

17.27.0 Bebauungsplan

„Gradnerstraße – Aufschließungsgebiet XVII.13“

XVII. Bez., KG Straßgang

Graz, 03. Dezember 2025

Auflage

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Ausgangslage

Mit Schreiben vom 26. Juli 2023 ersuchen die grundbürgerlichen Eigentümer:innen der Liegenschaft 206/2 in der KG 63122 Straßgang um die Erstellung eines Bebauungsplanes. Das Planungsgebiet weist gesamt eine Größe von ca. 14.071 m² auf.

Gemäß **4.0 Flächenwidmungsplan** der Landeshauptstadt Graz ist dieser Bereich als Aufschließungsgebiet Allgemeines Wohngebiet (XVII.13) mit einer Bebauungsdichte von 0,3-0,6 ausgewiesen.

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

Zielsetzungen gemäß dem Entwicklungsplan des **4.0 Stadtentwicklungskonzeptes** für den gegenständlichen Bereich: „Wohnen mittlerer Dichte“ gem. § 14 STEK 4.0. Ein Teil des Aufschließungsgebietes liegt in einem Bereich mit zwei Funktionen: „Industrie, Gewerbe / Wohnen“ – Gewerbe und Mischgebiet gem. § 19 STEK.

Es liegen für die Bearbeitung des Bebauungsplanes folgende Stellungnahmen vor:

- Stellungnahme der A17 - Bau und Anlagenbehörde, Referats für Wasser-, Umwelt- und Gesundheitsrecht vom 04.08.2025.
- Stellungnahme der A10/8 - Abteilung für Verkehrsplanung vom 13.11.2025 und ergänzende Stellungnahme vom 21.11.2025.
- Stellungnahme der A10/5 - Abteilung für Grünraum und Gewässer, Referat Grün und Freiraumplanung vom 24.11.2025.

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

Zusammenfassung des städtebaulichen Konzeptes:

Das gegenständliche Bebauungsplangebiet liegt in einem Bereich, für den in den letzten Jahren eine städtebauliche Studie zum „Rahmenplan Gradnerstraße“ entwickelt wurde. Gemeinsam mit einem interdisziplinären Team aus Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplanern wurden die stadträumlichen Potenzialflächen im Umfeld der Gradnerstraße und des Spitzäckerweges analysiert und als Studie ausgearbeitet.

Die Studie zum Rahmenplan zeigt auf, wie sämtliche Aufschließungsgebiete im Umfeld dieses Bebauungsplanes zukünftig aufgeschlossen und entwickelt werden können. Sie enthält Vorgaben zur Baumassenverteilung, zur Festlegung der Straßenfluchtlinien und Verkehrsflächen sowie zur Anordnung und Dimensionierung von Freiflächen. Damit bildet er die Grundlage für eine geordnete städtebauliche Entwicklung im betrachteten Planungsgebiet.

Das städtebauliche Konzept dieses Bebauungsplanes berücksichtigt dementsprechend eine mehrgeschossige Baumassenverteilung mit einem flächenschonenden Bebauungsgrad, eine überwiegende Verbringung der PKW-Stellplätze in Tiefgaragen, eine Schaffung von Parkflächen, begrünten Freiräumen für die Wohnnutzung, grüne Ränder mit begleitenden Baureihen, der Strukturierung der inneren Erschließung, die Regulierung der Straßenfluchlinien und der Festlegung von zukünftigen Durchwegungen für Geh- und Radwege.

Ziel dieses Bebauungsplanes ist die Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

2. Verfahren

Der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung wird in der Sitzung am 03. Dezember 2025 über die beabsichtigte Auflage des 17.27.0 Bebauungsplan „Gradnerstraße – Aufschließungsgebiet XVII.13“ Entwurfes informiert.

Die Kundmachung der Auflage des Bebauungsplanes erfolgt gemäß § 40 Abs 6 Z 1. StROG 2010 im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz mit Erscheinungsdatum 29. Dezember 2025.

AUFLAGE

Die grundbürgerlichen Eigentümer:innen der im Planungsgebiet liegenden Grundstücke werden angehört und der Bebauungsplan über 8 Wochen, in der Zeit von Dienstag, dem 30. Dezember 2025 bis Dienstag, dem 24. Februar 2026 zur allgemeinen Einsichtnahme aufgelegt (Auflage gemäß § 40 Abs 6 Z 1 StROG 2010). Eine öffentliche Informationsveranstaltung ist innerhalb des Auflagezeitraums vorgesehen.

3. Planungsgebiet

Das Planungsgebiet liegt im Süden von Graz und ist nördlich der Gradnerstraße verortet. Das Areal weist eine Größe von ca. 14.071 m² auf. Das Planungsgebiet ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Bebauungsplanes unbebaut und wird größtenteils landwirtschaftlich genutzt. Im östlichen Teil des Planungsgebietes finden sich in Natura eine ausgebauten Verkehrsfläche in Form einer Aufschließungsstraße und PKW-Abstellflächen zu ebener Erde.

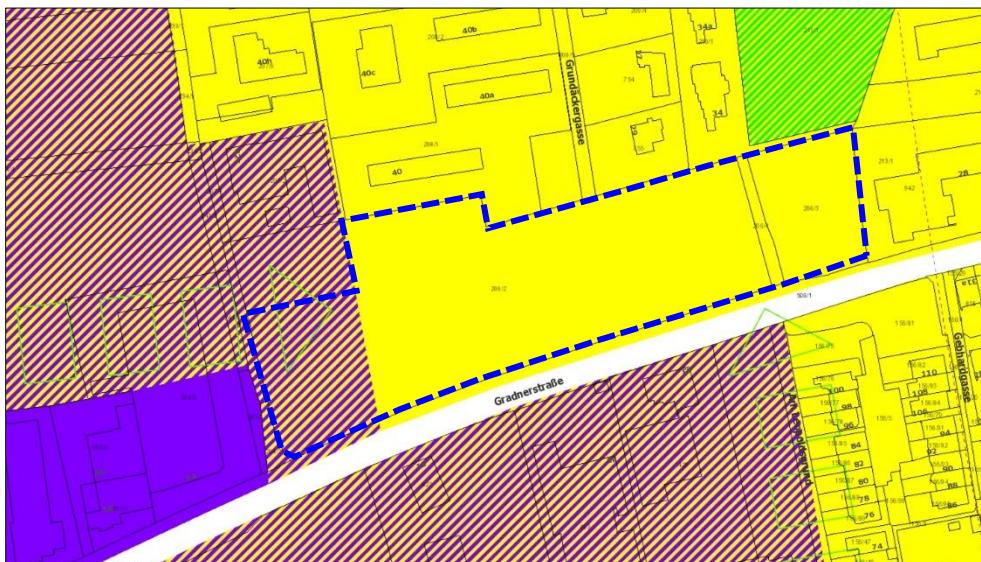


Luftbild (2024). Auszug aus dem Geo-Daten-Graz. © Stadtvermessung Graz.
Die rote Umrandung markiert die Lage des Planungsgebietes.

Bestehende Rechts- und Planungsgrundlagen:

• Stadtentwicklungskonzept

Gemäß dem 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) liegt das Bebauungsplangebiet überwiegend im Funktionsbereich „Wohnen mittlerer Dichte“ gem. § 14 STEK 4.0. Ein Teil des Aufschließungsgebietes liegt in einem Bereich mit zwei Funktionen: „Industrie, Gewerbe / Wohnen“ – Gewerbe und Mischgebiet gem. § 19 STEK.



Auszug aus dem Entwicklungsplan des 4.0 Stadtentwicklungskonzeptes (idgF).

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

§ 14 WOHNEN: Wohngebiet mittlerer Dichte

- (1) Vorrangige Wohnnutzung.
- (2) Durchmischung mit gebietsverträglichen Nutzungen an den Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen.
- (3) Gebietsverträgliche Nachverdichtung von Baulandbereichen mit lockerer Bebauung in infrastrukturell gut ausgestatteten Lagen.
- (4) Schaffung bzw. Sicherung einer ausreichenden Ausstattung mit öffentlich zugänglichen Freiflächen.
- (5) Die Unterbringung der PKW-Stellplätze in Tiefgaragen ist anzustreben.
- (6) Herstellung einer ausreichend großen, allen BewohnerInnen zugänglichen Grünfläche bei Neubauten.
- (7) Beschränkung der Bodenversiegelung und Erhöhung des Grünanteils.
- (8) Festlegung des Bebauungsdichterahmens im Flächenwidmungsplan unter Berücksichtigung der Verkehrserschließung (motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr), der sozialen und technischen Infrastruktur, der Versorgungsinfrastruktur, der bestehenden und der angestrebten städtebaulichen Struktur, usw.
- (9) Sicherung der Qualität von Innenhöfen (siehe §26 Abs 26).

§ 19 INDUSTRIE, GEWERBE / WOHNEN: Gewerbe- und Mischgebiet

- (1) Abgestimmte Entwicklung von Dienstleistungs-, Verwaltungs- und verträglichen Gewerbenutzungen, wobei bei entsprechender Eignung insbesondere hinsichtlich der Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen) auch Wohngebiete zulässig sind.
- (2) Festlegung geeigneter Bebauungsweisen (z.B. der geschlossenen) entlang von Hauptverkehrsadern als Lärmschutzmaßnahme für dahinter liegende Wohngebiete in Bauverfahren und Bebauungsplänen unter Bedachtnahme auf bestehende Gebäude und Nutzungen.
- (3) Beschränkung der Bodenversiegelung und Erhöhung des Grünanteils.
- (4) Verbesserung des Kleinklimas durch entsprechende Begrünungsmaßnahmen.

§ 26 BAULANDDURCHGRÜNUNG

(1a) Erhalt des schützenswerten Baumbestandes.

Berücksichtigung von erhaltenswerten Baumbeständen bei der Situierung von baulichen Anlagen auf allen Bauplätzen

(7c) Verbesserung/Reduktion von städtischen Hitzeinseln:

- Einsatz von hellen Oberflächenmaterialien mit geringer Wärmespeicherfähigkeit, angestrebt wird ein Hellbezugswert zwischen 30 – 85.
- Vorgabe von entsprechender Farb- und Materialgestaltung von Gebäuden in Bebauungsplänen
- Sparsamer Einsatz von großflächigen Glasfassaden und großflächigen reflektierenden Metallfassaden durch entsprechende Festlegungen in Bebauungsplänen und Wettbewerbsausschreibungen; Ausnahmen zum Zwecke solarer Energiegewinnung sind im Einzelfall zu prüfen.
- Vorschreibung von Begrünungsmaßnahmen wie Baumpflanzungen, Grünflächen, Dach- und Fassadenbegrünungen.
- Beschränkung der Bodenversiegelung auf Bauflächen.

(21) Durchgrünung des Stadtgebietes insbesondere durch:

- Intensive Begrünung von Tiefgaragen. Die oberste Decke von nicht überbauten Tiefgaragen und anderen nicht überbauten unterirdischen Räumlichkeiten ist niveaugleich mit dem angrenzenden Gelände mit einer Vegetationstragschicht von mindestens 70 cm zu überdecken und gärtnerisch zu gestalten. Abminderungen sind punktuell bzw. bei fehlender technischer Machbarkeit zulässig.
- Forcierung von Fassadenbegrünungen, bevorzugt in erdgembundener Ausführung.

(22) Erhalt des Grundwasserhaushaltes insbesondere durch

- Erhalt eines Mindestanteils an unversiegeltem und nicht unterbautem Boden von 10 % pro Bauplatz. Begründete Ausnahmen sind unter Einholung eines städtebaulichen Gutachtens zulässig.

(22a) Nachhaltiger Umgang mit Hang- und Oberflächenwässer zur Grundwasseranreicherung, zur Schadensminimierung bei Starkregen sowie als Klimawandelanpassungsmaßnahme

- Erhöhung des zu erhaltenden Mindestanteiles an gewachsenen Boden in den stark betroffenen Bereichen; dabei ist mindestens ein Wert von 20 % festzulegen
- Nutzung auch privater Niederschlagswässer zur Bewässerung des Straßenbegleitgrüns, sofern im öffentlichen Interesse
- Anwendung des sog. Schwammstadtprinzip in versiegelten Bereichen.

(23) Beschränkung der Bodenversiegelung und Erhöhung des Grünanteils.

(24) Forcierung von begrünten Dächern zur WasserRetention und zur Verbesserung des Kleinklimas insbesondere durch:

- Begrünung von neu errichteten Flachdächern und Dächern bis zu einer Neigung von 10 Grad. Davon ausgenommen sind zusammenhängende Dachflächen einer baulichen Anlage mit einem Dachflächenmaß unter 60 m², sofern die Dachbegrünung nicht zur Einfügung ins Straßen-, Orts- und Landschaftsbild erforderlich ist.

Eine extensive Dachbegrünung ist mit einer Vegetationstragschicht von mind. 15 cm auszuführen.

In Bereichen mit schlecht sickerfähigem Boden und entsprechender Hang- bzw. Oberflächen-

wasserproblematik ist die Dachbegrünung überwiegend als intensive Dachbegrünung auszuführen.

Für maximal 1/3 der Dachfläche kann eine Ausnahme beispielsweise für die Errichtung von technischen Aufbauten oder Dachterrassen erteilt werden. Intensiv begrünte (auch betretbare) Dachflächen sind hierbei als begrüntes Dach zu werten. Darüber hinaus sind Ausnahmen für Anlagen zur erweiterten Nutzung von Solarenergie nach Maßgabe der mikroklimatischen Auswirkungen zulässig.

Fotovoltaikanlagen sind bevorzugt in Kombination mit einem Gründach zu errichten.

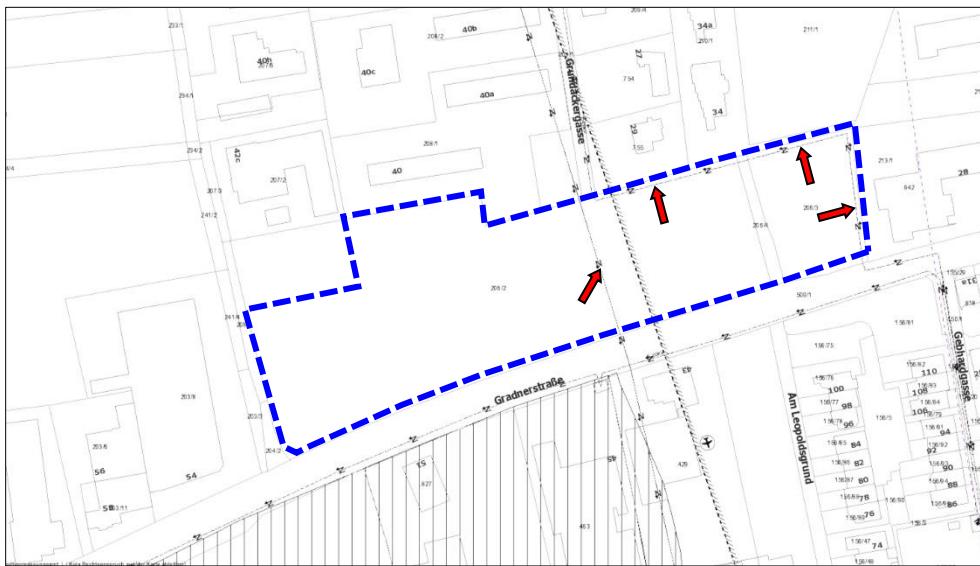
[...]

(25) Einfügung von Parkplätzen in das Orts- u. Landschaftsbild und Minderung der negativen Auswirkung auf das Stadtklima durch:

- Gliederung großer Flächen durch Bäume und Bepflanzungen.
- Bei Neuerrichtungen, Erweiterungen oder Umgestaltungen von PKW-Parkplätzen ist pro 5 Stellplätze 1 Laubbaum zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten, ausgenommen im Bereich der Präsentations- und Lagerflächen der Automobilindustrie und dem Autohandel.
- Beschränkung des Versiegelungsgrades.

Deckpläne zum 4.0 Stadtentwicklungskonzept (idgF):

- Festlegungen des Regionalen Entwicklungsprogramm „REPRO“ (Deckplan 1):
 - Lage innerhalb der Kernstadt.
 - Lage innerhalb der Vorrangzone für Siedlungsentwicklung.
- Nutzungsbeschränkungen (Deckplan 2):
 - Bereichsweise Lage innerhalb der Sicherheitszone Flughafen Graz Thalerhof.
 - Mehrere Hochspannungsleitungen kreuzt das Planungsgebiet.



Auszug aus dem Deckplan 2 zum 4.0 Stadtentwicklungs-konzept (idgF).

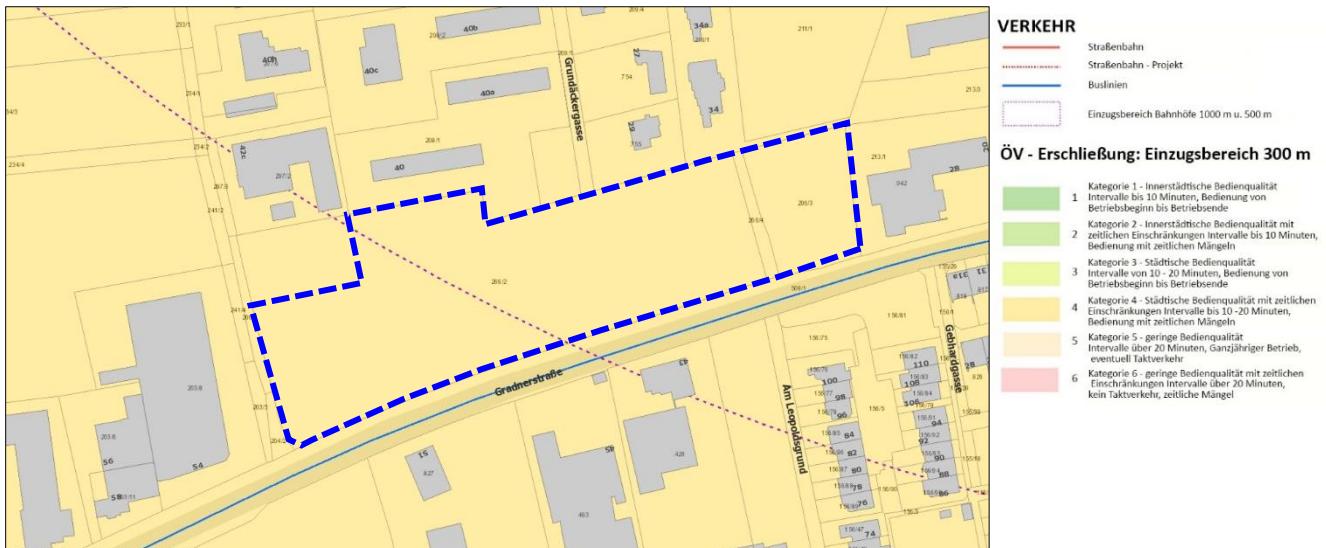
Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

Die roten Pfeile markieren den Verlauf der Hochspannungsleitungen.

Die aktuelle Leitungserhebung zu Stromleitungen im Planungsgebiet ist in diesem Erläuterungsbericht auf Seite 20 ersichtlich.

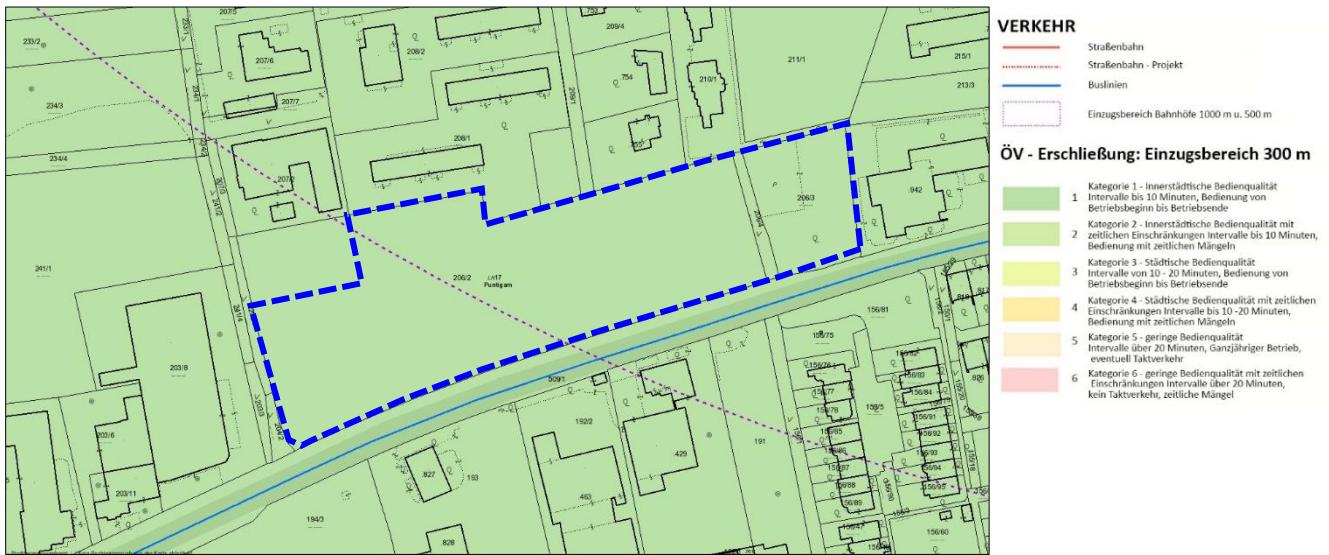
- Verkehr (Deckplan 3):

Das Planungsgebiet liegt gem. verordneter ÖV-Kategorisierungskarte (2018) in der Kategorie 5: „Geringe Bedienqualität“ Intervalle über 20 Minuten, ganzjähriger Betrieb, eventuell Taktverkehr. Das Planungsgebiet liegt überwiegend im 1000 m Einzugsbereich des S-Bahn Bahnhofs Puntigam.



Auszug aus dem Deckplan 3 zum 4.0 Stadtentwicklungs-konzept (idgF). Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

Gemäß 4.08 Stadtentwicklungskonzept Entwurf-1. Auflage Änderungspunkt 8 (GR-Beschluss vom 06.07.2023) und gemäß der ÖV-Erschließungskarte aus dem Jahr 2022 (Verkehrsplanung Stadt Graz), liegt das Planungsgebiet in der ÖV-Kategorie Kategorie 1: „Innerstädtische Bedienqualität“ Intervalle bis 10 Minuten, Bedienung von Betriebsbeginn bis –ende.



Auszug aus dem Deckplan 3 zum 4.08 Stadtentwicklungskonzept Entwurf-1. Auflage Änderungspunkt 8.
Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

• 1.0 Räumliches Leitbild (Beschluss):

Teilraum: 26 - Puntigam Süd West

Bereichstypen: Überwiegende Lage im Geschoßbau, am westlichen Teil des Planungsgebietes sind zwei Bereichstypen festgelegt: Wohnanlagen u. verdichteter Flachbau/Betriebsgebiete



Auszug aus dem 1.0 Räumlichen Leitbild – Bereichstypenplan.

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

Der rote Pfeil markiert den Bereichstyp Geschoßbau.

Der blaue Pfeil markiert die Festlegung von zwei Bereichstypen (Wohnanlagen u. verdichteter Flachbau/ Betriebsgebiete).

Die rote Linie markiert die ungefähre Lage der zukünftigen Straßenfluchttlinie.

Gemäß § 5 Abs.1 des RLB sind Abweichungen zur Abgrenzung der Bereichstypen gemäß § 4 in der Größenordnung einer ortsüblichen Einfamilienhausbauplatztiefe zulässig, sofern die Abgrenzung nicht nachvollziehbaren Strukturlinien wie Straßen und Gewässern, etc. folgt bzw. in Form von Widmungsgrenzen im Flächenwidmungsplan bereits konkretisiert worden ist.

Im Erläuterungsbericht wird zur Gebietsabgrenzung (§ 5) folgendes ausgeführt: „Die im Räumlichen Leitbild abgegrenzten Bereichstypen beinhalten einen Abweichungsspielraum in der Größenordnung

einer ortsüblichen Bauplatztiefe (das sind ca. 30m), sofern die Abgrenzung nicht klar nachvollziehbaren Strukturlinien wie Straßen, Gewässern u. dgl. folgt. Dies entspricht dem Interpretationsspielraum, der auch bei den Funktionsfestlegungen im Entwicklungsplan des 4.0 Stadtentwicklungskonzeptes idgF. vorgesehen ist und erlaubt somit in klar definiertem Ausmaß ein Reagieren im Einzelfall. [...]"

Auf Grund des Grundstückszuschnitts und der zukünftigen Verkehrsflächenfestlegung im westlichen Teil des Grundstückes wird im Sinne des Interpretationsspielraumes für die Restfläche der Festlegung „Wohnanlagen u. verdichteter Flachbau/Betriebsgebiete“ gem. § 5 Abs.1 der VO des RLB in diesem Einzelfall der Bereichstyp „Geschoßbau“ übernommen.

§ 4 Abs.5 Geschoßbau:

Charakteristik: kompakte mehrgeschossige Bebauung, vorwiegend in offener Bebauungsweise und mit siedlungsöffentlichen Freiräumen, meist lineare Baukörper, sowohl als Einzelobjekt als auch in Form von raumbildenden Anlagen, meist nutzungsdurchmischt.

Festlegungen innerhalb des Bereichstyps bzw. Teilraumes:

- Rahmen der Geschossanzahl: Mind. 3G
- Bebauungsweise: keine verbindliche Festlegung
- Lage zur Straße: keine verbindliche Festlegung
- Funktionsdurchmischung: Im Zuge von Bebauungsplänen verbindliche Festlegungen treffen - zumindest im straßenseitigen Erdgeschoß
- Begrünung, Einfriedungen, Sichtschutz u.a.: keine verbindliche Festlegung
- Zulässige Formen der Parkierung: Tiefgarage (im Neubaufall), allenfalls Hochgaragen im Übergang zu stark emittierenden Verkehrsbändern und Betrieben; Bei überwiegender Wohnnutzung ist die Errichtung von PKW-Stellplätze in freier Aufstellung in verträglicher Relation zur Bauplatzgröße (dh: max. 1 Stellplatz in offener Aufstellung pro 500m²).
- Sonstige Festlegungen: Ausschluss von straßenseitigen offenen Erschließungen
- Ergänzende Festlegungen: Ausschluss von straßenseitigen offenen Erschließungen, Schaffung von emissionsgeschützten Freiräumen

Festlegungen für Werbe- und Ankündigungseinrichtungen gem. § 6a des 1.0 RLB (5. „Geschoßbau“):

- Größe: Schriftzüge, Kleinstformat und Kleinformat möglich.
- Höhe: Parapethöhe 1. OG bzw. Max. Oberkante 5,00 m
- Abstand zur Straße: Am Gebäude montiert bzw. Abstand lt. Höhenprofil **

Gemäß der VO zum 1.0 Räumlichen Leitbild wird das Höhenprofil wie folgt definiert:

Freistehende Werbeanlagen müssen in der Regel einen Abstand von mindestens 2,0 m zur öffentlichen Verkehrsfläche einhalten. Die maximal zulässige Höhe beträgt hierbei 6,0 m. (...)

Höhere Werbeanlagen (...) sind ausschließlich bei einem erhöhten Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche zulässig; dabei ist ab einer Höhe von 6,0 m ein gedachter Neigungswinkel von 60 Grad zu berücksichtigen und als Hüllkurve zu betrachten. (siehe Erläuterungsbericht zum 1.0 RLB)

Gemäß § 3 Abs.6 ist eine „Ins Gebäude integrierte Parkierung“ wie folgt definiert: Abstellplätze für Kraftfahrzeuge und Krafträder sind derart anzurichten, dass zumindest zwei Nutzungsfunktionen überlagert werden, wobei keine Ebene zur Gänze der Funktion der Abstellplätze zugeordnet werden darf. Zumindest ein Drittel des Erdgeschosses muss einer anderen Nutzung dienen und geschlossen ausgeführt sein sowie straßenseitig über eine Fassade verfügen, die der Adressbildung dient. Dieser geschlossene Gebäudeteil muss zudem mindestens 1/3 der straßenseitigen Fassade bilden.

- **Kommunales Energiekonzept (KEK) 2017 gem. StROG:**

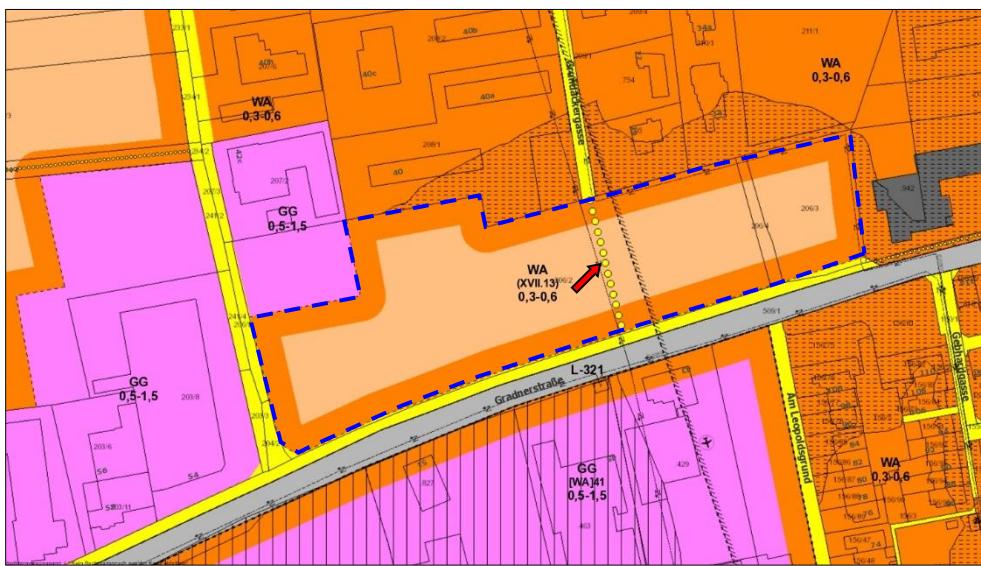
Aktuelles Versorgungsgebiet Fernwärme und kurzfristiges Erweiterungsgebiet (2017 bis ca. 2025).

- **Flächenwidmungsplan der Landeshauptstadt Graz:**

Das Planungsgebiet liegt gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan (seit 22.03.2018 rechtswirksam) im „Aufschließungsgebiet Allgemeines Wohngebiet (XVII.13)“ mit einer Bebauungsdichte von 0,3-0,6.

Gemäß § 3 der Verordnung zum 4.0 Flächenwidmungsplan sind folgende Aufschließungserfordernisse definiert:

1. Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz, Nachweis einer zweckmäßigen Verkehrsanbindung und der Verkehrssicherheit der äußeren Erschließung für alle Verkehrsarten (Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr)
2. Anschluss an den öffentlichen Verkehr mit städtischer Bedienqualität
3. Innere Erschließung (Verkehr und technische Infrastruktur)
5. Öffentlich nutzbare Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr
6. Lärmfreistellung gegenüber emittierendem Straßen- und /oder Schienenverkehr sowie gegenüber emittierenden Gewerbe- und Industriebetrieben
7. Bebauungsplanpflicht, geordnete Siedlungsentwicklung, Erfordernis zur Schaffung zweckmäßig gestalteter Grundstücke, Einfügung in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild



Auszug aus dem 4.0 Flächenwidmungsplan.

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

Der rote Pfeil markiert eine festgelegte Geh- und Radwegverbindung in ungefährer Lage.

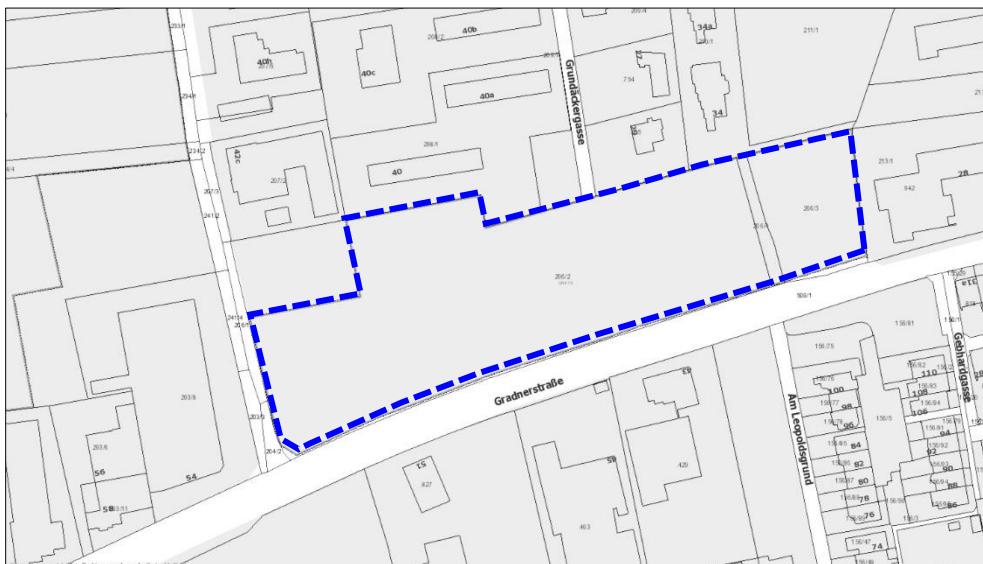
Deckpläne zum 4.0 Flächenwidmungsplan:

- Bebauungsplanzonierungsplan (Deckplan 1): Die Erstellung eines Bebauungsplanes ist erforderlich.



Auszug aus dem Deckplan 1 zum 4.0 Flächenwidmungsplan. Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

- Beschränkungszonen für die Raumheizung (Deckplan 2 zum 4.0 Flächenwidmungsplan) gem. § 30(7) StROG 2010 idF LGBI Nr. 140/2014 iVm § 10 Abs 2 und 3 der VO zum 4.0 Flächenwidmungsplan:
Bei Neuerrichtung oder Austausch anzeigenpflichtiger Heizanlagen (ab 8 kW) im Geltungsbereich besteht ein Verbot für das Heizen mit festen Brennstoffen. Diese Brennstoffe können ausnahmsweise zugelassen werden, wenn der Grenzwert für die Staubemission von höchstens 4,0 g je m² Bruttogeschossfläche pro Jahr eingehalten wird. Das Planungsgebiet liegt innerhalb des Geltungsbereiches.
- Hochwasserabfluss Mur und Grazer Bäche mit Darstellung des Gefahrenzonenplanes der Wildbach- und Lawinenverbauung (Deckplan 3 zum 4.0 Flächenwidmungsplan) bzw. Abteilung 14 der Stmk. Landesregierung (2D-Untersuchung): Im 4.0 Flächenwidmungsplan wird unter § 12 Sanierungsgebiete – Gefahrenzonen – Hochwasser festgelegt, „dass jene Baulandflächen, die gemäß dem Deckplan 3 innerhalb der Anschlaglinien eines Hochwasserereignisses HQ30 und HQ100 bzw. in einer gelben Gefahrenzone liegen als Sanierungsgebiet - Hochwasser (HW) gelten; [...]“
Das Planungsgebiet liegt außerhalb des Sanierungsgebietes Gefahrenzonen-Hochwassers.

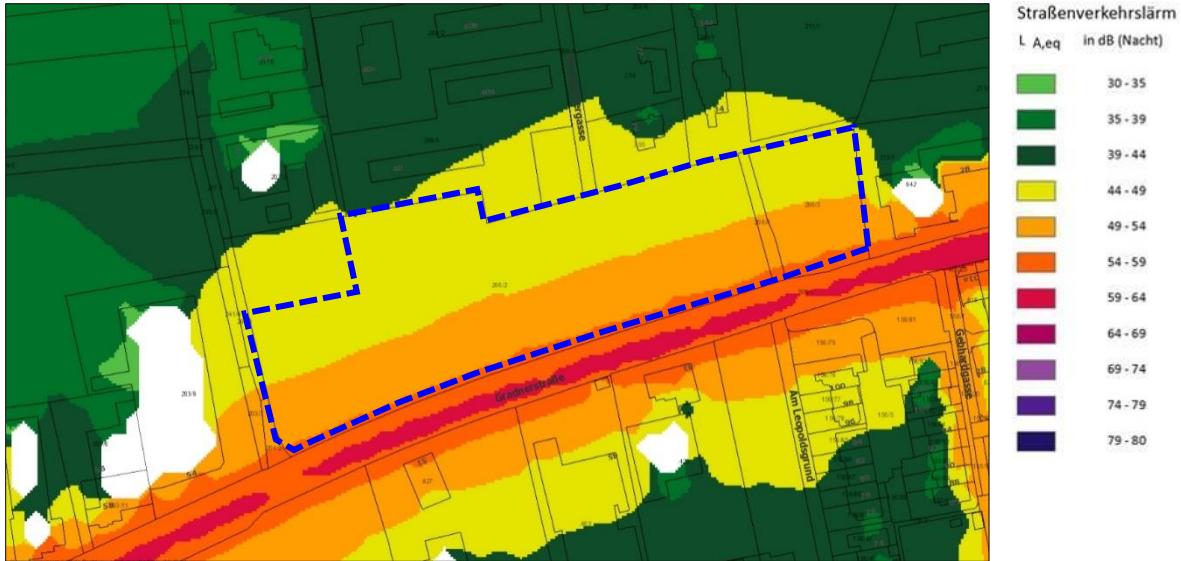


Karten zum 4.0 Flächenwidmungsplan:

- Gemeindeabwasserplan (Karte 1):

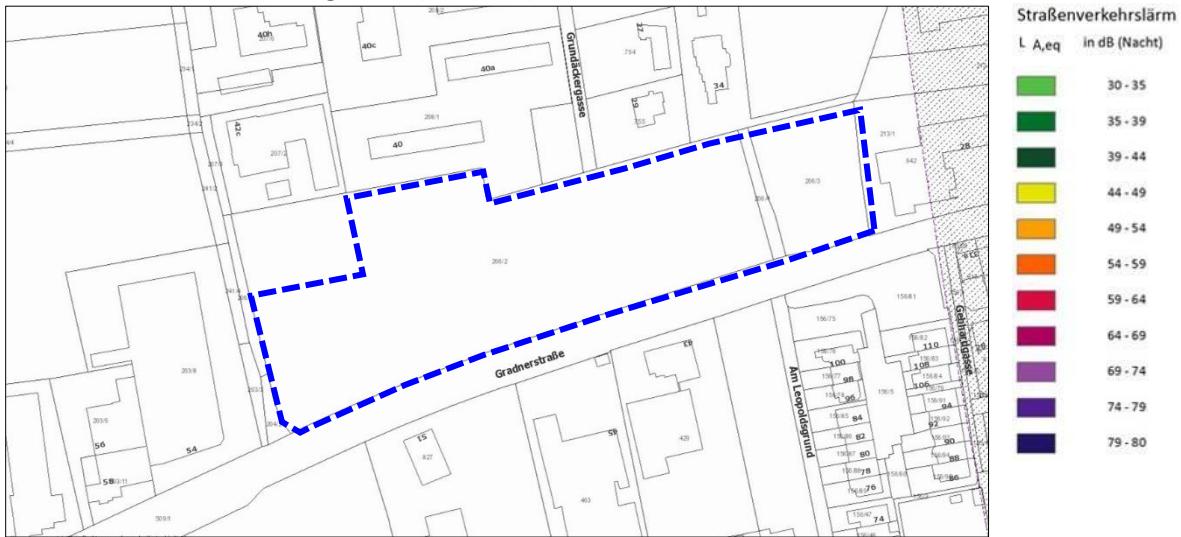
Das Planungsgebiet liegt im kommunalen Entsorgungsbereich.
Im Planungsgebiet sind mehrere Kanalleitungen verortet.

- Verkehrslärmkataster – Straße/Nacht (Karte 2A):



Auszug aus der Karte 2A zum 4.0 Flächenwidmungsplan. Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

- Verkehrslärmkataster – Flug/Bahn (Karte 2B):



Auszug aus der Karte 2B zum 4.0 Flächenwidmungsplan. Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

- Nutzungsbeschränkungen (Karte 6):

- Bereichsweise Lage innerhalb der Sicherheitszone Flughafen Graz Thalerhof.
- Mehrere Hochspannungsleitungen kreuzt das Planungsgebiet (Vgl. STEK DP2, Seite 5 und Leitungskataster Seite 20).

Weitere Verordnungen und gesetzliche Bindungen:

- Baumschutzverordnung:
Lage innerhalb des Gültigkeitsbereichs der Baumschutzverordnung.

- **Grünflächenfaktor GFF (Rechtswirksam seit 20.7.2023):**

5. Geschoßbau (Mindestmaß): 0,6

Die Verordnung des Grünflächenfaktors (GFF) ist ein Instrumentarium zur Gestaltung des bebauten Umfeldes. Unbebaute und mit Vegetation bedeckte Flächen, insbesondere im dicht verbauten und gewerblichen Umfeld, leisten einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität. Überdies fördert die Vegetation den natürlichen Kühlungsprozess, ihr kommt auch eine besondere Bedeutung für das Regenwassermanagement zu.

Die Berechnung des Grünflächenfaktors ermöglicht, dass auch Bestandsbäume und neugepflanzte Bäume sowie bodengebundene Fassadenbegrünungen miteinbezogen werden können.

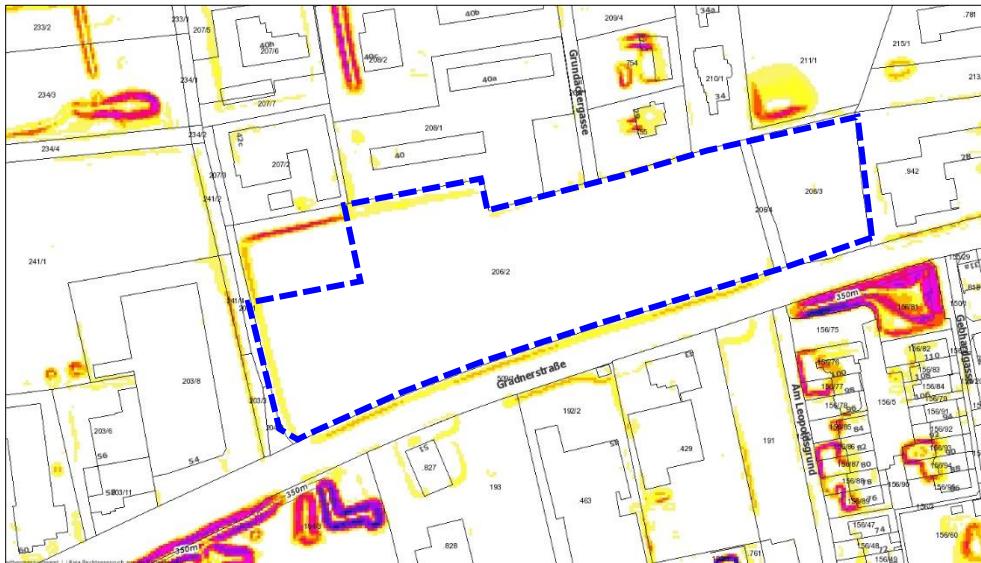
Im Bauverfahren ist zwingend ein GFF von 0,6 nachzuweisen. (www.graz.at/gruenflaechenfaktor)

- **Fließpfadkarte:**



Auszug aus den GeoDaten Graz-Fließpfadkarte.
Die blaue Umrundung markiert das Planungsgebiet.

- **Neigungskarte:**



Auszug aus den GeoDaten Graz-Neigungskarte.
Die blaue Umrundung markiert das Planungsgebiet.

- **Situierung und Umgebung**



Luftbild (2024). Auszug aus dem Geo-Daten-Graz. © Stadtvermessung Graz.
Die rote Umrandung markiert die Lage des Planungsgebietes.



Schrägluftbild 1 (2024): Auszug aus dem Geo-Daten-Graz. (LE_56_5379) © Stadtvermessung Graz. Blick Richtung Norden.
Die rote Umrandung markiert die ungefähre Lage des Planungsgebietes.



Schrägluftbild 2 (2024): Auszug aus dem Geo-Daten-Graz. (FW_53_5017) © Stadtvermessung Graz. Blick Richtung Westen.
Die rote Umrandung markiert die ungefähre Lage des Planungsgebietes.

Das Planungsgebiet liegt im Süden von Graz und ist nördlich der Gradnerstraße verortet. Das Areal weist eine Größe von ca. 14.071 m² auf. Das Planungsgebiet ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Bebauungsplanes unbebaut und wird größtenteils landwirtschaftlich genutzt. Im östlichen Teil des Planungsgebietes finden sich in Natura eine ausgebauten Verkehrsfläche in Form einer Aufschließungsstraße und PKW-Abstellflächen zu ebener Erde.

Im Norden grenzt das Planungsgebiet, von West nach Ost verlaufend, an eine im 4.0 Flächenwidmungsplan ausgewiesene Gewerbefläche, des Weiteren an eine Wohnanlage mit Wohngebäuden mit bis zu vier Geschossen, und an kleinteilige Wohnstrukturen in Form von Einfamilienhäusern und Mehrparteienhäusern.

Im Osten grenzt das Planungsgebiet an die Stadtpfarrkirche zum Heiligen Leopold in Graz-Puntigam.

Im Süden grenzt das Planungsgebiet an die Landesstraße L321 Gradnerstraße, die im Übergang zum Planungsgebiet einen ausgebauten Geh- und Radweg aufweist. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind gewerblich genutzte Liegenschaften (die ehemaligen Samitzgründe) verortet.

Im Westen grenzt das Planungsgebiet an eine private Aufschließungsstraße für mehrere dahinterliegende Liegenschaften. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind gewerblich genutzte Liegenschaften mit flächigen Verbauungen verortet.



Blick in die Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 24 - Schulcampus Puntigam. Blick Richtung: Südwesten.



Blick in die Nippelgasse im Kreuzungsbereich Nippelgasse - Gradnerstraße. Blick Richtung: Norden.



Blick in die Nippelgasse auf Höhe Nippelgasse 11. Blick Richtung: Süden.



Blick in die Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 28. Blick Richtung: Nordosten. Der rote Pfeil markiert den östlichsten Teil des Planungsgebietes im Übergang zu den Gründen der Stadtpfarrkirche.



Blick in die Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 28. Blick Richtung: Südwesten. Die roten Pfeile markieren das Planungsgebiet, dieses liegt nördlich der Gradnerstraße.



Blick auf das Planungsgebiet im Kreuzungsbereich Gradnerstraße und der Straße „Am Leopoldsgrund“. Blick Richtung: Norden. Der rote Pfeil markiert eine bestehende Aufschließungsstraße im Planungsgebiet. Der blaue Pfeil bezeichnet eine dahinterliegende Wohnsiedlung.



Blick auf das Planungsgebiet im Kreuzungsbereich Gradnerstraße und der Straße „Am Leopoldsgrund“. Blick Richtung: Nordwesten.



Blick in die Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 43. Blick Richtung: Südosten.



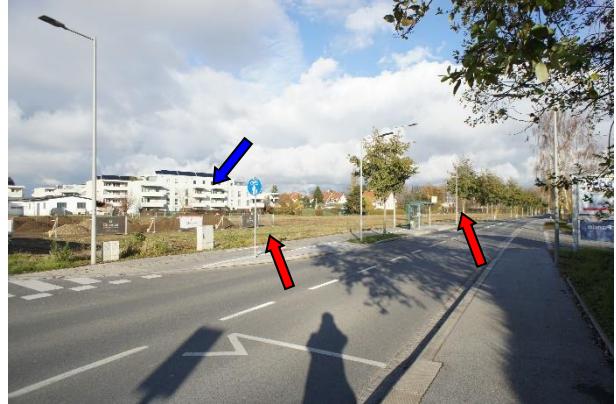
Blick auf gewerblich genutzte Liegenschaften (ehemalige Samitzgründe) südlich der Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 45. Blick Richtung Süden.



Blick auf gewerblich genutzte Liegenschaften (ehemalige Samitzgründe) südlich der Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 51. Blick Richtung Süden.



Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße westlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 54. Blick Richtung Norden.



Blick in die Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 54. Blick Richtung Nordosten. Die roten Pfeile markieren das Planungsgebiet. Der blaue Pfeil bezeichnet eine dahinterliegende Wohnsiedlung.



Blick in die Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 54. Blick Richtung Südwesten.



Blick in die Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 60. Blick Richtung Südwesten.



Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße westlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 54. Blick Richtung Norden. Der rote Pfeil markiert das Planungsgebiet.



Blick in die Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 40k. Blick Richtung Osten.



Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße westlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 40l. Blick Richtung Süden.



Blick in die Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 40l. Blick Richtung Westen.



Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße westlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 54. Blick Richtung Süden. Die blauen Pfeile markieren vollwertiges Bauland mit der Ausweisung „Gewerbegebiet“ gem. 4.0 Flächenwidmungsplan. Die roten Pfeile markieren das dahinterliegende Planungsgebiet.



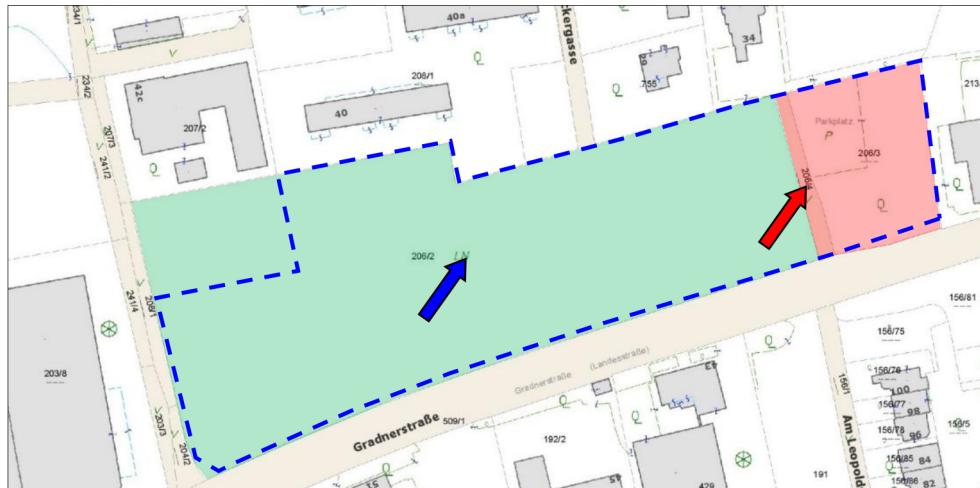
Blick in die Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 54. Blick Richtung Nordosten. Die roten Pfeile markieren das Planungsgebiet. Der blaue Pfeil markiert einen bestehenden Geh-Radweg südlich des Planungsgebietes.

Gültigkeitsbereich – Eigentumsverhältnisse:

Das Bebauungsplangebiet weist eine Gesamtfläche von 14.071 m² auf und beinhaltet folgende

Grundstücke: Teile der Grundstücke 206/2, 206/3, 206/4, jeweils in der KG 63122 - Straßgang.

Auf allen Grundstücken sind außerhalb des Gültigkeitsbereiches im Übergang zur Gradnerstraße gem. 4.0 Flächenwidmungsplan Verkehrsflächen ausgewiesen.



Auszug aus den GeoDaten-Graz: Kataster.
Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

Die grundbücherlichen Eigentümer:innen sind in unterschiedlichen Farben dargestellt.

Der blaue Pfeil markiert das Grundstück der Antragsteller:in.

Der rote Pfeil bezeichnet die Lage einer ausgebauten Verkehrsfläche auf dem Grundstück 206/4.

- **Topographie/Baumbestand/Gebäudebestand**

Das Planungsgebiet ist gemäß der Luftbildauswertung annähernd eben.

Gemäß der Stellungnahme der Abteilung für Grünraum und Gewässer gibt es keinen erhaltenswerten Baumbestand.

Das Planungsgebiet weist keine Bestandsgebäude auf.

- **Umwelteinflüsse**

Lärm:

Das Planungsareal ist durch die Lärmentwicklung des Verkehrsaufkommens der angrenzenden Straßen, vor allem der Gradnerstraße, beeinträchtigt - siehe bestehende Planungsgrundlagen (4.0 Flächenwidmungsplan – Aufschließungserfordernis 6 Lärmfreistellung; Verkehrslärmkataster Straße).

Die Lärmkarten zum 4.0 Flächenwidmungsplan weisen entlang der Gradnerstraße im Übergang zum Planungsgebiet einen Maximalwert bis zu 59 dB (LAeq, Nacht) auf.

Die städtebauliche Baustruktur wird parallel zum Lärmemitter verortet, um für die straßenabgewandten Grundstücksflächen eine Lärmfreistellung zu erwirken. Speziell im Bereich der gebäudeintegrierten PKW-Stellplätze ist hier auf einen entsprechenden Raumabschluss im Sinne der Lärmfreistellung der straßenabgewandten Bereiche zu achten.

In den nachgereichten Verfahren sind diesbezüglich die Nachweise zur Lärmfreistellung beizubringen.

Entwässerung:

Das Planungsgebiet liegt laut Baugrundkarte – Versickerungskarte in einem Bereich, der eine Versickerung wahrscheinlich problemlos ermöglicht. Sämtliche anfallenden Oberflächen- und Niederschlagswässer sind auf den Grundstücken im Planungsgebiet fachgerecht zu verbringen.



Auszug aus dem Web Gis Graz:
Baugrundkarte – Versickerungskarte.

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

Gemäß einer Stellungnahme des wasserbautechnischen Amtssachverständigen der Bau- und Anlagenbehörde, Referats für Wasser-, Umwelt- und Gesundheitsrecht, gibt es „aus wasserbautechnischer Sicht kein erhöhtes Gefährdungspotential. Hinsichtlich der Oberflächenentwässerung sollte unterhalb einer feinkörnigen Deckschicht gut durchlässiger Kies vorhanden sein. Der Grundwasserspiegel liegt mind. ca. 11,5 m unter GOK. Der Bebauungsplanbereich liegt in keinem Hochwassergefährdungsbereich eines Oberflächengewässers. Mit einem nennenswerten Zustrom von Oberflächenwässern ist nicht zu rechnen.“

Der Bebauungsplan Entwurf „17.27.0 „Gradnerstraße – Aufschließungsgebiet XVII.13“ wurde gemäß der Stellungnahme der Abteilung für Grünraum und Gewässer auch vom Referat Gewässer und Hochwasser-angelegenheiten geprüft. Dementsprechend wird festgehalten: „Im gegenständlichen Bebauungsplangebiet befindet sich kein bekanntes Oberflächengewässer und es sind auch keine Hochwasser-Überflutungsflächen ausgewiesen. Die städtische Fließpfadkarte liefert keinen Hinweis auf eine besondere Dichte an zu erwartenden Oberflächen- bzw. Hangabflüssen. Generell sind Überlastfälle

von städtischen Entsorgungseinrichtungen (Straßenentwässerung, Kanalanlagen, etc.) aufgrund der Topologie möglich. Es sind daher bauliche Vorkehrungen zu treffen, um das Schadenspotential so gering wie möglich zu halten.“

- **Infrastruktur**

Der Gebietsbereich ist durch die infrastrukturellen Einrichtungen der näheren Umgebung gut erschlossen. Die Angabe der Entfernungen bezieht sich auf den graphischen Mittelpunkt des Planungsgebietes.

Kinderbetreuungseinrichtungen:

Städtischer Hort Nippelgasse, Nippelgasse 14, Entfernung ca. 240 m

Städtischer Kindergarten Nippelgasse, Nippelgasse 14, Entfernung ca. 240 m

Schulen:

VS Graz-Puntigam, Gradnerstraße 24, Entfernung ca. 250 m

MS Graz-Puntigam, Gradnerstraße 24, Entfernung ca. 250 m

Dienstleistung und Handel:

Lebensmittelmarkt, Gradnerstraße 9, Entfernung ca. 480 m

- **Erschließung/Verkehr**

MIV (motorisierter Individualverkehr)

Im Planwerk sind für das Planungsgebiet drei mögliche Positionen für die Zu- und Abfahrten in ungefährer Lage festgelegt. Weitere Zufahrten sind nicht zulässig. Das Planungsgebiet weist eine geringe Tiefe auf und verläuft über die gesamte Grundstückslänge parallel zur Gradnerstraße. Daher ist das Planungsgebiet idealerweise über die Gradnerstraße an das öffentliche Gut anzubinden.

Auszug aus der Stellungnahme der Verkehrsplanung:

„Das gegenständliche Bebauungsplangebiet gehört zu jenem Bereich zwischen Hafnerstraße und Gradnerstraße, für den in den letzten Jahren ein städtebaulicher Rahmenplan (Städtebaulicher Rahmenplan Gradnerstraße) entwickelt wurde. Ein umfassendes Mobilitätskonzept für die gesamtheitlichen Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung dieses Gebietes, sowie den daraus resultieren Erfordernissen und Rahmenbedingungen war Bestandteil des Rahmenplans.

Es erfolgten darin Abschätzungen der zukünftigen Nutzungen, das daraus generierte Verkehrsaufkommen und die erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen, wie Verkehrserschließung, Parkierung und begleitende Mobilitätsmanagement-Maßnahmen.

Die Prognose für das KFZ-Verkehrsaufkommen darin hat gezeigt, dass die starken Erhöhungen der Nutzungsintensität des dieser städtebaulichen Gesamt betrachtung nur dann verkehrstechnisch funktionsfähig sind, wenn eine stark eingeschränkte MIV-Mobilität entsprechend den verkehrspolitischen Zielen mit Push-and-Pull Maßnahmen realisiert werden. Es wird eine Verringerung des Weganteils der zusätzlichen Nutzungen auf max. 30% Weganteil des MIV-L angestrebt. Dies erfordert an diesem Standort an der Stadtgrenze starke Beschränkungen für den KFZ-Verkehr und starke Fördermaßnahmen für den Fußverkehr, Fahrradverkehr und Öffentlichen Verkehr.

Dementsprechend soll das Areal soll für den Fußverkehr, Fahrradverkehr und Öffentlichen Verkehr optimal er schlossen werden – insbesondere nach dem Prinzip der kurzen Wege und der Durchwegung für den Fußverkehr und Fahrradverkehr.

Für den in seiner Menge reduzierten KFZ-Verkehr soll eine Parkgarage als Sammelgarage vorgesehen werden. Die Verkehrserschließung zu dieser Parkgarage erfolgt durch Anbindung von der öffentlichen Straße auf kurzem Weg.

Durch Mobilitätsmanagement, Parkraummanagement und Verhaltensänderungen der zusätzlichen Wohnbevölkerung, Beschäftigten usw. soll der Anteil des MIV möglichst gering gehalten werden. Es soll nur so viel KFZ-Verkehr zufahren bzw. erzeugt werden, wie in einem verträglich ausgebauten Straßen- und Wegenetz bewältigt werden kann.

Anbindung an das öffentliche Straßennetz

Die Hauptschließung für den Kfz-Verkehr für das gesamte Gebiet soll aus Sicht der Abteilung für Verkehrsplanung über die Gradnerstraße (auf Höhe Grundäckergasse) erfolgen, sowohl für die Sammelgarage, die oberirdischen Besucherstellplätze, für Anlieferung, Ver- und Entsorgung (Abfallentsorgung), als auch für die interne Quartiersschließung.

Ergänzung: Für diese Zufahrt ist nachzuweisen, ob ein Linksabbiegestreifen von der Gradnerstraße in das BPL-Gebiet notwendig ist. Die bereits für die zukünftig vorgesehene Verbreiterung von 2,30 m für die Verkehrsfläche der Gradnerstraße könnte für den allfälligen Linksabbiegestreifen verwendet werden. Ein allfälliger Kreuzungsumbau hat nach dem Verursacherprinzip durch den Projektentwickler zu erfolgen.

Die Gradnerstraße ist eine Landesstraße. Seitens der zuständigen Landesstraßenverwaltung wird die Lage der Zu-Ausfahrt von der bestehenden westlichen Erschließungsstraße aus vorgegeben. Daher ist im BPL eine weitere Zu-Ausfahrt von der westlichen Erschließungsstraße aus vorzusehen.

Diese soll so weit wie möglich vom Knotenpunkt mit der Gradnerstraße in Richtung Norden abrücken, um eine reibungslose Abwicklung der Verkehrsströme am Knotenpunkt sicherzustellen. Weiters sieht der „Rahmenplan STE Gradnerstraße“ in diesem Bereich eine neue Bushaltestelle vor. Für diese soll ausreichend Platz vorhanden sein.

Erschließung mit dem Fuß- und Radverkehr:

Das Gebiet ist mit dem bestehenden Geh-Radweg entlang der Gradnerstraße an einer Quartiersseite an das Fuß- und Radwegenetz bereits angeschlossen. Zusätzlich soll eine neue durchgrünte fuß und radläufige Außenanbindung an der Nordseite Richtung Campus Puntigam und Spielplatz Nippelgasse und eine Nord-Süd-Verbindung zwischen Gradnerstraße und Grundäckergasse sichergestellt werden. Ebenso konnte bisher auf Grund der Grundstücksverfügbarkeiten nur ein gemischter Geh-Radweg an der Gradnerstraße errichtet werden. Langfristig soll dieser zu einem getrennten Geh-Radweg ausgebaut werden. Folgende Geh-Radweginfrastrukturen sind daher im BPL zu berücksichtigen:

- Ausbau des Geh-Radweges an der Gradnerstraße zu einem getrennt geführten Geh-Radweg.
- Öffentlicher Geh- und Radweg im nördlichen Quartiersbereich (OW-Richtung) frei vom MIV als Verbindung zum Bildungscampus Puntigam und dem öffentlichen Spielplatz Nippelgasse.
- Fuß- und radläufige Verbindung in Nord-Süd-Richtung von der Gradnerstraße zur Grundäckergasse
- Öffentliche fuß- und radläufige Erschließung zwischen Gradnerstraße zum Anschluss der Siedlung Gradnerstraße 34a-c (bestehende Erschließungsstraße).

Öffentlicher Verkehr

Die Erschließung des Planungsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist als sehr gut anzusehen - Innerstädtische Bedienqualität der Kategorie 1 mit der Buslinien 62.

Haltestelle „Schule Puntigam“: östlich des Planungsgebiets, Entfernung ca. 180 m.

Haltestelle „Wohnpark Gradnerstraße“: im Südwesten direkt an das Planungsgebiet angrenzend.

Das Planungsgebiet liegt überwiegend innerhalb des 1000 m Einzugsbereichs des S-Bahn Bahnhofs Puntigam.

Radweginfrastruktur, Fußgänger

Direkt an das Planungsgebiet angrenzend ist im Süden an der Landesstraße L321 Gradnerstraße ein ausgebauter Geh- und Radweg vorhanden.

Zur Sicherung der Netzfunktion sind im Planwerk zwei Geh- und Radwege in ungefährer Lage verortet.

Die Geh- und Radinfrastruktur ist mit einer Breite von 5,0 m in den nachgereichten Planungen zu berücksichtigen. Die anfallenden Straßenwässer dieser Durchwegungen sind von den angrenzenden Flächen aufzunehmen. Zusätzlich dazu ist eine Beleuchtung zu errichten.

Die Mindestbreite für Geh- und Radwege wurde in den Verordnungstext aufgenommen.

- Ver- und Entsorgung**

Der Gebietsbereich ist voll erschlossen. Die Entsorgung der Schmutzwässer hat über das öffentliche Kanalnetz zu erfolgen. Anschlussmöglichkeiten an den öffentlichen Kanal befinden sich gem. 4.0 Flächenwidmungsplan – Karte 1 (Abwasserplan) im Anschluss an sämtliche Straßenzüge des Bebauungsplangebietes.

Die Dach- und Oberflächenwässer dürfen nicht in den öffentlichen Kanal eingeleitet werden und sind über ein gesondertes Regenwasserentsorgungssystem abzuleiten.

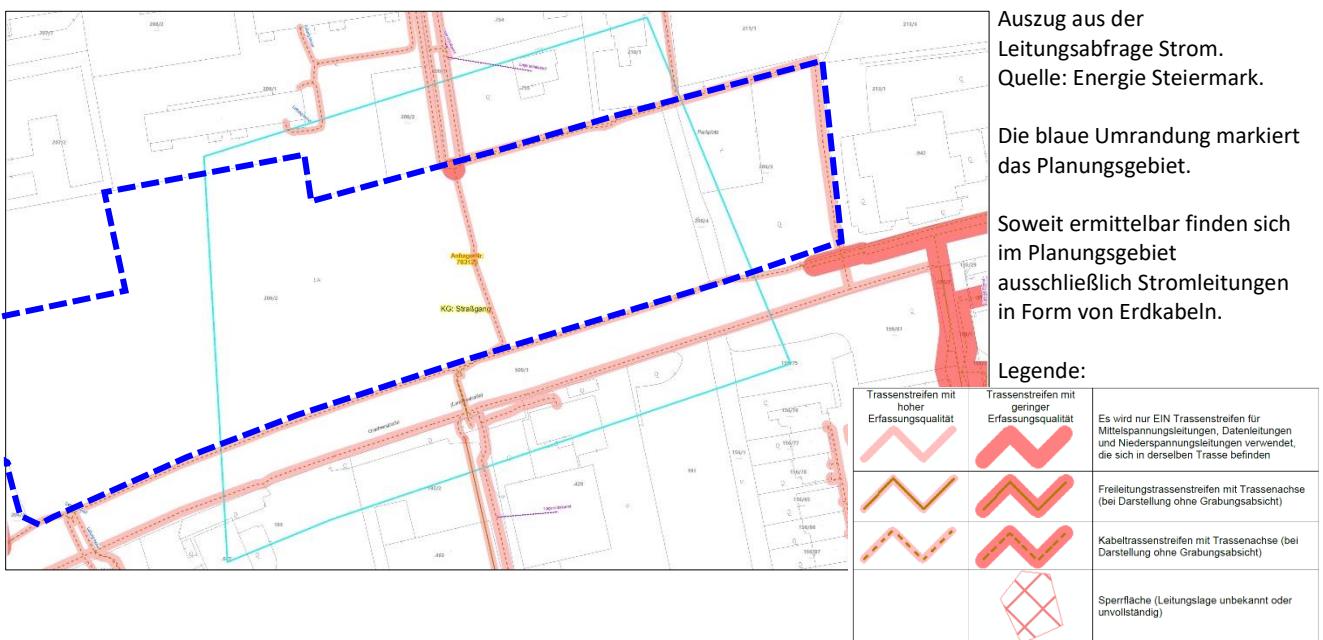
Oberflächenwässer sind auf eigenem Grund zur Versickerung zu bringen.

Kanal:

Das Planungsgebiet wird auf Höhe der Grundäckergasse von einer Abwasserleitung (DN 300) durchkreuzt. Die Lage der Leitung ist im Planwerk ersichtlich gemacht.

Stromleitungen:

Auf Basis einer Leitungserhebung bei der Energie Steiermark kann festgestellt werden, dass es sich bei den Hochspannungsleitungen im Planungsgebiet um Erdleitungen handelt. Eine Leitungsabfrage vom 11. November 2025 zeigt folgendes:



Entsorgung Abfall:

Auf Basis der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen (Abfallwirtschaftsgesetzes, Stmk. AWG, Abfuhrordnung der Stadt Graz) werden im Stadtgebiet Graz derzeit 7 verschiedene Fraktionen (Restmüll, Bioabfälle, Altpapier/Kartonagen, Weißglas, Buntglas, Kunststoff-/Metallverpackungen und Alttextilien) getrennt gesammelt. Unabhängig von der Nutzung der Liegenschaft (Wohnbau, gemischte Nutzung, Gewerbenutzung) sind für die anfallenden Abfälle entsprechend des Aufkommens ausreichend große Sammelstellen (Müllräume, Müllplätze) auf der Liegenschaft vorzusehen.

Eine ungehinderte Zufahrt mit den Abfallsammelfahrzeugen (3 Achs – LKW) zu den Aufstellplätzen der Sammelbehälter ist jedenfalls sicherzustellen.

Die detaillierten örtlichen Erfordernisse sind mit der von der Stadt zur Durchführung der Sammlung beauftragten Holding Graz abzustimmen.

Informationen zur Abfallsammlung finden Sie unter:

<https://www.holding-graz.at/abfall/kundinnenservice/bauherreninfo.html>

4. Aufhebung als Aufschließungsgebiet

Gründe für die Ausweisung als XVII.13 Aufschließungsgebiet (Zitat gemäß Anhang 1 zu § 3 der Verordnung zum 4.0 Flächenwidmungsplan):

1. Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz, Nachweis einer zweckmäßigen Verkehrsanbindung und der Verkehrssicherheit der äußeren Erschließung für alle Verkehrsarten (Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr)
2. Anschluss an den öffentlichen Verkehr mit städtischer Bedienqualität
3. Innere Erschließung (Verkehr und technische Infrastruktur)
5. Öffentlich nutzbare Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr
6. Lärmfreistellung gegenüber emittierendem Straßen- und /oder Schienenverkehr sowie gegen - über emittierenden Gewerbe- und Industriebetrieben
7. Bebauungsplanpflicht, geordnete Siedlungsentwicklung, Erfordernis zur Schaffung zweckmäßig gestalteter Grundstücke, Einfügung in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild

Die Erfüllung der Aufschließungserfordernisse (ausgenommen Aufschließungserfordernis Nr. 2 „Anschluss an den öffentlichen Verkehr mit städtischer Bedienqualität“ und Nr. 7 „Bebauungsplanpflicht“) erfordert über das Bebauungsplanverfahren hinausgehende Maßnahmen.

Trotz des Beschlusses des Bebauungsplans bleibt die Widmung als Aufschließungsgebiet vorerst aufrecht.

Eine schrittweise Freigabe des Aufschließungsgebietes entsprechend dem Fortschritt der notwendigen Ausbaumaßnahmen ist denkbar.

5. Zivilrechtliche Vereinbarungen

Städtebauliche Verträge:

Die Flächen des gegenständlichen Bebauungsplangebietes sind im Entwicklungsgebiet der Studie zum „Rahmenplan Gradnerstraße“ verortet. Die im Bebauungsplan festgelegten Verkehrsflächen sind Teil des Gesamterschließungskonzeptes dieser Studie. Die Flächen sind strategisch zur Erfüllung von Aufschließungserfordernissen weiterer Liegenschaften, mit unterschiedlichen Eigentümern, im Umfeld dieses Bebauungsplanes notwendig. Die Aufschließungserfordernisse sind gem. 4.0 Flächenwidmungsplan verordnet.

Im Sinne einer gemeinsamen, und zukunftsorientierten Quartiersentwicklung wird angestrebt, zur Flächensicherung und im Sinne des § 43 Abs.3 des Stmk. ROG städtebauliche Verträge zu erstellen. Bei den im Bebauungsplan festgelegten Parkflächen besteht seitens der Stadt Graz das Angebot, diese zukünftig ins städtische Eigentum zu übernehmen.

Mobilitätsvertrag:

Im Zuge der Erstellung der Studie zum „Rahmenplan Gradnerstraße“ wurde ein umfassendes Mobilitätskonzept für die gesamtheitlichen Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung dieses Gebietes erstellt. Es erfolgten darin Abschätzungen der zukünftigen Nutzungen, das daraus generierte Verkehrsaufkommen und die erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen, wie Verkehrserschließung, Parkierung und begleitende Mobilitätsmanagement-Maßnahmen.

Die Gesamtentwicklung des Gebietes ist laut dem erstellten Verkehrskonzept nur mit einem reduzierten Anteil des motorisierten Individualverkehrs möglich und sieht für den MIV einen Stellplatzschlüssel von 1 PKW-Stellplatz je angefangene 130 m² BGF vor. Ein derart niedriger PKW-Stellplatzschlüssel für den motorisierten Individualverkehrs benötigt parallel eine Vielzahl an Angeboten zur Förderung der sanften Mobilität. Die Stadt Graz bietet an dies unter Abschluss eines Mobilitätsvertrages fachlich zu begleiten.

<https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/Mobilitaetsvertraege.html>

6. Inhalt des Bebauungsplanes: BEBAUUNG

Zu § 2 Bebauungsweisen, Nutzungen, Wohnungsrößen

Des Planungsgebiet des Bebauungsplans 17.27.0 ist städtebaulich als unbebaut zu bewerten. Die zukünftige städtebauliche Intention besteht darin, entlang der Gradnerstraße eine strassenbegleitende Bebauung vorzusehen, die für die strassenabgewandten Flächen einen Lärm- und Emissionsschutz bilden. Als Bebauungsweise wird auf Grund der bestehenden und zukünftigen Durchwegungen sowie der Verortung einer Parkfläche die offene Bebauung festgelegt.

Im Bereich des „Baufeldes A“ wird beim westlichen Baukörper im Erdgeschoß die Wohnnutzung ausgeschlossen. Zusätzlich sind hier im Erdgeschoß gebäudeintegrierte PKW-Stellplätze gem. der Definition des 1.0 Räumlichen Leitbildes, für Handelsbetriebe sowie für Car-Sharing-Angebote im Sinne der sanften Mobilität, die im Nutzungsverbund mit diesem Bebauungsplanes stehen, zulässig. Für alle weiteren Baukörper ist im Erdgeschoss die Wohnnutzung zulässig, jedoch nur im strassenabgewandten Bereich.

Dies bedeutet, dass Belichtungs- und Belüftungsöffnungen sowie Wohnungseingänge im Erdgeschoss nicht direkt zur Gradnerstraße orientiert sein dürfen. Eine Erschließung über ein zentrales abgeschlossenes Stiegenhaus wird nahegelegt. Es gilt gemäß dem 1.0 Räumlichen Leitbild der „Ausschluss von straßenseitigen offenen Erschließungen“.

Die durchschnittliche Wohnungsgröße im Geschoßwohnbau beträgt in Graz ca. 68 – 69 m². Zumindest rund 3/4 dieses Wertes müssen im ggst. Planungsgebiet neu errichtete oder durch Nutzungsänderung entstehende Wohnbauten erreichen. Größere Projekte dürfen nicht nur einen einzigen Wohnungstyp anbieten. Dies trägt der gesunkenen durchschnittlichen Haushaltsgröße und gebotenen Ressourcenschonung ebenso Rechnung wie dem Ziel der sozialen Nachhaltigkeit und einer Eindämmung der Bewohner:innenfluktuation.

Daher wurde festgelegt, dass die durchschnittliche Größe aller Wohneinheiten auf einem Bauplatz mind. 50 m² betragen muss. Ausgenommen von dieser Regelung sind Student:innen- und Pflegeheime und dgl.

Ungeachtet dessen wird für alle Wohneinheiten eine Mindestwohnungsgröße mit 30 m² Wohnnutzfläche festgelegt.

Darüber hinaus wird in Bauverfahren darauf zu achten sein, dass die Gestaltung der Gebäude dem Duktus der Umgebung gerecht wird. Dies gilt insbesondere für die Erdgeschoßzone, der für den Erlebniswert des öffentlichen Raums eine besondere Bedeutung zukommt. Es gilt das Verbesserungsgebot. Fahrradabstellflächen, Technikräume, Müllräume, Stiegenhäuser, Eingänge und Durchgänge sind, angepasst an die Fassadengestaltung zu gestalten und im Sinne einer Lärmfreistellung der strassenabgewandten Bereiche, straßenzugewandt mit geschlossenen Fassaden auszuführen. Es wird hier auf das Aufschließungserfordernis 6: „Lärmfreistellung gegenüber emittierenden Straßen“ hingewiesen.

Zu § 3 Bebauungsgrad, Baufelder, Bebauungsdichte, Bodenversiegelung

Der Bebauungsgrad beträgt höchstens 0,40.

Der Bebauungsgrad wird als Verhältnis der überbauten Fläche zur Bauplatzfläche definiert, wobei die überbauten Flächen jene Teile eines Gebäudes oder einer baulichen Anlage sind, die sich bei Projektion auf eine horizontale Ebene über Erdgleiche befinden.

Es werden auf Grund der Eigentumsverhältnisse, der bestehenden Widmungsgrenzen, zur leichteren Lesbarkeit der Verordnung und zur Umsetzung der städtebaulichen Intentionen 2 Baufelder (Baufeld A und Baufeld B) festgelegt.

Bebauungsdichte, Flächensicherung:

Das gegenständliche Bebauungsplangebiet liegt in einem Bereich, für den in den letzten Jahren eine städtebauliche Studie zum „Rahmenplan Gradnerstraße“ entwickelt wurde. Die Studie zeigt auf, wie sämtliche Aufschließungsgebiete im städtischen Umfeld dieses Bebauungsplanes zukünftig aufgeschlossen

und entwickelt werden können. Die Baumassenverteilung, die Festlegung der Straßenfluchlinien und der Verkehrsflächen sowie die Verteilung der Freiflächen erfolgt auf Basis dieses vorab entwickelten Rahmenplanstudie. Im Zuge der Erstellung der Studie zum Rahmenplan wurden grundsätzlich zwei Dichtevarianten bei gleichbleibendem Fußabdruck ausgearbeitet.

Eine Variante mit einer Dichte von 0,6 und eine mit einer Dichte von 0,8. Beide Varianten beruhen auf derselben Bebauungsstruktur und der gleichen Anordnung der Freiräume. Festzuhalten ist, dass die Freiräume und die Infrastruktur für eine Bewohnerschaft mit der Dichte 0,8 ausgelegt sind.

Die Gegenüberstellung der beiden Planungsvarianten zeigt deutlich, dass die vorgeschlagene städtebauliche Konfiguration prinzipiell geeignet ist, eine höhere Dichte aufzunehmen – ohne die stadtäumlichen Qualitäten der öffentlichen Räume zu beeinträchtigen.

Unter Bedacht der begrenzten Möglichkeiten eines Baulandzuwachses in der Stadt Graz und im Sinne eines ressourcenschonenden, nachhaltigen und zukunftsorientierten Städtebaus ist die Variante mit dem Bebauungsdichtewert von 0,8 aus städtebaulicher Sicht eine tragfähige Grundlage für die weitere Entwicklung des Quartiers.

Ungeachtet der städtebaulichen Faktoren sind bei der Dichtefestlegung auch die verkehrlichen Parameter zu berücksichtigen. Als Ergebnis der Prognose des KFZ-Verkehrsaufkommens wird festgehalten, dass die starken Erhöhungen der Nutzungsintensität des aktuellen städtebaulichen Konzeptes nur dann verkehrstechnisch funktionsfähig sind, wenn eine stark eingeschränkte MIV-Mobilität entsprechend den verkehrspolitischen Zielen mit Push-and-Pull Maßnahmen realisiert werden.

Es wird eine Verringerung des Weganteils der zusätzlichen Nutzungen auf max. 30% Weganteil des MIV angestrebt. Dies erfordert an diesem Standort an der Stadtgrenze starke Beschränkungen für den KFZ-Verkehr und starke Fördermaßnahmen für den Fußverkehr, Fahrradverkehr und Öffentlichen Verkehr.

Ein wesentliches Element dieser Push-and-Pull Strategie ist die Beschränkung der Stellplatzanzahl für die zusätzlichen Wohn-, Büro- und Gewerbenutzungen: in diesem Sinn wird ein Richtwert von 1 Stellplatz pro 130m² BGF festgelegt.

An den betrachteten übergeordneten Knoten kann die Leistungsfähigkeit für den MIV unter Annahme des Dichteszenarios 0,6 als hinreichend bezeichnet werden. Die aus dem Dichteszenario 0,8 folgende erhöhte Verkehrsbelastung lässt sich hingegen aus verkehrstechnischer Sicht im verwendeten Modell nicht verträglich abwickeln. Eine Dichteerhöhung im Planungsgebiet ist aus heutiger Sicht nur möglich, wenn sich das Mobilitätsverhalten im Planungsgebiet entsprechend der festgelegten Zielwerte der bereits erwähnten Studie zum Rahmenplan entwickelt und das KFZ-Verkehrsaufkommen außerhalb des Planungsgebiets im übergeordneten Straßennetz maßgeblich rückläufig ist (entsprechend den Zielen des Mobilitätsplanes 2040 der Stadt Graz).

Anzumerken ist, dass das Modell auf Annahmen aufbaut, die sich mittel- und längerfristig ändern können – beispielsweise durch einen Wandel im Verkehrsverhalten im Planungsgebiet und in der Region, ökonomische Entwicklungen oder Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur. Nicht zuletzt können verkehrspolitische Weichenstellungen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene erheblichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben. In diesem Sinn wurden die Verkehrs- und Grünflächen derart vorgesehen, dass eine Ausschöpfung einer Bebauungsdichte von 0,8 ohne zusätzliche Anpassung dieser Parameter erfolgen kann.

Die Baumassenverteilung ist gemäß den vorangegangenen Studien derart konfiguriert, dass eine Bebauungsdichte mit 0,8 bezogen auf die Bruttobaulandflächen, abgebildet ist. Die nachfolgende BGF-Ermittlung berücksichtigt jedoch auf Grund der verkehrlichen Parameter die Variante mit 0,6.

Ermittlung der Nettobaufeldgrößen der Dichte und der max. zulässigen BGF						
Baufeld A		Größe (m²)		Dichte	max. BGF	
Bruttofläche Aufschließungsgebiet		11889,07	m ²	0,6	7133,44	m ²
Abtretung Verkehrsfläche		990,45	m ²			
Abtretung Parkfläche		1309,73	m ²			
Nettobaufeldgröße		9588,89	m ²	0,74	7133,44	m ²
Gesamt BGF für Baufeld A		9588,89	m²	0,74	7133,44	m²
Baufeld B		Größe (m²)		Dichte	max. BGF	
Bruttofläche Aufschließungsgebiet		1942,43	m ²	0,6	1165,46	m ²
Abtretung Verkehrsfläche		17,16	m ²			
Abtretung Parkfläche		210	m ²			
Nettobaufeldgröße		1715,27	m ²	0,68	1165,46	m ²
Gesamt BGF für Baufeld B		1715,27	m²	0,68	1165,46	m²

Das **Baufeld A** wird auf Grund der im Bebauungsplan festgelegten Verkehrs- und Parkflächen mit ca. 9.588,89 m² definiert. Die maximal zulässige BGF im Baufeld A beträgt 7.133,44 m².

Das **Baufeld B** wird auf Grund der im Bebauungsplan festgelegten Verkehrs- und Parkflächen mit ca. 1.715,27 m² definiert. Die maximal zulässige BGF im Baufeld B beträgt 1.165,46 m².

Zusätzlich ist im Rahmen einer schrittweisen Entwicklung des Planungsgebietes eine Unterschreitung der im Flächenwidmungsplan festgesetzten Bebauungsdichteuntergrenze zulässig.

Bodenversiegelung:

Der Grad der Bodenversiegelung wird in der Stadt Graz durch die „Verordnung des Stadtsenates der Landeshauptstadt Graz vom 6. Juli 2023 über die Festlegung des Grünflächenfaktors“ sublimiert. Die Verordnung zum Grünflächenfaktor inkludiert unter §3 Z7 lit.a-d sämtliche erwähnten Abdeckungsarten des Bodens gem. § 18a Stmk. BauG. und führt zusätzlich ein einheitliches Bewertungssystem an, welches sich grundsätzlich an den Abflusskennwerten des ursprünglichen Versiegelungsgrades orientiert. Dementsprechend ist im Grazer Stadtgebiet im Sinne des eigenen Wirkungsbereiches der Versiegelungsgrad im Grünflächenfaktor inkludiert. Der Grünflächenfaktor wird mit mind. 0,60 festgelegt.

Zu § 4 Baugrenzlinien, Baufluchtlinien, Höhenzonierungslinien

Die Verteilung der Baumassen wird durch die Bauflucht-, Baugrenz-, und Höhenzonierungslinien und den max. Gebäude-, bzw. Gesamthöhen festgelegt. Die Baugrenz- und Baufluchtlinien wurden so festgelegt, dass innerhalb der Grenzen eine sinnvolle zukünftige Bebauung mit adäquatem Freiflächenanteil möglich ist. Die Baugrenzlinien gelten nicht für Tiefgaragenrampen und deren Einhausungen, Liftzubauten für Bestandsgebäude, Kellerabgänge und deren Einhausungen und dergleichen.

Balkone, Loggien und Flugdächer dürfen in einem untergeordneten Ausmaß maximal 1,50 m über die Baugrenzlinien und Höhenzonierungslinien vortreten.

Balkone, Loggien und Flugdächer dürfen in einem untergeordneten Ausmaß und unter Berücksichtigung der Baumpflanzungen maximal 1,0 m über die Baufluchtlinien vortreten.

Als untergeordnetes Ausmaß ist bei Bauteilen mit (Loggia) und ohne Gebäudeeigenschaft (Balkon) die Ansichtsfläche des vorspringenden Bauteils im Verhältnis zur jeweils dahinterliegenden Außenwandfläche eingehalten, wenn diese in Summe je Geschoss höchstens 30% beträgt.

Im Bereich von vorspringenden Bauteilen bei Straßenfluchtlinien ist die Lage der Balkone und Loggien und Flugdächer je Geschoss derart zu wählen, dass diese der Entwicklung der zu pflanzenden Bäume nicht entgegenstehen.

Um einer „Verhüttelung“ der unbebauten Freiflächen entgegenzuwirken, ist pro Baufeld nur ein Nebengebäude mit einer Bruttogeschoßfläche von max. 16,0 m² zulässig. Zur Sicherung der Grünraumausstattung in der Vorgartenzone ist die Anordnung von Nebengebäuden bis zu einer Grundstückstiefe von 5,0 m ausgeschlossen.

Zu § 5 Gebäudehöhen, Gesamthöhen, Dächer

Im Planwerk sind die jeweils maximal zulässigen Geschosszahlen eingetragen.

In der Verordnung sind die maximal zulässigen Gebäude- und Gesamthöhen definiert.

Die Möglichkeit zur „untergeordneten Überschreitung“ der maximal zulässigen Gesamthöhen gem. § 5 Abs.2 ist für technische Anlagen bzw. kleinere zwingend notwendige Aufbauten festgelegt, um keine Widersprüche in den nachfolgenden Verfahren zu generieren.

Als Höhenbezugspunkt für die Gebäude- und Gesamthöhen gilt das jeweils natürlich angrenzende Gelände zum Zeitpunkt der Rechtskraft dieses Bebauungsplanes. Das vermessene natürlichen Gelände ist über eine Luftbildauswertung des Stadtvermessungsamtes aus dem Jahr 2024 aktenkundig.

Im Sinne einer Lärmfreistellung der straßenabgewandten Gartenflächen und Freibereiche, wird entlang der Gradnerstraße eine Mindestgeschoßanzahl von drei oberirdischen Geschoßen festgelegt. Die städtebauliche Baustruktur wird parallel zum Lärmemitter verortet, um für die straßenabgewandten Grundstücksflächen eine Lärmfreistellung zu erwirken. Speziell im Bereich der gebäudeintegrierten PKW-Stellplätze ist hier auf einen entsprechenden Raumabschluss im Sinne der Lärmfreistellung der straßenabgewandten Bereiche zu achten. In den nachgereichten Verfahren sind diesbezüglich die Nachweise zur Lärmfreistellung beizubringen.

Dächer sind als Flachdächer bzw. flach geneigte Dächer bis 10 Grad herzustellen und zu begrünen.

Die Substrathöhe hat mindestens 15 cm zu betragen. Das gilt auch bei einem Einschichtaufbau (Vegetationstragschicht mit Drainfunktion). Dachbegrünungen verringern Aufheizungseffekte, verbessern das Kleinklima und verzögern den Abfluss von Niederschlagswässern. Insbesondere sind Dachbegrünungen auch zur Dämpfung von Wärmeinseleffekten in Bereichen mit großflächigen und verdichteten Bebauungsstrukturen von großer Bedeutung.

Photovoltaikanlagen und dergleichen sind demnach mit einer Dachbegrünung zu kombinieren und möglichst dachbündig oder flach aufliegend mit genügend Abstand von der Dachkante der Fassade zu errichten. Von diesen Festlegungen ausgenommen sind Vordächer, Glasdachkonstruktionen sowie technisch erforderliche Ausbildungen, wie z.B. Stiegenhäuser und Lifte.

Diese formale Festlegung folgt den Festlegungen der übergeordneten Planungsinstrumente, welche für den Gültigkeitsbereich dieses Bebauungsplanes das städtebauliche Entwicklungspotential der im 4.0 Flächenwidmungsplan festgelegten Bebauungsdichte abbildet. Gründächer sorgen für eine Verringerung der Aufheizungseffekte, eine Erhöhung der Luftfeuchtigkeit und ein Reduzieren der Rückstrahlungen auf benachbarte Bereiche. Die Vegetationsschicht unterstützt ein langsameres Abfließen der Niederschlagswässer und erhöht somit die Aufnahmefähigkeit des gewachsenen Bodens.

Mit dem Rückversetzen von allfälligen, nutzungsbedingten Haustechnikanlagen bei Flachdächern und flach geneigten Dächern wird die Qualität des Erscheinungsbildes gesichert.

Zu § 6 Formale Gestaltung von Gebäuden

Der Ausschluss von straßenseitig offen Erschließungen ist im 1.0 Räumlichen Leitbild, dem Sachprogramm zum 4.0 STEK verordnet. Zusätzlich wird in der Verordnung der Ausschluss von offen Erschließungen zu angrenzenden Wohngebieten festgelegt. Dies ist eine formale Festlegung, die sich bereits in der gebauten Umgebung abbildet und basiert auf der vorangegangenen Grundlagenforschung. Zusätzlich ist dieser Passus ein Emissionsschutz (Licht- und Lärmmissionen) für die bereits bestehenden Baustrukturen und deren Freiräume.

Aus Gründen des Klimaschutzes und um den sommerlichen Aufheizeffekten von dunklen Fassaden entgegenzuwirken, ist in die Verordnung des Hellbezugswertes für Fassaden vorgegeben.

Der Hellbezugswert (HBW) ist ein Maß für die Helligkeit von Oberflächen. Ein Wert von 100 entspricht der Helligkeit einer absolut weißen Oberfläche. Dem entsprechend steht die Null für eine absolut schwarze Oberfläche. Der Hellbezugswert beschreibt den Anteil des auf eine Oberfläche auftreffenden sichtbaren Lichts, der von dieser Oberfläche zurückgeworfen (reflektiert) wird. Diesen Reflexionsgrad einer bestimmten Farbe setzt man in das Verhältnis zwischen dem Schwarzpunkt (Null) und Weißpunkt (100).

Die Fassade ist ein gestalteter, oft repräsentativer Teil der sichtbaren Hülle eines Gebäudes.

Der Hellbezugswert gilt für alle opake Fassadenbereiche/-materialien, wobei untergeordnete Bauteile abweichen dürfen. Belichtungsflächen (Fenster, Türen, ...) und verglaste Bereiche sind davon ausgenommen. Auch bei mehrschaligen Fassaden ist der Hellbezugswert von allen maßgeblichen Fassadenbauteile einzuhalten. Additive bzw. bewegliche Fassadenteile (Sonnenschutz, Rollos, Jalousien und dergleichen) müssen den festgelegten Hellbezugswert ebenso einhalten.

Zusätzlich zum Klimaschutz wurden auch aufgrund möglicher Blendwirkungen großflächige Glasfassaden und reflektierende Metallfassaden oberhalb des Erdgeschosses ausgeschlossen.

Zu § 6 Abs.4: „Der Begriff der großflächigen Glasfassade und reflektierenden Metallfassade in den Obergeschossen kann grundsätzlich als Verhältniszahl der opaken nicht reflektierenden und der Summe der transparenten bzw. reflektierenden Fassadenanteile je Ansichtsseite einer Fassade gesehen werden. Überwiegt im Flächenanteil die opake Fassade, so ist die Festlegung eingehalten.“

Zur Überprüfung des Verordnungswortlautes sind die entsprechenden Nachweise in Form von nachvollziehbaren Fassadenabwicklungen zur Verfügung zu stellen. Dies gilt auch für gerundete Fassaden, und polygone Baukörper. Es gilt der tatsächliche abgewickelte Hüllflächenanteil. Die Überprüfung erfolgt im nachgereichten Bauverfahren.“

Zu § 9 Sonstiges

Die Eingrenzung der Werbeeinrichtungen im §9 hinsichtlich Lage und Größe dient einer hohen gestalterischen Qualität im Straßenbild. Werbeeinrichtungen sind dabei ausschließlich an der Fassade der Erdgeschosse in Form von Einzelbuchstaben und Symbolen zulässig. Zusätzlich ist pro Baufeld je ein Werbepylon mit einer Gesamthöhe von max. 5,00 m zulässig. Die Werbepyline haben gem. 1.0 Räumlichen Leitbild einen Mindestabstand von 2,0 m zur öffentlichen Verkehrsfläche aufzuweisen.

Die Festlegung zu den Einfriedungen (nicht blickdicht, Höhe maximal 1,50 m) soll hohe, störend einengende Situationen vermeiden und damit eine visuelle Offenheit in Zusammenhang mit den räumlichen Qualitäten eines begrünten Innenhofs sichern.

Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen zur Lärmfreistellung und zur Einhaltung der Emissionsgrenzen an den Grundgrenzen sind über eine qualitative Planung im baulichen Verbund mit den Gebäudestrukturen abzubilden. Freistehende Lärmschutzwände werden gestalterisch nicht als adäquates Mittel gesehen und werden daher ausgeschlossen.

Müllsammelstellen sind im Sinne des städtebaulichen Gestaltungsanspruchs innerhalb der Baufluchtlinien und Baugrenzlinien innerhalb der Hauptgebäude anzutragen. Das Müllunterflursystem ist im Planungsgebiet unzulässig. Ziel ist es, die „Verhüttung“ der Freiflächen außerhalb des Gebäudeverbandes zu reduzieren.

Zu § 10 Schmutzwasserkanal

Das Planungsgebiet wird auf Höhe der Grundäckergasse von einer Abwasserleitung (DN 300) durchkreuzt. Die Lage der Leitung ist im Planwerk ersichtlich gemacht. Eine Überbauung oder Verlegung des Schmutzwasserkanals durch die Errichtung einer Tiefgarage wird durch diesen Bebauungsplan, vorbehaltlich der Zustimmung der Holding Graz als Kanalnetzbetreiber, grundsätzlich ermöglicht. Dementsprechend ist in den nachgereichten Verfahren die Planung mit dem Kanalnetzbetreiber abzustimmen.

7. Inhalt des Bebauungsplanes: VERKEHRSANLAGEN

(siehe dazu § 7 der VO)

Auszug aus der Stellungnahme der Verkehrsplanung:

„Im Sinne eines autoarmen Stadtquartiers soll der ruhende Verkehr in Quartiergaragen konzentriert untergebracht werden (Sammelgaragen). Diese Garagen übernehmen eine wesentliche Rolle in der Gesamtorganisation der Mobilität und stellen die Pkw-Stellplatzversorgung für das gesamte Quartiere sicher. Neben den Pkw-Stellplätzen soll in diesen Sammelgaragen in den Erdgeschoßzonen eine möglichst hohe Nutzungsvielfalt erzielt werden, die Sharing-Angebote (Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing) sowie Ladeinfrastruktur bündeln und damit einen wichtigen Beitrag zur Förderung der sanften Mobilität leisten. Ein wesentliches Element der Push-and-Pull Strategie ist die Beschränkung der Pkw-Stellplatzanzahl für die zusätzlichen Wohn-, Büro- und Gewerbenutzungen: in diesem Sinn wird ein Richtwert von 1 Stellplatz pro 130m² BGF festgelegt (für alle Nutzungen).

Die Sammelgaragen bzw. die Anzahl der Pkw-Stellplätze inkludieren auch die Besucher:innenstellplätze. 10% der vorgesehenen PKW-Stellplätze sind für Besucher:innen zu berücksichtigen. Auch kann durch cleveres Parkraummanagement (Mehrfachnutzung der Stellplätze) seitens der Quartierentwickler eine ausreichende Stellplatzverfügbarkeit für alle Nutzerinnen und Nutzer bereitgestellt werden. Pkw-Abstellplätze im angrenzenden öffentlichen Gut bzw. auf Landesstraßengrund können nicht für die Stellplatzvorgaben angerechnet werden.

Verkehrsflächen, Flächenvorsorge

Oberflächenwässer von bestehenden Verkehrsflächen, die derzeit über die Flächen des Bauvorhabens verbracht werden, müssen auch weiterhin auf den Grünflächen dieser Flächen verbracht werden können. Der Anteil an versiegelten Flächen ist so gering wie möglich zu halten. Auf dem innerhalb des Grundstückes liegenden Verkehrsflächen sind anfallende Oberflächenwässer auf eigenem Grund zu versickern. An der Westseite des BPL-Areals ist zukünftig eine 21,5 Meter breite Erschließungsstraße (Quartiersstraße) vorgesehen, die notwendig ist zur Aufschließung der Aufschließungsgebiete zwischen Hafnerstraße und Gradnerstraße, sowohl mit dem ÖV, als auch Fuß- und Radverkehr, sowie teilweise auch mit dem Kfz. Im Bereich des BPL-Areals ist für die zukünftige ÖV-Linie die Situierung einer Haltestelle geplant. Die Flächen für diese Erschließungsstraße sind im Zuge des Bebauungsplan-Verfahrens zu sichern. Ebenso sind die erforderlichen Flächen für die öffentlichen Fuß- und Raddurchwegungen sicher zu stellen, sowie eine Verbreiterung des bestehenden Geh-Radweges in der Gradnerstraße im Ausmaß von 2,30m für eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs.“

Die Breite der öffentlichen Geh-Radwege hat mindestens 5,0 Meter zu betragen (ohne Kfz-Verkehrserschließung und eventuellem Grünstreifen).

Verkehrsflächen, Flächenvorsorge

Oberflächenwässer von bestehenden Verkehrsflächen, die derzeit über die Flächen des Bauvorhabens verbracht werden, müssen auch weiterhin auf den Grünflächen dieser Flächen verbracht werden können. Der Anteil an versiegelten Flächen ist so gering wie möglich zu halten. Auf dem innerhalb des Grundstückes liegenden Verkehrsflächen sind anfallende Oberflächenwässer auf eigenem Grund zu versickern.

An der Westseite des BPL-Areals ist zukünftig eine 21,5 Meter breite Erschließungsstraße (Quartiersstraße) vorgesehen, die notwendig ist zur Aufschließung der Aufschließungsgebiete zwischen Hafnerstraße und Gradnerstraße, sowohl mit dem ÖV, als auch Fuß- und Radverkehr, sowie teilweise auch mit dem Kfz. Im Bereich des BPL-Areals ist für die zukünftige ÖV-Linie die Situierung einer Haltestelle geplant. Die Flächen für diese Erschließungsstraße sind im Zuge des Bebauungsplan-Verfahrens zu sichern.

Ebenso sind die erforderlichen Flächen für die öffentlichen Fuß- und Raddurchwegungen sicher zu stellen, sowie eine Verbreiterung des bestehenden Geh-Radweges in der Gradnerstraße im Ausmaß von 2,30 m für eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs.“

Die Straßenfluchlinien wurden im Planwerk übernommen, der Stellplatzschlüssel wurde in den Verordnungstext aufgenommen. Durchwegungen für Geh- und Radwege in ungefährer Lage wurden im Planwerk berücksichtigt. Die geplante Geh- und Radweginfrastruktur soll das Angebot der sanften Mobilität stärken und langfristig eine Netzfunktion gewährleisten. Die Mindestbreite für Geh- und Radwege gem. verkehrsplanerischem Gutachten wurde in den Verordnungstext aufgenommen.

Ruhender Verkehr, PKW-Abstellplätze:

Gemäß § 41 Abs.1 Zif.2c StROG 2010 wird für den ruhenden Verkehr Art und Lage der Abstellflächen im Bebauungsplan festgelegt. Die Unterbringung der PKW-Abstellplätze hat generell in Tiefgaragen zu erfolgen.

Je Baufeld sind im Erdgeschoss maximal zwei PKW-Abstellplätze gebäudeintegriert, innerhalb der Baugrenz- und Baufluchlinien zulässig.

Zusätzlich sind im „Baufeld A“ im Erdgeschoß gebäudeintegrierte PKW-Stellplätze gem. der Definition des 1.0 Räumlichen Leitbildes, für Handelsbetriebe sowie für Car-Sharing-Angebote im Sinne der sanften Mobilität, die im Nutzungsverbund mit diesem Bebauungsplanes stehen, zulässig.

Die Gesamtentwicklung des Gebietes ist laut dem erstellten Verkehrskonzept der Studie zum „Rahmenplan Gradnerstraße“ und der Stellungnahme der Verkehrsplanung nur mit einem reduzierten Anteil des motorisierten Individualverkehrs möglich und sieht für den MIV einen Stellplatzschlüssel von 1 PKW-Stellplatz je angefangene 130 m² dichterelevanter Bruttogeschoßfläche vor. Dieser Wert gilt als Ober- als auch als Untergrenze. Die berechnete Anzahl der Stellplätze ist auf die nächste ganze Zahl aufzurunden. Der Stellplatzschlüssel umfasst sowohl die Besucher- als auch die Behindertenparkplätze.

Es ergeht diesbezüglich der Hinweis, dass ein derart niedriger PKW-Stellplatzschlüssel für den motorisierten Individualverkehrs parallel eine Vielzahl an Angeboten zur Förderung der sanften Mobilität benötigt.

Im Sinne der Förderung der sanften Mobilität und der Äquidistanz zwischen PKW-Abstellplätzen und ÖV-Haltestelle, wird die Situierung der PKW-Abstellplätze in Sammelgaragen begrüßt. PKW-Abstellplätze im angrenzenden öffentlichen Gut bzw. auf Landesstraßengrund können nicht für die Stellplatzvorgaben angerechnet werden.

Fahrradabstellplätze:

Es sind fahrend erreichbare, diebstahlhemmend und witterungsgeschützt ausgeführte oberirdische Abstellflächen für Fahrräder im Nahbereich der Eingänge zu errichten. Werden mehrere Baukörper geplant, so sollen die Abstellanlagen auf diese aufgeteilt werden, um den Nutzer:innen den kürzest möglichen Weg zu den Abstellanlagen zu bieten.

Es ist für eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellplätzen zu sorgen: Je angefangene 35 m² Wohnnutzfläche, beziehungsweise je angefangene 50 m² Nutzfläche bei anderen Nutzungen als Wohnnutzung, ist ein Fahrradabstellplatz herzustellen. Davon sind ca. 15% für Besucher:innen frei zugänglich auszuführen. Die Abmessungen und die Ausführung eines Fahrradabstellplatzes sind mindestens dem Steiermärkischen Baugesetz, vorzugsweise der RVS 03.02.13 zu entnehmen.

Zusätzlich sind an wichtigen Plätzen und öffentlichen Funktionen Radabstellplätze und E-Tankstellen sowie Radservicestationen zu errichten (Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen, wichtige Plätze). bzw. sind diese gegebenenfalls Teil des Mobilitätsvertrages.

Abstellanlagen für Fahrräder sind laut Stmk. Baugesetz § 4, Abs. 1 folgend definiert:

„Abstellanlagen für Fahrräder: Fahrrad-Abstellplätze mit felgenschonenden Vorrichtungen zum standsicheren Abstellen der Fahrräder und der Möglichkeit zum Absperren des Fahrradrahmens, ...“

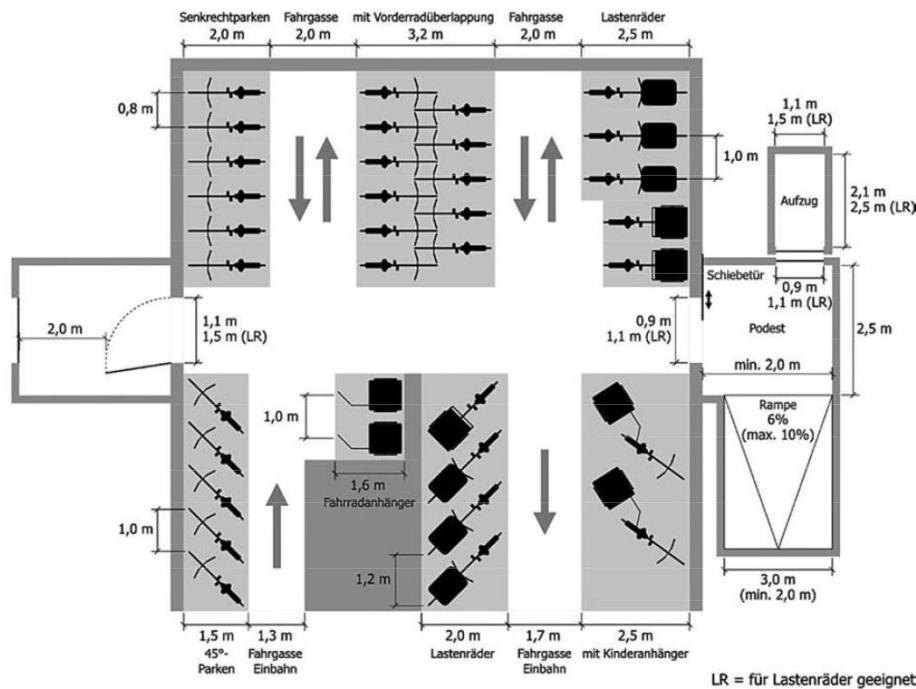


Abbildung 1:

Mindestmaße für ebenerdige Fahrradaufstellung und Zufahrten bzw. Zugänge,
Vgl.: RVS 03.02.13, S.81

Quelle: Verkehrsplanung,
Stadt Graz

8. Inhalt des Bebauungsplanes: FREI- und GRÜNRAUMGESTALTUNG (siehe dazu § 8 der VO)

Gemäß der Stellungnahme der Abteilung für Grünraum und Gewässer gibt es im Planungsgebiet keinen erhaltenswerten Baumbestand. Weiters wird darauf hingewiesen, dass die Bestandsbäume entlang der Gradnerstraße (L 321) 2019 vom Land Steiermark als Pilotprojekt im Stockholmsystem gebaut wurden, d.h. das unterhalb des Geh- und Radweges ein spezielles Baumsubstrat eingebaut worden ist.

Begrünung der Freiflächen:

Im Sinne des Erhalts von Grünflächen und natürlich gewachsenem Boden sind sämtliche nicht bebaute Flächen zu begrünen und gärtnerisch zu gestalten. Insbesondere der Bereich der Vorgärten, zwischen der Straßenflucht und der Gebäudefassade, ist im Sinne des Ortsbildes und der Verringerung der Aufheizung und Hitzeabstrahlung durch Bepflanzungsmaßnahmen mit Sträuchern, Bäumen oder Hecken zu gestalten und zu begrünen.

Zufahrten, Gehwege und Terrassen sind in einem stimmigen Verhältnis zum Hauptgebäude zulässig. Der Grünraum sollte aber im Vordergrund stehen und nicht durch unnötige und unübliche Verbauungen oder Überdachungen bedrängt werden.

Festlegung von Grün- und Freiflächen:

Zusätzlich zu den gesetzlich geforderten Kinderspielplätzen gem. Stmk. BauG werden am „Baufeld A“ und am „Baufeld B“ jeweils Grün- und Freiflächen in Form von Parkanlagen festgelegt.

Am **Baufeld A** wird eine Parkfläche mit 1309,73 m² festgelegt.

Am **Baufeld B** wird eine Parkfläche mit 210 m² festgelegt.

In den Parkflächen kann gem. der Festlegungen im Planwerk ein Geh- und Radweg errichtet werden.

Baumpflanzungen

Alle Erschließungsstraßen sind mit begleitenden Baumreihen zu bepflanzen.

Dementsprechend wird auf die Festlegungen der Baupflanzungen im Planwerk verwiesen.

Die Geh- und Radwege in ungefährer Lage sind mit begleitenden Baumreihen zu bepflanzen.

Innerhalb der strassenbegleitenden Grünstreifen dürfen keine parallel geführten Leitungen (ausschließlich Querungen und Zuleitungen) im Wurzelraum der Baumstandorte verlegt werden.

Eventuell notwendige Retentions- und Sickerbecken und Baumpflanzungen schließen einander nicht aus! Sollte eine Kombination aus Baumpflanzungen und Entwässerungsanlagen unumgänglich sein, so sind Bäume so zu situieren, dass sie vom eingeleiteten Wasser profitieren, z.B. Pflanzung auf die Hangneigung oder an den Tiefpunkt mit kleiner Anhügelung.

Zusätzlich zu den im Planwerk verordneten Baumpflanzungen in ungefährer Lage, ist je 250 m² strassenabgewandter Freifläche zumindest ein mittel- oder großkroniger Laubbaum 1. oder 2. Ordnung mit einem Mindeststammumfang von 18/20 zu pflanzen.

Definition der strassenabgewandten Freifläche: Als strassenabgewandten Freifläche wird speziell für diesen Bebauungsplan, jene Fläche definiert, die sich am jeweils antragsgegenständlichen Bauplatz hinter den straßenzugewandten Bauflucht- und Baugrenzlinien befindet und welche nicht be- oder überbaut sind. Diese Festlegung beinhaltet auch die privaten Verkehrsflächen (Stichstraßen).

Bäume sind als Laubbäume Solitärhochstamm in Baumschulqualität mit einem Mindeststammumfang von 18|20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Generell sind standortangepasste, robuste Pflanzenarten, die eine gute Überschirmung sicherstellen (großkronige Laubbäume), zu wählen.

Bei Baumpflanzungen sind vor allem die Abstände zum aufgehenden Mauerwerk (bzw. auch zu Auskragungen wie z.B. Erker oder Balkone) zu beachten. Daher gelten in Abhängigkeit von den jeweiligen Baumgrößen folgende Mindestabstände entsprechend der Freiraumplanerischen Standards:

- Großkronige Bäume (1. Ordnung): mind. 9,0 m
- Mittelkronige Bäume (2. Ordnung): mind. 6,0 m
- Kleinkronige Bäume und säulenförmige Bäume (3. Ordnung): mind. 3,0 m

Im Falle von straßenraumwirksamen mittel- bis großkronigen Bäumen (z.B. Allee) können die Abstände auf mind. 4,5 m reduziert werden.

Baumpflanzungen in Pflanztrögen und Betonringen sind unzulässig.

Bei sämtlichen Pflanzungen sollten klimaresistente Sorten bevorzugt werden.

Tiefgaragenbegrünung

Die Decke von nicht überbauten Tiefgaragen ist mit einer Vegetationsschicht von mindestens 0,7 m Höhe niveaugleich mit dem angrenzenden Gelände zu überdecken. Für Baumpflanzungen ist die Überdeckung entsprechend der Freiraumplanerischen Standards zu erhöhen. Das Erreichen der geforderten Aufbauhöhen für Baumpflanzungen unter Verwendung von Beton- Körben oder -Ringen kann nicht als adäquater Baumstandort gewertet werden und ist somit nicht zulässig. Bei Pflanzung von mittel- und großkronigen Bäumen ist die Vegetationsschicht im Bereich der Bäume auf 1,5 m Höhe zu erhöhen. Ein Wurzelraumvolumen von 50,0 m³ pro Baum ist nachzuweisen.

Geländeänderungen:

Die Höhenbegrenzung von 0,5 m regelt im Gültigkeitsbereich des Bebauungsplanes einen behutsamen Umgang mit dem natürlichen Gelände. Das natürliche Gelände ergibt sich aus der Grundlagenforschung zu diesem Bebauungsplan und ist über die Aufnahme von Naturdaten dokumentiert.

Die Regelung zu den Höhenbegrenzungen inkludiert auch Geländeänderungen für Retentionskörper wie z.B. Retentionsbecken und Versickerungsmulden.

Ausnahmen zur Höhenbegrenzung bei Geländeänderungen sind im Bereich von Kinderspielplätzen und im Bereich von Baumpflanzungen zulässig.

Außenanlageplan

Im Bauverfahren ist ein Außenanlagenplan vorzulegen um die Inhalte zur Freiflächengestaltung (§ 41 Abs. 2 Z.8 StROG 2010 detaillierte Festlegungen der Grün- und Freiflächen) nachvollziehbar zu machen. Im Außenanlagenplan sind folgende Inhalte zur Frei- und Grünflächengestaltung darzustellen:

Bebaute Fläche, befestigte Fläche, versiegelte Flächen, gewachsener Boden, unterbaute Fläche (z.B. Tiefgaragen), Höhe der Tiefgaragenüberdeckung, Art und Umfang der Dachbegrünung, Art und Umfang der Vertikalbegrünung, Nutzungs- und Ausstattungsangaben der Freiflächen und Ersichtlichmachung der Leitungsführungen und Entwässerungseinrichtungen.

Bestandsbäume und Neupflanzungen sind mit der wahren Kronentraufe darzustellen. Die vom Bauvorhaben betroffenen Bäume, welche gefällt werden müssen, sind ersichtlich zu machen (rot) und geplante Ersatzpflanzungen (grün) darzustellen. Eine Kontrolle der im Bebauungsplan eingetragenen und festgelegten Grün- und Freiflächengestaltung ist im Baubewilligungsverfahren nur mit einem Außenanlagenplan möglich.

www.graz.at/Infoblatt-Aussenanlagenplan

9. ALLGEMEINES

(siehe dazu §§ 1 u. 11 der VO)

- Der 17.27.0 Bebauungsplan besteht aus dem Verordnungstext, der zeichnerischen Darstellung samt Planzeichnerklärung und dem Erläuterungsbericht. Die zeichnerische Darstellung erfolgt im Maßstab 1:500 und auf Basis des digitalen Katasters von Graz.
- Der Plan ist als dreifarbige Plotting ausgeführt, wobei die städtebaulichen Festlegungen in roter Farbe und die Festlegungen betreffend die Grüngestaltung in grüner Farbe dargestellt sind.

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

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

Für den Gemeinderat:

DI Bernhard Inninger
(elektronisch unterschrieben)