoff berechnet.

Die im Gutachten zum Baugebiet 17.25.0 (*VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse-Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Dezember 2022*) zukünftig generierten Quell- und Zielverkehre bestätigen die Annahmen, dass die generierten Verkehre zur Leistungsfähigkeitsbetrachtung im Gutachten von 2019 (*VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz Stand April 2019*) für das Aufschließungsgebiet XVII.12 durchaus plausibel angesetzt wurden. In diesem wurden alle im Umfeld liegenden Aufschließungsgebiete XVII.09, XVII.12, XVII.04, XVII.10, XVII.06 sowie 1[19] bei der Leistungsfähigkeitsuntersuchung berücksichtigt.

Bei den folgenden Knotenpunkten wurden Leistungsfähigkeitsüberprüfungen durchgeführt:

- Puntigamer Straße – Herrgottwiesgasse – Gmeinstraße
- Puntigamer Straße – Puchstraße – Rudersdorfer Straße,

sowie der neu zu errichtenden Knoten:

- Wagramer Weg – Herrgottwiesgasse
- Verbindungsstraße (Verlängerung Wagramer Weg – Puchstraße).

Bei den Leistungsfähigkeitsuntersuchungen wurde zusätzlich ein jährlicher Verkehrszuwachs von 1% bis zu den Prognosejahren 2025 und 2030 berücksichtigt. In der ergänzenden Verkehrsuntersuchung (*VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, ergänzende Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Jänner 2021*) wurde die Leistungsfähigkeitsbetrachtung der Knotenpunkte unter Beachtung der zukünftigen Nutzung durch das „Rote Kreuz“ nochmals detailliert untersucht.

Auch hier konnte unter Berücksichtigung und Anpassung der verkehrlichen und technischen Infrastruktur die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems nachgewiesen werden.

Bezüglich der ÖV-Kategorie am Baugebiet 17.25.0 wurde entsprechend der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr ein angemessener Stellplatzschlüssel im Verordnungstext zum Baugebiet 17.25.0 berücksichtigt. Zukünftig wird jedoch in der neu zu errichtenden Verbindungsspanne zwischen Herrgottwiesgasse und Puchstraße die Errichtung von zwei Bushaltestellen vorgesehen, welche die ÖV- Kategorie deutlich erhöhen werden.

Zu den Forderungen kann festgehalten werden:

Ad. Pkt. 1:

Der Verweis auf die dem gegenständlichen Bebauungsplan zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen wurden in dem Erläuterungsbericht ergänzt.

Ad. Pkt. 2:

Die Daten zur Erstellung der Gutachten stammen aus den Jahren 2019, 2021 und 2022. In den Gutachten wurden Prognosehorizonte von 2025 bis 2030 angegeben.

Ad. Pkt. 3:

Im Gutachten von 2019 (VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand April 2019) wurde darauf hingewiesen, dass bei einer Entwicklung aller im Gutachten eingeflossenen Aufschließungsgebiete Anpassungen in der technischen und verkehrlichen Infrastruktur notwendig sind.“

**Einwendung 5 (OZ 0009)**

**Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Abteilung 14 – Wasserwirtschaft, Ressourcen und Nachhaltigkeit  
Wartingergasse 43  
8010 Graz**

*„[...] Zur Kundmachung der Stadt Graz vom November 2022 betreffend die Auflage des Bebauungsplanentwurfes 17.25.0 „Herrgottwiesgasee 269ff“ wird seitens der wasserwirtschaftlichen Planung vorgeschlagen, dass der Bebauungsplan auf Grund des Umfanges des Planungsgebietes durch ein entsprechendes Oberflächenentwässerungs- bzw. Regenwasserbewirtschaftungskonzept ergänzt wird. Des Weiteren wird, wie dies bereits bei vorangegangenen Bebauungsplänen erfolgte, darauf hingewiesen, dass sichergestellt sein muss, dass die Abwasserreinigungsanlage der Stadt Graz über ausreichende Kapazitäten verfügt, um die im Planungsgebiet zusätzlich zum Bestand anfallenden Abwässer aufzunehmen.“*

Einwendungsbehandlung:

Im Hinblick auf die vorgebrachte Einwendung wird auf das Geotechnische Gutachten sowie das Entwässerungskonzept (Technischer Bericht – wasserrechtliche Einreichung) vom 29. Juli 2022 und 30. November 2022, von Insitu® Geotechnik ZT GmbH verwiesen.

Die Holding Graz Wasserwirtschaft ist gemäß Betriebsführungsvertrag berechtigt und verpflichtet die Stadt Graz in Angelegenheiten der Abwasserentsorgung zu vertreten und nimmt zur gegenständlichen Einwendung wie folgt Stellung:

*„Wie im Schreiben der Holding Graz an das Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 13, Referat Wasserrecht, detailliert dargestellt, ist zwar die auf 500.000 EW60 bemessene Grazer Kläranlage stofflich ausgelastet, die Ablaufgrenzwerte werden jedoch, bis auf einige Überschreitungen der NH4-N Ablaufkonzentration, gemäß dem gültigen Wasserrechtsbescheid deutlich eingehalten. Dennoch wurde der erkennbar steigenden Belastung Rechnung getragen und zur Optimierung des Anlagenbetriebes innerbetriebliche Maßnahmen getroffen um die verfahrenstechnischen Reserven der Kläranlage auszureizen. Im Juli 2015 wurde zudem mit einer neuen Grundlagenermittlung zur Anpassung der Kläranlage an aktuelle und zukünftige Belastungen begonnen.“ [...]*

*„Zudem möchten wir im Allgemeinen zu Bebauungsplänen festhalten, dass hauptsächlich die Bevölkerungsentwicklung maßgeblich für die Auslastung der Kläranlage ist. Es ist aus Sicht der Kläranlage irrelevant, wo im Stadtgebiet diese Einwohner ihr Abwasser entsorgen.*

*Weiters wird es durch die ausdrückliche Vorschreibung der dezentralen Entsorgung der Oberflächenwässer, im Gegensatz zum Bestand, sogar zu einer geringfügigen Entlastung der Kläranlage kommen. Diese Vorschreibung in nahezu allen (technisch möglichen) Fällen von Bebauungsplänen und Baubewilligungsverfahren und die schrittweise Entwicklung eines qualifizierten Mischsystems sollen ebenfalls langfristig zu einer Reduktion der Kläranlagenbelastung bzw. Vorfluterbelastung durch Mischwasserüberläufe führen.*

*Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass die Reserven in der Reinigungsleistung der Kläranlage bis zur geplanten und mit dem Land abgestimmten Erweiterung bis im Jahr 2023 ausreichen um die zu erwartende Bevölkerungszunahme abzudecken. Einzelne Bebauungspläne haben darauf keinen Einfluss.“*

#### **Einwendung 6 (OZ 0011)**

**Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Abteilung 13 – Umwelt und Raumordnung  
Stempfergasse 7  
8010 Graz**

*„[...] Zu dem ggst. Verfahren zu Grunde liegenden Entwurf des Bebauungsplanes (BPLs) bestehen aus raumordnungsfachlicher Sicht folgende Einwendungen bzw. Mängel:*

- *Mit Verweis auf den Zeitpunkt der Kundmachung der Auflage des BPLs bzw. auf den Beginn der Auflagefrist mit 02.11. bzw. 03.11.2022 ist im einleitenden 2. Absatz des Wortlautes im Grunde auf die zu diesem Zeitpunkt geltende Rechtslage des StROG 2010 idF LGBl. 45/2022 und auf die Rechtslage des Stmk. BauG idF LGBl. 45/2022 abzustellen.*

*Dem entsprechend ist gemäß den Vorgaben des § 41 (1) Z2 StROG idF LGBl. 45/2022 als Mindestinhalt ua. auch der maximal zulässige Grad der Bodenversiegelung (mit Verweis auf die entsprechende Begriffsbestimmung des Stmk. BauG) festzulegen. In § 4 Z18a Stmk. BauG ist die Bodenversiegelung wie folgt definiert: „Die Abdeckung des Bodens mit einer wasserundurchlässigen Schicht, wodurch Regenwasser nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen versickern kann, wie z.B. mit Beton, Asphalt, Pflastersteinen oder wassergebundenen Decken.“ Grundsätzlich sind daher die Bestimmungen der Entwurfsunterlagen ua. in den §§ 8 (2) u. (3) zu adaptieren, um die oa. Vorgabe des StROG hinreichend umzusetzen. Generell wird angeregt, bei BPL-Festlegungen auf die Begriffe bzw. Begriffsbestimmungen des StROG bzw. des Stmk. BauG abzustellen.*

- *Gemäß § 41 (1) Z1 StROG 2010 sind in BPLen als „Mindestinhalte“ ua. jedenfalls auch die Inhalte des Räumlichen Leitbildes (soweit darstellbar) ersichtlich zu machen. Diese werden in den Erläuterungen zum Teil angeführt, doch fehlt eine entsprechende Ersichtlichmachung im Wortlaut und/oder in der Plandarstellung. Diese ist zu ergänzen.*

*Dabei ist im Räumlichen Leitbild für den Bereichstyp „Wohnanlage und verdichteter Flachbau“ der Rahmen der Geschossanzahl mit max. 2G-4G, für den Teilraum „Puntigam Nord – Karlau“ mit max. 2G-3G festgelegt und wird der Bereichstyp ua. mit mäßiger Höhenentwicklung charakterisiert, weshalb es derzeit nicht nachvollziehbar ist, warum bei den im BPL geplanten Festlegungen von bis zu 5 Geschossen + Penthouse von Übereinstimmungen mit den Festlegungen des Räumlichen Leitbildes ausgegangen wird.*

Mit Bezug auf konkrete Festlegungen des BPLs ist allenfalls die Anwendung von Ausnahmebestimmungen gemäß § 9 des Räumlichen Leitbildes darzulegen bzw. im BPL-Verfahren vertieft zu begründen. Die Erläuterungen sind dahingehend zu ergänzen, gegebenenfalls sind auch Überarbeitung des Wortlautes erforderlich.

- In den §§ 2 (2) u. (4) wird mit Verweis die Bestimmung des § 2 (1) Z24 StROG um eine Klarstellung des Begriffs „Nutzfläche“ ersucht.
- Mit der Bebauungsplanung werden im Grunde Nutzungsrahmen jedoch keine konkreten Projekte festgelegt, weshalb aus fachlicher Sicht iVm der Abgrenzung mehrerer Bauplätze im Planungsgebiet – die langfristig gegebenen auch unterschiedliche Eigentumsverhältnisse sowie unterschiedliche Zeitpunkte für Ansuchen um baurechtliche Bewilligungen aufweisen können – die Bestimmungen der §§ 2 (3) u. (4) (durchschnittliche Wohnungsgröße bzw. Gemeinschaftsräume jeweils bezogen auf das BPL-Gebiet) durch eindeutige, allenfalls bauplatzbezogene Festlegungen zu regeln sind. Die derzeit geplanten allgemeinen Bestimmungen, dass wenn z.B. in einem ersten Bauabschnitt bzw. auf einem Bauplatz ein Projekt bewilligt wird, dieses Projekt bzw. diese Bewilligung dann maßgebend für sämtliche weitere und auch für spätere, allenfalls individuelle Bauverfahren auf dann möglicherweise eigenständigen Grundstücken im Bebauungsplangebiet ist, wird abgelehnt.
- Zu § 3 (2) – Bauplatzgröße / Gesamtfläche der Geschoße: Unter Berücksichtigung der Mindestinhalte gem. § 41 (1) StROG ist für sämtliche Teilflächen des Planungsgebietes bzw. für die jeweiligen Bauplätze die bauliche Ausnutzbarkeit der Grundflächen „ersichtlich zu machen“ bzw. „festzulegen“. Es wird daher angeregt, die im Entwurf des BPLs geplanten Festlegungen der jeweils maximal zulässigen Gesamtflächen der Geschoße auf den einzelnen Bauplätzen in diesem Sinne zu überarbeiten und die jeweils konkreten Grenzwerte der Bebauungsdichte festzulegen. Dabei bedarf – auch mit Verweis auf baugesetzliche Vorgaben – eine über einen BPL geplante Überschreitung der im FWP festgelegten Bebauungsdichte auf einzelnen Bauplätzen ausgehend von einer Bestandsaufnahme einer vertieften Begründung im Sinne der Bestimmung des § 3 der Bebauungsdichteverordnung. Verringerungen der im FWP festgelegten maximal zulässigen Bebauungsdichte auf einzelnen Bauplätzen im BPL-Gebiet sind im Sinne der oa. Ausführungen sowie der gebotenen Gleichbehandlung ebenfalls vertieft zu begründen.
- Zur möglichen Unterschreitung der baugesetzlichen Abstände gem. § 4 (4) des BPLs wird auf die Bestimmungen des § 13 Stmk. BauG hingewiesen. Damit in Zusammenhang wird unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 45 StROG sowie auf künftig möglicherweise unterschiedliche Grundstückseigentümer im Planungsgebiet eine Prüfung der Grenzen der Bauplätze iVm den Abgrenzungen der bebaubaren Bereiche im Rechtsplan angeregt.
- In § 5 (3) sind aufgrund des Determinationsgebotes ergänzende Klarstellungen erforderlich, welches maximale Ausmaß die „untergeordnete Überschreitung“ der im BPL festgelegten Gebäudehöhen (eigentlich der Gesamthöhen (?)) umfassen kann. Auch das in den Erläuterungen angeführte „geringe Ausmaß“ ist nicht hinreichend konkret bestimmt. Die Festlegung des § 7 (6) (mit Verweis auf die Vorgabe des § 7 (1)) ist ebenfalls nicht hinreichend bestimmt (vgl. dazu auch „sonstige Festlegungen“ des Räumlichen Leitbildes) und auch die Vorgabe des § 8 (1), dass Gehwege, Terrassen „in einer verträglichen Relation zur Gebäudegröße“ von der Begrünungsverpflichtung ausgenommen sind, ist durch eindeutig bestimmte, nachvollziehbare Festlegungen zu definieren.

- Zur Festlegung des § 5 (8) werden – auch mit Verweis auf baugesetzliche Vorgaben – Prüfungen als erforderlich erachtet, zumal derzeit gemäß Wortlaut die Errichtung von Solar- und PV-Anlagen ausschließlich auf den Dachflächen über dem Penthouse-Geschoss zulässig sein soll, jedoch in Projekten nicht zwingend ein Penthouse-Geschoss bzw. die laut BPL maximal zulässige Geschößanzahl zur Bewilligung beantragt werden muss. Im Grunde wäre derzeit auf Dächern ohne Penthouse-Geschoss die Errichtung von Solar- und PV-Anlagen ausgeschlossen. Dabei wird in den entsprechenden Erläuterungen nachvollziehbar auf das „oberste Geschoss“ Bezug genommen.
- Zur Bestimmung des § 6 (1), dass straßenseitig offene Laubengänge nicht zulässig sind, wird ebenfalls eine Prüfung hinsichtlich der Übereinstimmung mit Vorgaben des Räumlichen Leitbildes als erforderlich erachtet, zumal dort abweichend – ua. mit Verweis auf die Situation für das nördliche Grundstück .600 – der Ausschluss von offenen Erschließungen zu angrenzenden kleinteiligen Wohngebieten festgelegt ist (vgl. auch Erläuterungsbericht Seite 6).
- Die Festlegung des § 9 (6), dass auf Bauplatz A ein freistehender Werbepylon [...] zulässig ist, schließt die Errichtung weiterer Werbepylone auf anderen Bauplätzen (auch mit anderen Höhenentwicklungen) nicht grundsätzlich aus, weshalb die aa. Bestimmung im Sinne der geplanten Zielsetzung zu konkretisieren ist.
- In der Plandarstellung sind zum Teil Kotierungen ua. von Bauplatzgrenzen und Baugrenzlinien zu ergänzen. Es wird im Sinne der gebotenen Rechtssicherheit um eine generelle Prüfung ersucht. Zudem wird angeregt, im Rechtsplan den in § 5 (2) angeführten Höhenschichtenlinienplan ersichtlich zu machen, um die Nachvollziehbarkeit von Festlegungen (ua. Höhenbezugspunkte, Geländeänderungen) zu verbessern.
- Zum Teil sind Entscheidungsgrundlagen für einzelne Verordnungsinhalte nicht hinreichend erkennbar, wobei insbesondere unterschiedliche Festlegungen des BPLs (ua. hinsichtlich Verlauf/Abgrenzungen von Baugrenzlinien, Höhenentwicklungen etc.) unter Bezugnahme auf die Bestandssituation im unmittelbaren Nahebereich und die geplante Entwicklung vertieft zu begründen sind. Zudem sind – auch mit Verweis auf Festlegungen des Flächenwidmungsplanes (vgl. auch Seiten 14 u. 16 der Erläuterungen) – ergänzende Ausführungen zur Berücksichtigung der Lärmsituation im BPL einschließlich relevanter Freiflächen erforderlich.  
Zu den Erläuterungen des Bebauungsgrades wird darauf hingewiesen, dass bei dessen Berechnung nicht nur Teile eines Gebäudes, sondern gegebenenfalls auch Teile baulicher Anlagen wie überdachte Abstellflächen/Carports einzubeziehen sind (vgl. auch § 4 Z17 Stmk. BauG).
- Im „Grünen Netz Graz“ ist entlang der nördlichen Grenze des BPL-Gebietes die Herstellung einer Wegeverbindung vorgesehen, deren Umsetzung in den vorliegenden Entwurfsunterlagen augenscheinlich nicht berücksichtigt ist. Dahingehend ist eine Prüfung erforderlich und wird um ergänzende Erläuterungen ersucht, warum dieses Ziel in der vorliegenden Planung allenfalls nicht weiterverfolgt werden soll.“

#### Einwendungsbehandlung:

##### Ad. Pkt. „geltende Rechtslage“

Im einleitenden 2. Absatz des Wortlautes wurden die geltenden Rechtslagen korrigiert.

##### Ad. Pkt. „Bodenversiegelung“

Der § 8 (2) des Verordnungstextes wurde adaptiert:

„Der maximal zulässig Grad der Bodenversiegelung wird mit 40% begrenzt.“

#### Ad. Pkt. „Räumliches Leitbild“

Sowohl der plangrafische als auch im Wortlaut verordnete Inhalt des 1.0 Räumlichen Leitbildes ist in den Erläuterungen zum gegenständlichen Bebauungsplan zu finden. Eine Einbindung der Inhalte des 1.0 RLB in den Plan zum 17.25.0 Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

In Bezug auf die Festlegung der Geschosshöhe mit max. 2G – 3G für den Bereichstyp „Wohnanlagen und verdichteter Flachbau“ im Teilraum „Puntigam Nord – Karlau“ wird auf den § 9 Ausnahmebestimmungen im 1.0 Räumlichen Leitbild verwiesen. Abweichend von den Bestimmungen gemäß § 6 und § 8 kann folgende relevante Ausnahmebestimmung im Bebauungsplanverfahren festgelegt werden:

(1) Ausnahmen hinsichtlich Geschosshöhe:

(...)

- Im Zuge einer großen zusammenhängenden Planung im Zusammenhang mit qualitätssichernden Maßnahmen und/oder Verfahren

(...)

Die stadtweite großmaßstäbliche Betrachtung des 1.0 RLB liefert nicht in allen Einzelfällen ein abschließendes Ergebnis, sodass bei Bauplätzen in der Größenordnung von ca. 5.000 m<sup>2</sup> aufwärts auch höhere Geschosshöhen begründet werden können. Die maximalen Geschosshöhen von 5 Geschossen resultiert aus dem Wettbewerbsergebnis (steiermarkweit offener, einstufiger Realisierungswettbewerb) und dient als räumliche Abschirmung zur Herrgottwiesgasse. Durch die differenzierte Festlegung der Geschosshöhe und Gebäudehöhen kann eine gute Einbindung in die umgebende bzw. geplante Bebauung erreicht werden.

#### Ad Pkt. „Klarstellung des Begriffs Nutzfläche“

Der § 2 (2) und (4) des Verordnungstextes wurde konkretisiert:

*„Die Mindestwohnungsgröße hat 30,0 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche zu betragen.“*

Das Stadtplanungsamt bietet Auskunfts- und Beratungstätigkeit an, die Inhalte der Bebauungsplanung erläutert und die Bürger:innen informiert. Bei Unklarheiten, Begriffsschwierigkeiten etc. wird auf diesem Weg versucht, diese bestmöglich zu klären. Die Definition von Begrifflichkeiten/Fachbegriffen – beispielsweise im Erläuterungsbericht – ist momentan nicht angedacht.

#### Ad Pkt. „Durchschnittliche Wohnungsgröße bzw. Gemeinschaftsräume als bauplatzbezogene Festlegungen gem. §§ 2 (3) und (4) des Bebauungsplanes“

Eine endgültige Überprüfung, ob die durchschnittliche Wohnungsgröße bzw. Gemeinschaftsräume eingehalten werden können, ist dementsprechend nur auf Grundlage von konkreten Bauvorhaben mit vergleichbaren Wohnungsschlüsseln möglich. Im Hinblick auf einen ausgewogenen Wohnungsmix gelten die Durchschnittsgröße von Wohnungen sowohl für das gesamte Bebauungsplangebiet als auch für die jeweiligen Bauplätze. Zudem darf hierzu angemerkt werden, dass entsprechende Möglichkeiten zur Festlegung ausschließlich in den „Kann-Bestimmungen“ (unter § 41 Abs. 2 Z. 5) enthalten sind.

#### Ad Pkt. „Bauplatzgröße/Gesamtfläche der Geschoße gem. § 3 (2) des Bebauungsplans“

Mit der Festlegung der jeweils zulässigen Gesamtfläche der Geschoße für die Bauplätze A bis E wird das städtebauliche Bebauungskonzept aus dem Wettbewerbsergebnis abgebildet und innerhalb des Planungsgebietes neu verteilt.

In Summe wird mit der erzielten, maximalen Geschoßfläche je Bauplatz der maximale Bebauungsdichtewert von 0,8 gem. 4.0 Flächenwidmungsplan für das Aufschließungsgebiet mit der Gesamtfläche von 21.142 m<sup>2</sup> eingehalten.

Ad Pkt. „Unterschreitung der baugesetzlichen Abstände“ gem. § 4 (4) des Bebauungsplans“

Mit der im Verordnungswortlaut festgelegten Möglichkeit der Abstandsunterschreitungen und den graphisch dargestellten Bauplätzen A – E wird eine entsprechende Entwicklung der (Bebauungs-)Struktur und Gestaltung festgelegt. In Anbetracht dessen und unter Berücksichtigung einer entsprechenden Höhenentwicklung der Gebäude werden auch bei einer möglichen Neuaufteilung desselben Bauplatzes (Grundstücke Nr. 26/1, KG Rudersdorf) geringere Grenz- und Gebäudeabstände auf den neugeschaffenen Bauplätzen zugelassen.

Für das Baubewilligungsverfahren ist diese Bauplatzeinteilung allerdings nicht verbindlich, sodass einerseits die Zusammenlegung mehrerer Bauplätze oder die Aufteilung eines Bauplatzes anhand der festgelegten Bauplatzgrenzen möglich ist. Einzig die Festlegungen bezogen auf den jeweiligen Bauplatz (Gesamtfläche der Geschosse, Bebauungsgrad etc.) gelten ebenso geteilt bzw. bei Zusammenlegung weiterhin auf die jeweilige Fläche bezogen.

Ad Pkt. „Festlegungen gem. § 5 (3), § 7 (6) und § 8 (1) des Bebauungsplans“

Mit der im Verordnungswortlaut eingeräumten Möglichkeit zur „*untergeordneten Überschreitung*“ der maximalen Gebäudehöhen soll ein entsprechender Spielraum in der Höhenentwicklung der Baukörper gewährleistet werden, um keine Widersprüche in den nachfolgenden Verfahren aufgrund von möglicherweise erforderlichen Anpassungen zu generieren.

Im Hinblick drauf, dass die Gestaltung von Grün- und Freiflächen im Steiermärkischen Raumordnungsgesetz in den „Kann-Bestimmungen“ (unter § 41 Abs. 2 Z. 8) mit dem Hinweis „*fließend bis Maximalinhalt*“ enthalten ist, bleibt eine diesbezügliche Anwendung offensichtlich der Gemeinde überlassen.

Unter Berücksichtigung der Struktur und des Erscheinungsbildes des Planungsgebietes wurde im § 8 (4) des Verordnungstextes von einer eindeutigen Festlegung von befestigten Flächen abgesehen, zumal die Einfügung zukünftiger Bauvorhaben samt dazugehöriger Freiflächen in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild unabhängig von den Festlegungen der Bebauungsplanverordnung gemäß den Festlegungen des Steiermärkischen Baugesetzes im Bauverfahren zu beurteilen ist.

Ad Pkt. „Errichtung von Solar- und PV-Anlagen“ gem. § 5 (8) des Bebauungsplans

Der § 5 (8) des Verordnungstextes wurde geändert:

*„Solar- und Photovoltaikanlagen sind ausschließlich auf den Dachflächen über dem obersten Geschoss zulässig.“*

Ad Pkt. „Straßenseitig offene Laubengänge“ gem. § 6 (1) des Bebauungsplans

Der § 6 (1) des Verordnungstextes wurde geändert:

*„Straßenseitig als auch zum nördlich angrenzenden kleinteiligen Wohngebiet sind offene Laubengänge nicht zulässig.“*

Ad Pkt. „Werbepylon“ gem. § 9 (6) des Bebauungsplans“

Im Erläuterungsbericht wurde die Festlegung für einen freistehenden Werbepylon dahingehend ergänzt, dass eine derartige Werbeanlage ausschließlich auf dem Bauplatz A im Bereich der Zu- und Abfahrt zulässig ist.

Ad Pkt. „Kotierungen von Bauplatzgrenzen und Baugrenzlinien“ in der Plandarstellung

Eine redaktionelle Befassung ist in der Beschlussfassung erfolgt.

Ad Pkt. „Entscheidungsgrundlagen für einzelne Verordnungsinhalte“

Zum Thema *Verlauf/Abgrenzungen von Baugrenzlinien, Höhenentwicklungen etc.* darf auf das städtebauliche Bebauungskonzept aus dem Wettbewerbsergebnis verwiesen werden, das als Gestaltungsgrundlage für den vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf dient.

Zum Thema Berücksichtigung der *Lärmsituation im BPL einschließlich relevanter Freiflächen* ist eine endgültige Überprüfung, ob die normgemäß definierten Grenzwerte eingehalten werden können, dementsprechend nur auf Grundlage eines konkreten Bauvorhabens mit Festlegung der Lage bestimmter Nutzungen und einer bautechnischen Detaillierung entsprechender Bauteile möglich. Zudem darf hierzu angemerkt werden, dass entsprechende Möglichkeiten zur Festlegung ausschließlich in den „Kann-Bestimmungen“ (unter § 41 Abs. 2 Z. 10) enthalten sind.

#### Ad. Pkt. „Erläuterung zur Berechnung des Bebauungsgrades“

Im Erläuterungsbericht wurde die Festlegung des Bebauungsgrades wie folgt ergänzt, dass zu dessen Berechnung die oberirdischen Gebäude und Bauteile sowie gegebenenfalls auch Teile baulicher Anlagen wie überdachte Kfz-Abstellflächen/Carports herangezogen werden.

#### Ad Pkt. „Grünes Netz Graz“

Das Grüne Netz versteht sich als Strategiepapier zur Stadtentwicklung. In Abstimmung mit der Abteilung für Verkehrsplanung wird eine entsprechende öffentliche Durchwegung als nicht zweckmäßig erachtet, zumal es sich bei den angrenzenden Straßenzügen wie die Herrgottwiesgasse (Stichstraße), Puchstraße (Stichstraße) und den Birkenweg um ausschließlich private Verkehrsflächen handelt.

#### **Einwendung 7 (OZ 0012)**

*„[...] Ich berufe gegen den Bebauungsplan 17.25.0 für das Planungsgebiet gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan (XVII.12)*

*Inbesondere gegen das nicht schlüssige Aufschließungserfordernis der „Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz, Nachweis einer zweckmäßigen Verkehrsanbindung und der Verkehrssicherheit der äußeren Erschließung“ (es wurden weder Ergebnisse und Zahlen noch der Zeitraum, wann die angebliche Verkehrserhebung vorgenommen wurde, angeführt!) Der Hinweis allein, dass der durch die geplante Bebauung entstehende Kfz-Verkehr in Anbindung an die Herrgottwiesgasse in das umliegende öffentliche Straßennetz eingespeist wird, sagt nur aus, dass eine Zufahrt gegeben ist. Welche verkehrsrelevanten Auswirkungen dies in Zusammenhang mit dem durch die Bebauung des bereits genehmigten Bebauungsplan 17.20.0 hat, geht hier nicht hervor. Besonders zu erwähnen ist, dass der überwiegende Teil des Planungsgebietes außerhalb des 300 m – Einzugsbereiches (Luftlinie) der städtischen Bedienqualität von öffentlichen Verkehrsmitteln liegt.*

*Das Argument, dass vor beiden der Herrgottwiesgasse zugewandten Grundstücken ein Gehweg errichtet wird, ist zwar positiv zu bewerten, ist aber trotzdem nur ein Stückwerk, da in den nächsten Jahren mit keinem durchgängigen Gehweg auf Grund von fehlenden Flächen zu rechnen ist.*

*Soweit uns bekannt ist, wurde bereits im Bebauungsplan 17.20.0 auf die unzureichenden Verkehrsmaßnahmen, was den Anstieg des Verkehrsaufkommens im Umfeld der Puntigamer Straße, Puchstraße, Rudersdorfer Straße sowie Herrgottwiesgasse betrifft, hingewiesen. Obwohl auf dem Bebauungsplangebiet erst 1/5 der Fläche durch das Rote Kreuz verbaut wird, wurde darauf hingewiesen, dass die gesamte Fläche nur 300 Parkplätze in Bezug auf das vertragliche Maß der umliegenden Verkehrsflächen verkraftet. Bereits bei diesem Bebauungsplan gab es heftige Kritik aus der Anrainerschaft aber auch von Experten, die den Bezirksrat unterstützten. Konkret geht es um die Situation, dass durch die Erschließungsstraße von der Puchstraße zur Herrgottwiesgasse das durch den Bebauungsplan zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht bewältigt wird, sondern nur zu einer Verlagerung in das kleinstrukturierte Wohn- und Sportgebiet stattfindet. Bereits in diesem Bebauungsplan wurde – ohne entsprechende Zahlen anzuführen – gearbeitet und sämtliche Bedenken von Seiten der Verkehrs- und Stadtplanung mit nicht nachvollziehbaren Argumenten zu Gunsten zukünftiger Bauvorhaben kein Augenmerk geschenkt und der Bebauungsplan schlussendlich vom Gemeinderat beschlossen.*

*Nun sehe ich mich in dem aufgelegten Bebauungsplan 17.25.0 Herrgottwiesgasse 269 ff mit derselben Argumentationslinie konfrontiert. Auch hier ist mit fast 300 Kraftfahrzeugen zu rechnen. Abgesehen von den für Besucher/Innen kaum vorhandenen Parkflächen.*

*Wie bereits eingangs erwähnt, wird neuerlich auf die gleiche Verkehrserhebung wie im Bebauungsplan 17.20.0 verwiesen, die angeblich die Erfüllung des Aufschließungserfordernisses „Nachweis einer zweckmäßigen Verkehrsanbindung“ bestätigt.*

*Die daraus gewonnenen Erkenntnisse der Verkehrs- und Stadtplanung sind nach meinen Erfahrungen falsch. Der durch die beiden Bebauungspläne verursachte Verkehrsanstieg insbesondere von der Erschließungsstraße Richtung „Norden“ wird in Summe die Lebensqualität im kleinstrukturiertem Wohn- und Sportgebiet massiv verschlechtern.*

*Ich fordere daher:*

- 1) Die Zahlen sowie das Datum der immer wieder angeführten angeblichen Verkehrserhebung, die der Verkehrsplanung als Entscheidungsgrundlage gedient haben, müssen schlüssig im Bebauungsplan angeführt werden, damit der Gemeinderat, der den Bebauungsplan schlussendlich beschließen muss, ausreichend über den zu erwartenden Verkehrsanstieg informiert ist.*
- 2) Sollte, wie vermutet die Verkehrserhebung älter als zwei Jahre sein, ist diese Erhebung neuerlich durchzuführen, zumal das Verkehrsaufkommen von den Anrainer/Innen in den oben erwähnten Straßenzügen gerade in den letzten beiden Jahren als massiv angestiegen wahrgenommen wird.*
- 3) Präventive Maßnahmen sind von Seiten der Verkehrsplanung im Bebauungsplan zu definieren, ebenso welche Vorkehrungen zu treffen sind, damit der nicht zu widerlegende massive Verkehrsanstieg insbesondere Richtung stadteinwärts unterbunden werden kann.“*

#### Einwendungsbehandlung:

Von der Verkehrsplanung der Stadt Graz wurde folgende Stellungnahme abgegeben.

„Für die Beantwortung wurden folgende Verkehrsuntersuchungen zu Grunde gelegt:

- VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand April 2019
- VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, ergänzende Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Jänner 2021
- VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse – Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Dezember 2022

Die Zufahrt zum Grundstück wird im Gutachten (*VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse-Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Dezember 2022*) detailliert dargestellt. Entlang der Herrgottwiesgasse wird der Straßenquerschnitt vom südlichen gelegenen Bebauungsplangebiet 17.20.0 weitergeführt. Hier wird zukünftig ein getrennter Geh- und Radweg vorgesehen.

Ebenfalls wurden im Gutachten die notwendigen Sichtnachweise sowie die Prüfung eines gegebenenfalls notwendigen Linksabbiegestreifens in der Herrgottwiesgasse zum Bebauungsplangebiet durchgeführt. Der zukünftig erzeugte Verkehr des Bauvorhabens wurde im Gutachten (*VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse-Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand, Dezember 2022*) nach Bosserhoff berechnet.

Die im Gutachten zum Bebauungsplan 17.25.0 (*VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse-Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Dezember 2022*) zukünftig generierten Quell- und Zielverkehre bestätigen die Annahmen, dass die generierten Verkehre zur Leistungsfähigkeitsbetrachtung im Gutachten von 2019 (*VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz Stand April 2019*) für das Aufschließungsgebiet XVII.12 durchaus plausibel angesetzt wurden.

In diesem wurden alle im Umfeld liegenden Aufschließungsgebiete XVII.09, XVII.12, XVII.04, XVII.10, XVII.06 sowie 1[19] bei der Leistungsfähigkeitsuntersuchung berücksichtigt.

Bei den folgenden Knotenpunkten wurden Leistungsfähigkeitsüberprüfungen durchgeführt:

- Puntigamer Straße – Herrgottwiesgasse – Gmeinstraße
- Puntigamer Straße – Puchstraße – Rudersdorfer Straße,

sowie der neu zu errichtenden Knoten:

- Wagramer Weg – Herrgottwiesgasse
- Verbindungsstraße (Verlängerung Wagramer Weg – Puchstraße.

Bei den Leistungsfähigkeitsuntersuchungen wurde zusätzlich ein jährlicher Verkehrszuwachs von 1% bis zu den Prognosejahren 2025 und 2030 berücksichtigt. In der ergänzenden Verkehrsuntersuchung (*VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, ergänzende Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Jänner 2021*) wurde die Leistungsfähigkeitsbetrachtung der Knotenpunkte unter Beachtung der zukünftigen Nutzung durch das „Rote Kreuz“ nochmals detailliert untersucht.

Auch hier konnte unter Berücksichtigung und Anpassung der verkehrlichen und technischen Infrastruktur die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems nachgewiesen werden.

Bezüglich der ÖV-Kategorie am Bebauungsplangebiet 17.25.0 wurde entsprechend der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr ein angemessener Stellplatzschlüssel im Verordnungstext zum Bebauungsplan 17.25.0 berücksichtigt. Zukünftig wird jedoch in der neu zu errichtenden Verbindungsspanne zwischen Herrgottwiesgasse und Puchstraße die Errichtung von zwei Bushaltestellen vorgesehen, welche die ÖV- Kategorie deutlich erhöhen werden.

Zu den Forderungen kann festgehalten werden:

Ad. Pkt. 1:

Der Verweis auf die dem gegenständlichen Bebauungsplan zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen wurden in dem Erläuterungsbericht ergänzt.

Ad. Pkt. 2:

Die Daten zur Erstellung der Gutachten stammen aus den Jahren 2019, 2021 und 2022. In den Gutachten wurden Prognosehorizonte von 2025 bis 2030 angegeben.

Ad. Pkt. 3:

Im Gutachten von 2019 (*VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand April 2019*) wurde darauf hingewiesen, dass bei einer Entwicklung aller im Gutachten eingeflossenen Aufschließungsgebiete Anpassungen in der technischen und verkehrlichen Infrastruktur notwendig sind.“

## Einwendung 8 (OZ 0013)

„[...] Gegen den o.g. Bebauungsplan erhebe ich Einwände, welche ich wie folgt begründe:

### 1) Mülldeponie-Grundwassergefährdung:

Dass sich auf dem gegenständlichen Grundstück und zukünftigen Bauplatz eine Mülldeponie befindet, wird in dem Entwurf der Verordnung in keiner Weise erwähnt oder berücksichtigt. Lediglich im Erläuterungsbericht ist eine allgemein gehaltene Anmerkung zu finden, die weder dem Umfang noch der Art der Altlast Rechnung trägt. Vor Erstellung eines Bebauungsplanes hätte natürlich ein diesbezügliches Sanierungskonzept erstellt werden müssen. Es handelt sich hier um eine großflächige Schottergrube, die in den 1950er Jahren mit Müll sämtlicher Kategorien unter anderem auch mit Abfällen aller Art eines Krankenhauses (Sondermüll) aufgefüllt wurde. Es wird im Bebauungsplan viel Oberflächliches über Gestaltung und Bepflanzung etc. vorgeschrieben, jedoch nichts darüber, dass diese Abfälle zum Schutz der Gesundheit der zukünftigen Bewohner und der Nachbarschaft zu entfernen sind. Somit liegt der Rückschluss nahe, dass diese Stoffe im Boden verbleiben werden. Das bedeutet, dass hier bis ins Grundwasser reichende, nicht qualifizierbare Stoffe dieses Grundwasser jahrzehntelang kontaminiert haben müssen, inzwischen aber oberflächlich weitgehend ausgewaschen sind. Diese werden jedoch durch die Bautätigkeit nun im wahrsten Sinne des Wortes aufgewühlt und damit wieder im ursprünglichen Ausmaß virulent. Nachdem es hier auf den angrenzenden Liegenschaften Hausbrunnen gibt, deren Wasser für Trink- und Gartengießzwecke in den letzten Jahren bedenkenlos, da überprüft, verwendet werden konnte, ist ein Rückfall der Grundwasserkontamination in die Anfänge der Deponie vorauszusehen. Wenn dann im Erläuterungsbericht noch in Punkt 3/4.0/3 die Beschränkung der Bodenversiegelung thematisiert wird, so bedeutet das, dass Regen und sonstige Oberflächenwässer wiederum ungehindert die nun wieder offengelegte Kontamination in das Grundwasser spülen können. In diesem Zusammenhang erhebt sich auch die Frage über ausreichend dimensionierte öffentliche Kanäle in diesem Gebiet, die die zusätzlichen Abwässer dieser enormen Verbauung und die Regenwässer aufnehmen müssen. Es gab bereits in der Vergangenheit Starkregensituationen bei denen die Kanaldeckel ausgehoben wurden. Da es sich hier auch um ein Grundwasserschongebiet handelt, stelle ich den Antrag, dass etwa folgender Passus in den Bebauungsplan aufgenommen wird: Vor Inangriffnahme der Bauarbeiten ist die Mülldeponie auf dem Bauplatz zu sanieren und der gesamte Müll vom Bauplatz zu entfernen.

### 2) Unzureichende verkehrsmäßige Erschließung:

Die verkehrsmäßige Erschließung des Bauplatzes ist meiner Meinung nach völlig untragbar. Die Herrgottwiesgasse ist kaum in der Lage den momentanen vorhandenen Verkehrsfluss aufzunehmen. Rückstaus von der Puntigamer Straße bis annähernd zum Postsportplatz und darüber hinaus sind an der Tagesordnung. Verschärft wird die Situation noch durch die Linksabbiegeverbote aus der Herrgottwiesgasse in die Puntigamer Straße bzw. von der Puntigamer Straße in die Herrgottwiesgasse. Das heißt, dass alle Fahrzeuge die in der Herrgottwiesgasse nach links einbiegen oder aus dieser kommend links abbiegen müssen, den Weg über die Puchstraße bis zur Markusgasse wählen müssen um dann in der Herrgottwiesgasse nord- und/oder südwärts fahrend zum/vom Bauplatz gelangen zu können. Dieses verkehrsmäßige Übel hat schon die Bezirkszeitung „Wir Puntigamer“ anlässlich der Bauverhandlung für den riesigen Rotkreuzstützpunkt mit seinen 254 PKW-Stellplätzen und dessen enormen Schulungszentrum moniert. Da die Zufahrt zu diesem Stützpunkt auch über die Herrgottwiesgasse erfolgt, ist ein totales Verkehrschaos hier vorprogrammiert. In diesem Zusammenhang erhebt sich auch die Frage was die Festlegungen oder Empfehlungen der Bebauungspläne wert sind. Sie sind zwar Verordnungen, aber von Einhaltung oder Exekution der Auflagen in diesen rechtlichen verbindlichen Werken ist für mich nichts in Sicht: Zum Rotkreuzzentrum hätte laut Bezirkszeitung die Zufahrt laut Bebauungsplan auch über die Puchstraße oder Puntigamer Straße erfolgen können, wird aber nun im Bauverfahren über die Herrgottwiesgasse genehmigt.

Oder laut Bebauungsplan für das Brauquartier sollte die Zufahrt zum Brauquartier über die Triester Straße zu diesem erfolgen. Mittlerweile wurde auch eine Zufahrt zum Brauquartier aus der Herrgottwiesgasse über den ehemaligen Wagramer Weg ermöglicht bzw. errichtet. Soviel zur Einhaltung der Auflagen in den rechtskräftigen Bebauungsplänen. Ein besonders heikler Punkt ist die Einfahrt bzw. Ausfahrt von der Markuskasse in die bzw. von der Puchstraße, die ja durch die Linksabbiegeverbote Herrgottwiesgasse – Puntigamer Straße von allen Fahrzeugen aus diesen Richtungen kommend benützt werden muss. In der Puchstraße gibt es keine Linksabbiegespur in die Markuskasse und gerade in bzw. unmittelbar nach diesem Kreuzungsbereich hat die Markuskasse eine Nutzbreite von lediglich etwa 4,5 bis 5 m! Das heißt, hier kommen bei Gegenverkehr kaum 2 PKW aneinander vorbei geschweige denn wenn ein Lastwagen diese Kreuzung befahren muss (z.B. auch der Baustellen- und Zubringerverkehr für das Rotekreuzzentrum und gegenständlichen Bauplatz). An diesem jetzt schon neuralgischen staugefährdeten Punkt sind Verkehrsstaus in der Puchstraße und damit nicht endende gesundheitsgefährdende Abgaskonzentrationen täglich zu erwarten. Es wäre eigentlich die Aufgabe der Stadt zuerst die für die Bebauungspläne und Baugenehmigungen nötige Infrastruktur zu schaffen und danach, also bei vorhandener Infrastruktur die Genehmigungen in verträglichem Ausmaß zu erteilen. Auch hier gibt es einen Ausweg aus dieser Verkehrsmisere: In der Puchstraße südlich der Firma Lorencic Baubedarf besteht eine Zufahrtsstraße zu den Lageplätzen der Firmen Granit, Lorencic etc., die etwa 30 m vor der Herrgottwiesgasse endet. Sie besitzt eine ausreichende Belastbarkeit und eine Breite von etwa 8 m für den zweispurigen Lastwagenverkehr und ist zum jetzigen Zeitpunkt makadamisiert. Damit würde sowohl der Bauplatz des Roten Kreuzes, der unmittelbar südlich an dieser Straße anliegt, als auch gegenständlicher Bauplatz ohne den Umweg über das Nadelöhr Markuskasse bestens bedient werden können.

### 3) Unzureichende Parkmöglichkeiten:

Die Festlegung für jeweils 50 – 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche einen PKW-Stellplatz zu errichten geht vollkommen an der Realität vorbei. Dazu wurde mitgeteilt, dass für die geplanten 300 Wohnungen 220 Stellplätze vorgesehen sind. Die Tendenz zu wesentlich kleineren Singlewohnungen mit etwa 30 bis 40 m<sup>2</sup> ist, wie man daraus ersehen kann, ungebrochen und wird auch hier einen Großteil der zukünftigen Wohneinheiten ausmachen. Wie sich die zu geringe Anzahl an Stellplätzen auswirkt, ist an der Situation im Brauquartier zu beobachten. Seit der Fertigstellung dieses Bauvorhabens sind die südlichen Teile der Herrgottwiesgasse beginnend im Bereich der Einmündung des ehemaligen Wagramer Weges verparkt, sowie auch der Torso des sogenannten (und für diesen Verwendungszweck auch straßenrechtlich genehmigten) Fuß- und Radweges südlich des Tennisplatzes des Postsportvereines. Dieser Fuß- und Radweg der laut Bebauungsplan für das Brauquartier geradlinig zur Triester Straße hätte führen sollen, wurde anstelle dessen Weiterführung durch eine etwa 3 m hohe Steinschlichtung unterbrochen (auch hier: Wo bleibt die Einhaltung der Verordnung oder deren Exekution, wo bleibt die Beschilderung als Fuß- und Radweg?) Dieser Torso ist komplett verparkt. Dessen geradlinige Weiterführung zur Triester Straße wie vorgeschrieben, wäre zur besseren Erreichbarkeit der Straßenbahnlinie 5 auch für gegenständliches Baugrundstück von großer Bedeutung.

### 4) Geschoßanzahl, Gebäudehöhe:

Im Erläuterungsbericht wird im rechtswirksamen Räumlichen Leitbild eine Bebauung mit mäßiger Höhenentwicklung gefordert und daher die Festlegungen innerhalb dieses Bereiches bzw. Teilraumes mit einer max. Geschoßanzahl von 2G – 3G festgelegt. Die zweigeschossige Bebauung entspricht jedenfalls dem Gebietscharakter und der hier vorherrschenden Wohnbebauung mit einer Gebäudehöhe von 6 bis 7 m. Auch die gewerbliche Bebauung östlich des gegenständlichen Bauplatzes weist eine Gebäudehöhe von etwa 6,5 m auf und ist daraus errechnet zweigeschossig. Demgegenüber weist jedoch der Entwurf des Bebauungsplanes eine zulässige Gebäudehöhe von bis zu 18 m auf, bei den noch darüberhinausgehenden, höhenmäßig nicht definierten Dachaufbauten zulässig sind.

*Die maximal zulässige Geschossanzahl wird laut Plan der Verordnung mit 5 Geschossen plus Penthouse also insgesamt 6 Geschossen angegeben. Dies entspricht weder dem Gebietscharakter noch dem vorgenannten Räumlichen Leitbild. Es ist also der Bebauungsplan hinsichtlich der Geschossanzahl und der Gebäudehöhen auf die Vorgaben des rechtswirksamen Räumlichen Leitbildes zu reduzieren, auch um dem bestehenden Gebietscharakter gerecht zu werden.*

5) *Bebauungsdichte, Immissionsschutz:*

*Im Sinne des Stmk. BauG §4 Abs. 44 bin ich Nachbarin in Bauverfahren betreffend gegenständlichen Bauplatz und es steht mir dadurch auch die Nachbarrechte gem. §26 Stmk. BauG zu. In den bisherigen Verordnungen von Bebauungsplänen handelte der darin befindlichen §4 stets von den Festlegungen der Baugrenzlinien und der Bebauungsdichte. (Die Dichtewerte in unseren nördlich vom Bauplatz gelegenen Bereichen betragen 0,3 – 0,4 bzw. 0,6 wurden jedoch nie bis zum Höchstwert konsumiert.) Die Bebauungsdichte wird in gegenständlicher Bebauungsplan-Verordnung diskret verschwiegen bzw. nicht thematisiert, lediglich im dazugehörigen Planwerk ist die maximale Dichte (kaum leserlich, weil mit einer Baumdarstellung übermalt) von 0,8 erahnbar. Dieser überhöhte Dichtewert entspricht weder dem Gebietscharakter noch der Ortsüblichkeit und schon gar nicht dem rechtswirksamen Räumlichen Leitbild. Mit dieser ausufernden Dichte verbunden sind natürlich entsprechend erhöhte Immissionen auf meine Liegenschaft. Auch unzumutbare Belästigungen und Beeinträchtigungen meiner Liegenschaft sind damit zu befürchten. Daher erhebe ich hier einen ausdrücklichen Einwand analog zu den Bestimmungen des o.g. §26 Stmk. BauG.*

6) *Unvollständiger Befund/unschlüssiges Gutachten:*

*Meiner Ansicht nach ist die Erstellung eines Bebauungsplanes mit der Erlassung eines Bescheides vergleichbar. Beide Erledigungen haben bindende Wirkung. Der Verordnungstext ist wie der Spruch eines Bescheides auf einen Befund gegründet. Im konkreten Fall ist der Befund vollkommen ungenügend und wäre daher zur Erstellung eines korrekten Verordnungstextes entsprechend zu ergänzen!“*

Einwendungsbehandlung:

Ad Pkt. 1 „Mülldeponie - Grundwassergefährdung“

Im Hinblick auf die vorgebrachte Einwendung wird auf das Geotechnische Gutachten vom 29. Juli 2022, von Insitu® Geotechnik ZT GmbH verwiesen, die von der Wohnen Herrgottwies GmbH mit der Erkundung und Beurteilung der Untergrundverhältnisse sowie der Erstellung eines entsprechenden Gutachtens beauftragt wurde.

Die Ausdehnung der Hausmülldeponie im südöstlichen Bereich des Areals am ehemaligen Grundstück 17/5 wurde von Dipl.-Ing. Dr. Walter Prodingner in dem Gutachten vom 06. April 2014 „*Erkundung und Begutachtung der Untergrundverhältnisse im Hinblick auf die Eingrenzung der Deponiefläche*“ erkundet und kann dem vorliegenden Bodengutachten entnommen werden. Der damals festgestellte Rand der Deponiefläche ist im Lageplan in der Beilage 1 eingetragen.

Zitat Geotechnische Gutachten, Insitu® Geotechnik ZT GmbH:

„[...]“

*Wohnhäuser im Bereich der Deponie*

*Die beiden im südöstlichen Grundstücksteil situierten Objekte (Haus 4, Haus 5) befinden sich im Bereich der Deponiefläche. Die Aushubsole der Objekte wird voraussichtlich ca. 2 m unter der aktuellen Geländeoberfläche und damit voraussichtlich unterhalb der mit Müll verunreinigten Anschüttungen liegen. Die verunreinigten Anschüttungen sind im Bereich der Gebäude auszuheben und fachgerecht zu entsorgen.*

[...]“

*Im Zuge der Untergrunderkundung mittels Schürfschlitzten und Rammsondierungen wurde unterhalb von geringmächtigen Deckschichtsedimenten Murschotter in Form von dicht gelagerten bzw. teilweise verfestigten sandigsteinigen Kiesen aufgeschlossen. Im südöstlichen Grundstücksbereich liegen Anschüttungen. Diese sind im oberen Bereich mit Hausmüll durchsetzt, darunter wurden Kies-Stein-Gemische festgestellt. Der höchste Grundwasserspiegel ist in einer Tiefe von ca. 2,5 m bis 3 m unter GOK, der mittlere Grundwasserspiegel ca. 4 m unter GOK anzunehmen.*

*Als temporäre Baugrubensicherung wird für den Bereich der Tiefgarage eine vollständige Umschließung der Baugrube mit einer Spundwand empfohlen, welche zur Gewährleistung der Wasserundurchlässigkeit in den Stauer einzubinden ist. Die Gründung kann flach am Murschotter erfolgen, bei nicht oder teilunterkellerten Objekten sind Zusatzmaßnahmen notwendig. Der Murschotter ist zur Versickerung der Niederschlagswasser geeignet.*

*Sollten im Zuge der weiteren Planung wesentliche Änderungen auftreten oder die Untergrundsituation im Zuge der Bauausführung von den angegebenen Verhältnissen abweichen, ist ein Geotechniker beizuziehen.“*

#### Ad Pkt. 2 „Verkehrsmäßige Erschließung“

Für die Entwicklungsgebiete entlang der Hergottwiesgasse, Puchstraße und Puntigamer Straße wurden Maßnahmen zur Verbesserung und zum Ausbau der Infrastruktur erarbeitet. Diese Maßnahmen werden schrittweise umgesetzt und erhalten die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme. Hierzu zählen unter anderem auch der Ausbau des Geh- und Radwegenetzes sowie die Errichtung von Grünflächen und deren Erhaltung. Ebenso sind Anpassungen an der technischen Verkehrsinfrastruktur vorgesehen.

Für das Bauvorhaben wurden die für die Stadt Graz üblichen Kriterien für die Stellplatzanzahl berücksichtigt. Unter Rücksichtnahme auf die gegebenen Distanzen zu ÖV- Anbindungen, Kinderbetreuungsstätten und Lebensmittelmärkten wurde ein für dieses Gebiet angemessener Stellplatzschlüssel gewählt.

#### Ad Pkt. 3 „Unzureichende Parkmöglichkeiten“

Bei der Erstellung von Bebauungsplänen innerhalb der Stadt Graz wird die Anzahl der erforderlichen PKW-Stellplätze (abweichend von den Regelungen im Steiermärkischen Baugesetz) als Bezugswert zur möglichen Wohnnutzfläche verordnet.

So wurde für den 17.25.0 Bebauungsplan festgelegt, dass je angefangenen 50 - 60 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche ein PKW – Abstellplatz zu errichten ist. Dieser Wert wurde unter Berücksichtigung der fußläufigen Distanzen zum öffentlichen Verkehr (Bus- und Straßenbahnhaltstellen), Kinderbetreuungsstätten und Lebensmittelmärkten 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-Wege innerhalb der Stadt als Zielsetzung festgelegt.

Als Wohnnutzfläche wird die gesamte Bodenfläche einer Wohnung abzüglich der Wandstärken definiert und ist nicht mit dem Begriff Wohnung gem. § 4 Begriffsbestimmungen Zif.63 Stmk. Baugesetz gleichzusetzen.

Die vorgebrachten Einwendungen, Verkehrsaufkommen im Stadtteil, weiterer Siedlungswachstum, Thematik Parkplatzsuche, Lebensqualität können in einem Bebauungsplanverfahren nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz nicht abgehandelt werden.

#### Ad Pkt. 4 „Geschoßanzahl, Gebäudehöhe“

In Bezug auf die Festlegung der Geschosshöhe mit max. 2G – 3G für den Bereichstyp „Wohnanlagen und verdichteter Flachbau“ im Teilraum „Puntigam Nord – Karlau“ wird auf den § 9 Ausnahmebestimmungen im 1.0 Räumlichen Leitbild verwiesen. Abweichend von den Bestimmungen gemäß § 6 und § 8 kann folgende relevante Ausnahmebestimmung im Bebauungsplanverfahren festgelegt werden:

(2) Ausnahmen hinsichtlich Geschoßanzahl:

(...)

- Im Zuge einer großen zusammenhängenden Planung im Zusammenhang mit qualitätssichernden Maßnahmen und/oder Verfahren

(...)

Die stadtweite großmaßstäbliche Betrachtung des 1.0 RLB liefert nicht in allen Einzelfällen ein abschließendes Ergebnis, sodass bei Bauplätzen in der Größenordnung von ca. 5.000 m<sup>2</sup> aufwärts auch höhere Geschoßanzahlen begründet werden können. Die maximalen Geschosshöhen von 5 Geschossen resultiert aus dem Wettbewerbsergebnis (steiermarkweit offener, einstufiger Realisierungswettbewerb) und dient als räumliche Abschirmung zur Herrgottwiesgasse. Durch die differenzierte Festlegung der Geschosshöhe und Gebäudehöhen kann eine gute Einbindung in die umgebende bzw. geplante Bebauung erreicht werden.

Ziel des Bebauungsplanes ist die Sicherstellung einer geordneten Siedlungsentwicklung im gegenständlichen Bereich. Neben einer geordneten baulichen Entwicklung des Gebietes soll der Bebauungsplan auch die Wahrung von grünräumlichen Flächen und die Möglichkeiten einer qualitätsvollen Entwicklung des Planungsgebietes bewerkstelligen.

In dieser Verordnung wurde die offene Bauweise und ein Bebauungsgrad mit höchstens 0,4 festgelegt. Somit soll sichergestellt werden, dass ausreichend Grünflächen erhalten bleiben.

Eine Reduzierung der Höhe, würde bedeuten mehr Flächen zu Verbauung, den Bebauungsgrad und den Versiegelungsgrad zu erhöhen und somit eine Verschlechterung der Grünausstattung auf der Liegenschaft in Kauf zu nehmen.

Ein Ziel der Stadtplanung ist möglich ressourcensparend die Stadt weiter zu entwickeln.

#### Ad Pkt. 5 „Bebauungsdichte, Immissionschutz“

Bezugnehmend auf die Einwendung zur Bebauungsdichte, darf auf die rechtskräftigen Planungsgrundlagen für den Gebietsbereich hingewiesen werden. Beim Bebauungsplanareal handelt es sich um ein Gewerbe und Mischgebiet „Industrie, Gewerbe/Wohnen mittlerer Dichte“ gemäß 4.0 Stadtentwicklungskonzept bzw. um ein „Aufschließungsgebiet – Allgemeines Wohngebiet“ mit einem Bebauungsdichtewert von max. 0,8 entsprechend dem 4.0 Flächenwidmungsplan (idgF.). Diese Ausweisung (Nutzung und Dichte) erstreckt sich ebenso über das westlich der Herrgottwiesgasse angrenzende Aufschließungsgebiet Nr. XVII.09 „Allgemeines Wohngebiet“ mit einer Bebauungsdichte 0,4 – 0,8. Im östlichen und südlichen Gebietsbereich sind gemäß Flächenwidmungsplan Bebauungsdichten bis 1,5 ausgewiesen.

Eine detaillierte, fachliche Auseinandersetzung mit den städtebaulichen Rahmenbedingungen des Bebauungsplanareals und der langfristigen, städtebaulichen Entwicklungspotentiale im Gebietsbereich hat im Zuge des vorab durchgeführten Wettbewerbsverfahrens stattgefunden und zum vorliegenden Ergebnis geführt. Seitens des Preisgerichts wurden die *unverwechselbare Lösung, die sowohl in städtebaulicher als auch architektonisch-funktionaler Hinsicht exzeptionell ist und die attraktiven Außenanlagen (Idee eines Parks)* des erstgereihten Projekts hervorgehoben.

Der gegenständliche Bebauungsplan ermöglicht daher den adäquaten Ausbau der Wohnnutzung in einer ausgezeichneten Lage entsprechend den Vorgaben der übergeordneten Planungsinstrumente sowie des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes.

Durch die Festlegungen im Bebauungsplan werden Bauflächen und Freiflächen definiert. Im gegenständlichen 17.25.0 Bebauungsplan wird eine Grünfläche im Ausmaß von rd. 20 % (entsprechend den Aufschließungserfordernissen) freigehalten! Für den gesamten Gültigkeitsbereich ist ein Bebauungsgrad von 0,4 verordnet. Zusätzlich enthält die Verordnung zum 17.25.0 Bebauungsplan sowohl textlich als auch plangraphisch definierte Bepflanzungsvorgaben, die eine Umsetzung von klimawirksamen Begrünungsmaßnahmen (Baumpflanzungen, Dachbegrünung, etc.) im Gebietsbereich gewährleistet.

#### Ad Pkt. 6 „Befund/Gutachten“

Hierzu darf angemerkt werden, dass der/die Einwender:in wesentliche, rechtliche Gesetzesmaterien (Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010, Steiermärkisches Baugesetz) vertauscht. Es werden teils Anwendungsbereiche und Begriffsbestimmungen angesprochen, die nicht in einem Bebauungsplanverfahren nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz behandelt werden können.

#### **Einwendung 9 (OZ 0014)**

*„[...] Der Einwand begründet sich wie folgt:*

*Im Entwurf des aufgelegten BBPl wird fälschlicher Weise auf die nicht mehr korrekte Verkehrsuntersuchung 2019 hinsichtlich der Auswirkungen durch den im Planungsgebiet generierten Verkehr auf das Bestandswegenetz verwiesen.*

*Demzufolge wurden die Auswirkungen des gegenständlichen Planungsgebietes auf die bestehenden Gemeindestraßen (Herrgottwiesgasse und Puchstraße) und die B 67a Grazer Straße nicht korrekt berücksichtigt. Es ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung / Verschlechterung der bereits prekären Verkehrssituation zu rechnen.*

*Nachfolgend werden die verkehrstechnischen Punkte erläutert, weshalb die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung 2019 erforderlich ist.*

#### **1. Allgemeines**

*Am 27.10.2020 fand mit den Vertretern der Stadt Graz und der Verkehrsplanung eine Videokonferenz statt, bei welcher auf die grundlegenden Probleme des 17.20.0 Bebauungsplans „Puchstraße – Puntigamer Straße – Herrgottwiesgasse“ und der zu Grunde gelegten Verkehrsuntersuchung 2019 hingewiesen wurde.*

*Leider musste festgestellt werden, dass die nachfolgend angeführten Probleme bis heute offensichtlich nicht berücksichtigt wurden und kein angepasstes Verkehrskonzept vorliegt.*

#### **2. Datengrundlagen**

##### **2.1. Bestandssituation**

*Für den Bestandsverkehr (IST-Situation) wurden gem. Verkehrsuntersuchung 2019 Knotenstromzählung am 11.9.2018 der folgenden Knoten durchgeführt:*

- *Knoten „B 67a / Herrgottwiesgasse / Gmeinstraße“*
- *Knoten „B 67a / Puchstraße / Rudersdorfer Straße“*

Knoten „B 67a / HGW / GStr.“	Fahr- relation	Bestand 2018 [KFZ/h]	
		Morgen 7:00 – 8:00	Abend 16:15 – 17:15
Herrgottwiesgasse	1 / R	72	180
	2 / G	15	54
	3 / L	0	2
B 67a / West	4 / L	243	102
	5 / G	1425	1236
	6 / R	49	73
Gmeinstraße	7 / L	70	172
	8 / G	109	74
	9 / R	99	212
B 67a / Ost	10 / L	53	65
	11 / G	990	1140
	12 / R	24	23

Knoten „B 67a / Puch. / Rud.“	Fahr- relation	Bestand 2018 [KFZ/h]	
		Morgen 7:00 – 8:00	Abend 16:15 – 17:15
Puchstraße	1 / R	122	240
	2 / G	80	156
	3 / L	219	345
B 67a / West	4 / L	281	199
	5 / G	1173	1097
	6 / R	45	81
Rudersdorferstraße	7 / L	27	53
	8 / G	143	90
	9 / R	130	128
B 67a / Ost	10 / L	162	155
	11 / G	965	890
	12 / R	240	136

Ebenfalls wurden automatische Querschnittszählungen mittels Seitenradar für die Dauer einer Woche in der Herrgottwiesgasse und der Puchstraße durchgeführt.

Anmerkung:

Nicht angegeben wurden die vorhandenen Rückstaulängen der Bestandssituation.

Angemerkt wird die von mir beobachtete maximale Rückstaulänge in der Puchstraße von der Anbindung an die B67a bis zum KVP „Murauer“ (Rückstaulänge rd. 1.200 m).

Ebenso wird auf den wiederkehrenden Rückstau in der Puchstraße, teilweise bis zum „Puchwirt“ (Rückstaulänge rd. 600 m) hingewiesen, welcher die künftige Anbindung der Verbindungsspanne (Wagramer Weg) überstaut und somit negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der künftigen Knoten hat.

## 2.2. Prognosedaten gem. VU 2019

Hinsichtlich des generierten KFZ-Verkehrs wird im gegenständlichen BBPI-Entwurf auf die Verkehrsuntersuchung (VU) 2019 des 17.20.0 Bebauungsplans „Puchstraße – Puntigamer Straße – Herrgottwiesgasse“ verwiesen.

In der VU 2019 wird bereits auf die hohe Schwankungsbreite des Prognoseverkehrs bei Gewerbenutzung hingewiesen. Es wird folgender generierte Verkehr für die betrachteten Potentialflächen angesetzt:

	XVII.04 Gewerbe	XVII.06 I + G	XVII.09 WA	XVII.10	XVII.12 WA	I1 Nachnutzung
Pers. / ha			50 – 150		50 – 150	
BGF / Beschäftigte	100 – 190	100 – 190		100 – 190		100 – 190
Wege / Pers. (Besch.)	3,0 – 4,0	3,0 – 4,0	3,5 – 4,5	3,0 – 4,0	3,5 – 4,5	3,0 – 4,0
Besucher			+10 %		+10 %	
Geschäftsverkehr						
Kundenverkehr	bis 1,0	bis 1,0		bis 1,0		bis 1,0
LKW-Fahrten	0,2 – 0,5	0,2 – 0,5	0	0,2 – 0,5	0	0,2 – 0,5
Pers. / PKW	1,1	1,1	1,2	1,1	1,2	1,1
Fläche [ha]	11	10	1	5	2	4
KFZ-Fahrten / Tag	3.394	1.588	296	780	556	594
Morgenspitze						
<b>Quellverkehr</b>	<b>61</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>35</b>	<b>11</b>
<b>Zielverkehr</b>	<b>122</b>	<b>57</b>	<b>4</b>	<b>28</b>	<b>7</b>	<b>21</b>

Zusammenfassung der Prognose-Grundlagen gem. VU 2019  
(in BLAU das gegenständliche BBPI-Gebiet)

### 2.3. Potentialfläche „XVII.12“ – Allgemeines Wohngebiet

Für das gegenständliche BBPI-Gebiet wurde in der VU 2019 für die Spitzenstunde ein Quellverkehr von 35 und ein Zielverkehr von 7 KFZ/h prognostiziert.

Eine Zusammenstellung des Prognoseverkehrs gem. Bosserhoff ergibt unter Berücksichtigung des Ergebnisses des Wettbewerbs folgendes:

#### Ermittlung der Wohneinheiten (WE):

Dem Wettbewerbsentwurf konnte entnommen werden, dass auf der Potentialfläche XVII.12 die Errichtung von ca. 285 Wohneinheiten (WE) vorgesehen ist (Grundstücksgröße 22.122 m<sup>2</sup>). Es ist jedenfalls von einer maximalen Anzahl an WE auszugehen.

#### Ermittlung des Verkehrsaufkommens nach dem Verfahren Bosserhoff:

##### Haushaltsgröße:

Für Städte / Gemeinden in Ballungsräumen, wie im gegenständlichen Fall, kann die Haushaltsgröße zwischen 2,0 und 2,5 Einwohner/Wohneinheit (WE) angenommen werden.

Annahme: 2,5

##### Wegehäufigkeit:

Die Wegehäufigkeit bezieht sich auf alle Einwohner (inkl. Kinder) und berücksichtigt nur Ortsveränderungen außerhalb der Wohneinheit (WE). Für neuere Wohngebiete in Städten kann die Wegehäufigkeit an Werktagen mit 3,5 bis 4,0 Wege/Werktag angenommen werden.

Annahme: 4,0

##### Verkehrserzeugung durch MIV:

In Abhängigkeit des Untersuchungsgebietes liegt die Schwankungsbreite des MIV-Anteils (motorisierter Individualverkehr) zwischen 30 bis 70%.

Unter günstigen Voraussetzungen, wie im gegenständlichen Fall auf Grund der ÖV-Anbindungen, liegt der MIV deutlich unter 70% und wird dennoch mit 50% angenommen.

Annahme: 0,50

PKW-Besetzungsgrad:

Die Zahl der PKW-Fahrten (Selbstfahrer-Anteil) kann über den PKW-Besetzungsgrad (Personen/PKW) ermittelt werden.

Annahme: 1,2

Mit diesen getroffenen Annahmen, welche sich grundsätzlich mit jenen der VU 2019 bis auf die Anzahl der WE decken, ergeben sich folgende PKW-Fahrten:

$$\text{PKW - Fahrten} = \frac{\text{WE} \times \text{Haushaltsgröße} \times \text{Weghäufigkeit} \times \text{MTV}}{\text{PKW-Besetzungsgrad}}$$

$$\text{PKW - Fahrten} = \frac{\text{WE} \times 2,5 \times 4,0 \times 0,50}{1,2} = \text{WE} \times 4,167$$

Fläche	WE	PKW-Fahrten	Spitzenstunde „Morgen“ [PKW/h. Richtung]		Spitzenstunde „Abend“ [PKW/h. Richtung]	
			Quellver. 15%	Zielver. 1%	Quellver. 7%	Zielver. 14%
Bauvorhaben	285	1188	89	6	42	83
Summe			89	6	42	83

Damit liegt der Quellverkehr mit 89 PKW/h ohne Berücksichtigung der ursprünglich angesetzten Steigerung von 10% für den Besucher- und Geschäftsverkehr deutlich über dem Prognosewert von 35 PKW/h der VU 2019.

Die im Erläuterungsbericht unter Punkt 4 Aufschließungserfordernisse getätigte Aussage, dass der zusätzliche KFZ-Verkehr abgewickelt werden kann, kann somit nicht bestätigt werden. Die in der VU 2019 angesetzten Verkehrszahlen stimmen nicht mit dem vorgesehenen Bauvorhaben überein und wurden zu gering angenommen.

#### 2.4. Potentialfläche „XVII.04“ - Gewerbegebiet

Für die Potentialfläche „XVII.12“ (Gewerbegebiet) wurde in der VU 2019 für die Spitzenstunde ein Quellverkehr von 61 und ein Zielverkehr von 122 KFZ/h prognostiziert.

Eine Zusammenstellung des Prognoseverkehrs gem. Bosserhoff ergibt unter Berücksichtigung der aktuellen Randbedingungen für nachfolgende Flächen innerhalb der Baugrenzlinien:

- Teilfläche nördlich der Verbindungsspanne ca. 27.100 m<sup>2</sup>
- Teilfläche südlich der Verbindungsspanne ca. 38.600 m<sup>2</sup>
- Teilfläche „Rotes Kreuz“ ca. 14.100 m<sup>2</sup>

##### 2.4.1 Teilfläche nördlich und südlich der Verbindungsspanne

Ermittlung des Verkehrsaufkommens nach dem Verfahren Bosserhoff:

Zahl der Beschäftigten bei gewerblicher Nutzung:

Die Zahl der Beschäftigten wird für Gewerbeflächen mit normaler Büronutzung (keine Großraumbüros) mit einer Bandbreite von 50 bis 150 Personen / ha (bzw. 1 Beschäftigten / 30 bis 40 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche) angenommen.

Für die vorgesehene Fläche mit Büronutzung wird entsprechend der Grundstücksgröße von ca. 65.700 (= 27.100 m<sup>2</sup> + 38.600 m<sup>2</sup>) bei einer Dichte von 1,5 (gem. BBPl wurde diese sogar auf 1,7 erhöht, womit sich noch höhere Verkehrsfrequenzen ergeben) von einer Bruttogeschossfläche von rd. 98.500 m<sup>2</sup> ausgegangen. Damit ergibt sich eine spezifische Bandbreite von 500 – 1.500 Beschäftigten (ohne Teilfläche „Rotes Kreuz“).

**Wegehäufigkeit:**

Die Wegehäufigkeit bezieht sich einerseits auf die Beschäftigten und andererseits auf den Besucher-/Kunden- und Geschäftsverkehr. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei der künftigen Büronutzung um Gewerbe ohne hohen Kundenverkehr handelt.

Bei einer gemischt gewerblichen Nutzung mit Büros (ohne weitere Angabe zur Nutzung) können für den Gesamtverkehr 3,3 Wege / Beschäftigtem angenommen werden.

Annahme: 3,3 (PKW-) Wege / Beschäftigtem bei Büronutzung

Für den Güterverkehr können bei einer Büronutzung 0,10 LKW-Fahrten / Beschäftigtem angenommen werden.

Annahme: 0,10 LKW-Fahrten / Beschäftigtem

**Verkehrserzeugung:**

In Abhängigkeit des Untersuchungsgebietes liegt die Schwankungsbreite des MIV-Anteils (motorisierter Individualverkehr) zwischen 30 bis 90%.

Auf Grund der vorhandenen ÖV-Angebots wird der MIV mit 60% abgeschätzt.

Annahme: 0,60

Für den Güterverkehr kann durch das Fehlen einer Bahn- bzw. Schiffsanbindung von einem LKW-Anteil von 100% ausgegangen werden.

Annahme: 1,00

**PKW-Besetzungsgrad:**

Annahme: 1,1

$$PKW - Fahrten = \frac{\text{Zahl der Beschäftigten} \times \text{Weghäufigkeit} \times \text{MIV}}{PKW\text{-Besetzungsgrad}}$$

$$PKW - Fahrten = \frac{\text{Zahl der Beschäftigten} \times 3,3 \times 0,60}{1,1} = \text{Zahl der Beschäftigten} \times 1,80$$

sowie

$$LKW - Fahrten = Z. \text{ d. Beschäftigten} \times \text{Weghäufigkeit} \times \text{LKW-Anteil}$$

$$LKW - Fahrten = \text{Zahl der Beschäftigten} \times 0,10 \times 1,0 =$$

$$= \text{Zahl der Beschäftigten} \times 0,10$$

Fläche	Beschäftigte	PKW-Fahrten	Spitzenstunde „Morgen“		Spitzenstunde „Abend“	
			[PKW/h. Richtung]		[PKW/h. Richtung]	
			Quellver. 5%	Zielver. 28%	Quellver. 14%	Zielver. 1%
Gewerbe	1000	1800 0	45 0	252 0	126 0	9 0
Maximum			45	252	126	9

Fläche	Beschäftigte	LKW-Fahrten	Spitzenstunde „Morgen“ [PKW/h. Richtung]		Spitzenstunde „Abend“ [PKW/h. Richtung]	
			Quellver. 5%	Zielver. 28%	Quellver. 14%	Zielverk. 1%
Gewerbe	1000	1800 0	3 0	14 0	7 0	1 0
Maximum			3	14	7	1

#### 2.4.2 Teilfläche „Rotes Kreuz“

Laut Auskunft des Roten Kreuzes ist auf der Teilfläche „Rotes Kreuz“ (= Teilfläche „A“ des 17.20.0 Bebauungsplans „Puchstraße – Puntigamer Straße – Herrgottwiesgasse“) die Errichtung eines Verwaltungs- und primär internen Schulungsgebäudes (Leitzentrale) mit rd. 265 Parkplätzen vorgesehen.

Auf dem Standort werden rd. 300 Mitarbeiter (teilweise Halbtagsbeschäftigte) beschäftigt. Es kann davon ausgegangen werden, dass ca. 80 bis 100 PKW anwesend sind (Schichtwechsel nicht berücksichtigt).

Demzufolge kann der Zielverkehr in der Morgenspitze mit 90 PKW/h angesetzt werden. Ein möglicher Schichtwechsel (Nachtschicht, keine ÖV-Nutzung) wäre als Quellverkehr gesondert zu berücksichtigen.

#### 2.4.3 Zusammenfassend für Potentialfläche „XVII.04“

Für die Potentialfläche „XVII.12“ (Gewerbegebiet) wurde in der VU 2019 für die Spitzenstunde Morgen ein Quellverkehr von 61 und ein Zielverkehr von 122 KFZ/h prognostiziert.

Auf Grund der oben angeführten Zusammenstellung ist für die Potentialfläche „XVII.04“ von folgendem Prognoseverkehr in der Morgenspitze auszugehen:

- Quellverkehr von 48 KFZ/h (= 45 + 3 + Schichtwechsel)
- Zielverkehr von 356 KFZ/h (= 252 + 14 + 90)

Dieser generierte Verkehr der Teilfläche „Rotes Kreuz“ wurde nicht gesondert berücksichtigt und wäre gem. VU 2019 in der Spitzenstunde beim Quellverkehr von 61 und beim Zielverkehr von 122 KFZ/h eingerechnet.

Damit liegt vor allem der Zielverkehr mit rd. 350 PKW/h deutlich über dem Prognosewert von 122 PKW/h der VU 2019. Auch hier wurde ein Kundenverkehr noch nicht berücksichtigt.

#### 2.5. Restliche Potentialflächen

Es ist entsprechend dem Ergebnis der beiden oben angeführten Potentialflächen davon auszugehen, dass die Verkehrsfrequenz der weiteren Potentialflächen XVII.06, XVII.09, XVII.10 und I1 gegebenenfalls zu optimistisch angenommen wurden und zu hinterfragen sind. Diese sind mit den aktuellen Nutzungen bzw. Rahmenbedingungen zu prüfen und gegebenenfalls entsprechend anzupassen.

## **2.6. Umlagerungsverkehr**

Der in der VU 2019 angeführte Umlagerungsverkehr kann hinsichtlich der Plausibilität nicht nachvollzogen werden. Zudem wurde bis heute kein Gesamtverkehrskonzept vorgelegt welches die Grundlage für die Beurteilung eines Umlagerungsverkehrs darstellt.

Als Beispiel werden folgende derzeitige Verkehrsumlagerungen angeführt:

- Umlagerungsverkehr von der Rudersdorferstraße in die Gmeinstraße (Hofer Kreuzung) bedingt durch die Überlastung der Anbindung der Rudersdorferstraße an die B 67a angeführt.
- Umlagerung über die Zufahrt des EKZ „Puntigam“ und die Gmeinstraße für die Zufahrt in die Herrgottwiesgasse auf Grund des Linksabbiegeverbots von der B 67a in die Herrgottwiesgasse.

## **2.7. Weitere bisher nicht berücksichtigte Randbedingungen**

### **2.7.1 Auswirkung der Wohnanlage „Brauquartier“**

Die ursprünglich als Baustraße vorgesehene Straße (Grundstück 260/4) südlich der Tennisplätze des Postsportvereins ist mittlerweile eine öffentliche Straße (EZ 50000) – Sackgasse ohne Wendepplatz. Diese Straße wird als Parkplatz (mind. 30 Stellplätze) von den Bewohnern des Brauquartiers sowohl in Längs- als auch in Senkrechtaufstellung genutzt und sollte ebenfalls berücksichtigt werden.

Gegebenenfalls ist eine Nutzung als Parkanlage zu unterbinden.

### **2.7.2 Auswirkung der Wohnanlage „Kohlbacher“**

Die Auswirkungen der mittlerweile errichteten Wohnanlage „Kohlbacher“ zwischen dem EKZ „Puntigam“ und dem Lebensmittelmarkt „Hofer“ südlich der Gmeinstraße wurde bisher nicht berücksichtigt.

Im 1. und 2. Bauabschnitt wurden bereits 73 Wohneinheiten errichtet. In den beiden weiteren Bauabschnitten (3. Bauabschnitt bereits in Umsetzung) werden jeweils 40 weitere Wohneinheiten errichtet.

Somit wurde der generierte Verkehr von 153 Wohneinheiten in der verkehrstechnischen Beurteilung des gegenständlichen BBPI nicht berücksichtigt.

### **2.7.3 Rückstaulängen**

In den angeführten Knotennachweisen sind die wechselseitigen Auswirkungen hinsichtlich Überstauung einzelner Fahrstreifen nicht berücksichtigt.

Eine Aussage diesbezüglich kann jedoch nur durch eine Simulation der Verkehrsabläufe getätigt werden. Diese liegt sowohl dem gegenständlichen Bebauungsplan als auch dem damaligen 17.20.0 Bebauungsplan „Puchstraße – Puntigamer Straße – Herrgottwiesgasse“ nicht zu Grunde.

Dies ist vor allem bei den vorgesehenen lichtsignalgeregelten Knotenpunkten „B 67a / Puchstraße / Rudersdorferstraße“ und „Puchstraße / Wagramer Weg“ relevant. Ohne Fremdgrundinanspruchnahme ist keine Fahrbahnverbreiterung der Puchstraße nördlich des Knotens „Puchstraße / Wagramer Weg“ möglich. Dadurch ist eine zusätzliche Reduzierung der in der VU 2019 angegebenen Leistungsfähigkeit der beiden Knoten zu erwarten.

#### **2.7.4 Ausbau „Ressourcenpark Graz“**

Mögliche Verkehrserhöhungen durch den Ausbau des „Ressourcenpark Graz“ sind zu prüfen und gegebenenfalls zu berücksichtigen.

### **2.8. Verkehrssicherheit**

#### **2.8.1 Puchstraße**

Bei der in der VU 2019 vorgesehenen Maßnahmen „Errichtung von zwei Linksabbiegestreifen von der B 67a in die Puchstraße“ wurde folgendes nicht berücksichtigt:

Durch die Schaffung von zwei Linksabbiegestreifen für das Einbiegen von der B 67a in die Puchstraße kann die Leistungsfähigkeit erhöht werden. Da die linke Fahrspur in die Puchstraße in Fahrtrichtung Norden als Linksabbiegestreifen ins Gewerbegebiet übergeht ist für die weitere Fahrrelation in Fahrtrichtung Norden ein Fahrstreifen erforderlich.

Bei der angedachten Linienführung der Puchstraße (s-Verlauf mit Kurvenradien von rd. 55 bzw. 70 m) und dem geringen Abstand bis zum Knoten „Puchstraße / Wagramer Weg“ von rd. 100 m ist aus Sicht der Verkehrssicherheit der erforderliche Fahrstreifen sehr problematisch.

Zudem ist davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der oben angeführten Punkte die angesetzte Leistungsfähigkeit des Knotens dadurch zusätzlich reduziert wird.

#### **2.8.2 Fußläufige Verbindung in Richtung „Brauquartier“**

Hinsichtlich der Erschließung wird im BBPI auf die Straßenbahnhaltestelle „Brauquartier“ hingewiesen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Bestandsweg „Wagramer Weg“ eine Längsneigung von rd. 10% aufweist, was hinsichtlich winterlicher Fahrbahnverhältnisse für den Fußgänger zu hinterfragen ist.

### **3. Zusammenfassung**

In der VU 2019 wurde angeführt, dass die Leistungsfähigkeit auf Grund der hohen Unsicherheit bei der Verkehrserzeugung für Gewerbenutzung die Wartezeiten der Einbieger geringer aber auch deutlich höher ausfallen kann.

Wie oben angeführt sind die Verkehrszahlen für das gegenständliche Wohngebiet und die Gewerbegebiete nunmehr deutlich höher anzusetzen als in der VU 2019 berücksichtigt wurden.

Da die Leistungsfähigkeitsnachweise der VU 2019 für einzelne Knoten teilweise an die Leistungsfähigkeitsgrenzen reichen ist davon auszugehen, dass bei Berücksichtigung des deutlich höheren Prognoseverkehrs die erforderliche Leistungsfähigkeit nicht mehr gegeben ist.

Daher ist die Verkehrsuntersuchung 2019 als Grundlage zur Beurteilung der ausreichenden verkehrstechnischen Erschließungen und der Auswirkungen auf das bestehende Straßennetz auf Grund der oben angeführten Ausführungen (zu geringe Verkehrszahlen, fehlende Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte, ...) nicht geeignet und entspricht nicht mehr dem heutigen Informationsstand.

*Mit dem aufgelegten Bebauungsplan wurden die verkehrstechnischen Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsanlagen nicht korrekt wiedergegeben. Trotz der am 27.10.2020 mit den Vertretern der Verkehrsplanung der Stadt Graz besprochenen Mängel wurde bis heute die VU 2019 nicht überarbeitet und kein Gesamtkonzept vorgelegt.*

*Ohne adaptiertem Gesamtkonzept ist davon auszugehen, dass für die langfristige Betrachtung nicht die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden können und weitere Verkehrsüberlastungen zu erwarten sind.*

***Es wird dringlich empfohlen die Verkehrsuntersuchung zu überarbeiten und ein langfristiges Gesamtverkehrskonzept auszuarbeiten, welches die erforderlichen Maßnahmen aufzeigt (Stufenplan), um die erforderliche Leistungsfähigkeit der jeweiligen Knotenpunkte langfristig zu gewährleisten.***

*Die Umsetzung des gegenständlichen Bebauungsplans ist die erforderliche Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs jedenfalls nicht gegeben. [...]“*

#### Einwendungsbehandlung:

Von der Verkehrsplanung der Stadt Graz wurde folgende Stellungnahme abgegeben.

„Für die Beantwortung wurden folgende Verkehrsuntersuchungen zu Grunde gelegt:

- VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand April 2019
- VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, ergänzende Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Jänner 2021
- VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse – Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Dezember 2022

#### Grundlagen:

Die Erarbeitung der Verkehrsgutachten von PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH vom April 2019, der ergänzenden Untersuchung vom Jänner 2021 sowie der verkehrstechnischen Untersuchung von Dezember 2022 entsprechen der methodischen Herangehensweise zur Erarbeitung eines schlüssigen verkehrstechnischen Gutachtens und lässt somit realitätsnahe Aussagen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung zu. Für die Beurteilung der zukünftigen Leistungsfähigkeit wurden zu den verkehrstechnischen Gutachten Knotenstromzählungen und automatische Querschnittszählungen als Grundlage für die Bestandsverkehre durchgeführt.

#### Prognosedaten:

Für die zukünftige Verkehrserzeugung wurden neben den Verkehren des gegenständlichen Bebauungsplangebietes 17.25.0 fünf weitere Entwicklungsflächen im Gutachten aus dem Jahr 2019 berücksichtigt. Die zukünftige Nutzung der Aufschließungsgebiete XVII.09, XVII.12, XVII.04, XVII.10, XVII.06 sowie [I1]19 wird angegeben mit Industrie- und Gewerbegebiet, Gewerbegebiet und Wohnen. Als Prognosehorizont für die Leistungsfähigkeitsüberprüfung des Verkehrssystems wurde das Jahr 2025 bzw. 2030 festgelegt. Für alle Prognosehorizonte wurden zusätzlich zu den generierten Verkehren durch die Aufschließungsgebiete, ein jährlicher Verkehrszuwachs von 1% pro Jahr angenommen.

Um die Verkehrsmengen, welche durch die Aufschließungsgebiete generiert werden, zu ermitteln, wurde das Verfahren nach Bosserhoff angewandt. Durch das anerkannte Programm Bosserhoff/ Ver\_Bau können Verkehrsaufkommen durch Bauvorhaben abgeschätzt werden. Dies erfolgt unter Beachtung aller Verkehrsmittel und aller möglichen Nutzungen der zukünftigen Flächen.

Die Bestimmung der Kenngrößen wurde nach den zukünftigen Nutzungen der Aufschließungsgebiete durchgeführt. Hierbei wurde Bezug auf:

- die Fläche der Entwicklungsgebiete,
- die Beschäftigten (bei Gewerbe- und Industrie) Vorort,
- die Besucher:innen- und die Kunden:innenverkehre,
- der Schwerverkehrsanteile,
- dem Besetzungsgrad der Fahrzeuge und der Wegehäufigkeit der zukünftigen Beschäftigten bzw. der Bewohnerschaft, genommen.

Für das gegenständliche Bebauungsgebiet 17.25.0 wurde ebenfalls eine verkehrstechnische Untersuchung (*VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse-Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand, Dezember 2022*) erstellt. Für die gesamte Grundfläche ergibt sich bei einer maximalen Bebauungsdichte von 0,8 eine BGF von 16.900 m<sup>2</sup> (laut Gutachten vom Dezember 2022). Unter dieser Annahme wurde der erzeugte Verkehr des gegenständliche Bebauungsplangebiets 17.25.0 ermittelt. Für die Abschätzung wurde, wie bereits in den Gutachten aus den Jahren 2019 und 2021, das Verfahren nach Bosserhoff/ Ver\_Bau angewendet.

Folgende Kenngrößen wurden hierbei zu Grunde gelegt:

- 2,5 bis 3,0 Einwohner:innen pro Wohneinheit
- Wegehäufigkeit: 3 – 3,5 Wege pro Einwohner:in am Tag
- Wegehäufigkeit außerhalb des Gebietes: 20%
- Einwohner:innen MIV-Anteil 30-70%
- PKW-Fahrten/Tag/EW: 1,5
- Anteil des Besucherverkehrs: 15 %
- Besucher:innen MIV-Anteil: 50-60%
- Besucher:innen PKW-Fahrten/Tag: 1,5

Aus der Berechnung nach Bosserhoff ergeben sich somit **481 Fahrten** pro Tag für den Quell- und Zielverkehr für das gegenständlich Bebauungsplangebiet. Dieser Wert liegt unter dem kalkulierten generierten Verkehrsaufkommen welches im Gutachten von 2019 (*VERKEHRSunTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand April 2019*) angenommen wurde. Hier lag der Wert bei **556 Kfz - Fahrten** pro Tag für den Quell- und Zielverkehr.

Der Vergleich der beiden Gutachten aus den Jahren 2019 und 2022 zeigt jedoch, dass die generierten Verkehre aus beiden Gutachten unter Berücksichtigung der angesetzten Bemessungsgrößen durchaus im plausiblen Bereich liegen.

Bezüglich der Einwendung zum Aufschließungsgebietes XVII.12 kann festgehalten werden. Im verkehrstechnischen Gutachten von 2019 (*VERKEHRSunTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand April 2019*) wurde für das Aufschließungsgebiet XVII.12 ein breites Spektrum an Gewerbenutzungen angenommen. Laut dem Raumordnungsgesetz (§ 30 Abs. 1 Z 4 und 5) können in Gewerbegebieten nicht nur Büronutzungen entwickelt werden, sondern auch beispielsweise: Möbel-, Einrichtungs-, Baustoffhandelsbetriebe, Gartencenter.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens von 2019 musste somit von einer breiten Vielfalt an möglichen Entwicklungen und Nutzungen ausgegangen werden, da ein konkretes Vorhaben nur für ein Teilstück des gesamten Aufschließungsgebietes bekannt war. Diese zukünftige Vielfalt an Nutzungen wurde bei der Prognose der zukünftigen Verkehre in Form der Festlegung der Bemessungsgrößen nach Bosserhoff berücksichtigt.

Bezüglich der Einwendung für den Teilbereich „Rotes Kreuz“ kann mitgeteilt werden, dass im Jahr 2021 eine ergänzende Untersuchung (*VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, ergänzende Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Jänner 2021*) angefertigt wurde. In dieser wird detailliert auf die Nutzung und den Betrieb des Bauvorhabens „Rotes Kreuz“ eingegangen. In der ergänzenden Studie wurden entgegen der in der Einwendung angesprochenen fehlenden Kundenverkehre alle zu erwartenden Quell- und Zielverkehre mitberücksichtigt (siehe Tabelle 1).

durchschnittlicher Tagesverkehr					
	Angaben RK	durchs. Anwesende /Tag	MIV-Anteil	Zielverkehr	Quellverkehr
Mitarbeiter Tag	320	256	50%	128	128
Mitarbeiter Nacht	30	24	50%	12	12
Zivildienstler	140	112	30%	34	34
Blutspender	50	10	80%	8	8
Bevölkerungsbildung	20	20	70%	14	14
restlichen Leistungsbereiche	50	50	50%	25	25
Einsatzfahrzeuge	40	40	100%	40	40
Anlieferung LKW	10	10	100%	10	10
<b>Summe PKW</b>				<b>261</b>	<b>261</b>
<b>Summe LKW</b>				<b>10</b>	<b>10</b>
<b>Summe KFZ</b>				<b>271</b>	<b>271</b>

Tabelle 1 Durchschnittlich generierter Tagesverkehr durch das neue Schulungszentrum des Roten Kreuzes (Quelle: Rotes Kreuz und Annahme PLANUM)

Somit kann sichergestellt werden, dass wirklich alle zukünftig generierten Verkehre bei den Grundlagendaten berücksichtigt und diese bei den Leistungsfähigkeitsbetrachtungen angesetzt wurden.

Die aus den Gutachten von 2019 und 2021 resultierenden Ergebnisse sowie die 1%ige Steigerung des jährlichen Bestandsverkehrs wurden auf den werktäglichen Spitzenstundenanteil des gesamten Ist-Verkehrsaufkommens aufsummiert.

Um eine Beurteilung der Leistungsfähigkeitsbetrachtung durchführen zu können, wurden alle Verkehre prozentual auf das bestehende Infrastrukturnetz aufgeteilt. Hierbei wurde die Annahme getroffen, dass sich der überwiegende Verkehr über das höherrangige Verkehrsnetz abwickelt. Weiter wurde in der ergänzenden Verkehrsuntersuchung (*VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, ergänzende Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Jänner 2021*) eine weitere Zufahrt richtungsgebunden von der Puntigamer Straße in das Areal des Bebauungsplanes 17.20.0 angenommen.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen wurden an folgenden Knotenpunkten vorgenommen:

- Puntigamer Straße – Herrgottwiesgasse – Gmeinstraße
- Puntigamer Straße – Puchstraße – Rudersdorfer Straße,

sowie an den neu zu errichtenden Knotenpunkten:

- Wagramer Weg – Herrgottwiesgasse
- Verbindungsstraße (Verlängerung Wagramer Weg) – Puchstraße.

#### Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Die Leistungsfähigkeitsnachweise werden in allen Gutachten nach den österreichischen RVS- Richtlinien und dem deutschen HBS 2001 bewertet. Beide Richtlinien zur Bewertung der Leistungsfähigkeit richten sich nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft.

In der Untersuchung wird, wie bereits erwähnt, nicht nur die Leistungsfähigkeit unter der Berücksichtigung der zukünftigen Verkehre aus den Entwicklungsgebieten begutachtet, sondern auch für das Prognosejahr 2025 bzw. 2030 ein jährlicher Verkehrszuwachs von 1% pro Jahr angenommen.

#### Verkehrssicherheit

Am Knoten Puntigamer Straße – Puchstraße – Rudersdorfer Straße sollen zukünftig Anpassungen am Knotenlayout erfolgen. So sollen in der Puntigamer Straße zukünftig zwei Linksabbiegestreifen und in der Puchstraße ebenso zwei Linkseinbiegestreifen umgesetzt werden. Die beiden Fahrstreifen in der Puchstraße weisen zwar einen S-Verlauf auf, verfügen jedoch über ausreichend Länge um verkehrssichere Fahrwechsel, einen Verzögerungstreifen und eine Aufstellfläche für den zukünftigen Linksabbieger in die Verlängerung des Wagramer Weges herstellen zu können. Um die Verkehrssicherheit am Knoten sowie im Fahrwechselstreifen zu erhöhen, können Bodenmarkierungen zur besseren Visualisierung für die Verkehrsteilnehmer:innen umgesetzt werden.

In Bezug auf den Einwand der starken Längsneigung im Wagramer Weg und der damit verbundenen Minimierung der Verkehrssicherheit, besonders bei winterlichen Verhältnissen, sei auf die Räumungspflicht der städtischen Einrichtungen (Holding) verwiesen.

#### Zusammenfassung

Für das vorliegende Bebauungsplangebiet wurde zusätzlich zu den bereits bestehenden Verkehrsgutachten aus den Jahren 2019 und 2021, ein eigenes Gutachten für dieses Bauprojekt erstellt. Dieses gibt eine genaue Auskunft darüber, wie die zukünftige Nutzung und der damit verbundene zukünftig zu erwartenden generierte Verkehr abgewickelt wird. Die Verkehre liegen dabei im zulässigen Bereich der im Gutachten aus dem 2019 angesetzten Bemessungsgrößen. Weiter liegt in der ergänzenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2021 eine Konkretisierung und Anpassung der Leistungsfähigkeitsbetrachtung des Knotens Puntigamer Straße – Puchstraße – Rudersdorfer Straße vor.

Es wird jedoch in den Gutachten (*VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand April 2019*) und (*VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, ergänzende Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand, Jänner 2021*) ebenfalls festgehalten, dass zwingend Anpassungen der verkehrlichen Infrastruktur sowie der Schaffung von Anreizen und der Förderung der „Sanften Mobilität“ für ein funktionierendes Verkehrssystem notwendig sind.“

## Einwendung 10 (OZ 0015)

**Amt der Steiermärkischen Landesregierung**  
**Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau**  
**Stempfergasse 7**  
**8010 Graz**

„[...] Zur geplanten Änderung der Raumordnungspläne erhebt die Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum in Abstimmung mit der Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau, **einen Einwand**.

Im Erläuterungsbericht wird zu den Aufschließungserfordernissen für das Planungsgebiet gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan (XVII.12) zum Unterpunkt „1. Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz, Nachweis einer zweckmäßigen Verkehrsanbindung“ ausgeführt, dass der durch die geplante Bebauung entstehende KFZ-Verkehr in Anbindung an die Herrgottwiesgasse in das umliegende öffentliche Straßennetz eingespeist wird. Es wird in diesem Zusammenhang auf das Verfahren zum Bebauungsplan 17.20.0 „Puchstraße – Puntigamer Straße Herrgottwiesgasse“ verwiesen, in dessen Rahmen eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt wurde, in der auch die verkehrlichen Auswirkungen des gegenständlichen Planungsgebietes berücksichtigt wurden. Mit den für den Bebauungsplan 17.20.0 vorgeschlagenen Maßnahmen könne auch der zusätzliche KFZ-Verkehr des aktuellen Bebauungsplangebietes abgewickelt werden.

In der entsprechenden Verkehrsuntersuchung des Planungsbüros PLANUM (Dr. Fallast) aus 2019 wird ausgeführt, dass am Knoten Puchstraße/Puntigamer Straße eine Erweiterung um einen zweiten Linksabbiegestreifen von der Puntigamer Straße in die Puchstraße sowie um einen zweiten Linkseinbiegestreifen von der Puchstraße in die Puntigamer Straße, weiters eine Anpassung der Fahrrelationen und die Umsetzung eines komplett neuen Signalprogramms notwendig wären, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit sowohl für die Morgen- als auch für die Abendspitzenstunde 2025 gewährleisten zu können.

Da zwischenzeitlich der damals noch vorhandene Linksabbieger von der Puntigamer Straße in die Herrgottwiesgasse geschlossen werden musste, wird durch die gegenständliche Planung (über die neue Ost-West-Verbindungsstraße zwischen Herrgottwiesgasse und Puchstraße) insbesondere der Knoten Puchstraße/Puntigamer Straße zusätzlich belastet. Dieser Knoten ist derzeit bereits an die Leistungsfähigkeitsgrenze gelangt. Insbesondere in den Spitzenstunden sind in der Puchstraße vor dem Knoten Puntigamer Straße Staulängen von bis zu einem Kilometer festzustellen. Aus Sicht der Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau sind ergänzende Berechnungen zur angeführten Verkehrsuntersuchung notwendig, die die geänderten Rahmenbedingungen sowie die derzeit bereits bekannten und mit hohem Verkehrsaufkommen verbundenen Nutzungen (neue Landeszentrale Rotes Kreuz Steiermark) im Untersuchungsbereich miteinbeziehen, um zu prüfen, ob durch die in der Verkehrsuntersuchung von Planum 2019 angeführten Maßnahmen eine ausreichende Leistungsfähigkeit sichergestellt werden kann oder weitere Anpassungen notwendig sind.

Ohne entsprechende Nachweise und insbesondere ohne die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen ist aus Sicht der Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau das oben angeführte Aufschließungserfordernis nicht erfüllt. Die Voraussetzungen für die Erlassung des gegenständlichen Bebauungsplans sind daher nicht gegeben. [...]“

### Einwendungsbehandlung:

Von der Verkehrsplanung der Stadt Graz wurde folgende Stellungnahme abgegeben.

„Für die Beantwortung wurden folgende Verkehrsuntersuchungen zu Grunde gelegt:

- VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand April 2019
- VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, ergänzende Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Jänner 2021
- VERKEHRSTECHNISCHE Untersuchung BV Herrgottwiesgasse – Verkehrstechnisches Gutachten, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand Dezember 2022

Laut Leistungsfähigkeitsbetrachtung (VERKEHRSUNTERSUCHUNG PUNTIGAMER STRASSE – WAGRAMER WEG, Verkehrsuntersuchung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Wastiangasse 14, 8010 Graz, Stand April 2019) wurde der Wegfall des Linksabbiegestreifens am Knotenpunkt Puntigamer Straße – Herrgottwiesgasse – Gmeinstraße für die Leistungsfähigkeitsbetrachtung des Knotens Puntigamer Straße, Puchstraße – Rudersdorfer Straße bereits berücksichtigt.

Am Knoten Puntigamer Straße – Puchstraße – Rudersdorfer Straße müssen zukünftig Anpassungen am Knotenlayout erfolgen. So sollen in der Puntigamer Straße zukünftig zwei Linksabbiegestreifen und in der Puchstraße ebenso zwei Linkseinbiegestreifen umgesetzt werden. Die beiden Fahrstreifen in der Puchstraße stadteinwärts werden den nicht mehr vorhandenen Linksabbieger am Knoten Puntigamer Straße – Herrgottwiesgasse – Gmeinstraße kompensieren. Auf Grund der neuen Fahrrelation zwischen der Puchstraße und der Triester Straße werden Verlagerungen über die Verbindungsspanne zwischen der Puchstraße und der Herrgottwiesgasse und in der Weiterführung über den Wagramer Weg zur Triester Straße festzustellen sein. Die Verkehrsverlagerungen wird zu einer Verminderung der Verkehrsmengen am Knotenpunkt Puntigamer Straße – Puchstraße – Rudersdorfer Straße beitragen.“

### **Einwendung 11 (OZ 0016)**

„[...]“

#### • *Verkehr*

*Wesentlicher Punkt vom Verkehr ist sicherlich, dass die Infrastruktur rundherum nicht für diese Größe des Projektes ausgelegt ist. Es gibt auch keine Planung für eine direkte Verbindung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die ideale Verbindung zur 5er zur Haltestelle Maut Puntigam ist noch nicht gegeben. Auch wenn es diese Planung gäbe, würde es wohl in der derzeitigen budgetären Lage der Stadt Graz kaum umsetzbar.*

*Das Budget wird wohl insgesamt für einen Teil des Projektes eine große Hürde werden.*

*Sollte die Verbindungsstraße zwischen Puchstraße und Herrgottwiesgasse gebaut werden, wäre die Herrgottwiesgasse ähnlich der Puchstraße immer zu Stoßzeiten komplett voll. Denn jeder versucht so schnell wie möglich nach Hause zu kommen, da wäre eine Verbindung mehr eine willkommene Geste der Stadt.*

*Außerdem sind lediglich 3 -5 Besucherparkplätze vorgesehen, welche für etwa 300 Wohneinheiten sicherlich nicht ganz ausreichend sein werden. Es gibt in der Nähe außer am Sportplatz vermutlich auch keine kostengünstigen Parkplätze.*

*Vergleicht man die Puchstraße mit der Herrgottwiesgasse wird man ziemlich viele Parallelen feststellen können bezüglich Gehsteige, Radwege und Parkmöglichkeiten. Ohne eine zukunftsichere Planung wird die Herrgottwiesgasse sicherlich in wenigen Jahren danach ähnlich enden wie die Puchstraße. Mit dem kleinen aber feinen Unterschied, dass es hier viel mehr Einfamilienhäuser gibt.*

- *Kinderbetreuung*  
*Leider ist keine Kinderbetreuung für das Projekt vorgesehen. Ebenfalls hat das naheliegende Brauquartier meines Wissens lediglich den privaten Kindergarten von Wiki.*
- *Ärzte*  
*Im näheren Umfeld gibt es leider sehr wenig Ärzte, dh. wir in Puntigam sind etwas unterversorgt. Vielleicht kommt es so dann zu einer Überlastung.*
- *Gebäudehöhe nahe Birkenweg 10*  
*Das Gebäude vor dem Birkenweg 10 ist um mind. ein Stockwerk zu hoch und auch direkt vor dem bereits bestehenden Gebäude des Birkenwegs. Das würde zu einer erheblichen Einschränkung der Lebensqualität der Bewohner führen. Die Ausrichtung des neuen Gebäudes ist genau im Süden, sodass man sicherlich einen Großteil des Tages durch das Gebäude Schatten hat.*

*Ich möchte noch anmerken, dass Puntigam in den letzten Jahren wirklich sehr stark bebaut wurde. Ich möchte für unser Wohngebiet das Beste und die Lebensqualität erhalten bzw. verbessern. [...]“*

#### Einwendungsbehandlung:

Grundsätzlich ist anzumerken, dass in dieser Einwendung vermehrt Punkte angesprochen werden, die nicht im Gültigkeitsbereich des 17.25.0 Bebauungsplan liegen oder nicht in einem raumordnungsrechtlichen Verfahren abgewickelt bzw. gelöst werden können.

#### Ad Pkt. „Verkehr“

Für die Entwicklungsgebiete entlang der Hergottwiesgasse, Puchstraße und Puntigamer Straße wurden Maßnahmen zur Verbesserung und zum Ausbau der Infrastruktur erarbeitet. Diese Maßnahmen werden schrittweise umgesetzt und erhalten die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems. Hierzu zählen unter anderem auch der Ausbau des Geh- und Radwegenetzes sowie die Errichtung von Grünflächen und deren Erhaltung.

#### Ad Pkt. „Kinderbetreuung/Ärzte“

Die vorgebrachten Einwendungen zu fehlenden Kinderbetreuungseinrichtungen und Ärzten können nicht in einem Bebauungsplanverfahren nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz behandelt werden.

#### Ad Pkt. „Gebäudehöhe“

Ziel des Bebauungsplanes ist die Sicherstellung einer geordneten Siedlungsentwicklung im gegenständlichen Bereich. Neben einer geordneten baulichen Entwicklung des Gebietes soll der Bebauungsplan auch die Wahrung von grünräumlichen Flächen und die Möglichkeiten einer qualitätsvollen Entwicklung des Planungsgebietes bewerkstelligen.

In dieser Verordnung wurde die offene Bauweise und ein Bebauungsgrad mit höchstens 0,4 festgelegt. Somit soll sichergestellt werden, dass ausreichend Grünflächen erhalten bleiben.

Eine Reduzierung der Höhe, würde bedeuten mehr Flächen zu Verbauung, den Bebauungsgrad und den Versiegelungsgrad zu erhöhen und somit eine Verschlechterung der Grünausstattung auf der Liegenschaft in Kauf zu nehmen. Ein Ziel der Stadtplanung ist möglich ressourcensparend die Stadt weiter zu entwickeln.

Hinsichtlich einer möglichen Beschattung der Liegenschaft Birkenweg 10 (Gst. Nr. .600, KG Rudersdorf) wird darauf hingewiesen, dass die baugesetzmäßigen Abstände (Gebäude- und Grenzabstand) einzuhalten sind.

Die im vorliegenden 17.25.0 Bebauungsplan definierte Bebauungsstruktur ist im Hinblick auf die mögliche Höhenentwicklung im Bereich des nördlich angrenzenden Birkenweges mit max. drei Geschossen beschränkt; lediglich entlang der Herrgottwiesgasse ist eine Bebauung mit max. fünf Geschossen zulässig. Im Hinblick auf das Thema der Belichtung ist daher keine Beeinträchtigung durch die geplante Bebauung zu erwarten.

### **Einwendung 12 (OZ 0017)**

„[...]

1. *Das derzeitige Grundstück stellt eine unbebaute Wiese mit einer brutto Gesamtfläche von 21.142 m<sup>2</sup> dar. Durch die Bebauung und die zukünftigen Anwohner, erhöhen sich dadurch die Lärmemissionen massiv. Einerseits entsteht durch die Baustelle, und den daraus resultierenden Baustellenverkehr sowie den Bauarbeiten, eine zum Vergleich des Ist-Zustandes erhebliche Mehrbelastung, andererseits entsteht nach Fertigstellung eine, zum Vergleich des Ist-Zustandes, weit erhöhte Lärmemission durch den entstehenden Anrainerverkehr sowie die Nutzung der Anlage. Dieser Anrainerverkehr in der bestehenden 30er Zone sollte auch mittels fixer Geschwindigkeitsmessung überwacht werden.*
2. *Während der Bauphase ist der Zu- und Abfahrtsweg zur Baustelleneinfahrt völlig ungeklärt. Durch den zu erwartenden Baustellenverkehr ist eine erhebliche Mehrbelastung durch Lärm, Staub und Abgasen, etc. zu erwarten. Eine konkrete, und strikt einzuhaltende, Streckenführung wurde ebenfalls nicht vorgestellt. Die bestehende 30er Zone in der Herrgottwiesgasse, sowie den angrenzenden Straßen, wird jetzt schon nicht eingehalten. Des Weiteren ist zu erwarten, dass die Luftgüte durch die schweren Baufahrzeuge negativ beeinflusst wird. Die angespannte Verkehrssituation in der Herrgottwiesgasse sowie der Puchstraße wird noch weiter stark belastet werden.*
3. *Die jetzt schon angespannte „Parksituation“ in der Herrgottwiesgasse (siehe Ecke Herrgottwiesgasse - Wagramer Weg, erhebliche Verkehrsbehinderung durch teils rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge) wird weiter erhöht. Die Parkmöglichkeiten auf dem zu bebauenden Grundstück sollte daher erhöht werden um einem „Wild-Parken“ entgegenzuwirken.*
4. *Durch den zu erwartenden Zuzug wird die Infrastruktur in Puntigam noch zusätzlich über Gebühr belastet, öffentliche Einrichtungen wie ein Kinderhort-Kindergarten, sowie eine Arztpraxis, müssten zwingend in die Planung integriert werden.*

*Ich ersuche Sie meine Bedenken in den Bebauungsplan einzuarbeiten [...]“*

### Einwendungsbehandlung:

Grundsätzlich ist anzumerken, dass in dieser Einwendung vermehrt Punkte angesprochen werden, die nicht im Gültigkeitsbereich des 17.25.0 Bebauungsplan liegen oder nicht in einem raumordnungsrechtlichen Verfahren abgewickelt bzw. gelöst werden können.

### Ad Pkt. „Lärm- und Staubemissionen“

Die vorgebrachten Einwendungen zur Reduzierung der Umweltbelastung (Lärm- und Staubentwicklung) sowie verkehrsplanerische Festlegungen für die angrenzenden Straßenzüge im Hinblick auf die Baustellenkoordination liegen außerhalb des Gültigkeitsbereiches des Planungsgebietes und können nicht in einem Bebauungsplanverfahren nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz behandelt werden. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind durch die StVO geregelt und müssen durch die Exekutive kontrolliert und bei Nichteinhaltung geahndet werden.

#### Ad Pkt. „Parkplätze“

Bei der Erstellung von Bebauungsplänen innerhalb der Stadt Graz wird die Anzahl der erforderlichen PKW-Stellplätze (abweichend von den Regelungen im Steiermärkischen Baugesetz) als Bezugswert zur möglichen Wohnnutzfläche verordnet.

So wurde für den 17.25.0 Bebauungsplan festgelegt, dass je angefangenen 50 - 60 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche ein PKW – Abstellplatz zu errichten ist. Dieser Wert wurde unter Berücksichtigung der fußläufigen Distanzen zum öffentlichen Verkehr (Bus- und Straßenbahnhaltestellen), Kinderbetreuungsstätten und Lebensmittelmärkten 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-Wege innerhalb der Stadt als Zielsetzung festgelegt.

Als Wohnnutzfläche wird die gesamte Bodenfläche einer Wohnung abzüglich der Wandstärken definiert und ist nicht mit dem Begriff Wohnung gem. § 4 Begriffsbestimmungen Zif.63 Stmk. Baugesetz gleichzusetzen.

Die vorgebrachten Einwendungen, Verkehrsaufkommen im Stadtteil, weiterer Siedlungswachstum, Thematik Parkplatzsuche, Lebensqualität können in einem Bebauungsplanverfahren nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz nicht abgehandelt werden.

#### Ad Pkt. „Kinderbetreuung/Ärzte“

Die vorgebrachten Einwendungen zu fehlenden Kinderbetreuungseinrichtungen und Ärzten können nicht in einem Bebauungsplanverfahren nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz behandelt werden.

#### **Stellungnahme 1 (OZ 0006)**

**Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH**  
**Wasserwirtschaft**  
**Wasserwerksgasse 11**  
**8045 Graz**

*„[...] Für den Bebauungsplan 17.25.0 Herrgottwiesgasse 269 ff weisen wir darauf hin, dass nördlich der Grundgrenze KG 63118 Gdst. Nr. 26/1 Wasserversorgungs- und Abwasserentsorgungsleitungen verlaufen, welche bebauungsfrei bzw. zugänglich zu halten sind. [...]“*

#### Beantwortung:

Die Stellungnahme der Holding Graz – Kommunale Dienstleistungen GmbH wird zur Kenntnis genommen und ist eine maßgebliche Vorgabe für die konkrete Ausarbeitung und Umsetzung späterer Bauprojekte im Baubewilligungsverfahren.

#### **Stellungnahme 2 (OZ 0010)**

**Mag. Abt. 10/1 – Straßenamt**  
**Verkehrsreferat und dauerhafte Nutzungen**

*„[...] nach Durchsicht der Unterlagen des aufliegenden Bebauungsplanes 17.25.0 „Herrgottwiesgasse 269 ff“ wird von Seiten des Straßenamtes folgende Stellungnahme abgegeben:*

- Die Anbindungen der Zufahrt in der Herrgottwiesgasse ist im Hinblick auf Lage und Ausbildung mit dem Straßenamt abzustimmen (dies ist teilweise vorab bereits erfolgt bzw. ist dies bereits im Gange). In weiterer Folge ist planbelegt um Zufahrtsgenehmigung anzusuchen. Hier ist darauf hinzuweisen, dass für sämtliche Zufahrten Sichtweitennachweise zu erbringen sind.
- Hinsichtlich Bauverbotszone gem. Stmk LStVG §24 in der Herrgottwiesgasse ist das Einvernehmen mit dem Straßenamt, Verkehrsreferat und dauerhafte Nutzungen herzustellen.
- Die Querschnittsbreiten sowie die Straßenraumaufteilung sind mit der Abteilung für Verkehrsplanung und dem Straßenamt abzustimmen. Die Breiten der Infrastrukturen für die jeweiligen Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Kfz) sind jeweils entsprechend des Standes der Technik umzusetzen.
- Jene Teilflächen, die ins öffentliche Gut übergehen werden, sind von Einbauten und dgl. freizuhalten. Auf diesen ist eine Versickerung von Oberflächenwässer der Bauobjekte, oder anderen Nutzungen durch Dritte, nicht zulässig. Von Seiten des Straßenamtes besteht der Wunsch die Flächen kosten- und lastenfrei ins öffentliche Gut übertragen zu lassen. Dies ist entweder in den jeweiligen Baubescheiden oder mittels privatrechtlichen Verträgen festzuhalten.
- Sämtliche Sichtkeile sind von Einbauten und Bäumen freizuhalten, sodass verkehrssicherheitstechnisch höchstrelevante Sichtbeziehungen (bei der Zufahrt) sichergestellt werden können. Im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans bzw. im Entwurf der Straßenraumgestaltung ist eine Beurteilung mangels Details derzeit noch nicht möglich.
- Sollten Pylone vorgesehen werden, ist sicherzustellen, dass durch diesen die Verkehrssicherheit entlang der betroffenen Straßen z.B. durch Verdeckung, Blendung, Ablenkung, Maskierung etc. nicht beeinträchtigt wird. Dazu wird auf die beiden technischen Richtlinien zu visuellen Informationsträgern RVS 05.06.11 und RVS 05.06.12 verwiesen, die unbedingt zu berücksichtigen sind.
- Im Erläuterungsbericht (S.17) wird unter Punkt 3 auf „Ausnahmegenehmigungen für Ladetätigkeiten“ hingewiesen. Dazu ist mitzuteilen, dass sämtliche Zulieferungen und Ladetätigkeiten zur ggst. Liegenschaft auf Privatgrund abzuwickeln sind. Auf öffentlichem Grund werden keine Bereiche für Ladetätigkeiten vorgesehen. Es wird darauf hingewiesen, dass keine straßenpolizeilichen Maßnahmen (Verkehrszeichen etc.) auf Privatgrund von Seiten des Straßenamtes gesetzt werden.“

#### Beantwortung:

Die Stellungnahme des A10/1 - Straßenamts wird zur Kenntnis genommen und ist eine maßgebliche Vorgabe für die konkrete Ausarbeitung und Umsetzung späterer Bauprojekte im Baubewilligungsverfahren.

#### **Änderungen gegenüber dem Auflageentwurf**

Bezüglich der Einwendungserledigung hat sich der 17.25.0 Bebauungsplan „Herrgottwiesgasse 269 ff“ in folgenden Punkten geändert.

Die kursiv geschriebenen, unterstrichenen Worte wurden ergänzt.

Die kursiv geschriebenen, durchgestrichenen Worte wurden gelöscht.

#### **VERORDNUNG**

##### **§ 2 BEBAUUNGSWEISE**

- (2) Die Mindestwohnungsgröße hat 30,0 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche zu betragen.
- (5) In der im Plan eingetragenen Fläche im Erdgeschoss (gelb schraffiert) ist eine Wohnnutzung nicht zulässig.

##### **§ 5 GESCHOSSANZAHL, GEBÄUDEHÖHEN, GESAMTHÖHEN, DÄCHER**

- (8) Solar- und Photovoltaikanlagen sind ausschließlich auf den Dachflächen über dem Penthouse-obersten Geschoss zulässig.

## § 6 FORMALE GESTALTUNG VON GEBÄUDEN

- (1) Straßenseitig als auch zum nördlich angrenzenden kleinteiligen Wohngebiet sind offene Laubengänge ~~sind~~ nicht zulässig.

## § 8 FREIFLÄCHEN, GRÜNGESTALTUNG

- (2) Der maximal zulässige Grad der Bodenversiegelung Versiegelungsgrad wird mit 40% begrenzt.  
~~(6) Je 250 m<sup>2</sup> unbebauter Fläche ist ein Laubbaum zweiter oder dritter Ordnung zu pflanzen. Bei Erhalt von Bestandsbäumen kann die Anzahl der Neupflanzungen um die Anzahl der erhaltenen Bestandsbäume reduziert werden.~~

## § 9 SONSTIGES

- (1) Einfriedungen sind ausschließlich an den Außengrenzen des Bebauungsplangebietes in nicht blickdichter Form bis zu einer Höhe von max. 1,50 m zulässig. Entlang der östlichen Grundgrenze ist eine geschlossene Einfriedung bis zu einer Höhe von max. 1,80 m zum angrenzenden Gewerbegebiet möglich. Nur entlang der östlichen Grundgrenze ist eine Lärm- und Sichtschutzwand mit einer Gesamthöhe von max. 2,50 m zum angrenzenden Gewerbegebiet möglich. In westlicher Richtung ist die Sichtfläche der Lärmschutzwand durch direkten Bewuchs mit standortgerechten Rankgewächsen dauerhaft vollflächig zu begrünen.
- ~~(3) Lärmschutzwände sind nicht zulässig.~~

## PLANWERK

Die entsprechenden Kotierungen von Bauplatzgrenzen und Baugrenzlينien wurden in der Plandarstellung ergänzt.

## ERLÄUTERUNGSBERICHT

Der Erläuterungsbericht wurde betreffend die geänderten Inhalte ergänzt und berichtigt.  
Die Änderungen haben keine Rückwirkungen auf weitere Eigentümer:innen bzw. Dritte.

### Inhalt

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

Er entspricht den inhaltlichen Anforderungen gemäß Steiermärkisches Raumordnungsgesetz und ist widerspruchsfrei zum 4.0 Stadtentwicklungskonzept idgF. sowie zum 4.0 Flächenwidmungsplan der Landeshauptstadt Graz.

**Hinsichtlich weiterer Informationen wird auf den beiliegenden Erläuterungsbericht verwiesen.**

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

Die Verständigung der Einwender:innen erfolgt mit Benachrichtigung mit entsprechender Erläuterung und Begründung.

Die Zuständigkeit des Gemeinderates der Landeshauptstadt Graz gründet sich auf den § 63 Abs 1 und 3 StROG 2010.

Der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung

stellt daher gemäß § 63 Abs. 2 Stmk. ROG 2010

den

**Antrag,**

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. den 17.25.0 Bebauungsplan „Herrgottwiesgasse 269 ff“ bestehend aus dem Wortlaut, der zeichnerischen Darstellung samt Planzeichenerklärung und dem Erläuterungsbericht, und
2. die Einwendungserledigungen.

Der Bearbeiter:

DI Thomas Wagner-Bornik  
(elektronisch unterschrieben)

Der Abteilungsleiter:

DI Bernhard Inninger  
(elektronisch unterschrieben)

Der Baudirektor:

DI Mag. Bertram Werle  
(elektronisch unterschrieben)

Die Bürgermeisterin-Stellvertreterin

Mag.<sup>a</sup> Judith Schwentner  
(elektronisch unterschrieben)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit...<sup>4</sup>...Stimmen abgelehnt/unterbrochen/angenommen in der Sitzung des

Ausschusses für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung

am 29.3.2023

Die Schriftführerin



Der Vorsitzende:



Der Antrag wurde in der heutigen  öffentlichen  nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung

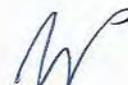
bei Anwesenheit von ..... Gemeinderät:innen

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

Beschlussdetails siehe Beiblatt

Graz, am 30.3.23

Der/die Schriftführerin:



#### Vorhabenliste/Bürger:innenbeteiligung:

- Der Bebauungsplan wurde auf die Vorhabensliste gesetzt: ja, Datum: Dezember 2020
- Die BürgerInnenbeteiligung 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](http://www.graz.at/bebauungsplanung) abrufbar.

#### Bezirksrat

Dem Bezirksrat Puntigam wurde gemäß § 6 Abs 2 Z 4 und 5 der Geschäftsordnung für den Bezirksrat, sowie für Bezirksvorsteher:innen 2009, der 17.25.0 Bebauungsplan zur Stellungnahme und Information übermittelt.

Der Bezirksrat hat eine Stellungnahme abgegeben.

#### Klima-Schutz Maßnahmen

Im Sinne der Klimaschutzziele der Stadt Graz wurden in diesem Bebauungsplan auf folgende Themenbereiche besonders eingegangen:

- Boden- und Flächen-sparender Umgang mit den Liegenschaften
- Extensive Dachbegrünung
- Festlegung des Bebauungsgrades
- Bepflanzungsmaßnahmen (Bäume, Hecken, ...)
- Sicherung der Baumstandorte
- Regelwerk für die Neupflanzung von Bäumen
- Aufwertung der Straßenräume (Baumpflanzungen, ...)
- Helle Fassadengestaltung/Farbgebung

	<b>Signiert von</b>	Wagner-Bornik Thomas
	<b>Zertifikat</b>	CN=Wagner-Bornik Thomas,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2023-03-20T13:02:35+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Inninger Bernhard
	<b>Zertifikat</b>	CN=Inninger Bernhard,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2023-03-20T14:08:42+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Werle Bertram
	<b>Zertifikat</b>	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2023-03-21T17:14:26+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.

	<b>Signiert von</b>	Schwentner Judith
	<b>Zertifikat</b>	CN=Schwentner Judith,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	<b>Datum/Zeit</b>	2023-03-22T08:51:50+01:00
	<b>Hinweis</b>	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: <a href="https://sign.app.graz.at/signature-verification">https://sign.app.graz.at/signature-verification</a> verifiziert werden.