GZ.: A14-095261/2025/0010

Bearbeiter: DI Andreas Roschitz

17.28.0 Bebauungsplan
„Gradnerstraße – Aufschließungsgebiet XVII.08“
XVII. Bez., KG Straßgang

Graz, 04. März 2026

Auflage

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Ausgangslage

Mit Schreiben vom 26. Juli 2023 ersuchen die grundbücherlichen Eigentümer:innen der Liegenschaften 229/2, 232/2, 233/2, 234/3, 234/4, 235, 241/1 in der KG 63122 Straßgang um die Erstellung eines Bebauungsplanes. Das gesamte Planungsgebiet umfasst weitere Grundstücke und weist eine Größe von ca. 143.364,05 m² auf.

Gemäß **4.0 Flächenwidmungsplan** der Landeshauptstadt Graz ist dieser Bereich als Aufschließungsgebiet Allgemeines Wohngebiet (XVII.08) 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: „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 01.12.2025.
- Stellungnahme der A10/5 - Abteilung für Grünraum und Gewässer, Referat Grün und Freiraumplanung vom 29.01.2025 und vom 11.02.2026.
- Stellungnahme der A10/8 - Abteilung für Verkehrsplanung vom 09.02.2026 und vom 12.02.2026.

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

<u>Zusammenfassung des städtebaulichen Konzeptes:</u>
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 im Sinne einer flächenschonenden Verbauung von Freiflächen ein Konzept mit mehrgeschossiger Baumassenverteilung, eine überwiegende Verbringung der PKW-Stellplätze in Sammelgaragen in Form von Hoch- oder Tiefgaragen, eine Schaffung von

Parkflächen, eine Schaffung von siedlungsöffentlichen Freiflächen, grüne Ränder im Übergang zu den angrenzenden Anrainern, die Strukturierung der inneren Erschließung, die Regulierung der Straßenfluchtlinien und der Festlegung von zukünftigen Durchwegungen für Geh- und Radwege.
Ziel dieses Bebauungsplanes ist die Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Grundvoraussetzung der Studie zum „Rahmenplan Gradnerstraße“ sind Lastenausgleichsmaßnahmen zwischen den unterschiedlichen Eigentümern. Die Notwendigkeit dieser Maßnahmen wurde den Eigentümern mehrfach zur Kenntnis gebracht und wird für nachgereihten Bauverfahren erforderlich sein.

2. Verfahren

Der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung wird in der Sitzung am 04. März 2026 über die beabsichtigte Auflage des 17.28.0 Bebauungsplan „Gradnerstraße – Aufschließungsgebiet XVII.08“ Entwurfes informiert.

Die Kundmachung der Auflage des Bebauungsplanes erfolgt gemäß § 40 Abs.6 Z1 StROG 2010 im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz mit Erscheinungsdatum 25. März 2026.

AUFLAGE

Die grundbücherlichen Eigentümer:innen der im Planungsgebiet liegenden Grundstücke werden angehört und der Bebauungsplan über 8 Wochen, in der Zeit von Donnerstag, dem 26. März 2026 bis Donnerstag, dem 21. Mai 2026 zur allgemeinen Einsichtnahme aufgelegt (Auflage gemäß § 40 Abs.6 Z1 StROG 2010).
Eine öffentliche Informationsveranstaltung ist innerhalb des Auflagezeitraums vorgesehen.

3. Planungsgebiet

Das Planungsgebiet liegt im Süden von Graz, nördlich der Gradnerstraße in zweiter Reihe, hinter gewerblich genutzten Flächen und erstreckt sich nach Norden in Richtung Hafnerstraße. Das Areal weist eine Größe von ca. 143.364,05 m² auf. Das Planungsgebiet ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Bebauungsplanes unbebaut und erweist sich größtenteils als Brachfläche der ehemaligen „Schottergrube Straßgang“.

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 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 rote Umrandung markiert das Planungsgebiet.

§ 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 NATURRAUM UND UMWELT

(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 erdgebundener 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.

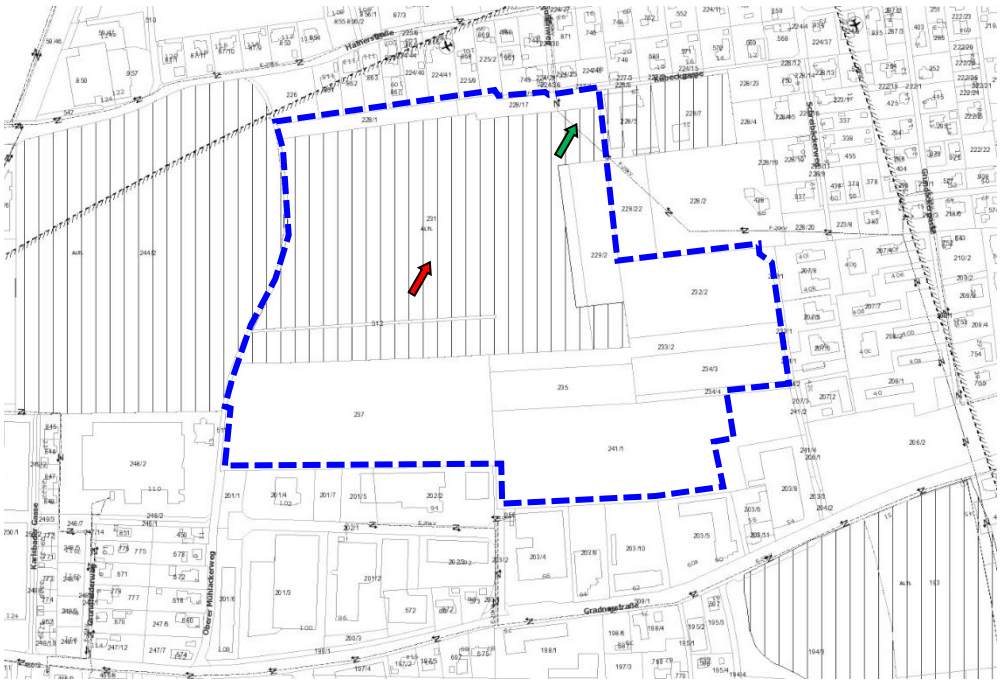
(24) Forcierung von begrünten Dächern zur Wasserretention und zur Verbesserung des Kleinklimas insbesondere durch:
- Begrünung von neu errichteten Flachdächern und Dächern bis zu einer Neigung von 10 Grad. Davon ausgenommen sind zusammenhängende Dachflächen einer baulichen Anlage mit einem Dachflächenausmaß 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. Oberflächenwasserproblematik 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.

<u>Deckpläne zum 4.0 Stadtentwicklungskonzept (idgF):</u>

- Festlegungen des Regionalen Entwicklungsprogramm „REPRO“ (Deckplan 1):
  Lage innerhalb der Kernstadt.
  Bereichsweise Lage innerhalb der Vorrangzone für Siedlungsentwicklung.

- Nutzungsbeschränkungen (Deckplan 2):
  Lage innerhalb der Sicherheitszone Flughafen Graz Thalerhof.
  Eine Hochspannungsleitung kreuzt das Planungsgebiet.
  Lage im Wasserschongebiet 1.
  Im Planungsgebiet sind Altablagerungen ersichtlich gemacht.



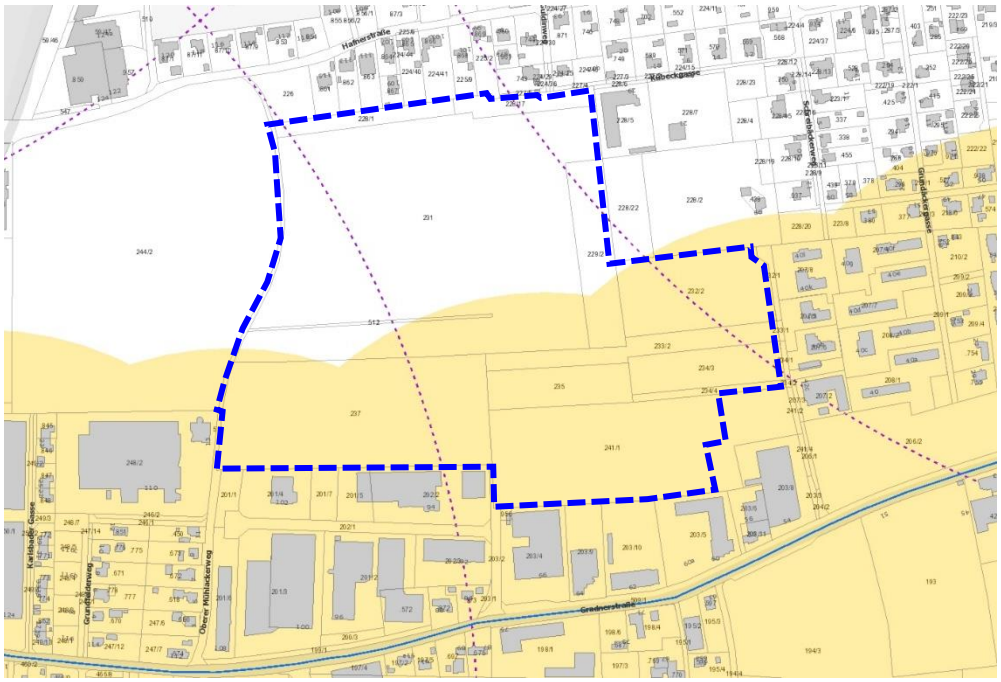
Auszug aus dem Deckplan 2 zum 4.0 Stadtentwicklungs-konzept (idgF).

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

Der rote Pfeil markiert ersichtlich gemachte Altlastverdachtsflächen im Planungsgebiet.

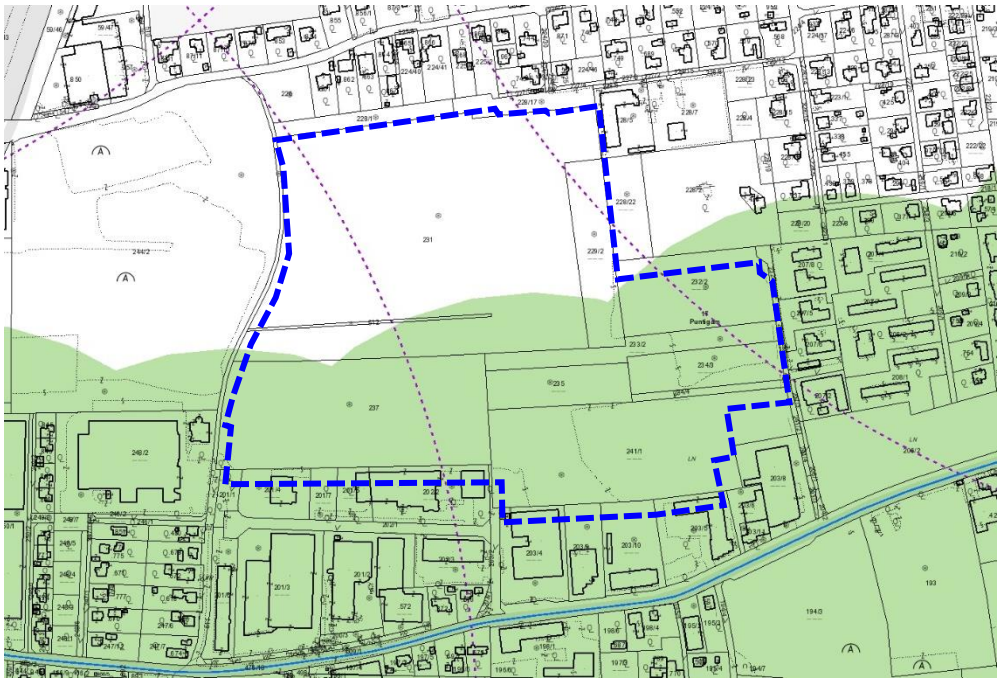
Der grüne Pfeil markiert eine ersichtlich gemachte Hochspannungsleitung.

- Verkehr (Deckplan 3):
  Das Planungsgebiet liegt gem. verordneter ÖV-Kategorisierungskarte (2018) bereichsweise in der Kategorie 5: „Geringe Bedienqualität“ Intervalle über 20 Minuten, ganzjähriger Betrieb, eventuell Taktverkehr und bereichsweise außerhalb des 300 m – Einzugsbereiches (Luftlinie) des innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittels.
  Das Planungsgebiet liegt teilweise im 1000 m Einzugsbereich des S-Bahn Bahnhofs Puntigam und teilweise im 1000 m Einzugsbereich des S-Bahn Bahnhofs Graz Straßgang .



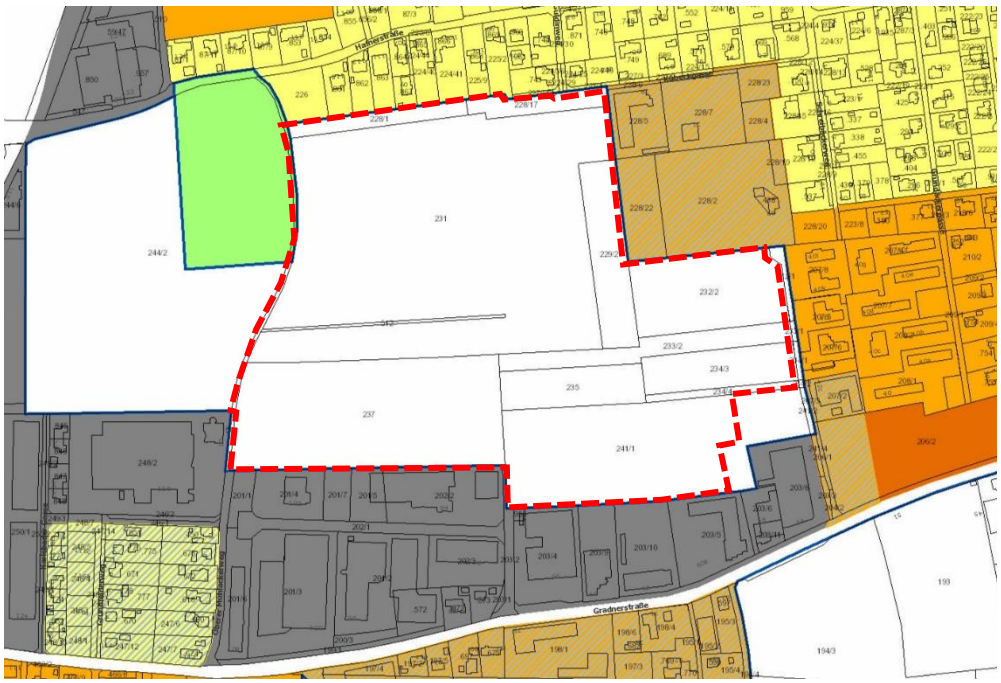
Auszug aus dem Deckplan 3 zum 4.0 Stadtentwicklungskonzept (idgF).
Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

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 und bereichsweise <u>außerhalb</u> des 300 m – Einzugsbereiches (Luftlinie) des innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittels.



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
  Bereichstyp: Entwicklungsgebiete



Auszug aus dem 1.0 Räumlichen Leitbild – Bereichstypenplan.

Die rote Umrandung markiert das Planungsgebiet.

§ 4 Abs.12 Entwicklungsgebiete:
Charakteristik: zurzeit großflächig unbebaute Gebiete, Konversionsflächen oder Bereiche, die künftig einer Umstrukturierung unterzogen werden; die angestrebte Charakteristik wird jeweils erst im Zuge weiterführender Planungen festgelegt.

Festlegungen innerhalb des Bereichstyps bzw. Teilraumes:
- Geschoßanzahl: keine verbindlichen Festlegungen
- Bebauungsweise: keine verbindlichen Festlegungen
- Lage zur Straße: keine verbindlichen Festlegungen
- Funktionsdurchmischung: Im Zuge von Bebauungsplänen verbindliche Festlegungen treffen
- Begrünung, Einfriedungen, Sichtschutz: keine verbindlichen Festlegungen
- 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 Bauplatzgröße) zulässig, sofern mit Gebietscharakter und Topographie vereinbar.

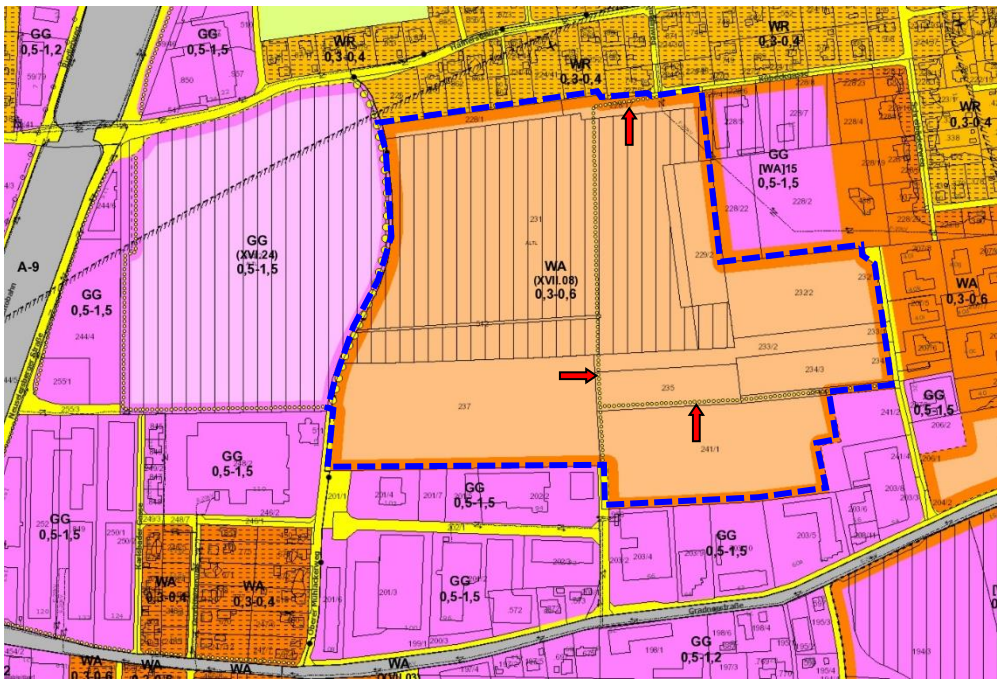
Festlegungen für Werbe- und Ankündigungseinrichtungen gem. § 6a (12. „Entwicklungsgebiete“):
Festlegungen sind im Zuge der Entwicklung des Gebietsbereiches zu definieren!

Grünflächenfaktor: 12. Entwicklungsgebiete (Mindestmaß):
Bei einer Wohnnutzung von über 70% der Bruttogeschoßfläche: 0,6
Ab einer gewerblichen Nutzung von mindestens 30% der Bruttogeschoßfläche: 0,4

- **Kommunales Energiekonzept (KEK) 2017 gem. StROG:**
  Mittel- langfristig geplantes Erweiterungsgebiet Fernwärme (ab ca. 2025).

- **Flächenwidmungsplan der Landeshauptstadt Graz:**
  Das Planungsgebiet liegt gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan (seit 22.03.2018 rechtswirksam) im „Aufschließungsgebiet Allgemeines Wohngebiet (XVII.08)“ mit einer Bebauungsdichte von 0,3-0,6.
  Im Planungsgebiet sind Altablagerungen ersichtlich gemacht.

  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).*
  4. *Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität.*
  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.*
  8. *Schaffung einer zusammenhängenden siedlungsöffentlichen Grünfläche im Ausmaß von rund 20 % der Fläche des Aufschließungsgebietes.*
  9. *Abwasserentsorgung mit einer dem Stand der Technik entsprechenden Abwasserbeseitigung.*
  11. *Bodensanierung bei Altlasten, Altlastenverdachtsflächen oder Altablagerungen, Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept bzw. mit Maßnahmen zur fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial.*



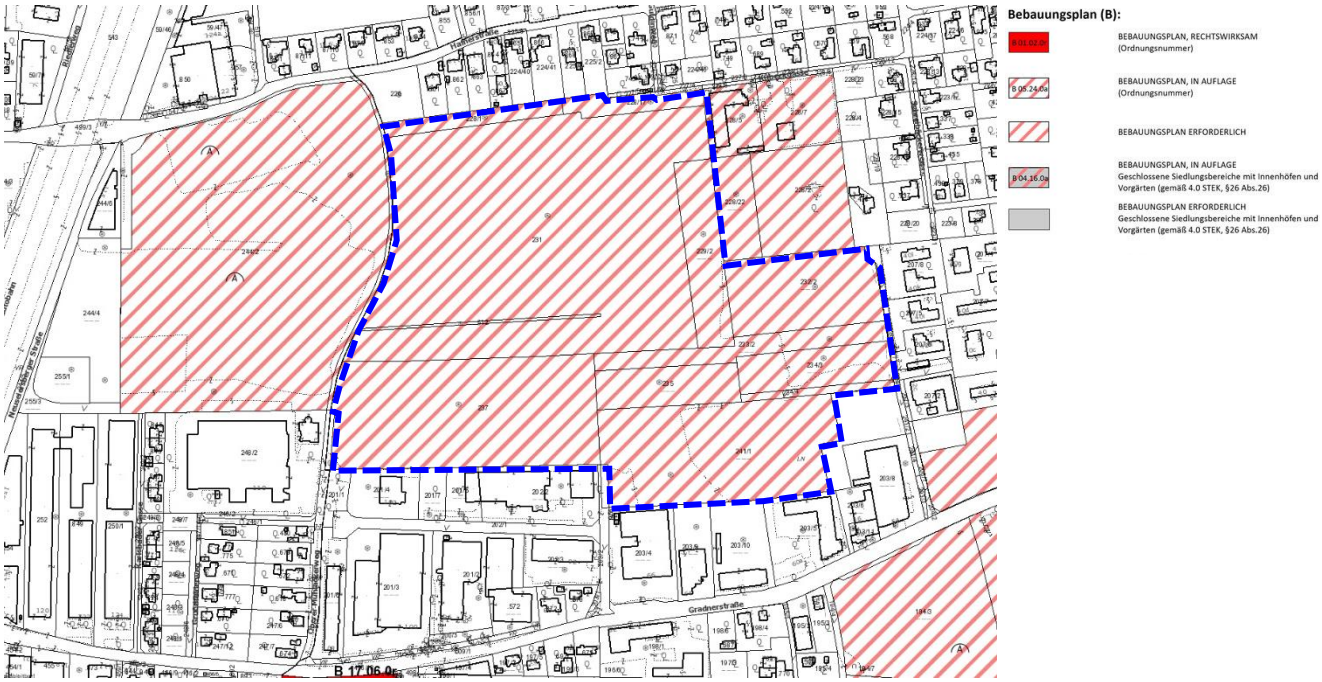
Auszug aus dem 4.0 Flächenwidmungsplan.

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

Die roten Pfeile markieren festgelegte Geh- und Radwegverbindung in ungefährer Lage.

<u>Deckpläne zum 4.0 Flächenwidmungsplan:</u>

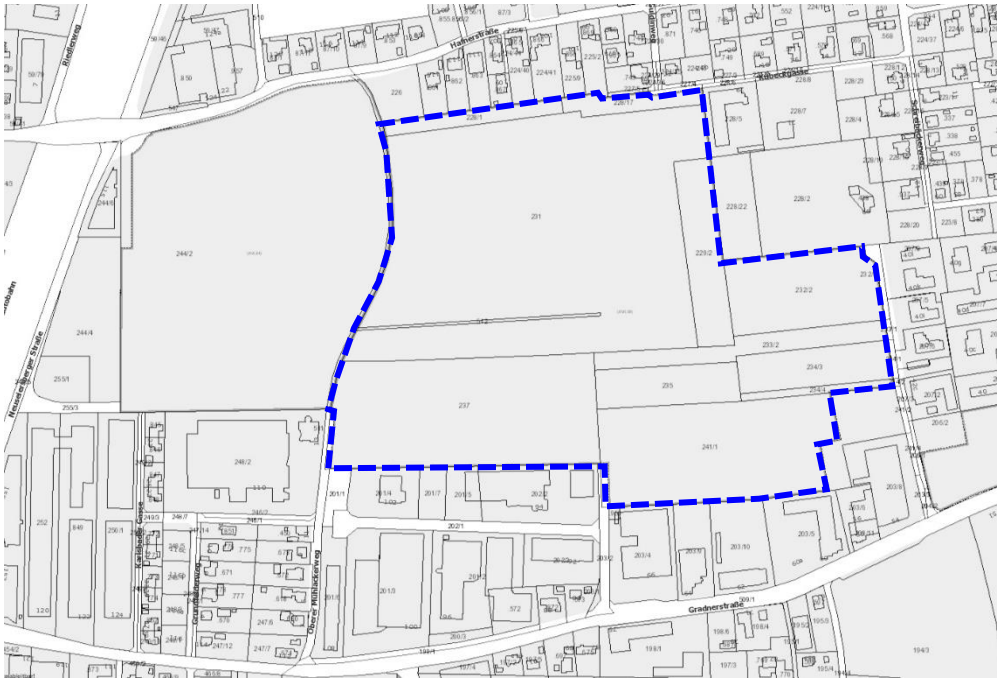
- Bebauungsplanzonierungsplan (Deckplan 1): Die Erstellung eines Bebauungsplanes ist erforderlich.



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 Abs.7 StROG 2010 idF LGBl Nr. 140/2014 iVm § 10 Abs.2 und 3 der VO zum 4.0 Flächenwidmungsplan:
  Bei Neuerrichtung oder Austausch anzeigepflichtiger 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 <u>innerhalb</u> des Geltungsbereiches.

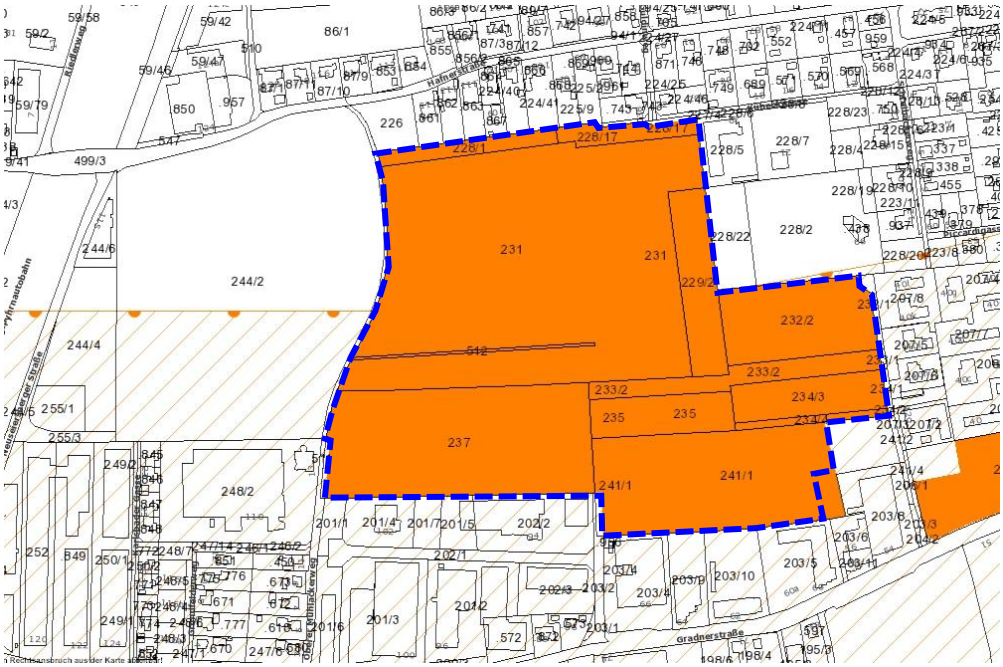
- Hochwasserabfluss Mur und Grazer Bäche mit Darstellung des Gefahrenzonenplanes der Wildbach- und Lawinenverbauung (Deckplan 3 zum 4.0 Flächenwidmungsplan) bzw. Abteilung 14 der Stmk. Landesregierung (2D-Untersuchung): Im 4.0 Flächenwidmungsplan wird unter § 12 Sanierungsgebiete – Gefahrenzonen – Hochwasser 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 <u>außerhalb</u> des Sanierungsgebietes Gefahrenzonen-Hochwassers.



Auszug aus dem Deckplan 3 zum 4.0 Flächenwidmungsplan.

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

- Baulandmobilisierungsplan Deckplan 4:
  Das Planungsgebiet ist mit einer Bebauungsfrist belegt.



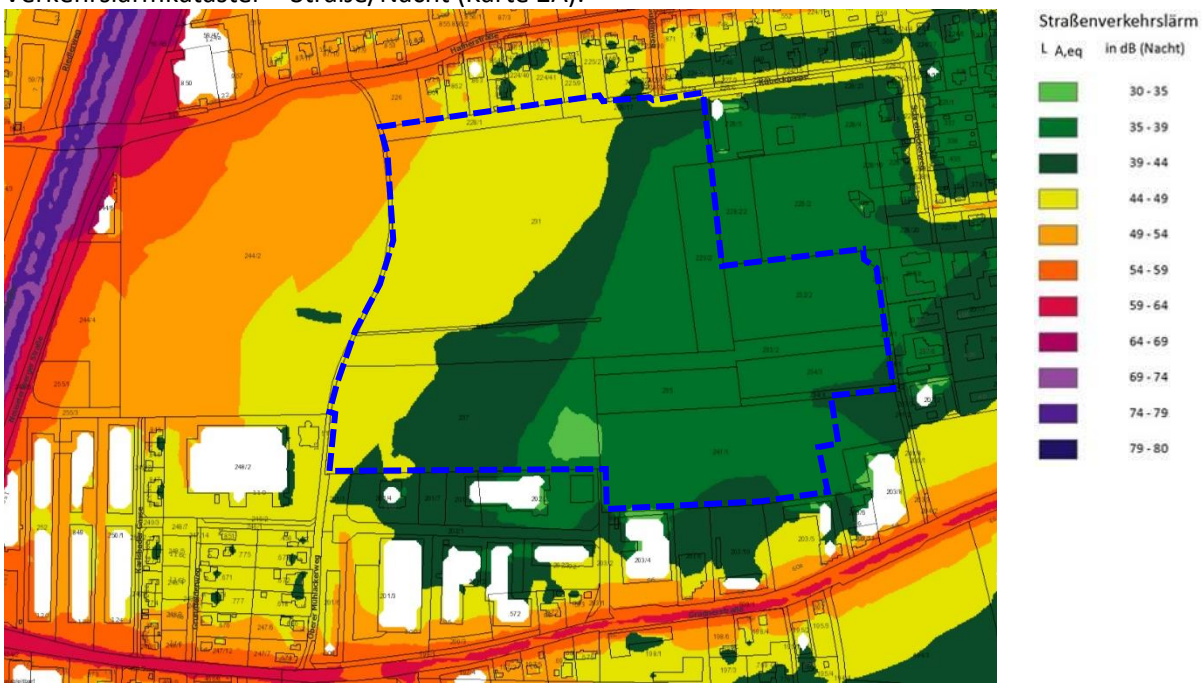
Auszug aus dem Deckplan 4 zum 4.0 Flächenwidmungsplan.

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

<u>Karten zum 4.0 Flächenwidmungsplan:</u>

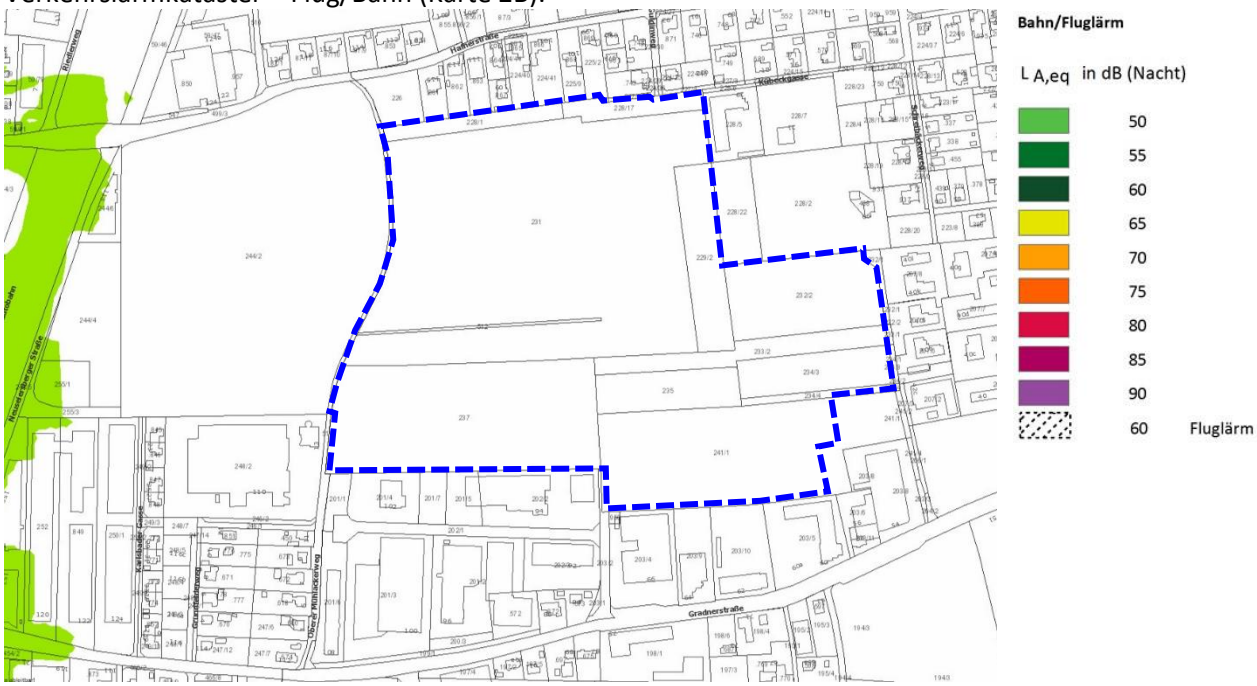
- Gemeindeabwasserplan (Karte 1):
  Das Planungsgebiet liegt im kommunalen Entsorgungsbereich.

- 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.

<u>Weitere Verordnungen und gesetzliche Bindungen:</u>

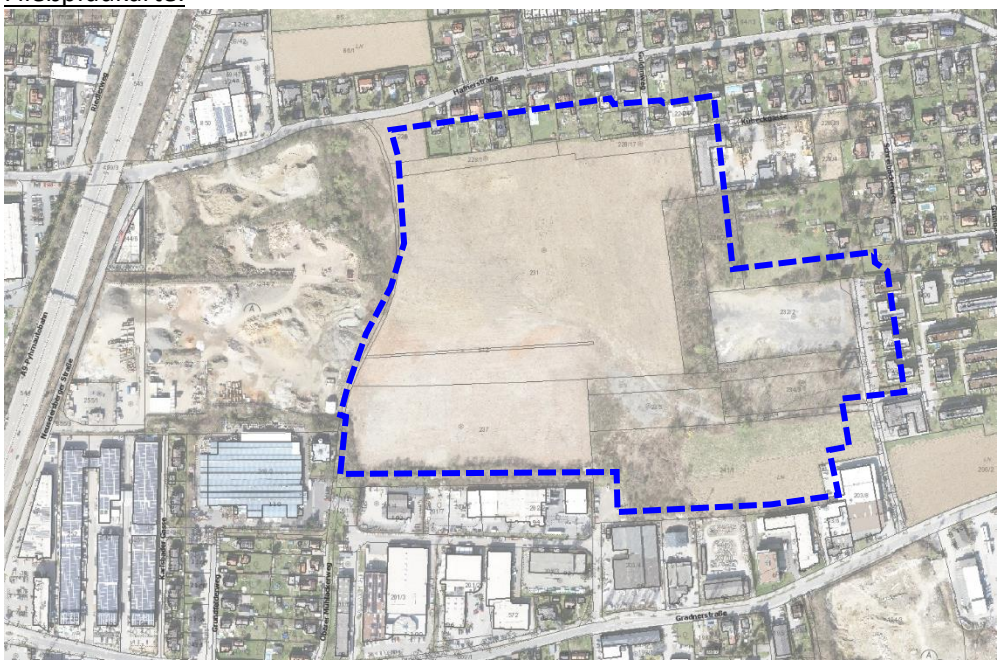
- <u>Baumschutzverordnung:</u>
  Lage <u>innerhalb</u> des Gültigkeitsbereichs der Baumschutzverordnung.

- <u>Grünflächenfaktor GFF (Rechtswirksam seit 20.7.2023):</u>
  12. Entwicklungsgebiete (Mindestmaß):

Bei einer Wohnnutzung von über 70% der Bruttogeschoßfläche: 0,6
Ab einer gewerblichen Nutzung von mindestens 30% der Bruttogeschoßfläche: 0,4

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)

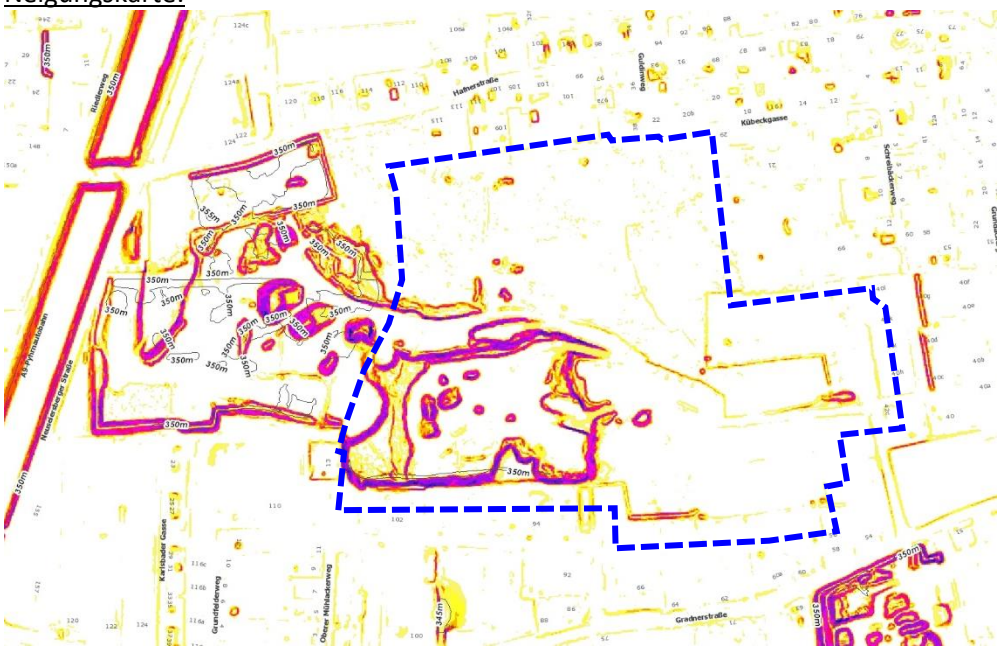
- Fließpfadkarte:



Auszug aus den GeoDaten Graz-Fließpfadkarte.

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

- Neigungskarte:



Auszug aus den GeoDaten Graz-Neigungskarte.

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

- **Situierung und Umgebung**

Luftbild 1 (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_5374 und LE_56_5374 - zusammengefügt) © Stadtvermessung Graz.
Blick Richtung Norden. Die rote Umrandung markiert die ungefähre Lage des Planungsgebietes.

Schrägluftbild 2 (2024):
Auszug aus dem Geo-Daten-Graz. (BW_53_5038 und FW_52_4870 - zusammengefügt) © Stadtvermessung Graz.
Blick Richtung Osten. Die rote Umrandung markiert die ungefähre Lage des Planungsgebietes.

Das Planungsgebiet liegt im Süden von Graz und ist nördlich der Gradnerstraße und südlich der Hafnerstraße, in zweiter Reihe verortet. Das Areal weist eine Größe von ca. 143.364,05 m² auf. Das Planungsgebiet ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Bebauungsplanes unbebaut und erweist sich als landschaftliche Brachfläche der ursprünglich genutzten und hinterfüllten „Schottergrube Straßgang“.

Im Norden grenzt das Planungsgebiet an eine Wohnzeile mit kleinteilig strukturierten Gebäuden in Form von Einfamilienhäusern, die im 4.0 Flächenwidmungsplan als „Reines Wohngebiet“ ausgewiesen sind.

Im Süden grenzt das Planungsgebiet an gewerblich genutzten Liegenschaften mit flächigen Verbauungen.

Im Westen grenzt das Planungsgebiet an gewerblich genutzte Liegenschaften und an eine großflächig genutzte Aufbereitungsanlage für Baurestmassen.

Im Osten grenzt das Planungsgebiet von Nord nach Süd verlaufend an ein Gewerbegebiet und weiter südlich an eine private Aufschließungsstraße für mehrere Liegenschaften. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite findet sich eine Wohnanlage mit Wohngebäuden mit bis zu vier Geschossen.

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 Gradnerstraße auf Höhe Gradnerstraße 28. Blick Richtung: Südwesten.

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

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 südlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 54. Blick Richtung Norden.

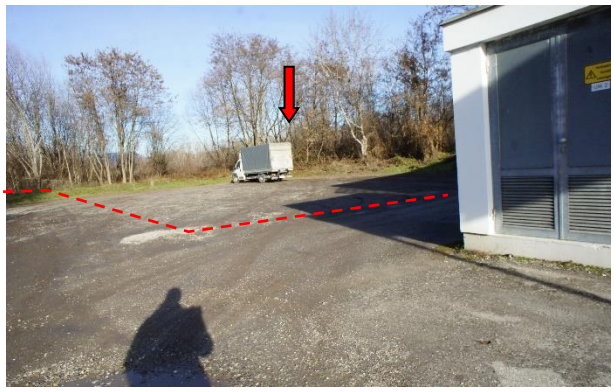
Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße südlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 54. Blick Richtung Norden.

Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße südöstlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 40l. Blick Richtung Süden. Der rote Pfeil markiert das Planungsgebiet im rechten Bildrand.

Blick auf das Planungsgebiet auf Höhe Gradnerstraße 40l. Blick Richtung Südwesten.

Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße südlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 92. Blick Richtung Westen.

Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße südlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 92. Blick Richtung Süden.



Blick auf das Planungsgebiet. Fotostandort Gradnerstraße 94. Blick Richtung Norden. Der rote Pfeil markiert das Planungsgebiet. Die rot strichlierte Linie bildet ca. die Außengrenze des Planungsgebietes gem. 4.0 Flächenwidmungsplan ab.

Blick auf das Planungsgebiet. Fotostandort Böschungsfuß Grünfläche im Übergang zur befestigten Fläche des vorherigen Fotos. Blick Richtung Norden.

Blick auf das Planungsgebiet.
Fotostandort am Planungsgebiet – in ungefähr mittiger Lage.
Blick Richtung Norden.

Blick auf das Planungsgebiet.
Fotostandort am Planungsgebiet – in ungefähr mittiger Lage.
Blick Richtung Osten.

Blick auf das Planungsgebiet.
Fotostandort am Planungsgebiet – in ungefähr mittiger Lage.
Blick Richtung Westen.

Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße südlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 110. Blick Richtung Norden.

Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße südlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 110. Blick Richtung Süden.

Blick in eine Stichstraße der Gradnerstraße südlich des Planungsgebietes, auf Höhe Gradnerstraße 110. Blick Richtung Osten.

Blick in die Hafnerstraße auf Höhe Hafnerstraße 124.
Blick Richtung Osten.

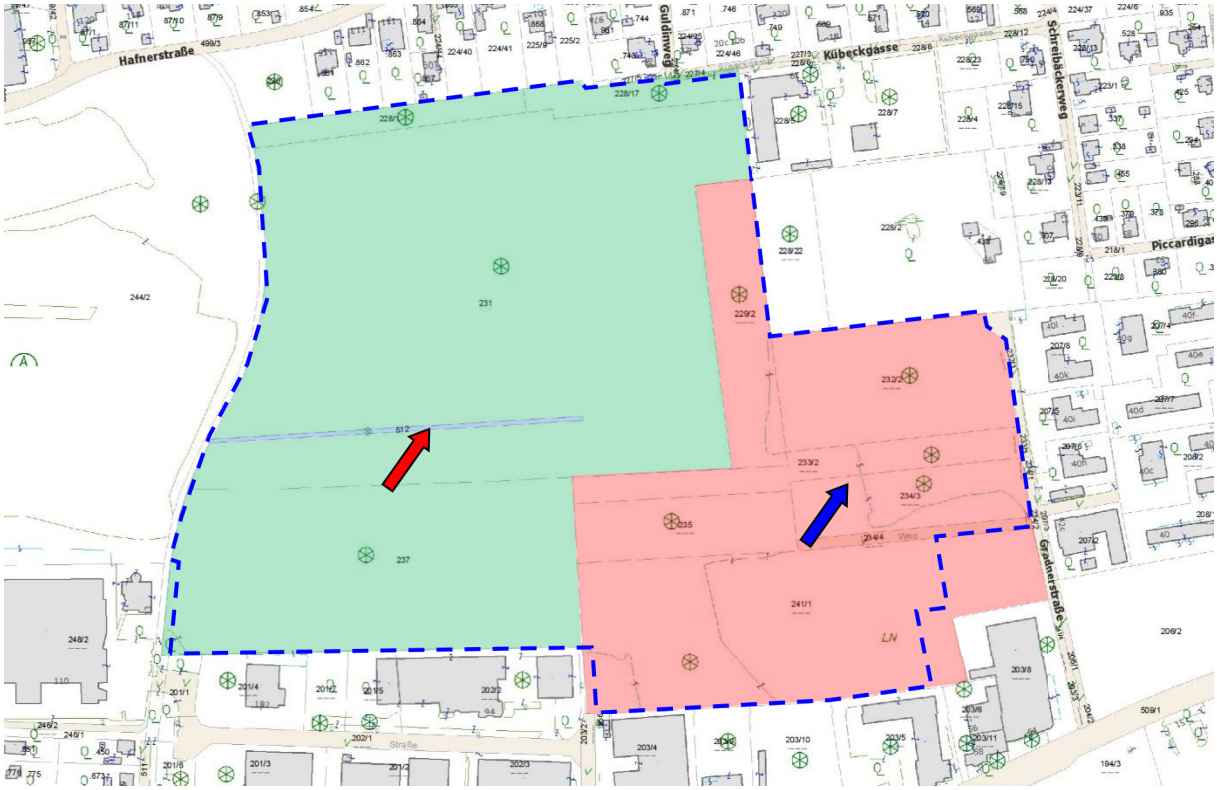
Blick in die Hafnerstraße auf Höhe Hafnerstraße 114.
Blick Richtung Westen.

Blick in die Hafnerstraße auf Höhe Hafnerstraße 114.
Blick Richtung Osten.

Blick in die Hafnerstraße auf Höhe Hafnerstraße 114.
Blick Richtung Süden. Der rote Pfeil markiert das Planungsgebiet.

Gültigkeitsbereich – Eigentumsverhältnisse:
Das Bebauungsplangebiet weist eine Gesamtfläche von ca. 143.364,05 m² auf und beinhaltet folgende Grundstücke: 229/2, 232/2, 233/2, 234/3, 234/4, 235, Teile des Grundstücks 241/1, 228/1, 228/17, 231, 237 und das Grundstück 512, jeweils in der KG 63122 Straßgang.

Auf den Grundstücken 228/17, 232/2, 237 und 241/1 sind außerhalb des Gültigkeitsbereiches dieses Bebauungsplanes gem. 4.0 Flächenwidmungsplan Verkehrsflächen ausgewiesen.



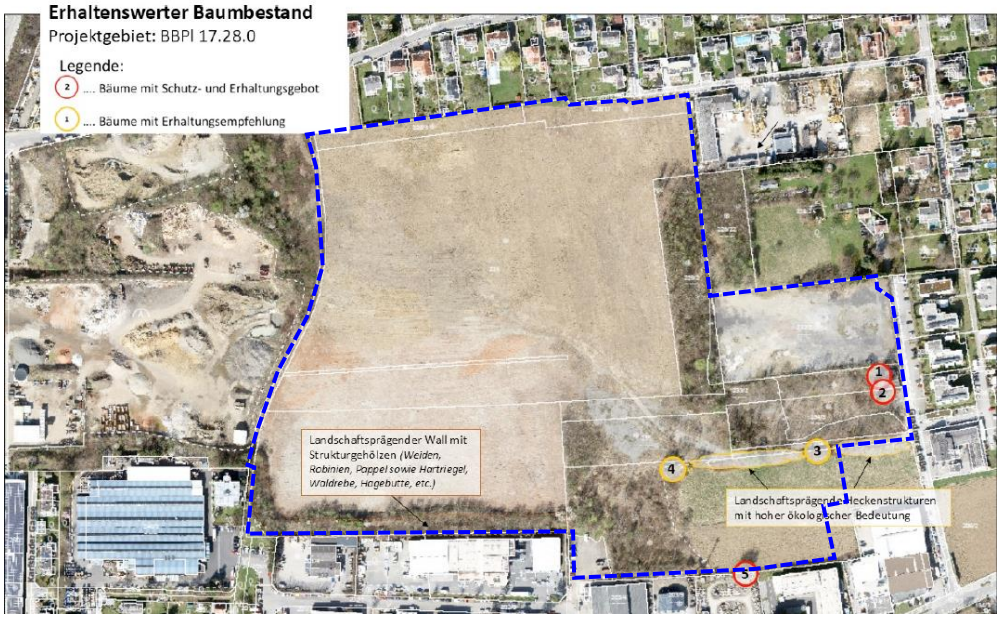
Auszug aus den GeoDaten-Graz: Kataster. Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.
Die grundbücherlichen Eigentümer: innen sind in unterschiedlichen Farben dargestellt.

Der blaue Pfeil markiert die Grundstücke der Antragsteller:in.
Der rote Pfeil bezeichnet die Lage einer Fläche Eigentum der Stadt Graz.

- **Topographie/Baumbestand/Gebäudebestand**
  Das Planungsgebiet fällt von der Höhe Hafnerstraße nach Süden um ca. 1,0 m ab, und erscheint überwiegend eingeebnet. Speziell im südlichen Bereich des Planungsgebietes findet sich im Bereich der Planungsgrenzen eine Geländeböschung.
  Das Planungsgebiet weist keine Bestandsgebäude auf.

  Gemäß der Stellungnahme der Abteilung für Grünraum und Gewässer vom 29.01.2026 sind folgende Bestandsbäume schützens- und erhaltenswert bzw. wird der Erhalt empfohlen:
  - Drei Bestandsbäume mit Schutz- und Erhaltungsgebot.
  - Zwei Bestandsbäume mit einer Erhaltungsempfehlung.

  Des Weiteren werden in der Stellungnahme folgende Gehölze beschrieben:
  - Zwei landschaftsprägende Heckenstrukturen mit hoher ökologischer Bedeutung.
  - Einen landschaftsprägenden Wall mit Strukturgehölzen (Weiden, Robinien, Pappel, Hartriegel, Waldrebe, Hagebutte etc.).



Auszug aus der Stellungnahme der Abteilung für Grünraum und Gewässer vom 29.01.2026:

Luftbild mit Bewertung der Bestockung im Planungsgebiet.

Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

- **Umwelteinflüsse**

  Lärm:

  Gemäß der zur Verfügung stehenden Lärmkarten ist das Planungsareal durch die Lärmentwicklung des Verkehrsaufkommens der westlich verorteten A9-Pyhrnautobahn beeinträchtigt - siehe bestehende Planungsgrundlagen (4.0 Flächenwidmungsplan – Aufschließungserfordernis 6 Lärmfreistellung; Verkehrslärmkataster Straße).
  Die städtebauliche Baustruktur wird im Planungsareal derart verortet, dass eine Lärmfreistellung erreicht werden soll. In den nachgereihten 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 – Versickerungs-karte.

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 m unter GOK.*

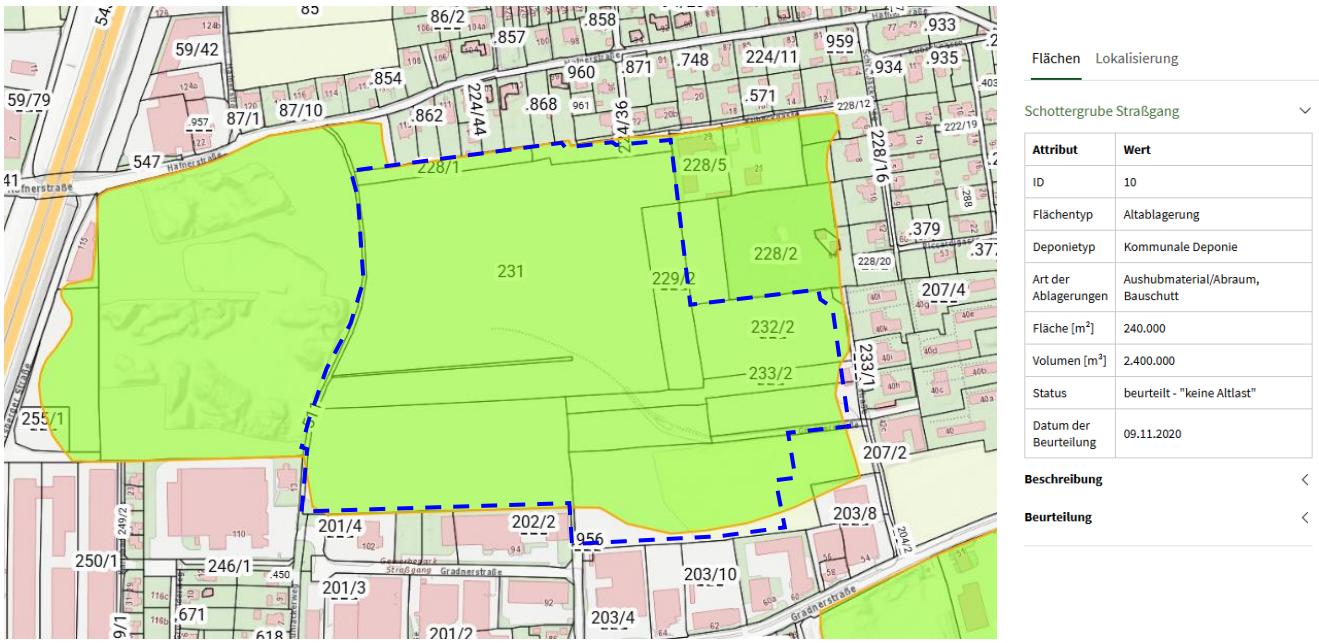
Der Bebauungsplanbereich liegt in keinem Hochwassergefährdungsbereich eines Oberflächengewässers. Mit einem nennenswerten Zustrom von Oberflächenwässern ist nicht zu rechnen, auch wenn in der Fließpfadkarte im GIS-Steiermark zwei Fließpfade mit recht großen Einzugsgebieten über den Projektbereich verlaufen. Da die gesamten Einzugsgebiete jedoch im weitgehend flachen Gelände liegen, ergeben sich die Fließpfade zwar rechnerisch, eine Gefährdung ist dadurch aber nicht zu erwarten."

Der Bebauungsplan Entwurf „17.28.0 „Gradnerstraße – Aufschließungsgebiet XVII.08" wurde gemäß der Stellungnahme der Abteilung für Grünraum und Gewässer auch vom Referat Gewässer und Hochwasserangelegenheiten 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."

Altlasten:
Gemäß dem Altlasten GIS des Umweltbundesamtes (Bundesministerium Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft) handelt es sich bei der Altablagerung um eine ehemalige Schottergrube, die im Zeitraum von 1963 bis ca. 1995 verfüllt wurde.
Die Fläche der Altablagerung kann mit etwa 240.000 m² angegeben werden. Bei einer Mächtigkeit der Ablagerungen von bis zu 15 m und vermutlich durchschnittlich 10 m kann das Volumen der Ablagerungen mit rund 2.400.000 m³ abgeschätzt werden.

Bei den Ablagerungen handelt es sich um Aushub, Bauschutt, Schlacken, Kohle bzw. Ruß und vereinzelt organisches Material. Die Ablagerungen erfolgten ohne technische Maßnahmen zum Grundwasserschutz. Die Deponiesohle liegt vermutlich zum Teil im Grundwasser bzw. Grundwasserschwankungsbereich.

Beurteilung gem. Altlasten GIS:
Die aktuelle Deponiegasbildung sowie das Reaktionspotenzial der abgelagerten Abfälle sind gering. In unterirdischen Einbauten auf und im Umfeld der Altablagerung können zeitweise leicht erhöhte Kohlendioxidkonzentrationen auftreten. Die Ablagerungen weisen lokal erhöhte Schadstoffgehalte auf, die jedoch nur geringfügig mobilisierbar sind. Die Auswirkungen der Altablagerung auf das Grundwasser sind gering. Quelle: https://secure.umweltbundesamt.at/altlasten/?servicehandler=publicgis



Auszug aus den Altlasten GIS: Planausschnitt.
Die blaue Umrandung markiert das Planungsgebiet.

- **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. 600 m
  Städtischer Kindergarten Nippelgasse, Nippelgasse 14, Entfernung ca. 600 m
  Schulen:
  VS Graz-Puntigam, Gradnerstraße 24, Entfernung ca. 610 m
  MS Graz-Puntigam, Gradnerstraße 24, Entfernung ca. 610 m
  Dienstleistung und Handel:
  Lebensmittelmarkt, Gradnerstraße 9, Entfernung ca. 840 m

- **Erschließung/Verkehr**
  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.

  Auszug aus der Stellungnahme der Verkehrsplanung vom 09.02.2026:
  „[…]
  Um die Erfüllung der verkehrlichen Aufschließungserfordernisse für das Gebiet in der Entwicklung sicherstellen zu können, erfolgte im Zuge der Erstellung des Rahmenplans eine genaue verkehrliche Untersuchung. 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 der städtebaulichen Gesamtbetrachtung 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 der MIV-Lenker:innen 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 für den Fuß- und Fahrradverkehr, sowie Öffentlichen Verkehr optimal erschlossen werden – insbesondere nach dem Prinzip der kurzen Wege und der Durchwegung für den Fußverkehr und Fahrradverkehr. Des Weiteren gilt für das Gebiet das Aufschließungserfordernis „Anschluss an den öffentlichen Verkehr mit städtischer Bedienqualität". Da das Gebiet aktuell teilweise außerhalb des Einzugsbereiches einer derartigen ÖV-Versorgung liegt, sind dementsprechend Maßnahmen zur Aufhebung dieses Erfordernisses vorzusehen bzw. Vorkehrungen zur Erschließung der Flächen mit einem ÖV mitzudenken.
Entsprechend dem städtischen Ziel der „Stadt der kurzen Wege" wurden Erschließungsachsen in Bezug auf das Grün- und Freiraumgerüst, die nötigen Anbindungen an die umliegende Stadt sowie die Möglichkeit einer stufenweisen Entwicklung definiert und ausgerichtet. Die vorgegebenen Wegverbindungen sind als Grundausstattung zu betrachten und sollten bauplatzbezogen zu einem engmaschigen Wegenetz verdichtet werden.

Für den in seiner Menge reduzierten KFZ-Verkehr sieht der Rahmenplan grundsätzlich vor, dass die Parkgaragen als Sammelgaragen errichtet werden sollen. Der motorisierte Individualverkehr beschränkt sich im Wesentlichen auf die Zufahrten zu diesen Sammelgaragen auf kürzestem Weg, wodurch die Quartiere autofrei werden. Daher kommt dem inneren Erschließungssystem die Funktion von fuß- und radläufigen Bewegungsachsen mit Spiel- und Aufenthaltsangeboten, aber auch von Zufahrtsbereichen für Müll-, Einsatzfahrzeuge und Lieferservice zu (Details dazu siehe unter dem Punkt „Anbindung an das öffentliche Straßennetz"). Das Ausmaß der befestigten Flächen soll auf das für Garagenzufahrten, Anlieferung, Müll-,Einsatzfahrzeuge, Rad- und Fußwege sowie Spielmöglichkeiten erforderliche Maß beschränkt werden (Breite: in der Regel 3 - 6,1 m), um den Anteil an versiegelten Flächen möglichst gering zu halten.

Ergänzend soll durch zusätzliche Mobilitätsangebote wie z.B. Carsharing, durch Mobilitätsmanagement, Parkraummanagement und Verhaltensänderungen der zusätzlichen Wohnbevölkerung, Beschäftigten usw. aus dem Quartier der Anteil des MIV möglichst geringgehalten werden. Es soll nur so viel KFZ-Verkehr zufahren bzw. erzeugt werden, wie in einem verträglich ausgebauten Straßen- und Wegenetz bewältigt werden kann. Diese Maßnahmen sind erforderlich um das Aufschließungserfordernis „Sanfte Mobilität" zu erfüllen.

<u>Anbindung an das öffentliche Straßennetz</u>
Das Planungsgebiet ist derzeit ausschließlich von Süden über zwei öffentliche Stichstraßen an die Landesstraße Gradnerstraße angebunden.
Die erste, rund 6,0 m breite, namenlose Stichstraße liegt etwa in der Mitte des Bebauungsplangebietes und dient aktuell der Erschließung der an der Gradnerstraße situierten Gewerbeflächen. Die zweite Stichstraße befindet sich im südöstlichen Bereich des Areals. Sie weist eine maximale Breite von bis zu 8,0 m auf und erschließt sowohl bestehende Gewerbebetriebe als auch eine Wohnsiedlung.

Beide Straßen verlaufen abschnittsweise über öffentliches Gut, sowie über Privatgrundstücke und sind als Fahrbahn mit beidseitigem Bankett ausgebildet. Teilweise erfolgt straßenparalleles Abstellen von Kraftfahrzeugen.

Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie straßenbegleitende Grünstrukturen sind entlang beider Stichstraßen derzeit nicht vorhanden. In ihrer aktuellen Ausgestaltung sind sie nicht gänzlich geeignet das ggst. BPL-Gebiet ausreichend für den Kfz-, Fuß- und Radverkehr aufzuschließen.

Eine weitere Stichstraße im Südwesten des Plangebietes, der Obere Mühlackerweg, zweigt von der Gradnerstraße ab und reicht nicht gänzlich bis zu südwestlichen Grundgrenze des Bebauungsplan-Gebiets.

Der Straßenraum liegt teils im öffentlichen Gut und teils auf Privatgrund. Einzelne im öffentlichen Gut befindliche Grundstücksflächen sind derzeit nicht als Fahrbahn ausgebaut.
Die Straßenbreite variiert zwischen 5,0 m und 5,50 m, wobei das öffentliche Gut stellenweise lediglich 3,0 m umfasst. Der Obere Mühlackerweg ist als reine Fahrbahn mit beidseitigem Bankett ausgeführt und dient der Erschließung von Einfamilienhausgrundstücken sowie von gewerblich genutzten Liegenschaften.
Es ist daher für eine ausreichende, leistungsfähige Anbindung des BPL-Gebietes für den Kfz-Verkehr, und damit der vier Teilquartiere innerhalb des Areals, eine zusätzliche Erschließungsstraße, sowie der Ausbau der vorhandenen Straßen, soweit die Grundstücke dafür zur Verfügung stehen, erforderlich.
Für diese erforderliche Erschließung wurde eine neue Quartiersstraße im Zuge der Erstellung des Rahmenplans entwickelt und dient sie zur Aufschließung für alle Verkehrsarten, bzw. zur Sicherstellung der ÖV-Erschließung für das gesamte Entwicklungsgebiet. Sie verläuft von der Hafnerstraße im Nordwesten des Entwicklungsgebietes über die Gradnerstraße bis zur südlichen Stadtgrenze. Als zentrale Erschließungs- und Verbindungsachse übernimmt sie eine wichtige Rolle innerhalb der Gesamtstruktur. Sie erfüllt nicht nur die funktionalen Anforderungen an die Aufschließung, sondern schafft durch ihre Gestaltung auch identitätsstiftende Räume im Quartier. Entlang der Quartiersstraße sind die verschiedenen Teilquartiere über eine Abfolge von Freiraumsequenzen, grün geprägten Abschnitten und urbanen Platzbereichen miteinander verbunden. Sie fungiert als Rückgrat der sanften Mobilität mit großzügigen Rad- und Gehwegen sowie begleitenden Baumpflanzungen.

Sie dient zukünftig vor allem als Trasse für den öffentlichen Verkehr, Fuß- und Radverkehr und wurde auch für eine mögliche längerfristig angedachte Straßenbahnanbindung ausgelegt. Die weitgehende Freihaltung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) trägt zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei. Sie soll daher keine neue durchgehende Verbindungsachse für den Kfz-Verkehr zwischen Hafnerstraße und Gradnerstraße darstellen. Zwischen den Quartieren 2.1 / 2.2 und 3 / 4 soll daher mit dem geplanten öffentlichen neuen Park die Kfz-Durchfahrt unterbunden werden.
Sie führt mittig in Ost-West-Richtung durch das BPL-Gebiet zwischen den Quartieren Q2.1 und Q2.2 bzw. Q3 und Q4 bzw. östlich von Q4 und mündet südöstlich von Q4 in die Gradnerstraße ein. Von der Quartiersstraße aus erfolgt die Zufahrt zu den Garagen und den internen Erschließungswegen. Sie weist eine Breite von 21,5m auf.
Der Querschnitt der Quartiersstraße setzt sich wie folgt zusammen (siehe auch Abbildung 5):

3,0m Gehweg
4,0m Baumstreifen bzw. ÖV-Haltestelle
6,5m Fahrbahn (mit hauptsächlich ÖV-Befahrung, untergeordnete Kfz-Erschließung)
4,0m Baumstreifen bzw. ÖV-Haltestelle
4,0m Geh- und Radweg

Östlich an das BPL-Areal schließt eine bestehende Wohn- und Gewerbebebauung an, die derzeit über eine Stichstraße von der Gradnerstraße angebunden ist. Bei der Planung der Quartiersstraße ist die Erschließung dieser Anrainer:innen entsprechend sicherzustellen und zu berücksichtigen.

Sammelgaragen in Form von Quartiersgaragen bilden die Basis für eine flächeneffiziente Organisation des ruhenden Verkehrs im Quartier. Sie ermöglichen eine Bündelung der Stellplatznachweise, reduzieren oberirdische Stellflächen und schaffen damit Raum für qualitätsvolle öffentliche Räume. (…)

Die Lage der Zufahrten wurde im Rahmenplan Gradnerstraße festgelegt (siehe Abbildung 6). Für das ggst. BPL-Areal wurden zwei Hauptzufahrten definiert, die die Sammelgaragen (MobilityHub), die oberirdischen Besucherstellplätze, für Anlieferung, Ver- und Entsorgung (Abfallentsorgung), als auch die interne Quartierserschließung anbinden. Die Vorgaben für den Querschnitt der Zufahrt zur Sammelgarage (Mobility Hub) sind dem Bericht Rahmenplan Gradnerstraße zu entnehmen QS4 (4 mögliche Varianten dargestellt).

Darüber hinaus sind untergeordnete Anbindungen für An- und Ablieferung, Haltemöglichkeiten für Besucher:innen, für Müllentsorgung sowie für Einsatzfahrzeuge möglich (hellrote Pfeile in Abb. 6). Diese sollen für das ggst. BPL-Gebiet rein von der neuen Erschließungsstraße aus erfolgen.
Die Lage und die für die Errichtung der neuen Quartiersstraße erforderlichen Flächen sind im BPL ersichtlich gemacht und sollen diese als öffentliche Straße in das öffentliche Gut der Stadt Graz übernommen werden.
Die Knotenpunkte der Quartiersstraße mit der Hafnerstraße und der Gradnerstraße sind für eine leistungsfähige Anbindung aller Quartiere entsprechend zu adaptieren bzw. auszubauen.

Pkw-Stellplätze
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.
Für das Carsharing sind zusätzlich mindestens 25 Pkw-Stellplätze in der Hochgarage vorzusehen.

Erschließung mit dem Fuß- und Radverkehr:
Im Rahmenplan wurde ein dichtes Netz an Fuß- und Radverkehrsachsen definiert. Ziel ist die Verbesserung bestehender und die Errichtung neuer Geh- und Radwegverbindungen sowie Radrouten im Rahmenplangebiet, sowie zwischen dem Planungsgebiet und umliegenden Geh- und Radroutenverbindungen (siehe Wegenetzplan des Rahmenplan Gradnerstraße in Abb.7). Hauptrouten führen entlang der Gradnerstraße (Geh-Radweg im Bestand), der Hafnerstraße, dem Spitzäckerweg sowie der Neuseiersberger Straße und der geplanten Fuß-Rad-ÖV-Achse zwischen Schwarzem Weg und Hafnerstraße, sowie innerhalb des Gebietes des Rahmenplans entlang der neuen Quartiersstraße und als Nord-Süd-Verbindung vom Center West über Nebenstraßen (Guldinweg) nach Süden zur Stadtgrenze. Innerhalb des Gebietes des Rahmenplans ist darüber hinaus ein dichtes Netz an öffentlich benutzbaren Geh- und Radrouten zur Anbindung der Baufelder sowie Verbindung zu den übergeordneten Routen vorzusehen.

Bei der Planung und Bebauung der einzelnen Baufelder muss die fuß- und radläufige Erschließung Optimale für eine Durchlässigkeit und Erschließung der Baufelder für den Fußverkehr und Radverkehr in der Planung berücksichtigt werden. Die Erschließung soll möglichst direkt von den nächsten Gehwegen, Radrouten sowie Siedlungswegen oder Mischverkehrswegen auf attraktiven Verbindungen ohne Höhenunterschiede erfolgen.

Die externe Anbindung des BPL-Gebietes für den Fußverkehr und Fahrradverkehr erfolgt durch die Fuß- und Radrouten in der Hafnerstraße, die neue Quartiersstraße, einer neuen Fuß- und Radroute entlang des nördlichen Randes des Teilquartiers 2.1 und 3 (Kübeckgasse und Verlängerung) und im südlichen Bereich der Teilquartiere 2.2 und 4 vom Oberen Mühlackerweg bis zur neuen Quartiersstraße. In Nord-Süd-Richtung sollen zukünftig vier neue Geh- und Radrouten das Gebiet erschließen.
Die Breite der öffentlichen Geh-Radwege hat mindestens 5,0 Meter zu betragen – ohne Kfz-Verkehrserschließung und eventuellem Grünstreifen."

Straßenquerschnitte:
Im Planwerk wurde die Lage und Breite der Quartiersstraße gemäß der Studie zum Rahmenplan Gradnerstraße und der Stellungnahme der Verkehrsplanung aufgenommen. Die Straßenbreite und der Aufbau des Querschnittes wurden in die Verordnung übernommen.

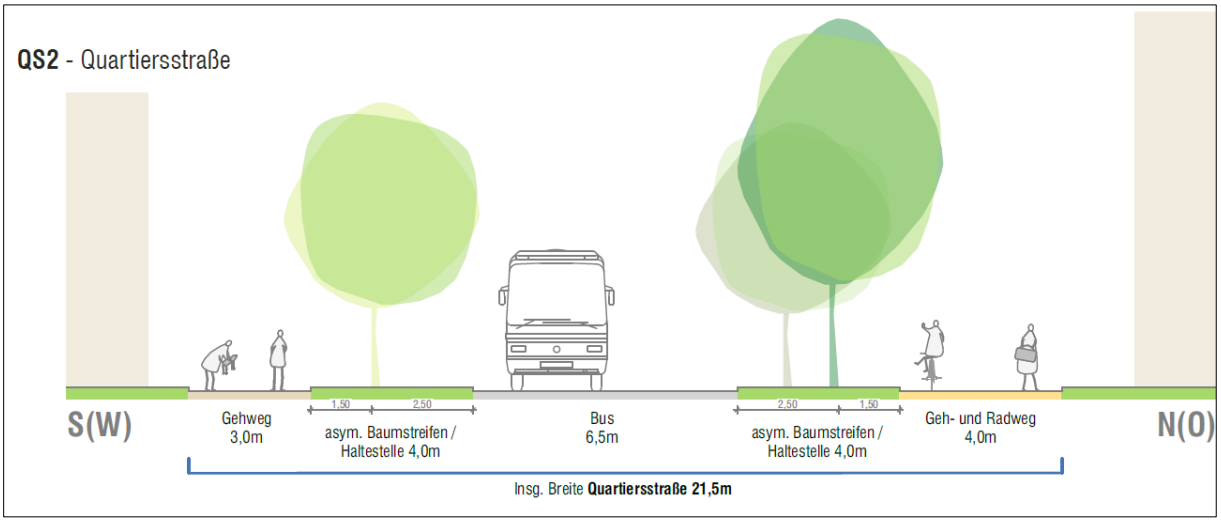


Abbildung 1: Zukünftiger Querschnitt der Quartiersstraße – Quelle: Studie zum Rahmenplan Gradnerstraße (Stand 11.11.2025)

Im Planwerk wurde die ungefähre Lage der Quartiersgassen gemäß der Studie zum Rahmenplan Gradnerstraße und der Stellungnahme der Verkehrsplanung aufgenommen. Die Straßenbreite wurde in die Verordnung übernommen. Die Gasse ist mit einer Mindestbreite von 6,1 m in den nachgereihten Planungen zu berücksichtigen. Die anfallenden Straßenwässer dieser Durchwegungen sind von den angrenzenden Flächen aufzunehmen. Zusätzlich dazu ist eine Beleuchtung zu errichten.

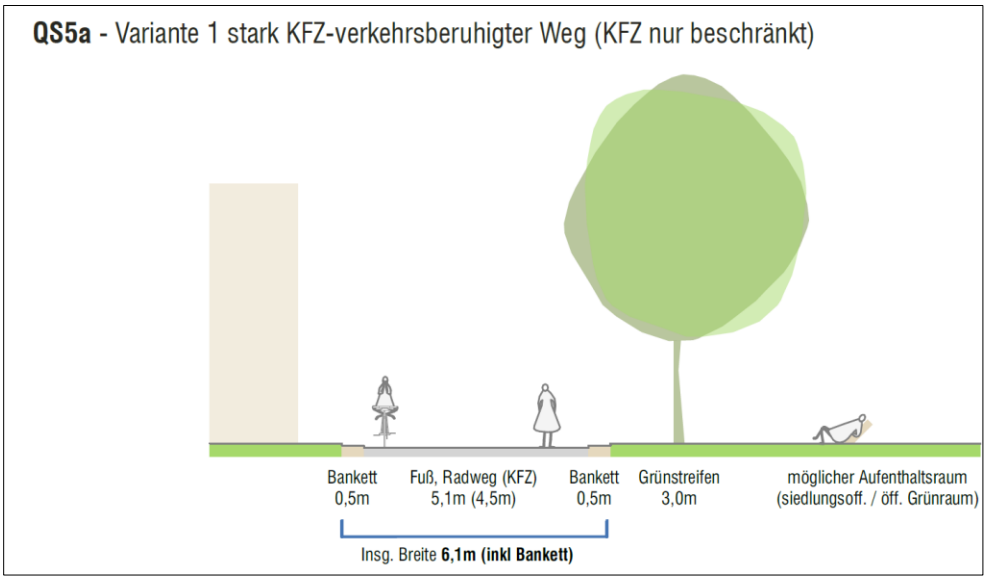


Abbildung 2: Zukünftiger Querschnitt der Quartiersgasse – Quelle: Studie zum Rahmenplan Gradnerstraße (Stand 11.11.2025)

Im Planwerk wurde die ungefähre Lage der Geh- und Radweginfrastruktur gemäß der Studie zum Rahmenplan Gradnerstraße und der Stellungnahme der Verkehrsplanung aufgenommen. Die Geh- und Radinfrastruktur ist mit einer Mindestbreite von 5,0 m in den nachgereihten Planungen zu berücksichtigen. Die anfallenden Straßenwässer dieser Durchwegungen sind von den angrenzenden Flächen aufzunehmen. Zusätzlich dazu ist eine Beleuchtung zu errichten.

<u>Parkierung:</u>
Im Planwerk wurden die Positionen für die Zu- und Abfahrten zu den Sammelgaragen in ungefährer Lage gemäß der Studie zum Rahmenplan Gradnerstraße und der Stellungnahme der Verkehrsplanung aufgenommen.

Der Bebauungsplan ermöglicht eine Verbringung der PKW-Stellplätze sowohl in Tiefgaragen aus auch in Hochgaragen. Die Verbringung der PKW-Stellplätze in Hochgaragen ist eine in die Zukunft gerichtete Festlegung, da das Räumliche Leitbild der Stadt Graz dies im Bereichstyp Entwicklungsgebieten zurzeit nur bedingt vorsieht. Dementsprechend ist für die Umsetzung von Hochgaragen eine Änderung des Räumlichen Leitbildes, als Sachprogramm zum Stadtentwicklungskonzept erforderlich. Ungeachtet dessen können die PKW-Stellplätze nach heutiger Rechtslage in Tiefgaragen untergebracht werden.

Öffentlicher Verkehr

Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im südlichen Teil des Planungsgebietes als sehr gut anzusehen - Innerstädtische Bedienqualität der Kategorie 1 mit der Buslinien 62.
Im Westen: Haltestelle „Spitzäckerweg“, Lage südlich des Planungsgebiets an der Gradnerstraße.
Im Osten: Haltestelle „Wohnpark Gradnerstraße“, Lage südlich des Planungsgebiets an der Gradnerstraße.

Der nördliche Teil des Planungsgebietes liegt außerhalb des 300 m – Einzugsbereiches (Luftlinie) des innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittels.

Das Planungsgebiet liegt teilweise im 1000 m Einzugsbereich des S-Bahn Bahnhofs Puntigam und teilweise im 1000 m Einzugsbereich des S-Bahn Bahnhofs Graz Straßgang .

Auszug aus der Stellungnahme der Verkehrsplanung vom 09.02.2026:
„[…]
Für eine ausreichende ÖV-Versorgung für das gesamte Entwicklungsgebiet Gradnerstraße, im Sinne des notwendigen Ziel Modal Splits und der Aufhebung der Aufschließungserfordernisse für einen großen Teil der Flächen im Rahmenplangebiet, wurde ein stufenweises ÖV-Konzept erstellt, das eine zeitlich schrittweise Entwicklung der Quartiere berücksichtigt.
Die Voraussetzung für diese schrittweise Entwicklung stellt der Ausbau (bzw. ein Teilausbau) der neuen Quartiersstraße von der Kreuzung der Hafnerstraße mit der Neuseiersbergerstraße bis zur Stadtgrenze dar. Für das ggst BPL-Gebiet wären folgende Varianten zur Erfüllung des Aufschließungserfordernisses „Anschluss an den öffentlichen Verkehr mit städtischer Bedienqualität denkbar:

• Variante A:
Neue Linienführung der Buslinie 62 von der Gradnerstraße aus über die neue Quartiersstraße, sodass alle Flächen des ggst. BPL-Gebietes, sowie ein Großteil aller Flächen, das Aufschließungserfordernis „ÖV-Erschließung“ erfüllen. Dafür ist der Ausbau des Oberen Mühlackerweges und dessen Übernahme ins öffentliche Gut unbedingt erforderlich. Die Haltestellen der Linie 62 sind dementsprechend anzupassen.

• Variante B:
Einführung einer neuen Buslinie (oder Verlängerung einer bestehenden Buslinie) von der Straßganger Straße (Hst. Webling) über die Kärntner Straße, Hafner Straße und die neue Quartiersstraße zur Stadtgrenze (bzw. einer Zwischenstufe bis zum Spitzäckerweg) (siehe Abb. 11). Führung dieser Linie abhängig vom Bebauungsgrad der Nutzungen mindestens im 15-Minutentakt, bei Vollausbau der Nutzungen im 7,5 Minutentakt. Die Linienführung der Buslinie 62 bleibt bei Variante 2 wie im Bestand aufrecht.“

Radweginfrastruktur, Fußgänger

Im Süden an der Landesstraße L321 Gradnerstraße findet sich ein ausgebauter Geh- und Radweg.
Zur Sicherung der Netzfunktion sind im Planwerk mehrere Geh- und Radwege in ungefährer Lage verortet.

Die Geh- und Radinfrastruktur ist mit einer Mindestbreite von 5,0 m in den nachgereihten 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 über die umliegende Infrastruktur 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.

  Stromleitungen:
  Auf Basis einer Leitungserhebung bei der Energie Steiermark konnte festgestellt werden, dass es im Planungsgebiet im Bereich der bebaubaren Flächen aktuell keine ersichtlichen Leitungseinbauten gibt. Die im Planauszug zum Deckplan 2 des 4.0 STEK (Vgl. Seite 5) dargestellte 20 KV-Freileitung ist nach aktuellem Ermittlungstand somit nicht mehr vorhanden.

  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

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).*
4. *Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität.*
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.*
8. *Schaffung einer zusammenhängenden siedlungsöffentlichen Grünfläche im Ausmaß von rund 20 % der Fläche des Aufschließungsgebietes.*
9. *Abwasserentsorgung mit einer dem Stand der Technik entsprechenden Abwasserbeseitigung.*
11. *Bodensanierung bei Altlasten, Altlastenverdachtsflächen oder Altablagerungen, Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept bzw. mit Maßnahmen zur fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial.*

Die Erfüllung der Aufschließungserfordernisse (ausgenommen 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.
Es wird auf das Aufschließungserfordernis Nr.4 „Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität“ des im 4.0 Flächenwidmungsplan verordneten Aufschließungsgebietes verwiesen.
Die Stadt Graz bietet an dies fachlich zu begleiten.
https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/Mobilitaetsvertraege.html

6. Inhalt des Bebauungsplanes: BEBAUUNG

Zu § 2 Baufelder, Bruttogeschossflächen, Bebauungsdichte, Bebauungsgrad
Der Bebauungsgrad beträgt höchstens 0,40.
Der Bebauungsgrad wird als Verhältnis der überbebauten 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.

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 Straßenfluchtlinien 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 stadträumlichen 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 und die Grünflächenausstattung sind 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 einer Bebauungsdichte von 0,6.

Es werden auf Grund der Vorplanungen (Studie zum Rahmenplan Gradnerstraße), und der Verortung von zukünftigen Verkehrsflächen und Parkflächen im Planwerk 4 Baufelder (Baufeld A, Baufeld B, Baufeld C und Baufeld D) festgelegt.

Ermittlung der Nettobaufeldgrößen der Dichte und der max. zulässigen BGF						
Planungsgebiet		**Größe (m²)**	**m²**	**Dichte**	**max. BGF**	**m²**
Aufschließungsgebiet XVII.08	ca.	143364,05		0,6	86018,43	
Baufeld A		**Größe (m²)**		**Dichte**	**max. BGF**	
Bruttofläche vom Aufschließungsgebiet		33100,2	m²	0,6	19860,12	m²
Abtretung Verkehrsfläche	ca.	3362,67	m²			
Abtretung Parkfläche		4866	m²			
Nettobaufeldgröße	ca.	24871,53	m²	0,799	19860,12	m²
Baufeld A - Nettobaufeld - Dichte - BGF	**ca.**	**24871,53**	**m²**	**0,799**	**19860,12**	**m²**
Baufeld B		**Größe (m²)**		**Dichte**	**max. BGF**	
Bruttofläche vom Aufschließungsgebiet		47416,69	m²	0,6	28450,01	m²
Abtretung Verkehrsfläche	ca.	5498,89	m²			
Abtretung Parkfläche		5543	m²			
Nettobaufeldgröße	ca.	36374,8	m²	0,782	28450,01	m²
Baufeld B - Nettobaufeld - Dichte - BGF	**ca.**	**36374,8**	**m²**	**0,782**	**28450,01**	**m²**
Baufeld C		**Größe (m²)**		**Dichte**	**max. BGF**	
Bruttofläche vom Aufschließungsgebiet		13381,38		0,6	8028,83	m²
Abtretung Verkehrsfläche	ca.	2228,87				
Abtretung Parkfläche		3145				
Nettobaufeldgröße	ca.	8007,51		1,003	8028,83	m²
Baufeld C - Nettobaufeld - Dichte - BGF	**ca.**	**8007,51**	**m²**	**1,003**	**8028,83**	**m²**
Baufeld D		**Größe (m²)**		**Dichte**	**max. BGF**	
Bruttofläche vom Aufschließungsgebiet		49465,78		0,6	29679,47	m²
Abtretung Verkehrsfläche	ca.	8145,58				
Abtretung Parkfläche		3415				
Nettobaufeldgröße	ca.	37905,2		0,783	29679,47	m²
Baufeld D - Nettobaufeld - Dichte - BGF	**ca.**	**37905,2**	**m²**	**0,783**	**29679,47**	**m²**

Das **Baufeld A** wird auf Grund der im Bebauungsplan festgelegten Verkehrs- und Parkflächen mit ca. 24.871,53 m² definiert. Die maximal zulässige BGF im Baufeld A beträgt 19.860,12 m².
Am **Baufeld A** ist zusätzlich zur maximal zulässigen BGF die Errichtung einer dichterelevanten Hochgarage für maximal 390 PKW-Stellplätze zulässig. Die Lage der Hochgarage ist im Planwerk festgelegt.

Das **Baufeld B** wird auf Grund der im Bebauungsplan festgelegten Verkehrs- und Parkflächen mit ca. 36.374,80 m² definiert. Die maximal zulässige BGF im Baufeld B beträgt 28.450,10 m².

Das **Baufeld C** wird auf Grund der im Bebauungsplan festgelegten Verkehrs- und Parkflächen mit ca. 8.007,51 m² definiert. Die maximal zulässige BGF im Baufeld C beträgt 8028,83 m².

Das **Baufeld D** wird auf Grund der im Bebauungsplan festgelegten Verkehrs- und Parkflächen mit ca. 37.905,20 m² definiert. Die maximal zulässige BGF im Baufeld D beträgt 29.679,47 m².
Am **Baufeld D** ist zusätzlich zur maximal zulässigen BGF die Errichtung einer dichterelevanten Hochgarage für maximal 305 PKW-Stellplätze zulässig. Die Lage der Hochgarage ist im Planwerk festgelegt.

Die Kubaturen und die Verortung der Hochgaragen wurden in der Studie zum „Rahmenplan Gradnerstraße“ stadträumlich untersucht. Im Sinne einer gestalterisch hochwertigen und emissionsarmen (Lärm und Licht) Einfügung in das zukünftige Stadtbild wird in der Studie zum Rahmenplan vorgeschlagen die Quartiersgaragen mit geschlossenen Fassaden auszuführen.

Auszug aus der Studie zum Rahmenplan:
„Im Sinne eines autoarmen Stadtquartiers wird der ruhende Verkehr weitgehend in Quartiersgaragen konzentriert. Diese Hochgaragen übernehmen eine wesentliche Rolle in der Gesamtorganisation der Mobilität und stellen die KFZ-Stellplatzversorgung für die umliegenden Quartiere sicher.
Aufgrund lärmschutztechnischer Anforderungen sind die Garagenbauwerke in der Regel mit geschlossenen Fassaden auszubilden. Gemäß der steiermärkischen Bebauungsdichteverordnung gelten sie damit als dichterrelevant und sind folglich in der Dichtebilanz zu berücksichtigen.
Auf eine städtebaulich sorgfältige Integration in das Bebauungsgefüge ist besonderer Wert zu legen. Um eine flächeneffiziente und ressourcenschonende Lösung für den ruhenden Verkehr zu schaffen, werden Stellplätze in zentralen Quartiersgaragen gebündelt. Dies ermöglicht die Freihaltung von oberirdischen Flächen für hochwertige Nutzungen, sowie Frei- und Grünräume und reduziert den Aufwand für dezentrale Tiefgaragen-lösungen. In den nachgereihten Planungsprozessen wird angestrebt, die durch die Sammelgaragen beanspruchte Dichte durch entsprechende Dichtekompensation innerhalb der Quartiersstruktur auszugleichen.“

Im Rahmen einer schrittweisen Entwicklung des Planungsgebietes, eine Unterschreitung der im Flächenwidmungsplan festgesetzten Bebauungsdichteuntergrenze zulässig.

Zu § 3 Bebauungsweisen, Wohnungsgrößen, Nutzungen
Des Planungsgebiet des Bebauungsplans 17.28.0 ist städtebaulich als unbebaut zu bewerten.
Das städtebauliche Konzept dieses Bebauungsplanes berücksichtigt im Sinne einer flächenschonenden Verbauung von Freiflächen ein Konzept mit mehrgeschossiger Baumassenverteilung, eine überwiegende Verbringung der PKW-Stellplätze in Sammelgaragen in Form von Hoch- oder Tiefgaragen, eine Schaffung von Parkflächen, eine Schaffung von siedlungsöffentlichen Freiflächen, grüne Ränder im Übergang zu den angrenzenden Anrainer , die Strukturierung der inneren Erschließung, die Regulierung der Straßenfluchtlinien und der Festlegung von zukünftigen Durchwegungen für Geh- und Radwege.

Es gilt für das Planungsgebiet grundsätzlich die offene Bebauungsweise. Am „Baufeld C“ und „Baufeld D“ gilt auf Grund der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse die offene, die gekuppelte und die geschlossene Bebauungsweise. Am Baufeld C und D wird im Übergang zu den östlichen Grundgrenzen die Baumassenverteilung in der Form einer offenen Bebauung an der Grundgrenze festgelegt. Diese Festlegung ist der stadträumlichen Gesamtentwicklung, welche in der Studie zum „Rahmenplan Gradnerstraße“ untersucht wurde geschuldet und ist ein langfristiges städtebauliches Ziel, welches sich in der städtebaulichen Gesamtbetrachtung wiederfindet.

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 insbesondre 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.

Erdgeschoßnutzung:
Im Planungsgebiet sind im Übergang zur zukünftigen Quartiersstraße und den öffentlichen Plätzen im Erdgeschoß Flächen definieren, in denen je Baufeld im Erdgeschoß der Anteil der Wohnnutzung, bezogen auf die dichterelevante Bruttogeschoßfläche der gesamten Erdgeschoßzone, mit maximal 50 % beschränkt wird. Die Beweisführung der Einhaltung dieser Vorgaben ist in den nachgereihten Bauverfahren zu erbringen. Zur Wahrung der Nutzungsdurchmischung sind innerhalb der gelb schraffierten Flächen im Erdgeschoss alle dichterelevanten Flächen, die der Wohnnutzung zuzuordnen sind wie z.B. Erschließungsflächen, Fahrradabstellräume, Müllräume und Technikräume, in der Flächenermittlung der Wohnnutzung zuzuordnen.

Hochgaragennutzung:
Die grau schaffierten Flächen dienen ausschließlich der Nutzung Tiefgarage und der zukünftigen Nutzung „Hochgarage“. Innerhalb dieser Flächen sind Car-Sharing Angebote im Sinne der sanften Mobilität, Fahrradverleih, Lastenradverleih, E-Scooterverleih und weitere Mobilitätsoptionen sowie automatisierte Paketabholstationen möglich.
Der Begriff „automatisierte Paketabholstationen“ ist dahingehend auszulegen, dass diese Paketabholstationen ohne dauerhaft anwesendes Personal auskommen.
Die Verbringung der PKW-Stellplätze in Hochgaragen ist eine in die Zukunft gerichtete Festlegung, da das Räumliche Leitbild der Stadt Graz dies im Bereichstyp Entwicklungsgebieten zurzeit nur bedingt vorsieht.

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 auch für unterirdische Bauteile und Tiefgaragen, jedoch nicht für Tiefgaragenrampen und deren Einhausung. Um unterirdisch anbinden zu können ist am Baufeld D die Errichtung einer Tiefgarage außerhalb der Baugrenz- und Baufluchtlinien innerhalb der im Planwerk festgelegten blau strichlierten Linien möglich.

Balkone, Loggien, Flugdächer dürfen in einem untergeordneten Ausmaß maximal 1,50 m über die Baugrenzlinien und Höhenzonierungslinien vortreten.
Fassadenbegrünungssysteme dürfen maximal 0,50 m über die Baugrenzlinien und Höhenzonierungslinien vortreten.
Über die Bauflucht- sowie Straßenfluchtlinie hervortretende Gebäude- oder Fassadenteile (z.B. Verschattungssysteme, Rank-Hilfen und -Gerüste, Erker, Loggien, Balkone und dergleichen) sowie Flugdächer sind nicht zulässig.

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.

Um einer „Verhüttelung“ der unbebauten Freiflächen entgegenzuwirken, ist pro Baufeld nur ein Nebengebäude mit einer Bruttogeschossfläche von max. 16,0 m² innerhalb der Baugrenz- und Baufluchtlinien zulässig.

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 des Inkrafttretens dieses Bebauungsplanes. Das vermessene natürlichen Gelände ist über eine Luftbildauswertung des Stadtvermessungsamtes aus dem Jahr 2024 aktenkundig.

Innerhalb der im Planwerk festgelegten gelb schraffierten Flächen ist im Falle einer Wohnnutzung im Erdgeschoss die Höhe der Fußbodenoberkante des Erdgeschosses mit mind. 0,8 m über dem Niveau der angrenzenden Verkehrsflächen auszuführen.

Innerhalb der im Planwerk festgelegten gelb schraffierten Flächen wird eine Höhe der Rohdecke über dem Erdgeschoss von mindestens 3,50 m, gemessen ab dem Niveau der angrenzenden Verkehrsflächen, festgelegt.

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 Niederschlags-wässer 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 Begriff offene Erschließungen ist im 1.0 Räumlichen Leitbild, dem Sachprogramm zum 4.0 STEK definiert. Der Ausschluss von offen Erschließungen 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 Lärmemissionen) für die bereits bestehenden angrenzenden 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.3: „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 nachgereihten Bauverfahren."

Hochgaragen sind mit Ausnahme der Zu- und Abfahrten mit weitgehend geschlossenen Fassaden auszuführen. Es wird diesbezüglich auf die Erläuterungen auf Seite 30 (Auszug aus der Studie zum Rahmenplan) verwiesen.

Fassadenbegrünung:
Bei Hochgaragen sind mindestens 30 % der gesamten Fassadenflächen mit Rank- bzw. Kletterpflanzen zu begrünen und dauerhaft zu erhalten; die Bepflanzung ist bodengebunden auf mindestens zwei unterschiedlichen Fassadenseiten umzusetzen. Im Sinne einer klimawirksamen Bauwerksgestaltung ist unabhängig von der Festlegung einer Dachbegrünung auch eine bodengebundene Fassadebegrünung umzusetzen. Die Fassadenbegrünung ist dementsprechend auf mindestens 30 % der gesamten Fassadenflächen und an zumindest zwei unterschiedlichen Fassadenseiten vorzusehen.

Zu § 9 Sonstiges
Die Eingrenzung der Werbeeinrichtungen im § 9 hinsichtlich Lage und Größe dient einer hohen gestalterischen Qualität des zukünftigen Gesamtquartiers. Werbeeinrichtungen sind dabei ausschließlich an der Fassade der Erdgeschosse in Form von Einzelbuchstaben und Symbolen zulässig.

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 anzuordnen. Das Müllunterflursystem ist im Planungsgebiet unzulässig. Ziel ist es, die „Verhüttelung" der Freiflächen außerhalb des Gebäudeverbandes zu reduzieren.

7. Inhalt des Bebauungsplanes: VERKEHRSANLAGEN
(siehe dazu § 7 der VO)

Auszug aus der Stellungnahme der Verkehrsplanung:

„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.
Für das Carsharing sind zusätzlich mindestens 25 Pkw-Stellplätze in der Hochgarage vorzusehen.

Ruhender Verkehr, PKW-Abstellplätze:
Gemäß § 41 Abs.1 Z2 lit.c StROG 2010 wird für den ruhenden Verkehr Art und Lage der Abstellflächen im Bebauungsplan festgelegt. Die Unterbringung der PKW-Abstellplätze hat in Tiefgaragen oder zukunftsgereichtet in Hochgaragen zu erfolgen.

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.

Je Baufeld sind innerhalb der Baugrenz- und Baufluchtlinien zusätzlich zum festgelegten PKW-Schlüssel maximal drei PKW-Abstellplätze in Freiaufstellung zulässig. Diese sind nicht als Dauerparkplätze zu sehen, sondern dienen der Allgemeinheit, z.B. zur An- und Ablieferung, für Handwerker oder ähnliches.

Für Car-Sharing-Angebote im Sinne der sanften Mobilität sind innerhalb der dafür vorgesehenen Flächen gemäß der Stellungnahme der Verkehrsplanung mindestens 25 PKW-Stellplätze im gesamten Planungsgebiet bereitzustellen. Im Sinne einer zweckmäßigen Regulierung werden die PKW-Stellplätze über einen Stellplatzschlüssel, bezogen auf die dichterelevanten Bruttogeschoßflächen, in die Verordnung übernommen. Es ergibt sich bezogen auf die maximal zulässige dichterelevanten Bruttogeschoßflächen im Planungsgebiet somit ein Schlüssel von: je angefangene 3.500 m² dichterelevanter BGF-Flächen ist ein PKW-Stellplatz für Car-Sharing-Angebote im Sinne der sanften Mobilität bereitzustellen.

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.
Es wird auf das Aufschließungserfordernis Nr.4 „Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität“ des im 4.0 Flächenwidmungsplan verordneten Aufschließungsgebietes verwiesen.

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, …“

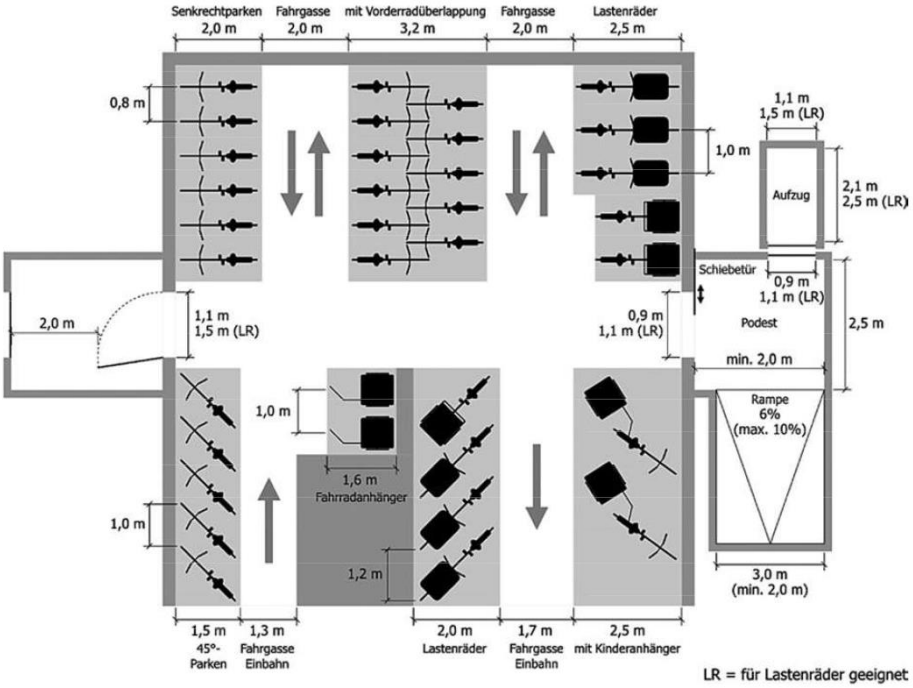


Abbildung 1:

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)

<u>Bodenversiegelung:</u>
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 folgendem Mindestmaß festgelegt:

- Bei einer Wohnnutzung von über 70% der Bruttogeschoßfläche: 0,6
- Ab einer gewerblichen Nutzung von mindestens 30% der Bruttogeschoßfläche: 0,4

Gemäß der Stellungnahme der Abteilung für Grünraum und Gewässer vom 29.01.2026 sind folgende Bestandsbäume schützens- und erhaltenswert bzw. wird der Erhalt empfohlen:

- Drei Bestandsbäume mit Schutz- und Erhaltungsgebot und zwei Bäume mit Erhaltungsempfehlung.
- Zwei Bestandsbäume mit einer Erhaltungsempfehlung.

Des Weiteren werden in der Stellungnahme folgende Gehölze beschrieben:

- Zwei landschaftsprägende Heckenstrukturen mit hoher ökologischer Bedeutung.
- Einen landschaftsprägenden Wall mit Strukturgehölzen (Weiden, Robinien, Pappel, Hartriegel, Waldrebe, Hagebutte etc.).

Gemäß § 1a des 4.0 Stadtentwicklungskonzeptes werden die drei Bestandsbäume mit Schutz- und Erhaltungsgebot im Planwerk als „zu erhaltende Bäume“ verortet und in der Verordnung als solche definiert.

Festlegung von Grün- und Freiflächen:
Auf den Baufeldern werden jeweils Grün- und Freiflächen als Parkanlagen festgelegt:
Östlich des „Baufeldes A“ in einem Ausmaß von 4.866 m²
Östlich des „Baufeldes B“ in einem Ausmaß von 5.543 m²
Westlich des „Baufeldes C“ in einem Ausmaß von 3.145 m²
Westlich des „Baufeldes D“ in einem Ausmaß von 3.415 m²

Zusätzlich zu den gesetzlich geforderten Kinderspielplätzen gem. Stmk. BauG ist je Baufeld eine zusammenhängende siedlungsöffentliche Freifläche herzustellen.
Am „Baufeld A“ in einem Ausmaß von mindestens: 3.310 m²
Am „Baufeld B“ in einem Ausmaß von mindestens: 4.742 m²
Am „Baufeld C“ in einem Ausmaß von mindestens: 1.338 m²
Am „Baufeld D“ in einem Ausmaß von mindestens: 4.947 m²

Die siedlungsöffentlichen Freiflächen sind bis zur Fertigstellung oder Teilfertigstellung von Gebäuden mit der Nutzung Wohnen im jeweiligen Baufeld herzustellen und dauerhaft zu erhalten.

In den Parkflächen können gem. der Festlegungen im Planwerk Geh- und Radwege 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.
Die Quartiersgassen 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.

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.

Begrünung der Freiflächen:
Nahezu das gesamte Planungsgebiet ist als ehemalige Schottergrube im Zeitraum von 1963 bis ca. 1995 mit Altablagerungen verfüllt worden. Die Fläche der Altablagerung kann laut Bundesumweltamt (Vgl. Seite 19) mit etwa 240.000 m² angegeben werden. Bei einer Mächtigkeit der Ablagerungen von bis zu 15 m und vermutlich durchschnittlich 10 m kann das Volumen der Ablagerungen mit rund 2.400.000 m³ abgeschätzt werden. Der ökologische Bodenaufbau ist somit nicht vorhanden.

Im Sinne der Herstellung von nutzbaren Grünflächen mit ökologisch wirksamen Böden bedarf es einer Detailbetrachtung in den nachgereihten Verfahren. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sämtliche nicht befestigte und nicht bebaute Flächen ökologisch wirksamen zu begrünen und gärtnerisch zu gestalten sind. Speziell im Bereich von neu zu pflanzenden Bäumen ist dementsprechend der Boden zu sanieren oder auszutauschen. Eine Bescheinigung eines befugten Sachverständigen über eine sachkundige und ordnungsgemäße Ausführung ist in den nachgereihten Verfahren der verfahrensführenden Stelle bei Inbetriebnahme vorzulegen.

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.

Geländeveränderungen:
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 Geländeveränderungen für Retentionskörper wie z.B. Retentionsbecken und Versickerungsmulden.
Ausnahmen zur Höhenbegrenzung bei Geländeveränderungen sind im Bereich von Kinderspielplätzen, im Bereich von Baumpflanzungen im Bereich von Baumpflanzungen und der im Süden des Planungsgebiets verorteten Geländeböschung zulässig.

Außenanlageplan
Im Bauverfahren ist ein Außenanlagenplan vorzulegen um die Inhalte zur Freiflächengestaltung (§ 41 Abs.2 Z8 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. 10 der VO)

- Der 17.28.0 Bebauungsplan besteht aus dem Verordnungstext, der zeichnerischen Darstellung samt Planzeichenerklärung und dem Erläuterungsbericht. Die zeichnerische Darstellung erfolgt im Maßstab 1:1000 und auf Basis des digitalen Katasters von Graz.

- Der Plan ist als dreifärbige Plottung 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)

GRAZ
DIGITALE SIGNATUR

Signiert von	Inninger Bernhard
Organisation	Magistrat Graz
Zertifikat	CN=Stadt Graz,O=Stadt Graz,C=AT
Datum/Zeit	2026-02-23T13:40:19+01:00
Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://signaturpruefung.gv.at verifiziert werden.