

A 14_043694_2014
04.19.0 Bebauungsplan
„Waagner-Biro-Straße – Peter-Tunner-Gasse“
IV. Bez., KG Lend

Bearbeiter: DI Michael Mayer
Mag. Oliver Konrad

Graz, 17.12.2015

Beschluss

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Ausgangslage

Im Zuge der Entwicklung des geförderten „Smart City Projektes Waagner Biro“ vom Klima- und Energiefonds des Bundesministeriums und nach Durchführung eines baukünstlerischen und städtebaulichen Wettbewerbes erfolgt die Erstellung des Bebauungsplanes 04.19.0 „Waagner-Biro-Straße – Peter-Tunner-Gasse“.

Derzeit sind die grundbücherlichen Eigentümer der Liegenschaften die Apis Vermögensverwaltung GmbH, die Thymo Raiffeisen Leasing Gesellschaft, die AVL List GmbH und Frau Adele-Maria Kogler.

Das Planungsgebiet weist gesamt eine Größe von ca. 76.443 m² auf.

Gemäß 3.21 Flächenwidmungsplan 2002 der Landeshauptstadt Graz – 21. Änderung (rechtswirksam seit 05.02.2015) ist dieser Bereich als „Kerngebiet - Aufschließungsgebiet“ mit einer Bebauungsdichte von 0,5 – 2,0 ausgewiesen bzw. als „Industrie- und Gewerbegebiet 1“, mit einer Bebauungsdichte von 0,5 - 2,0 mit zeitlich nachfolgender Nutzung „Kerngebiet – Aufschließungsgebiet“, mit einer Bebauungsdichte von 0,5 - 2,0 ausgewiesen.

Gemäß Deckplan 1 (Baulandzonierung) zum 3.0 Flächenwidmungsplan 2002, ist zur Aufhebung des Aufschließungsgebietes die Erstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Wesentliches öffentliches Interesse im Bereich des Quartiers Waagner Biro ist die nachhaltige Flächensicherung für die künftige Frei- und Grünraumausstattung sowie für die künftige Verkehrsinfrastruktur und den öffentlichen Raum (hier ist auf den seit 05.02.2015 rechtswirksamen 3.21 Flächenwidmungsplan 2002- 21. Änderung 2013 hinzuweisen).

Bei Erstellung des Entwurfes der Bebauungsplan-Auflagefassung liegen folgende Vorplanungen vor:

- Rahmenplan „Smart City Waagner-Biro Graz“
Kleboth, Lindinger, Dollnig, Planungsbüro für Architektur und Stadtentwicklung
- Lärmgutachten Büro Rohde BeSB
- Stadtklimatische Stellungnahme Univ.Prof.Dr. Reinhold Lazar
- Stellungnahme Abteilung für Verkehrsplanung
- Wettbewerbsergebnisse
 - Baufeld Süd (Baukünstlerischer Wettbewerb)
 - Baufelder Mitte und Nord (Städtebaulicher Wettbewerb)

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

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

Zielsetzungen gemäß dem Entwicklungsplan des 4.0 Stadtentwicklungskonzeptes von Graz für den Bereich:

§ 11 ZENTRUM: Bezirks- und Stadtteilzentrum

- (1) Versorgung der Wohngebiete durch Stärkung und bedarfsgerechte Ausstattung der Bezirks- und Stadtteilzentren mit den erforderlichen infrastrukturellen Einrichtungen.
- (2) Aufwertung der Bezirkszentren durch Gestaltung des öffentlichen Raumes, Erhaltung bzw. Verbesserung der Durchgrünung und Durchwegung.

§ 20 ZENTRUM / INDUSTRIE, GEWERBE:

- (1) Berücksichtigung einer verträglichen Handelsentwicklung entlang des übergeordneten Straßennetzes.
- (2) Festlegungen geeigneter Bauweisen (z.B. der geschlossenen) entlang von Hauptverkehrsadern als Lärmschutzmaßnahme für dahinter liegende Wohngebiete in Bauverfahren und Bebauungsplänen unter Bedachtnahme auf bestehende Gebäude und Nutzungen.

§ 22 Überlagerung Eignungszone „Freizeit/Sport/Ökologie“ mit anderen Funktionen (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Zentrum):

- (1) Bei Festlegung von Vorbehaltsflächen für Freizeit/Sport/Ökologie im Flächenwidmungsplan kann als Nachfolgenutzung auch Bauland festgelegt werden.
- (2) Bei Festlegung von Bauland als Nachfolgenutzung sind intensiv durchgrünte Puffer- und Abstandsbereiche mit geringer Bodenversiegelung zu berücksichtigen.

2. Verfahren

Der Ausschuss für Stadt- und Grünraumplanung wurde in der Sitzung am 20.05.2015 über die beabsichtigte Auflage des 04.19.0 Bebauungsplan „Waagner-Biro-Straße – Peter-Tunner-Gasse“ Entwurfes informiert.

Die Kundmachung der Auflage des Bebauungsplanes erfolgte gemäß § 40 Abs 6 Z 1. StROG 2010 im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz mit Erscheinungsdatum 03. Juni.2015.

AUFLAGE

Die grundbücherlichen Eigentümer der im Planungsgebiet liegenden Grundstücke wurden angehört und der Bebauungsplan über 10 Wochen, in der Zeit vom 04. Juni 2015 bis zum 13. August 2015 zur allgemeinen Einsichtnahme aufgelegt (Auflage gemäß § 40 Abs 6 Z 1 StROG 2010).

Eine öffentliche Informationsveranstaltung wurde am 2. Juli 2015 durchgeführt.

Während der Auflage vom 04.06.2015 bis 13.08.2015 langten 3 Einwendungen und 2 Stellungnahmen im Stadtplanungsamt ein.

Bezüglich der Einwendungserledigung hat sich der 04.19.0 Bebauungsplan „Wagner-Biro-Straße – Peter-Tunner-Gasse“ in folgenden Punkten geändert:

VERORDNUNG:

§ 2 BEBAUUNGSWEISE, NUTZUNGEN

Der § wurde um folgende Festlegung ergänzt:

(2) Die Erschließungsflächen bzw. Erschließungsgänge sind dabei der jeweiligen Nutzung anzurechnen.

Diese Ergänzung dient zur Klarstellung der jeweils anzurechnenden Erschließungsfläche je Nutzung.

§ 5 GESCHOSSANZAHL, TRAUFENSEITIGE GEBÄUDEHÖHE, DÄCHER

Der § wurde um folgende Festlegung ergänzt:

(2) Die Geschosshöhe der Erdgeschosszonen gem. § 2 Abs 3 (Bereiche mit dem Ausschluss der Wohnnutzung) hat mindestens 4,50m zu betragen. Ausgenommen davon ist Bauplatz 3, sowie Flächen zur Schaffung von Hochgaragen, Kellerersatzräumen, Fahrradräumen, Technikräumen, Kindergartenräumen, Betreuungseinrichtungen u.dgl..

Diese Festlegungen wurden nunmehr um Kindergartenräume, Betreuungseinrichtungen und Fahrradräume ergänzt.

§ 7 PKW-ABSTELLPLÄTZE, ZUFahrTEN, FAHRRADABSTELLPLÄTZE

Der § wurde um folgende Festlegung geändert:

(1) und (2) Die maximale PKW – Abstellplatzobergrenze wurde von 1.200 auf 1.210 geändert.

Bei diesen zusätzlichen 10 PKW- Abstellplätzen handelt es sich um 10 oberirdische E-Mobilität Autoabstellplätze, die im Sinne des Smart City Projektes ermöglicht werden.

PLANWERK:

- Für die Bauplatz 6e, 6f und 6g wurde eine gemeinsame Zu- und Abfahrt (Pfeile) eingetragen.

Es handelt sich dabei um keine zusätzliche Zufahrt, sondern diese Zufahrt war bereits in der Auflage beinhaltet (im Verordnungswortlaut), jedoch im Planwerk nicht eingetragen.

Diese Änderungen haben keine Rückwirkung auf Dritte.

3. Das Planungsgebiet

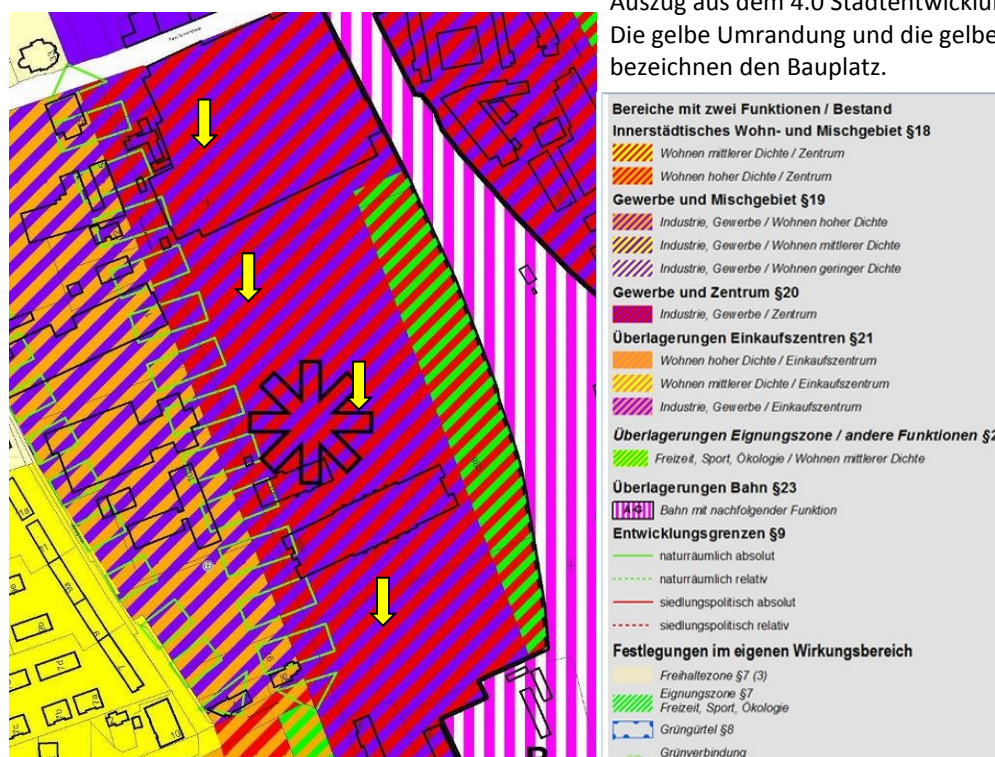
Das Planungsgebiet weist eine Gesamtfläche von ca. 76.443m² brutto auf. Derzeit stehen die Grundstücke im grundbürgerlichen Eigentum von Apis Vermögensverwaltung GmbH, die Thymo Raiffeisen Leasing Gesellschaft, die AVL List GmbH und Frau Adele-Maria Kogler.

Die Bauplätze bestehen aus den Grst.Nr.: 1184/1, 1184/2, 1188/1, 1188/2, 1187, 1189, 1087/6, KG 63104 Lend.

- Bestehende Rechts- und Planungsgrundlagen

- 4.0 Stadtentwicklungskonzept

Die Grundstücke liegen gemäß der räumlich-funktionellen Gliederung des 4.0 Stadtentwicklungskonzeptes von Graz im Bereich von zwei Funktionen „Industrie, Gewerbe/Zentrum“ und Überlagerung „Zentrum“ mit Eignungszone „Freizeit/Sport/Ökologie“.



Deckplan 1 – Regionales Entwicklungsprogramm:

Gemäß REPRO Graz – Graz-Umgebung, LGBI. Nr. 106/2005, liegt der Bauplatz innerhalb der Abgrenzung Kernstadt gem. REPRO, innerhalb der Vorrangzone für Siedlungsentwicklung.

Deckplan 2 – Nutzungsbeschränkungen:

keine Nutzungseinschränkung

Deckplan 3 – Verkehr:

Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist als sehr gut anzusehen:

Der Bereich ist als Kategorie 1 „Innerstädtische Bedienqualität“ (Intervalle bis 10 Minuten, Bedienung von Betriebsbeginn bis -ende) gekennzeichnet (Grün dargestelltes Einzugsgebiet) bzw. als Kategorie 4 „Städtische Bedienqualität mit zeitlicher Einschränkung“ Intervalle von 10 bis 20 Minuten, Bedienung mit zeitlichen Mängeln (Gelb dargestelltes Einzugsgebiet) ausgewiesen



Auszug aus dem
Deckplan 3 zum
4.0
Stadtentwicklungs-
konzept.

Der gelbe Pfeil
bezeichnet den
Bauplatz.

Deckplan 4 - Verkehrslärmkataster:

Straßenverkehrslärm: Waagner-Biro-Straße 60 – 65 dB (Nacht), Peter-Tunner-Gasse 70 – 75 dB (Nacht)

Schienenlärm: betroffener Bauplatz übersteigt die Planrichtwerte von 50 – 55 dB

Deckplan 5 – Einkaufszentren (Deckplan 5 zum 4.02 Stadtentwicklungskonzept Entwurf – Auflage, GR-Beschluss vom 23.04.2015):

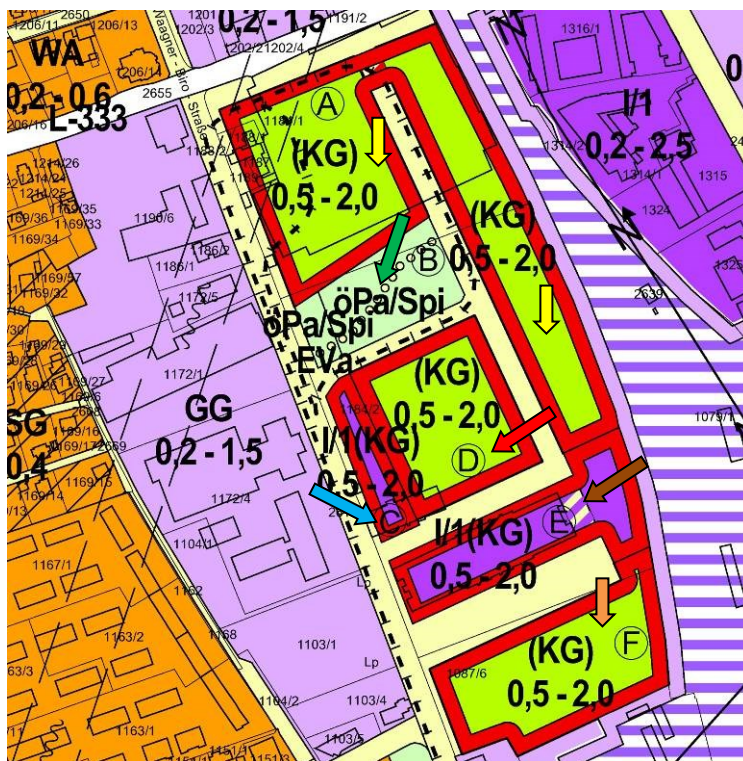


Kategorie C: Flächenbeschränkung für Einkaufszentren – maximal 2.000 m² Verkaufsfläche (maximale Verkaufsfläche für Lebensmittel 800 m²).

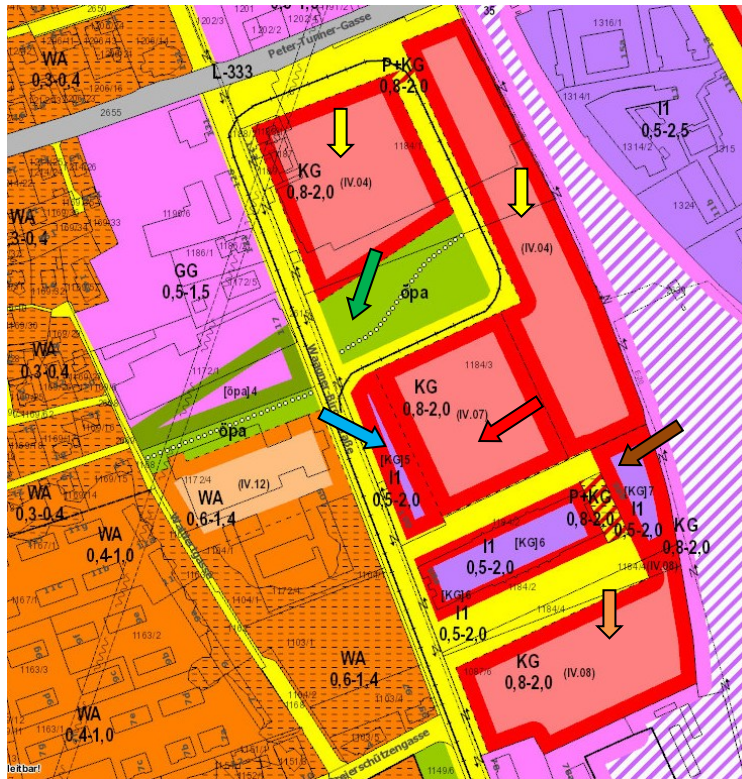
- Flächenwidmungsplan der Landeshauptstadt Graz
Die Teilbereiche A und D sind im 3.21 Flächenwidmungsplan als „Kerngebiet - Aufschließungsgebiet“ mit einer Bebauungsdichte von 0,5 – 2,0 ausgewiesen. Zwischen

dem Baufeld Mitte (Teilbereich D) und dem Baufeld Nord (Teilbereich A) ist eine „Öffentliche Parkanlage“ (Teilbereich B) ausgewiesen. Der Teilbereich C (ebenso Teilbereich E) ist als „Industrie- und Gewerbegebiet“ mit einer Bebauungsdichte von 0,5 – 2,0 mit zeitlich nachfolgender Nutzung „Kerngebiet – Aufschließungsgebiet“ mit einer Bebauungsdichte von 0,5 – 2,0 ausgewiesen.

Gemäß 4.0 Flächenwidmungsplan Entwurf – Auflage (GR-Beschluss vom 23.04.2015) sind die Teilbereiche als „Kerngebiet - Aufschließungsgebiet“ mit einer Bebauungsdichte von 0,5 – 2,0 ausgewiesen. Zwischen dem Baufeld Mitte (Teilbereich D) und dem Baufeld Nord (Teilbereich A) ist eine „Öffentliche Parkanlage“ (Teilbereich B) ausgewiesen. Der Teilbereich C (ebenso Teilbereich E) ist als „Industrie- und Gewerbegebiet“ mit einer Bebauungsdichte von 0,5 – 2,0 mit zeitlich nachfolgender Nutzung „Kerngebiet – Aufschließungsgebiet“ mit einer Bebauungsdichte von 0,5 – 2,0 ausgewiesen. Die Verkehrsfläche zwischen Teilbereich D und A ist nicht mehr ausgewiesen.



Auszug aus dem
3.21
Flächenwidmungs-
plan – 21.Änderung
2013.



Auszug aus dem 4.0
Flächenwidmungs-
plan – Entwurf.

Teilbereich A - NORD/ OST (gelbe Pfeile):

Als Aufschließungserfordernisse werden festgelegt:

- Nachweis der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der äußeren Erschließung (MIV, ÖV, Rad- und Fußwege) und ausreichend leistungsfähige Anbindung an das öffentliche Straßen und Wegenetz jeweils im Sinne des im Projekt Smart City angestrebten Mobilitätskonzeptes und in Abstimmung auf die etappenweise Siedlungsentwicklung.
- Innere Erschließung (Verkehr und technische Infrastruktur)
- Prüfung der, vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Prüfung der, von der ÖBB-Bahntrasse ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Prüfung der, von den gegenüber liegenden Gewerbebetrieben ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)

Aufgrund des öffentlichen Interesses wird festgelegt (Umsetzung im Bebauungsplan):

- Bebauungsplanpflicht gemäß § 29 Abs 3 Z 3 StROG 2010
- Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität gemäß § 29 Abs 3 Z 2 StROG 2010 entsprechend den Vorgaben des „Smart City Projekt Graz Mitte“
- Einhaltung der Sicherheitsabstände zur ÖBB-Bahntrasse gemäß Eisenbahngesetz
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)

Teilbereich B - öffentliche Parkanlage (grüner Pfeil):

Eine bisher als „Industrie- und Gewerbegebiet 1“, BD 0,2 - 2,5 ausgewiesene Fläche von ca. 0,55 ha östlich der Waagner-Biro-Straße wird in „Freiland - Sondernutzung öffentliche Parkanlage/ Spielplatz/ Energieversorgungsanlage“ geändert.

In West-Ostrichtung wird ein Geh- und Radweg (gelbe Kreise) in ungefährender Lage dargestellt.

Teilbereich C - MITTE/ WEST (blauer Pfeil):

Als Aufschließungserfordernisse werden festgelegt:

- Nachweis der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der äußeren Erschließung (MIV, ÖV, Rad- und Fußwege) und ausreichend leistungsfähige Anbindung an das öffentliche Straßen und Wegenetz jeweils im Sinne des im Projekt Smart City angestrebten Mobilitätskonzeptes und in Abstimmung auf die etappenweise Siedlungsentwicklung.
- Prüfung der, vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Prüfung der, von der ÖBB-Bahntrasse ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Prüfung der, von den gegenüber liegenden Gewerbebetrieben ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)

Aufgrund des öffentlichen Interesses wird festgelegt (Umsetzung im Bebauungsplan):

- Bebauungsplanpflicht gemäß § 29 Abs 3 Z 3 StROG 2010
- Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität gemäß § 29 Abs 3 Z 2 StROG 2010 entsprechend den Vorgaben des „Smart City Projekt Graz Mitte“
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)
- Gestaltung eines öffentlich zugänglichen Platzes gemäß Rahmenplan

Teilbereich D – MITTE (roter Pfeil):

Als Aufschließungserfordernisse werden festgelegt:

- Nachweis der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der äußeren Erschließung (MIV, ÖV, Rad- und Fußwege) und ausreichend leistungsfähige Anbindung an das öffentliche Straßen und Wegenetz jeweils im Sinne des im Projekt Smart City angestrebten Mobilitätskonzeptes und in Abstimmung auf die etappenweise Siedlungsentwicklung.
- Innere Erschließung (Verkehr und technische Infrastruktur)
- Prüfung der, vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Prüfung der, von der ÖBB-Bahntrasse ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen

- Prüfung der, von den gegenüber liegenden Gewerbebetrieben ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzeptes - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)

Aufgrund des öffentlichen Interesses wird festgelegt (Umsetzung im Bebauungsplan):

- Bebauungsplanpflicht gemäß § 29 Abs 3 Z 3 StROG 2010
- Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität gemäß § 29 Abs 3 Z 2 StROG 2010 entsprechend den Vorgaben des „Smart City Projekt Graz Mitte“
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)

Teilbereich E - LIST-HALLE (brauner Pfeil):

Die bisher als „Industrie- und Gewerbegebiet 1“, BD 0,2 - 2,5 ausgewiesenen Flächen von ca. 0,75 ha im Bereich der List-Halle werden in „Industrie- und Gewerbegebiet 1“, BD 0,2 - 2,0 mit zeitlich nachfolgender Nutzung „Kerngebiet“ - Aufschließungsgebiet, BD 0,5 - 2,0 geändert. Als Eintrittszeitpunkt für die zeitliche nachfolgende Nutzung wird die Aufgabe der betrieblichen Nutzung, spätestens jedoch der 01.01.2017 festgelegt.

Im östlichen Bereich wird eine Verbindungsfläche von ca. 0,07 ha als „Verkehrsfläche, überlagert mit Industrie- und Gewerbegebiet 1 mit zeitlich nachfolgender Nutzung Kerngebiet, BD 0,2 – 2,0“ festgelegt. Die von einer Baulandnutzung freizuhaltenen Lichtraumhöhe der Verkehrsfläche wird mit mind. 7,5 m festgelegt.

Als Aufschließungserfordernisse werden festgelegt:

- Nachweis der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der äußeren Erschließung (MIV, ÖV, Rad- und Fußwege) und ausreichend leistungsfähige Anbindung an das öffentliche Straßen und Wegenetz jeweils im Sinne des im Projekt Smart City angestrebten Mobilitätskonzeptes und in Abstimmung auf die etappenweise Siedlungsentwicklung.
- Innere Erschließung (Verkehr und technische Infrastruktur)
- Prüfung der vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Prüfung der von der ÖBB-Bahntrasse ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)

Aufgrund des öffentlichen Interesses wird festgelegt (Umsetzung im Bebauungsplan):

- Bebauungsplanpflicht gemäß § 29 Abs 3 Z 3 StROG 2010
- Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität gemäß § 29 Abs 3 Z 2 StROG 2010 entsprechend den Vorgaben des „Smart City Projekt Graz Mitte“
- Einhaltung der Sicherheitsabstände zur ÖBB-Bahntrasse gemäß Eisenbahngesetz
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)

Teilbereich F – SÜD (oranger Pfeil):

Als Aufschließungserfordernisse werden festgelegt:

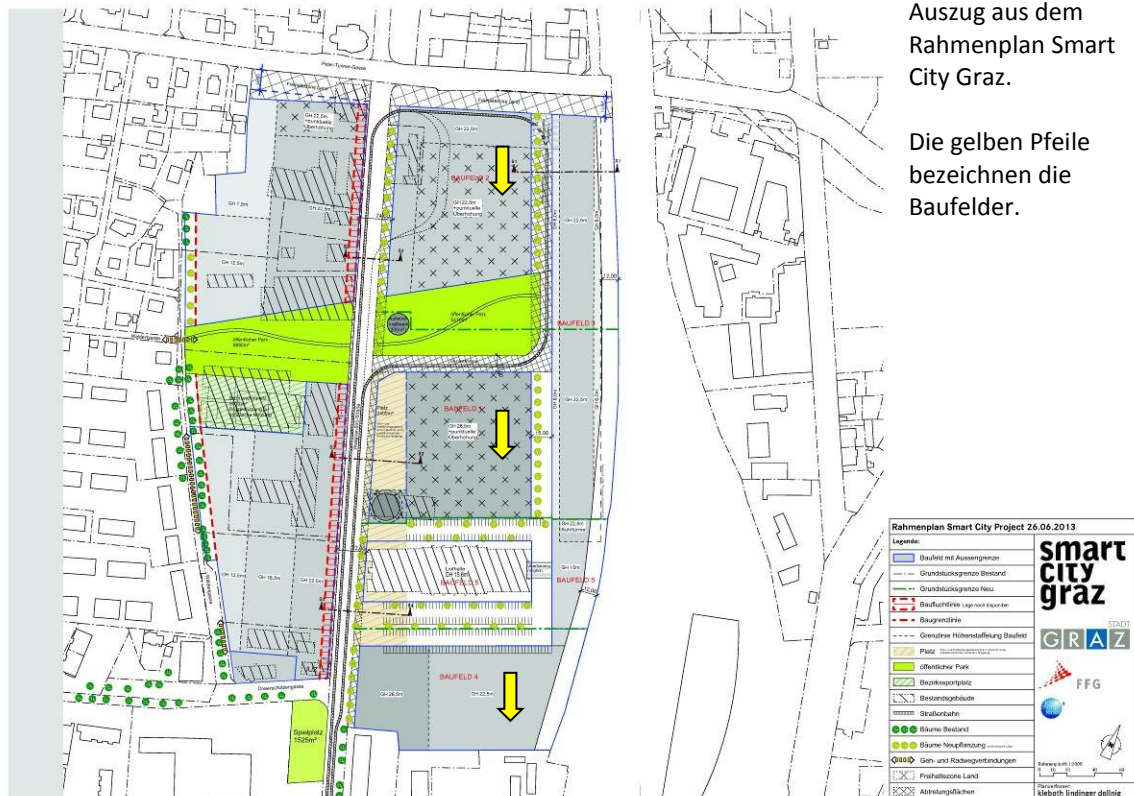
- Nachweis der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der äußeren Erschließung (MIV, ÖV, Rad- und Fußwege) und ausreichend leistungsfähige Anbindung an das öffentliche Straßen und Wegenetz jeweils im Sinne des im Projekt Smart City angestrebten Mobilitätskonzeptes und in Abstimmung auf die etappenweise Siedlungsentwicklung.
- Innere Erschließung (Verkehr und technische Infrastruktur)
- Prüfung der vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Prüfung der von der ÖBB-Bahntrasse ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)

Aufgrund des öffentlichen Interesses wird festgelegt (Umsetzung im Bebauungsplan):

- Bebauungsplanpflicht gemäß § 29 Abs 3 Z 3 StROG 2010
- Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität gemäß § 29 Abs 3 Z 2 StROG 2010 entsprechend den Vorgaben des „Smart City Projekt Graz Mitte“
- Einhaltung der Sicherheitsabstände zur ÖBB-Bahntrasse gemäß Eisenbahngesetz
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)

- Deckplan 1 (Baulandzonierung) zum 3.21 Flächenwidmungsplan – 21. Änderung:
Bebauungsplanpflicht
- Deckplan 2 (Beschränkungszone für die Raumheizung gem. § 30 (7) StROG 2010 iVm §11 Abs 2 der VO zum 3.08 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. Der Bauplatz liegt **innerhalb** des Geltungsbereichs.
- Karten zum 3.0 Flächenwidmungsplan 2002:
 - Abwasserentsorgung (Karte 1):
Zentral entsorgt

Rahmenplan Smart City Graz:



Der städtebauliche Rahmenplan umfasst grobe Aussagen hinsichtlich Höhenentwicklung, Grünräumen und Verkehrsflächen für ein ca. 12,7 ha großes Planungsareals.

Generelle Zielvorgaben dabei sind:

- Umwandlung und Neunutzung der bestehenden Industriebrache in ein vielfältiges, lebenswertes Stadtquartier
- Realisierung eines vorbildlichen, energieeffizienten, ressourcenschonenden und emissionsarmen Quartiers
- Schaffung einer kompakten Siedlungsstruktur mit hoher Architektur- und Aufenthaltsqualität, unter Berücksichtigung des heterogenen Umfeldes (Immissionen durch Eisenbahnlinie und stark frequentierte Straßen, heterogenes Umfeld, etc.)
- Umsetzung eines qualitätsvollen öffentlichen Raums (Plätze, Straßenraum, Grünraum) mit hoher BürgerInnenidentifikation
- eine optimale Grünraumversorgung mit attraktiven Fuß- und Radwegverbindungen
- leistungsfähige ÖV- Anbindungen
- Flächenvorsorge für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Bus- oder Straßenbahnwendeschleife)
- offensive Verkehrspolitik für einen ökologischen Modal Split



Quartiersplan

WESTSEITE:

- ⑨ BAUFELD SÜDWEST
- ⑩ BAUFELD NORDWEST
- ① QUARTIERSPARK (westseitig)

OSTSEITE:

- ⑦C ⑧ BAUFELD NORD
- ⑦B BAUFELD PARK
- ② ⑥ ⑦A BAUFELD MITTE
- ⑤ BAUFELD HELMUT LIST HALLE
- ④ BAUFELD SÜD
- ① QUARTIERSPARK (ostseitig)
- ③ ERSCHLIESSUNGSSTRASSE

Auszug aus dem Rahmenplan „Smart City Waagner-Biro Graz“:**Baufeld Süd (4):**

Das Baufeld Süd (Teilbereich 4) grenzt im Westen an die Waagner-Biro-Straße, im Norden an den Parkplatz der Helmut List Halle, im Osten an die Eisenbahntrasse und im Süden an die bestehende Wohnbebauung. Das Baufeld Süd hat eine Gesamtgröße von ca. 11.506 m². Die maximale Gebäudehöhe ist mit 26,50m entlang der Waagner-Biro-Straße und mit 22,50m im östlichen Teil festgelegt. Zur Grundgrenze an der Bahntrasse ist ein Mindestabstand von 12,00m einzuhalten.

Bei der Nutzungsverteilung und Baukörpergestaltung ist auf die hohe Immissionsbelastung durch die Eisenbahntrasse im Osten und die Immissionen der Waagner-Biro-Straße zu achten.

Der Sockel soll vor allem entlang der Waagner-Biro-Straße und zum Parkplatz hin gewerblich genutzt werden. Zur Sicherstellung dieser Anforderung soll die lichte Raumhöhe des Erdgeschosses mindestens 3,20m betragen, die Flächen sollen barrierefrei erreichbar sein.

Erforderliche Kinderspielflächen und sonstige notwendige Freiflächen müssen auf dem eigenen Baufeld hergestellt werden.

Auf eine kleinteilige und vielfältige Eigentums- und Nutzungsstruktur ist zu achten.

Baufeld Teilbereich 6:

Das Baufeld weist eine Gesamtgröße von ca. 9.644m². Die maximale Gebäudehöhe ist mit 26,50m festgelegt, eine punktuelle Überhöhung ist prinzipiell möglich. Der bereits baubewilligte Science Tower weist eine Höhe von ca. 60m auf. Der Science Tower wurde von Architekt Markus Perntaler gestaltet und geplant und ist Bestandteil des Demonstrationsprojektes.

Der Sockel soll vor allem entlang der Waagner-Biro-Straße weitgehend gewerblich genutzt werden. Zur Sicherstellung dieser Anforderung soll die lichte Raumhöhe des Erdgeschoß mindestens 3,20m betragen, die Flächen sollen barrierefrei erreichbar sein. Teile des Sockels können als Garage, Keller-, Abstell- oder Technikräume genutzt werden. Erforderliche Kinderspielflächen und sonstige notwendige Freiflächen müssen auf dem eigenen Baufeld hergestellt werden.

Auf eine kleinteilige und vielfältige Eigentums- und Nutzungsstruktur ist zu achten.

Baufeld Teilbereiche 7A, 7B und 7C:

Die Baufelder (7A, 7B und 7C) entlang der Bahn grenzen im Westen an die neue Erschließungsstraße, im Norden an die Freihaltezone (siehe rote Pfeile im Quartiersplan) zur möglichen Erweiterung der Peter-Tunner-Gasse, im Osten an Eisenbahntrasse und im Süden an das Baufeld Helmut List Halle.

Die Baufelder haben eine Gesamtgröße von ca. 13.631 m². Die maximale Gebäudehöhe ist mit 22,50m festgelegt. An den Längsseiten beträgt die maximale Gebäudehöhe 6,00m (siehe Schnitt 1 des Rahmenplanes) und stuft sich auf 22,50m ab (westlich dient die Abstufung der besseren Belichtung der Baufelder Mitte und Baufeld Nord). Zur Grundstücksgrenze an der Bahntrasse ist ein Mindestabstand von 12,00 m einzuhalten. Bei der Nutzungsverteilung und Baukörpergestaltung ist auf die hohe Immissionsbelastung durch die Eisenbahntrasse und im Norden durch die Peter-Tunner-Gasse zu achten. Der untere Gebäudeteil sollte als Garage, Keller-, Abstell- oder Technikräume genutzt werden.

Erforderliche Kinderspielflächen und sonstige notwendige Freiflächen müssen auf dem eigenen Baufeld hergestellt werden.

Auf eine kleinteilige und vielfältige Eigentums- und Nutzungsstruktur ist zu achten.

Baufeld Nord (8 und 7C):

An der nördlichen Baufeldgrenze ist eine ÖV-Trasse frei zu halten. Die mögliche künftige ÖV-Trasse für das Wenden einer Bus- oder Straßenbahnlinie wird über die künftigen Erschließungsstraßen und danach entlang der nördlichen Grundstücksgrenze durch das Baufeld Nord geführt.

Das Baufeld Nord hat eine Gesamtgröße von ca. 12.659 m². Die maximale Gebäudehöhe ist mit 22,50 m festgelegt, in der Mitte des Baufelds ist eine punktuelle Überhöhung prinzipiell möglich. Eine teilweise Überbauung der Verkehrsfläche, wie im Rahmenplan ersichtlich, ist im nördlichen Bereich (Verbindung zu Baufeld Teilbereich 7C) möglich.

Die Liegenschaft Waagner-Biro-Straße 122 ist im derzeitigen Bestand (Gasthaus) bis heute bestehend. Das Grundstück ist in die Planungen zu integrieren, eine eventuelle spätere Realisierung ist mitzudenken.

Bei der Nutzungsverteilung und Baukörpergestaltung ist auf die hohe Immissionsbelastung entlang der Peter-Tunner-Gasse zu achten.

Der Sockel soll vor allem entlang der Waagner-Biro-Straße weitgehend gewerblich genutzt werden. Zur Sicherstellung dieser Anforderung soll die lichte Raumhöhe des Erdgeschoß mindestens 3,20m betragen, die Flächen sollen barrierefrei erreichbar sein. Teile des Sockels können als Garage, Keller-, Abstell- oder Technikräume genutzt werden.

Erforderliche Kinderspielplätze und sonstige notwendige Freiflächen müssen auf dem eigenen Baufeld hergestellt werden.

Auf eine kleinteilige und vielfältige Eigentums- und Nutzungsstruktur ist zu achten.

○ Kommunales Energiekonzept (KEK) 2011:

Aktuelles Versorgungsgebiet Fernwärme

Anmerkung: Im Smart City Projekt wird im Rahmen eines eigenen Arbeitspaketes Energie (Energie Steiermark/Energie Graz) die energietechnische Entwicklung des gesamten Areals betrachtet. Wesentlicher Bestandteil des Energiekonzeptes ist die zukünftige Energiezentrale hinter der Helmut List Halle. Regelungen im Bereich der Energie sind in der Umsetzungsvereinbarung enthalten.

○ Verordnungen und gesetzliche Bindungen:

Baumschutzverordnung

○ Stadtklimaanalyse:

Eine erste von der Stadtplanung beauftragte stadtklimatische Befundung durch Univ.Prof.Dr. Reinhold Lazar für das Smart City Graz Waagner Biro Quartier fand bereits im Vorfeld der Wettbewerbe statt. Die nunmehr vorliegenden Siegerprojekte, die die Basis dieses Bebauungsplanes liefern, wurden in einer zweiten Stufe wiederum durch Univ.Prof.Dr. Reinhold Lazar vertiefend geprüft und kommt in Auszügen zu folgenden Schluss:

(...). Dieses umfasst drei kleinere Abschnitte (Nord, Mitte und Süd) und wird im Osten vom Gleisbereich des Hauptbahnhofes flankiert sowie im Norden und Süden ebenfalls von wichtigen Straßen mit entsprechendem Lärmaufkommen begrenzt, Damit waren seitens der Rahmenbedingungen für ein Wohnbauquartier bezüglich des Lärmschutzes besonders strenge Auflagen erforderlich. Diese haben nun für die klimatischen Verhältnisse, im speziellen für die Durchlüftung beträchtliche Konsequenzen, zumal die Höhe dieser Lärmschutzwände mit 22m festgelegt wurde, was einer etwa 7 – geschossigen Bebauung gleichkommt. Das Bauprojekt befindet sich gemäß der Karte der planerischen Hinweise in der Zone 4, wobei in dieser Zone als Hinweise die Ausrichtung der Gebäude in der Hauptwindrichtung aufscheint bzw. keine Gebäude mit mehr als 5 Geschosse quer zur Hauptwindrichtung errichtet werden sollten. Bei der thermischen Situation befindet sich der Smart-City-Bereich in einer der wärmsten Bereiche von Graz (Ausmaß ca. 3-5K wärmer als etwa der Thalerhof in klaren Nächten). Bezüglich der Durchlüftung herrschen Winde aus NW-N vor – im Zusammenhang mit dem Murtalauswind; tagsüber sind mit dem Taleinwinde auch Winde aus dem Sektor Süd bis Ost vertreten, aber insgesamt überwiegen die nordwestlichen Winde bei weitem. (...)

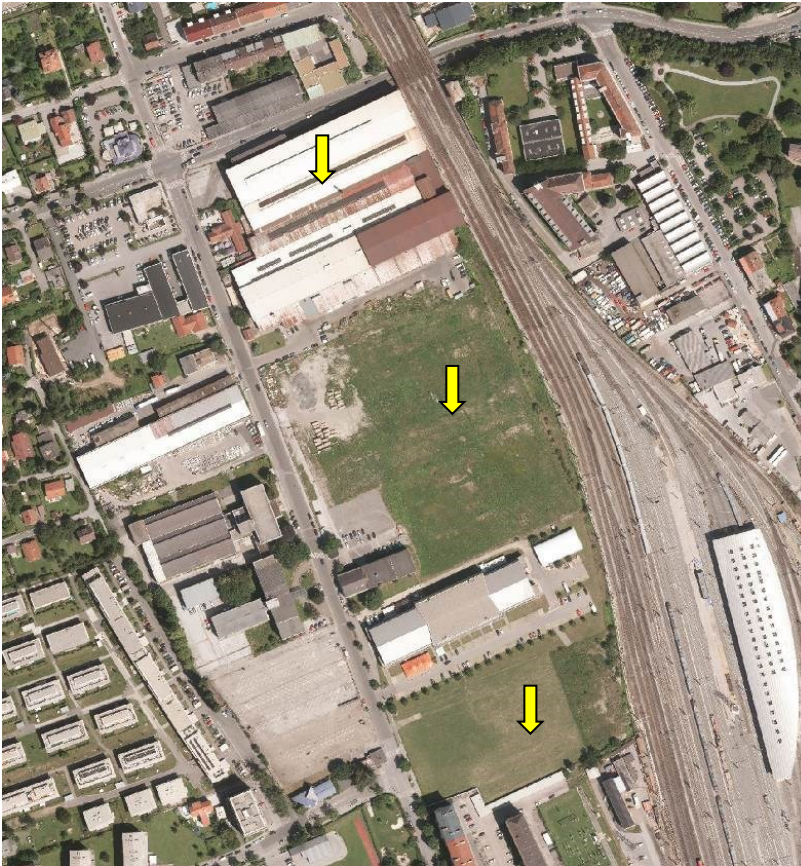
Für das gegenständliche Bauvorhaben wird nun vorgeschlagen, die technischen Möglichkeiten entlang der Begrenzung mit der Schallschutzwand auszuschöpfen, um eine Verbesserung der Durchlüftung zu erzielen, was vor allem den Süden und Norden betrifft, denn die Schallschutzwand im Osten mit dem Hauptbahnhof stört strömungstechnisch nicht. Dabei wären beispielsweise Lücken in der Schallschutzwand denkbar – im Bereich

der obersten 5-8m in einer Breite von 10 -20m – wo der Schallschutz durch strömungsdurchlässige Lamellen mit Schalldämmung ersetzt wird.

(...) Es ist aber auch darauf Wert zu legen, dass in sämtlichen Bauabschnitten zumindest mit Öffnungen in den unteren Geschosebenen eine Belüftung der Blöcke angestrebt wird.

Des Weiteren wird empfohlen, bei der Grünraumgestaltung alle Potenziale auszuschöpfen und den mit Bäumen bepflanzten Abschnitten („Parks“) den Vorzug zu geben, denn sie werden bei Hitzestress den größten klimatischen Beitrag zur Kühlung leisten. Zusätzlich sollten die Optionen der Gründächer genutzt werden, denn sie spielen bei der nächtlichen Kaltluftproduktion und einer geminderten Erwärmung tagsüber eine wichtige Rolle. Gründächer sollten vor allem die niedrig-geschossigen Bauten betreffen.(...)

- Situierung und Umgebung



Auszug aus dem Luftbildarchiv 2011 der Stadt Graz.

Die gelben Pfeile bezeichnen das Bebauungsplangebiet.

Großräumige Lage:

Das Smart-City-Areal Waagner-Biro-Straße liegt rund 2 km nordwestlich der Grazer Innenstadt. In unmittelbarer Nähe (ca. 500 m) befindet sich das Landeskrankenhaus Graz-West und das Unfallkrankenhaus, der Grazer Hauptbahnhof liegt ca. 800 m weiter südlich. Unmittelbar südlich grenzt das Bundesoberstufenrealgymnasium Dreierschützengasse an. Mit der Helmut List Halle liegt seit 2003 ein für Graz wesentlicher Veranstaltungsort mitten im Projektgebiet.

Auf der Ostseite des Areals verläuft die stark frequentierte Trasse der Südbahn, im Norden befindet sich mit der Peter-Tunner-Gasse eine wichtige Ost-West-Straßenverbindung. Das Planungsgebiet des städtebaulichen Rahmenplans (östlich und westlich der Waagner-Biro-Straße) erstreckt sich auf eine Fläche von ca. 127.000 m². Das Areal gliedert sich in zwei Teile, östlich rund 82.000m² und westlich rund 45.000m² der Waagner-Biro-Straße.

Kleinräumige Umgebung:

Im Norden:

Den räumlichen Abschluss des Planungsareals bildet die stark frequentierte Peter-Tunner-Gasse inklusive der Unterführung der Bahntrasse

Die Liegenschaft Waagner-Biro-Straße 122 ist im derzeitigen Bestand (Gasthaus) bis heute bestehend.

Im Westen:

Nordwestlich des Planungsareals befinden sich gewerbliche Einrichtungen und ein Einfamilienhaus. Derzeit ist auch noch eine bestehende Halle des Stahlhandels Eberhardt vorhanden und daran anschließend die ehemaligen Betriebsgebäude der Firma Waagner Biro. An der Ecke Dreierschützengasse/Waagner-Biro-Straße befindet sich ein öffentlicher Spielplatz, das Bundesrealgymnasium Dreierschützengasse, der Betrieb „Men at Work“, das ehemalige Portierhaus Waagner Biro (derzeit Jugendzentrum EggenLend) und ein 3-geschossiges Gebäude.

Im Süden:

Im Süden schließt eine 8-geschossige Wohnbebauung an. Entlang der südlichen Grundstücksgrenze verläuft eine Mauer.

Im Osten:

Die Bauplätze grenzen unmittelbar an die Bahntrasse der ÖBB mit einer ausgeprägten Geländekante.

- Topographie/Baumbestand/Gebäudebestand

Das Planungsgebiet ist gemäß der Luftbilddauswertung annähernd eben und liegt im Mittel auf 367,00 (Präzisionsnivellement). Der angrenzende Bahnkörper weist ein Präzisionsnivellement von 365,50 auf.

Das Planungsareal weist Baumbestockung im Bereich des bestehenden Parkplatzes der Helmut List Halle auf.

- Umwelteinflüsse

Es liegt für das gegenständliche Grundstück eine Lärmbelastung durch den Verkehrslärm (Motorisierter Individualverkehr (MIV), ÖBB-Bahnstrecke und Industrielärm vor.

- Infrastruktur

Der Gebietsbereich ist mit infrastrukturellen Einrichtungen durch die Nahelage zum Hauptbahnhof und zum öffentlichen Verkehr gut erschlossen.

Versorgungen des täglichen Bedarfs befinden sich im Umkreis von ca. 400m Entfernung im Bereich der Alten Poststraße bzw. sollen auf dem Baufeld Süd untergebracht werden (Versorgungszentrum).

Nächstgelegene Schulen:

VS Graz - Leopoldinum, Alte Poststraße 106, 8020 Graz, ca. 800m Entfernung

BORG Dreierschützengasse, Dreierschützengasse 15, 8020 Graz, ca. 50m Entfernung

Nächstgelegener Kindergarten:

Kindergarten Alte Poststraße, Alte Poststraße 105, 8020 Graz, ca. 800m Entfernung

Hinweis:

Auf dem Baufeld Süd (Versorgungszentrum) ist unter anderem ein privater Kindergarten und eine Lebensmittelmarkt geplant. Auf dem westlichen Areal (gegenüber der Helmut List Halle) ist ein städtischer Schulcampus für eine Volksschule (Ersatz für VS Leopoldinum) und eine Neue Mittelschule geplant.

- Erschließung/Verkehr (MIV, ÖV – Entfernung Haltestellen+Takt, Rad- Fußwege)

Der Anschluss an das übergeordnete Straßennetz erfolgt über die Waagner-Biro-Straße.

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist innerhalb eines 300m Radius gegeben.

- Buslinie 85, Haltestelle Dreierschützengasse/List Halle, ca.10 Minuten Takt, inkl. Abend- und Wochenendverkehr
- Buslinie 62, Haltestelle Resselgasse, ca.15 Minuten Takt, exkl. Abend- und Wochenendverkehr

Die Straßenbahnlinien 3 und 6 haben in ca. 800m Entfernung in der Laudongasse ihre Endhaltestellen. Über die Nahverkehrsdrehscheibe Grazer Hauptbahnhof in ca. 800m Entfernung sind überregionale Verbindungen vorhanden.

- Ver- und Entsorgung

Der Gebietsbereich ist hinsichtlich der technischen Infrastruktur voll erschlossen.

Die Entsorgung der Schmutzwässer hat über das öffentliche Kanalnetz zu erfolgen. Die Anschlussmöglichkeit an den öffentlichen Kanal befindet sich in der Waagner-Biro-Straße. Die Dach- und Oberflächenwässer dürfen nicht in den öffentlichen Kanal eingeleitet werden und sind auf eigenem Grund zur Versickerung zu bringen.

Gemäß Kommunalen Energiekonzept (KEK) 2011 liegt das Planungsgebiet in einem aktuellen Versorgungsgebiet Fernwärme.

Anmerkung: Im Smart City Projekt wird im Rahmen eines eigenen Arbeitspaketes Energie (Energie Steiermark/Energie Graz) die energietechnische Entwicklung des gesamten Areals betrachtet. Wesentlicher Bestandteil des Energiekonzeptes ist die zukünftige Energiezentrale hinter der Helmut List Halle. Regelungen im Bereich der Energie sind in der Umsetzungsvereinbarung enthalten.

4. Aufhebung als Aufschließungsgebiet

Als Aufschließungserfordernisse wurden festgelegt:

- Nachweis der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der äußeren Erschließung (MIV, ÖV, Rad- und Fußwege) und ausreichend leistungsfähige Anbindung an das öffentliche Straßen und Wegenetz jeweils im Sinne des im Projekt Smart City angestrebten Mobilitätskonzeptes und in Abstimmung auf die etappenweise Siedlungsentwicklung.
- Innere Erschließung (Verkehr und technische Infrastruktur)
- Prüfung der, vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen

- Prüfung der, von der ÖBB-Bahntrasse ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Prüfung der, von den gegenüber liegenden Gewerbebetrieben ausgehenden Lärmbelastung und Ausführung von aktiven und/ oder passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)

Aufgrund des öffentlichen Interesses wird festgelegt (Umsetzung im Bebauungsplan):

- Bebauungsplanpflicht gemäß § 29 Abs 3 Z 3 StROG 2010
- Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität gemäß § 29 Abs 3 Z 2 StROG 2010 entsprechend den Vorgaben des „Smart City Projekt Graz Mitte“
- Einhaltung der Sicherheitsabstände zur ÖBB-Bahntrasse gemäß Eisenbahngesetz
- Erstellung eines Bodengutachtens mit Sanierungskonzept - Erfordernis der Bodensanierung bzw. der fachgerechten Deponierung von Aushubmaterial (entsprechend den Vorgaben des Umweltbundesamtes)
- Gestaltung eines öffentlich zugänglichen Platzes gemäß Rahmenplan (nur Teilbereich C)

Die Aufhebung als Aufschließungsgebiet soll für die Teilbereiche F, E, C, D und Teile von A in Verbindung mit der Beschlussfassung des 04.19.0 Bebauungsplanes „Waagner-Biro-Straße – Peter-Tuner-Gasse“ soll gemäß § 29 Abs 3 StROG 2010 die Festlegung „Aufschließungsgebiet“ für die durch den Bebauungsplan erfassten Flächen aufgehoben werden.

Zu den Aufschließungserfordernissen wird ausgeführt:

Nachweis der Leistungsfähigkeit:

Die Festlegungen des Bebauungsplanes ermöglichen eine ausreichend leistungsfähige Anbindung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und eine attraktive Radweganbindung für alle Bauplätze. Die zur Erreichung des angestrebten Modal-Split erforderliche ÖV-Versorgung ist für die Bauplätze 1, 2, 3 und 4a-f durch den Anschluss an das städtische ÖV-Netz der Kategorie 1 gegeben.

Für eine mögliche Straßenbahnanbindung ist im Bebauungsplan bereits Flächenvorsorge getroffen worden. Im Gemeinderat vom 19. Juni 2015 (GZ.: A10/BD 031761/2014/0003 Straßenbahnanbindung Smart City Project Graz Mitte – Waagner Biro Straße Planungsphase) wurde die Einreichplanung/Eisenbahnrechtliche Genehmigung (Planungsbeschluss) der zukünftigen Straßenbahnanbindung beauftragt.

Verkehrstechnische Maßnahmen wie Kreuzungsumbauten und allgemeine Mobilitätsmaßnahmen (z.B.: Fahrradservicestationen, Car-Sharing, Bike-Sharing, Mobilitätsberatungen, etc.) sind im Detail in der Umsetzungsvereinbarung verankert. Somit sind für die Bauplätze 1,2,3, und 4a-f die Aufschließungserfordernisse erfüllt. Auf Grund der derzeitigen Unterversorgung durch öffentliche Verkehrsmittel verbleiben die Bauplätze 5a-c und 6a-g als Aufschließungsgebiet, das heißt, bei verbesserter ÖV- Anbindung (Kategorie 1 bis 3) kann auch das verbleibende Aufschließungsgebiet umgehend aufgehoben werden.

Innere Erschließung:

Die innere Erschließung ist mit den Festlegungen des Bebauungsplanes als gegeben anzusehen (siehe Planwerk und Verordnung).

Sicherheitsabstände zur ÖBB-Bahntrasse:

Die Verteilung der Baumassen wird durch die Baugrenzlinien festgelegt. Ausgehend vom ÖBB-Areal gilt ein Bauverbotsbereich gem. Eisenbahngesetz. Anlagen innerhalb dieses Bereiches dürfen errichtet werden, wenn es zwischen dem Eisenbahnunternehmung und dem Anrainer (Bauwerber) zu einer Einigung gekommen ist (die Behörde kann eine Ausnahme vom Bauverbot erteilen und ist dies im Verfahren abzuwarten). Der Bauverbotsbereich ist im § 42 (1) des Eisenbahngesetzes geregelt. Im Plan ist der Abstand der künftigen Bebauung mit 12 m zur gemeinsamen Grundgrenze eingetragen und erfüllt somit dieses Aufschließungs-erfordernis.

Die Fragen des Gefährdungsbereiches gemäß § 43 (1) des Eisenbahngesetzes und die Frage der Berücksichtigung des Feuerbereiches gemäß § 43 a (1) des Eisenbahngesetzes sind jedenfalls im Baubewilligungsverfahren zu lösen.

Prüfung der Lärmbelastung:

Für den gegenständlichen Bereich wurde durch das Büro Rohde-BeSB bereits im Umwidmungsverfahren eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Berechnungsergebnisse stellen die prognostizierten schalltechnischen Verhältnisse auf dem gegenständlichen Areal dar (ÖBB Bahntrasse und Kfz-Verkehr). Bei der Durchführung der Wettbewerbe im Vorfeld des Bebauungsplanes sind sämtliche schalltechnischen Erfordernisse eingeflossen und wurden beim Siegerprojekt entsprechend berücksichtigt. Durch die Festlegungen des Bebauungsplanes können Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung getroffen werden. Durch die geschlossene Bauweise inkl. Hochgarage entlang des Bahnkörpers und entlang der Peter-Tunner-Gasse können die Lärmrichtwerte eingehalten werden und somit das Erfordernis der Lärmfreistellung erfüllt. Sollten Teilbereiche nur verbaut werden ist entsprechend der Nutzungen die Lärmfreistellung im Zuge des Bauverfahrens entsprechend dem Widmungsmaß zu überprüfen.

Maßnahmen zur Förderung der sanften Mobilität im Sinne der Vorgaben des Smart City Projektes:

Zur Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung der neuen Nutzungen und ihres Umfeldes im Bereich des Bebauungsplangebietes, ist es notwendig, dass von vornherein der Einklang zwischen der Errichtung der zusätzlichen Nutzungen und den baulichen und betrieblichen Verkehrsmaßnahmen sichergestellt ist, dazu ist eine Umsetzungsvereinbarung, basierend auf den Erkenntnissen der Aussagen des Arbeitspaketes Mobilität, zwischen den Grundeigentümern und der Stadt Graz zu errichten. Dieser beinhaltet Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, sowie des öffentlichen Verkehrs und E-Mobility – Maßnahmen um eine möglichst umweltfreundliche und Kfz-reduzierte Verkehrsmittelnutzung von Beginn an zu erreichen. Diese Umsetzungsvereinbarung muss vor der Beschlussfassung dieses Bebauungsplanes unterfertigt werden und damit wird dieses Aufschließungs-erfordernis erfüllt.

Bodengutachten:

Seit dem Jahr 2010 fanden zahlreiche Untersuchungen der Untergrundverhältnisse (inkl. Grundwasseruntersuchungen) im gegenständlichen Bereich statt. Im Frühjahr 2014 waren diese Untersuchungen abgeschlossen und deren Ergebnisse dem Umweltbundesamt vorgelegt. Mit Schreiben vom 07.08.2014 vom Umweltbundesamt erfolgte die Streichung der Liegenschaften aus dem Verdachtsflächenkataster des Umweltbundesamtes. Der Altstandort verbleibt jedoch in der Datenbank der Steiermärkischen Landesregierung und bedingt bei großflächigen Tiefbauarbeiten eine fachgerechte Entsorgung von Aushubmaterialien.

Da im gegenständlichen Bereich keine großvolumigen Aushubflächen (nur punktuelle Aushübe) vorgesehen sind, ist eine Bodensanierung nicht notwendig und das Aufschließungserfordernis damit erfüllt. Im Zuge der Bautätigkeiten ist ein Baurestmassennachweis zu dokumentieren.

Gestaltung eines öffentlich zugänglichen Platzes gemäß Rahmenplan:

Durch die Festlegung des Bebauungsplanes wird ein öffentlich zugänglicher Platz ermöglicht. Zusätzlich ist durch die Festlegungen des Bebauungsplanes auf den Bauplätzen 4a-f eine „Flaniermeile“ geschaffen worden. Für die öffentlichen Flächen (Platz-, Park-, und Verkehrsflächen) wird ein Wettbewerb durchgeführt werden. Details zur Ausgestaltung der Platzflächen sind in der Umsetzungsvereinbarung enthalten, und damit kann dieses Aufschließungserfordernis erfüllt werden.

5. Inhalt des Bebauungsplanes: BEBAUUNG

(siehe dazu §§ 2-6 und 9 der VO)

Das gesamte Planungsgebiet ist in drei Baufelder mit sechs Bauplätzen mit aufgeteilt.

Baufeld Süd = Bauplatz 1

Baufeld Mitte = Bauplatz 2, 3 und 4a-f

Baufeld Nord = Bauplatz 5a-c und 6a-g

Die Verteilung der Baumassen wird durch Bauflucht- und Baugrenzl原因en festgelegt. Ausgehend vom ÖBB-Bahnkörper gilt ein Bauverbotsbereich gemäß Eisenbahngesetz 1957 § 42 Abs.1. Anlagen innerhalb dieses Bereiches dürfen errichtet werden, wenn es zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer (Bauwerber) zu einer Einigung gekommen ist (die Behörde kann eine Ausnahme vom Bauverbot erteilen; dies ist im jeweiligen Verfahren zu klären). Im Planwerk ist der Abstand der künftigen Bebauung mit 12m eingetragen (betrifft Bauplätze 1,2, 4d, 4e und 5a-c).

Im Plan und in der Verordnung sind die maximal zulässigen traufseitigen Gebäudehöhen festgelegt. Die Anzahl der Geschoße wird auf Grund der unterschiedlichen Nutzungen und den damit verbundenen unterschiedlichen Geschoßhöhen (Büronutzung, Wohnnutzung,...) nicht festgelegt.

Die maximal möglichen Gebäudehöhen sind als eine städtebauliche Schwerpunktsetzung zu sehen und orientieren sich an den Vorgaben des Rahmenplanes.

Im § 5 Abs. 2 der Verordnung wurde für die Erdgeschosszone eine Festlegung über die Geschoßhöhe getroffen. Die Erdgeschossfläche muss eine Geschosshöhe von mindestens 4,50 m aufweisen. Im §2 Abs. 2 und 3 werden Beschränkungen betreffend Wohnnutzung festgelegt.

Im Bebauungsplan wird durch Festlegung eine maximal mögliche Bebauungsdichte jeweils bezogen auf die Bauplätze geregelt (siehe § 3 Abs. 2). Im Planwerk sind für die einzelnen Bauplätze die jeweils maximal zulässigen Bebauungsdichten vermerkt.

Für das gesamte Planungsgebiet ergibt sich eine Bebauungsdichte von 2,480 bzw. eine maximale Bruttogeschoßfläche von 147.271m² bezogen auf die Summe der Nettobauplatzflächen von 59.366m².

	[m ²]	BGF [m ²]	Dichte
Bruttobauland	81.852	147.271	1,799
Nettobauland	59.366	147.271	2,480
Abtretungen (Park, Verkehrsfläche)	13.927		

Tabelle 1: Übersicht der Bebauungsdichte für das gesamte Planungsareal

Die Überschreitung der in der 3.21 Flächenwidmungsplan ausgewiesenen Dichte von 2,0 begründet sich in den festgehaltenen Smart City Qualitäten und Maßnahmen der Umsetzungsvereinbarung im Bereich Baukultur, Öffentlicher Raum/Grünraum, soziale Nachhaltigkeit und Energie zum gegenständlichen Bebauungsplan. Des Weiteren begründen sich die städtebaulichen Parameter aus der geplanten städtebaulichen Schwerpunktsetzung mit gleichzeitiger Freihaltung von möglichst viel Freiraum am Planungsareal, durch welches das Projekt dem Raumordnungsgrundsatz des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden und der guten Qualität der öffentlichen Verkehrserschließung (hingewiesen wird auch auf die geplanten Verkehrsmaßnahmen) und dem Vorhandensein bzw. der Planung von öffentlichen und privatgewerblichen Versorgungseinrichtungen in fußläufiger Entfernung entspricht. Die Errichtung einer Sammelgarage zur Unterbringung des „ruhenden Verkehrs“ ist hierzu ein positiver Aspekt. Wie bereits in der Abtretungsvereinbarung festgehalten wurde zur Auslotung der maximal möglichen Bebauungsdichte ein Wettbewerbsverfahren (auch unter Teilnahme eines Mitgliedes des Fachbeirates für Baukultur) abgewickelt. Das Ergebnis dieses Wettbewerbes bzw. dieser Wettbewerbe (städtebaulicher, baukünstlerischer) hat gezeigt, dass die Baumassen städtebaulich gebietsverträglich mit der laut Abtretungsvertrag zu prüfenden Bebauungsdichteüberschreitung untergebracht werden können und wurde als Grundlage zur Erstellung dieses Bebauungsplanes herangezogen.

Es werden nach Vorliegen des rechtswirksamen Bebauungsplanes vor dem jeweiligen Bewilligungsverfahren seitens der Grundstückseigentümer für die im Plan ausgewiesenen Bauplätze 4a-f, 5a-c und 6a-g baukünstlerischere Wettbewerbe durchgeführt. Details dazu werden in der Umsetzungsvereinbarung geregelt.

Inhalt dieser Wettbewerbe soll nicht nur die Ausbildung und Gestaltung der Gebäude, sondern auch die genaue Volumetrie der Gebäude sein (der Bebauungsplan, mit seinen Festlegungen von Bauflucht-, Baugrenzlinien und Höhenangaben lässt einen gewissen Gestaltungsrahmen offen).

In weiterer Folge wird auch für den öffentlichen Raum (Parkflächen, Verkehrsflächen und Platzflächen) ein Wettbewerb seitens der Stadt durchgeführt. Die öffentlichen Grünflächen und die Platzgestaltung sollten harmonisch aufeinander abgestimmt werden und sich in den Innenhöfen wiederfinden. Die Wettbewerbsmodalitäten befinden sich derzeit in Ausarbeitung. Festlegungen dazu sind in der Umsetzungsvereinbarung enthalten.

Bestehende Gebäude auf dem Areal sind derzeit die Helmut List Halle und das Gasthaus Calamar im nordwestlichen Bereich des Planungsgebietes.

Im Zuge des Demonstrationsprojektes „Smart City Project“ werden zwei Bauwerke errichtet. Nördlich der Helmut List Halle, auf Bauplatz 3, entsteht der sogenannte Science Tower (Forschungsturm) mit einer maximalen Gesamthöhe von 60,0m. Für diesen Turm liegt eine

gültige Baubewilligung vor und der Baubeginn ist für die erste Jahreshälfte 2015 geplant. Das Projekt von Arch. Pernthaler wurde dem Fachbereiter für Baukultur im Mai 2013 vorgelegt und von diesem positiv beurteilt und zur Umsetzung empfohlen.

Das zweite Demonstrationsprojekt ist die sogenannte Energiezentrale hinter der Helmut List Halle (Bauplatz 2). Ein Bauverfahren ist hier bereits anhängig.

Baufeld Süd (Bauplatz 1):

Auf dem Bauplatz 1 soll ein mäanderförmiges Gebäude errichtet werden. Durch die Baukörperstellung entstehen somit zwei Innenhöfen die auf max. Höhe von 7,0m errichtet werden sollen. Der Charakter der ursprünglichen Industriehallen (am Beispiel der Helmut List Halle ablesbar) wurde in Form der Festlegungen bezüglich der Dachform (flachgeneigte Satteldächer) auf Grund des Alleinstellungsmerkmals (identitätsstiftend) im Bebauungsplan aufgenommen.

Die Fassade des Siegerprojektes wird durch gestapelte Container geprägt, die als Abstellboxen für die angrenzenden Wohnungen dienen sollen. Die zwischen den Containern bestehenden Freibereiche können von den jeweils dahinterliegenden Wohnungen genutzt werden. Die Sicherung dieser Qualitäten soll in der Umsetzungsvereinbarung ihren Niederschlag finden. Die gesamte nördliche Fassade bzw. Obergeschoßzone (ab 4,5m Durchgangslichte) krägt entsprechend des Siegerprojektes um ca. 10,0m gegenüber der Erdgeschoßzone aus und bildet somit über die gesamte Länge eine überdachte Eingangszone für das geplante Versorgungszentrum.

Die maximale Gebäudehöhe auf diesem Bauplatz beträgt 23,50m und liegt somit unter die im Rahmenplan ausgewiesene maximale mögliche Höhe von 26,5m.

Baufeld Mitte (Bauplatz 4a-f):

Die Planungsidee geht von einem, entlang der Waagner-Biro-Straße ausgehenden großzügigen Platz im Flächenausmaß von ca. 2.000m² aus (laut Rahmenplan). Der auf diesem Platz situierte Forschungsturm (Science Tower auf Bauplatz 3) ist dabei als vertikale Akzentuierung im Wettbewerb vorgegeben gewesen. Der Rahmenplan hat in Entsprechung der Vertikalakzentuierung des Forschungsturmes eine platzartige Aufweitung des Straßenraumes durch einen Platz in Nord-Süd-Richtung vorgesehen, der jedenfalls durch Baukörper in Straßennähe gefasst werden sollte. Damit ist auch die mögliche Abstandsunterschreitung aus städtebaulicher Sicht (Ensemblewirkung) begründet.

Durch das vorliegende städtebauliche Wettbewerbsergebnis erfolgt eine räumliche Aufweitung des Platzes. Des Weiteren wird in zweiter Reihe eine „Flaniermeile“ in Nord-Süd-Richtung geschaffen, wodurch insgesamt ca. 4.000m² als ein attraktives Entree zur Helmut List Halle, den Science Tower sowie der Bebauung in zweiter Reihe geschaffen wird. Der Platz als auch die „Flaniermeile“ soll öffentlich zugänglich sein.

Durch die Festlegung von Baufluchtlinien des Baukörpers am Platz besteht in der Tiefenentwicklung (in östliche Richtung) folglich Spielraum der entsprechend durch die Festlegung der Baugrenzl原因en der Breite der „Flaniermeile“ zugeschlagen werden kann. Die minimale Breite ist jedoch mit 18,0m festgelegt.

Die dort situierten Geschäftsflächen, Handelsflächen und gastgewerblich genutzte Flächen können, sowohl vom Platz entlang der Waagner-Biro-Straße, als auch der geschaffenen „Flaniermeile“ erreicht werden.

Gebäude blockrandartig begrenzen im Osten die „Flaniermeile“ und reichen bis an die ÖBB Bauverbotszone der Eisenbahnflächen. Diese blockartige Bebauung weist eine maximale Gebäudehöhe von 26,5m auf. Der Rahmenplan ermöglichte im Baufeld Mitte Höhenentwicklungen zwischen 22,5m entlang der Bahn und 26,5m mit der Möglichkeit punktueller Erhöhungen im Zentrum. Das Wettbewerbsergebnis geht von einer durchgängig

homogenen Höhe aus ohne weitere punktuelle Erhöhungen. Dafür wurde der Baukörper entlang der Bahn höhenmäßig gegenüber dem Rahmenplan geändert und im Bebauungsplan eine maximale durchgängige Höhe von 26,5m festgelegt (Ausnahme Bauplatz 3 Forschungsturm). Die Erhöhung des Baukörpers entlang der Bahn wirkt sich dabei positiv auf die Schallabschirmung der westlich folgenden Bebauung aus.

Die blockrandartige Bebauung ergibt einen großzügig durchgrünten Innenhof, dessen Qualitäten sich aus der Gestaltung des öffentlichen Parks ableiten, der zudem bis auf maximale Höhe von 7,0m durch Anschüttungen (Geländeänderungen) modelliert werden soll. Der Hof ist zum Park hin geöffnet, wobei die lichte Durchgangshöhe mind. 4,5m beträgt. Eine Geländeänderung (optische Abgrenzung öffentlicher/privater Bereich) ist bis zum Erhalt der Durchgangslichte möglich.

Die möglichen Gebäudetiefen wurden durch Baugrenzen bzw. Höhenzonierungen in Abstimmung auf Erschließungssysteme und Nutzungen fixiert (Mittelgangerschließungen, Büronutzungen, Wohnnutzungen, ...).

Baufeld Nord (Bauplätze 5a-c):

Im Norden des Bauplatzes ist eine Höhenakzentuierung mittels eines 32,5m hohen Gebäudes geplant (Bauplatz 5c). Als vertikaler Akzent besetzt dieses Gebäude eine Brückenkopfsituation zur ÖBB Südbahnstrecke.

Eine mögliche zukünftige Durchwegung auf maximaler Höhe von 7,0m ist als Verlängerung für eine angedachte Überbrückung des Bahnkörpers zu einem weiteren zukünftig möglichen Stadtentwicklungsprojekt auf dem Areal der Schuhwarenfabrik vorgesehen.

Ebenso ist eine erdgeschossige fußläufige Verbindung (Servitut) am südlichen (Bauplatz 5a) sowie am nördlichen Ende des Bauplatzes 5c vorgesehen, um die bahnbegleitende Freifläche zu erreichen.

Entlang des Bahnkörpers sind maximale Gebäudehöhen von 23,5m zulässig.

Auf Grund schalltechnischer Erfordernisse ist die Schließung der Bebauung zur stark lärmemittierenden Bahntrasse erforderlich. Diesem Erfordernis wird durch eine Schallschutzmaßnahme Rechnung (siehe Eintragung im Planwerk) getragen. Diese ist transluzent auszuführen.

Baufeld Nord (Bauplätze 6a-g):

Die Bebauung am Bauplatz 6a-g ist als blockrandartige Bebauung angedacht. Im Norden befindet sich die zukünftige Wendeschleife für den Öffentlichen Verkehr und im Süden werden die Bauplätze durch den öffentlichen Park gefasst.

Die blockrandartige Bebauung ergibt auch hier einen großzügig durchgrünten Innenhof, dessen Qualitäten sich aus der Gestaltung des öffentlichen Parks ableiten, der zudem bis auf maximale Höhe von 7,0m durch Anschüttungen (Geländeänderungen) modelliert werden soll. Der Hof ist zum südlich gelegenen Park hin geöffnet, wobei die lichte Durchgangshöhe mind. 4,5m beträgt. Eine Geländeänderung (optische Abgrenzung öffentlicher/privater Bereich) ist bis zum Erhalt der Durchgangslichte möglich.

Die möglichen Gebäudetiefen wurden durch Baugrenzen bzw. Höhenzonierungen in Abstimmung auf Erschließungssysteme und Nutzungen fixiert (Mittelgangerschließungen, Büronutzungen, Wohnnutzungen, ...).

Auf Grund schalltechnischer Erfordernisse ist die Schließung der Bebauung zur stark lärmemittierenden Peter-Tunner-Gasse erforderlich. Diesem Erfordernis wird durch die Überbauung der zukünftigen ÖV-Trasse Rechnung getragen. Allenfalls ist in diesem Bereich eine Schallschutzmaßnahme in Abstimmung auf das Erscheinungsbild der Fassade vorzusehen.

Südlich dieser möglichen Überbauung ist im Planwerk eine Zone für mögliche Überplattungen zwischen Bauplatz 5a-c und Bauplatz 6a, 6f und 6g ausgewiesen, welche aus dem Wettbewerbsergebnis hervorgegangen ist. Die Festlegungen der maximal möglichen Breiten erfolgten in Hinblick auf tatsächliche Umsetzungsmöglichkeiten (rechtliche Rahmenbedingungen).

Zu §2 Abs. 4 der Verordnung – Nutzung Einkaufszentrum:

Die Stadtgemeinde Graz ist gem. Regionalem Entwicklungsprogramm Graz - Graz-Umgebung, LGBl. Nr. 106/2005 als Kernstadt festgelegt. Es gibt keine Beschränkung der maximalen Verkaufsfläche gem. Einkaufszentrenverordnung, LGBl. Nr. 25/2004.

Durch die Festlegungen des 4.0 Stadtentwicklungskonzeptes und des 3.21 Flächenwidmungsplanes kann auf der gegenständlichen Liegenschaft auch ein Einkaufszentrum errichtet werden.

In der vorliegenden Bebauungsplanung werden unter anderem die gesetzlichen Regelungen für Einkaufszentren in Verbindung mit den Bestimmungen der Einkaufszentrenverordnung umgesetzt. Dazu zählt u. a. die Vermeidung unzumutbarer Immissionen und großräumiger Überlastung der Verkehrsinfrastruktur durch den Betrieb des möglichen Einkaufszentrums, der Nachweis einer geeigneten Verkehrserschließung für den motorisierten Individualverkehr, der Nachweis der ausreichenden Bedienungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Vermeidung von unzumutbaren Belästigungen der Nachbarschaft.

Hinweis:

Gem. § 31 Abs. 11 StROG 2010 idgF ist vor einer baurechtlichen Bewilligung bei der Errichtung eines Einkaufszentrums ein Gutachten auf dem Fachgebiet der Raumplanung zur Frage der Übereinstimmung des Bauvorhabens mit den Einkaufszentrenregelungen einzuholen.

6. Inhalt des Bebauungsplanes: VERKEHRSANLAGEN

(siehe dazu § 7 der VO)

Wesentliches öffentliches Interesse im Bereich des Quartiers Waagner Biro ist die nachhaltige Flächensicherung für die künftige Frei- und Grünraumausstattung sowie für die künftige Verkehrsinfrastruktur und den öffentlichen Raum.

Von der Abteilung für Verkehrsplanung in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Graz (TU Graz), der Holding Graz und des von der Stadt Graz beauftragten Planungsbüros verkehrplus wurden im Rahmen des Smart City Projektes im Arbeitspaket 5 umfangreiche verkehrstechnische Untersuchungen und daraus resultierende Maßnahmen erarbeitet und wird zusammengefasst wiedergegeben:

Das im Nahbereich der Smart City Graz gelegene Straßennetz weist ein sehr hohes Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf. Einzelne Knotenpunkte verfügen bereits im Bestand über geringe Leistungsreserven, stellenweise kommt es zu Überlastungen. Das umliegende Straßennetz wird zusätzlichen motorisierten Individualverkehr nur in begrenztem Maße aufnehmen können. Im Besonderen sind hier der Knotenpunkt Wiener Straße - Peter-Tunner-Gasse – Kalvariengürtel – Bahnhofsgürtel sowie der Knoten Eggenberger Straße – Waagner-Biro-Straße – Köflachergasse zu nennen.

Unter anderem aus diesem Grund sehen die im Zuge des Förderprojektes „Smart City Project“ entwickelten und beim Quartier Smart City Graz – Waagner-Biro umzusetzenden Mobilitätsmaßnahmen nicht nur eine Förderung umweltfreundlicher Mobilitätstechnologien

sondern vor allem auch eine Reduktion des MIV vor. Mit Hilfe der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) und beschränkender Maßnahmen für den MIV (Stellplatzlimitierung, ...) soll sowohl die Belastung der Umwelt als auch des umliegenden Straßennetzes reduziert werden.

Leistungsfähigkeit/Umsetzungsvereinbarung

Zur Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung der neuen Nutzungen und ihres Umfelds am Bebauungsplangebiet im Sinne des Smart City Projektes ist es notwendig, dass von vornherein der Einklang zwischen der Errichtung der zusätzlichen Nutzungen und den baulichen und betrieblichen Verkehrsmaßnahmen sichergestellt ist. Basierend auf einer weitläufigen über das Projektgebiet hinausgehenden Verkehrsmodellberechnung, sind umfassende Maßnahmen zur Reduktion des MIV erforderlich um einen leistungsfähigen Verkehrsfluss zu erhalten.

Dementsprechende Maßnahmenbündel sind in der Umsetzungsvereinbarung zwischen den Grundeigentümern und der Stadt Graz geregelt. Diese beinhaltet unter anderem Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, sowie des Öffentlichen Verkehrs und e-Mobility-Maßnahmen um eine möglichst umweltfreundliche und Kfz-reduzierte Verkehrsmittelnutzung von Beginn an zu erreichen.

Das Planungsgebiet verfügt derzeit über keinen Radweg und keine angrenzende weiterführende Radwegverbindung. Zwei Buslinien haben Haltestellen am Rand des Planungsgebietes. Durch die Errichtung von Wohngebäuden in diesem Gebiet wird ein Ausbau der weiterführenden Infrastruktur für Radfahrer sowie eine Verbesserung des Angebotes des Öffentlichen Verkehrs erforderlich.

Zufahrt Bauplatz 1 und Bauplatz 2:

Für die Verkehrsfläche südlich der List-Halle wird es eine kombinierte Zufahrt geben, welche voraussichtlich im Bereich der derzeit bestehenden Parkplatzzufahrt zu liegen kommen wird. Grund dafür sind der nahe gelegene T-Knoten Waagner-Biro-Straße – Dreierschützengasse gemeinsam mit der großen Anzahl an zu bedienenden Kfz-Stellplätzen, sowie die besonderen Anforderungen an die Verkehrsabwicklung welche durch die List-Halle gegeben sind.

Die Erschließung des Baufeldes Süd (Bauplatz 1) für den Kfz-Verkehr wird ebenfalls über diese Zufahrt erfolgen. Für diese gemeinsame Zufahrt ist zwischen den beiden Grundeigentümern eine Servitutsregelung bis zur Beschlussfassung zu schließen.

Aus derzeitiger Sicht kann eine Zufahrt zu Bauplatz 1 nur nördlich der zukünftigen Bebauung über den Parkplatz Helmut–List-Halle geführt werden. Eine zusätzliche südliche Zufahrt (für Anlieferung) ist aus folgenden Gründen nicht möglich:

- Lärmbeeinträchtigung für die südliche Wohnbebauung
- Einschränkung der Funktions- bzw. Leistungsfähigkeit sowie Sicherheit der Kreuzung Dreischützengasse/Waagner-Biro-Straße
- Lage der zukünftigen Straßenbahnhaltestelle, Grünraum und Bäume, VLSA

Wird jedoch nachgewiesen, dass diese Interessen nicht nachteilig betroffen sind, ist eine zusätzliche Zufahrt zulässig; dies insbesondere auch im Hinblick auf eine höherwertige Gestaltung des öffentlichen Raums. Mit einer zusätzlichen Zufahrtsmöglichkeit sollte daher auch eine gestalterische Aufwertung des Parkplatzes Helmut-List-Halle erreicht werden.

Die nördlich an die List-Halle angrenzende Verkehrsfläche kann über eine eigene Zufahrt an die Waagner-Biro-Straße angebunden werden.

Baufelder Mitte (Bauplätze 4a-f) und Nord (Bauplätze 5a-c und 6a-g):

Für die Baufelder Mitte und Nord hat eine zentrale Zufahrt von der Waagner-Biro-Straße zu erfolgen (zukünftige ÖV Trasse). Die Zufahrt für die genannten Baufelder erfolgt über einen

neuen Knotenpunkt. Die Lage dieses Knotens nimmt Rücksicht auf die geplante Straßenbahntrasse. Die anfänglich west-ost-verlaufende Erschließungsstraße dreht nach ca. 120 m nach Norden und wird bis an die Peter-Tunner-Gasse weitergeführt, wobei eine Anbindung an diese auf Grund der unterschiedlichen Höhenlagen nicht möglich ist. Die Abtretung dieser Verkehrsfläche wurde bereits im Zuge der 3.21 Änderung des Flächenwidmungsplanes zwischen den Grundeigentümern und der Stadt Graz vertraglich geregelt (Abtretungsvertrag November 2013).

Auf Grund der komplexen Kreuzungssituation im Bereich Waagner-Biro-Straße – Peter-Tunner-Gasse (Baufreihaltezone der Landesstraße, ÖV-Trasse, etc.) ist nördlich des Baufeldes Nord (Bauplätze 6d und 6e) nur ein Geh- und Radweg möglich (ohne Zufahrt für z.B. die Müllabfuhr). In der Baufreihaltezone zwischen der Peter-Tunner-Gasse und dem Baufeld Nord ist ein Geh- und Radweg geplant. Hauseingänge können von diesem Geh- und Radweg nicht erschlossen werden, weil im nördlichen Bereich des Baufeldes Nord (Bauplatz 6d und 6c) der Haltestellenbereich der ÖV-Wendeschleife situiert ist (siehe Beschreibung Haltestelle ÖV-Wendeschleife). Eine Anbindung von Hauseingängen über den Haltestellenbereich ist nicht möglich, sofern nicht zusätzlich südlich der Haltestelle (Breite 14,0 m) ein Gehweg vorgesehen wird.

Die erforderlichen Wendemöglichkeiten für Kraftfahrzeuge (z.B. am nördlichen Ende der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Erschließungsstraße) sind zu berücksichtigen.

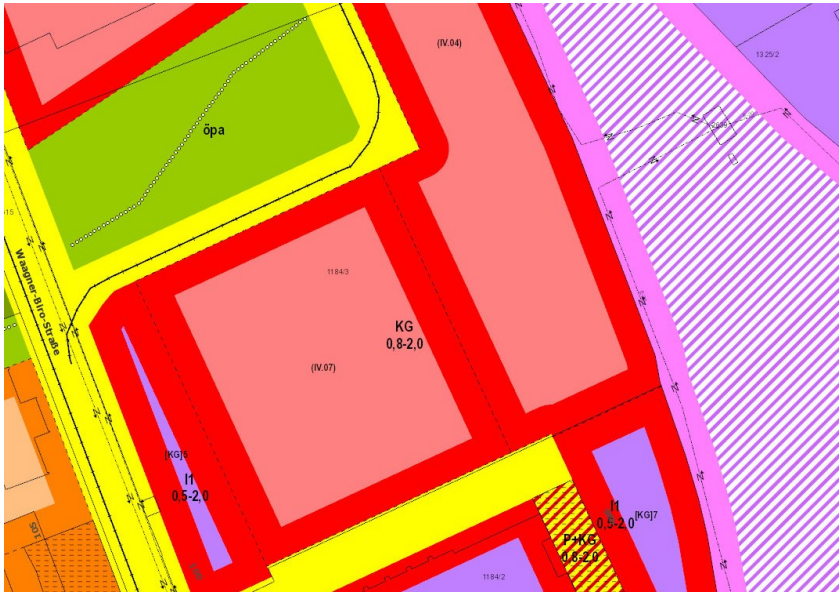
Auflassung Verkehrsfläche Bauplatz 4c-f:

Auf Grund des aus dem städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangenen Siegerprojektes und den damit vorhanden städtebaulichen Festlegungen wird die private Erschließungsstraße (im Planwerk gekennzeichnet) am Bauplatz 4c-f, wie im 3.0 Flächenwidmungsplan idF 3.21 ausgewiesen, nicht mehr benötigt.

Auf Grund des § 7 Abs 5 der Verordnung zum 3.0 Flächenwidmungsplan idF 3.17 ist eine Bebauung dieser privaten Verkehrsfläche möglich:

„Für aufgelassene, rückübereignete oder nicht für Verkehrszwecke benötigte Teile von Verkehrsflächen gilt die Nachfolgenutzung die jeweils angrenzende, in der grafischen Darstellung ausgewiesene Baugebiets- oder Freilandnutzung. Unterschiedliche angrenzender Nutzungen gelten bis zur Mitte des ursprünglichen Straßenquerschnittes.“

Durch den Wegfall der Verkehrsfläche wird keine zusätzliche Bruttogeschoßfläche generiert, da gemäß § 3 des Verordnungswortlautes des Bebauungsplanes die maximal zulässige Bebauungsdichte geregelt ist. Durch den Wegfall der Verkehrsfläche in dritter Reihe konnte zwischen der Blockrandbebauung und der Bebauung am Platz eine beruhigte für Fußgänger gedachte „Flaniermeile“ in zweiter Reihe geschaffen werden. Im 4.0 Flächenwidmungsplan-Entwurf (GR Beschluss vom 23.04.2015) ist die Verkehrsfläche nicht mehr ausgewiesen.



Auszug aus dem 4.0
Flächenwidmungs-
plan – Entwurf.

PKW-Stellplätze

Neben einem umfassenden alternativen Mobilitätsangebot sind dabei auch Maßnahmen wie ein restriktiver Stellplatzschlüssel notwendig.

Zur Verbesserung der schrittweisen Umsetzbarkeit der Bebauung wurden die Stellplatzvorgaben entsprechend § 7 Abs 2 geregelt. Im gesamten Gebiet des Bebauungsplans dürfen maximal 1.210 PKW-Stellplätze errichtet werden. Diese Obergrenze betrifft alle Nutzungen und beinhaltet auch die Stellplätze der List-Halle. Um trotz der lediglich zwei maßgeblichen Grundstückseigentümer ein vorzeitiges Aufbrauchen dieses Stellplatzkontingentes zu verhindern, empfiehlt es sich für die einzelnen Bauplätze Stellplatzschlüssel mit Quadratmeterbruttogeschossflächenangaben je Stellplatz (m² BGF/Stpl.) mit Ober- und Untergrenze zu definieren. Die Stellplätze sind entsprechend den Vorgaben des Bebauungsplanes in Sammelgaragen unterzubringen. Eine direkte Erreichbarkeit der Kfz-Stellplätze über die Aufgänge und Liftanlagen der darüber liegenden Nutzung soll im Sinne der Chancengleichheit des Öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr eingeschränkt sein. Direkte Zugänge über Stiegenhäuser oder Gänge der Bebauung sind nur reduziert zulässig. Für die direkte Erreichbarkeit gelten als Maximalwert 50% der oberirdischen Bruttogeschossflächen, d.h. direkte Übergänge sind nur für maximal 50% der oberirdischen Bruttogeschossflächen zulässig. Davon kann jedoch in dem Maß abgegangen werden, als im Zuge der noch durchzuführenden Wettbewerbe durch zusätzliche innovative Maßnahmen die Attraktivität der Zugänglichkeit zum ÖV erhöht, dadurch eine maßgebliche Chancenverbesserung für die Erreichbarkeit des ÖV erzielt und die Akzeptanz des ÖV gesteigert werden kann.

Davon kann in dem Maß abgegangen werden, als im Zuge der noch durchzuführenden Wettbewerbe durch zusätzliche innovative Maßnahmen die Attraktivität der Zugänglichkeit zum ÖV erhöht, dadurch eine maßgebliche Chancenverbesserung für die Erreichbarkeit des ÖV erzielt und die Akzeptanz des ÖV gesteigert werden kann. Für etwaige Mehrfachnutzungen von PKW-Stellplätzen (z.B.: Im Zusammenhang mit der Nutzung der Helmut List Halle) würde sich die Einrichtung eines Parkraummanagements empfehlen.

Für die List-Halle dürfen maximal 300 Stellplätze vorgesehen werden. Freie PKW Stellplätze sind nur im Bereich der im Planwerk „P“ gekennzeichneten Fläche zulässig.

Fuß- und Fahrradverkehr

Es ist für eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen zu sorgen.

Bezüglich der mindestens zu errichtenden Anzahl an Fahrradabstellplätzen gelten die folgenden Vorgaben:

Wohnnutzung:	30 m ² Netto-Grundfläche je Stpl.
Andere Nutzungen:	50 m ² Netto-Grundfläche je Stpl.

Die Situierung der Fahrrad-Abstellplätze hat einfach erreichbar, abschließbar und im Gebäude integriert bzw. überdacht zu erfolgen. Der Abstellplatz muss fahrend erreicht werden können (eine Anordnung auf mehreren Geschossen ist möglich). Stufen, Absätze, enge Zufahrtswege sind zu vermeiden.

Entlang der Waagner-Biro-Straße ist die Errichtung eines Radweges geplant. Die Gestaltung des Straßenquerschnittes (inkl. Radweg) wird unter anderem Thema des Wettbewerbes Öffentlicher Raum sein.

Eine durchgängige fußläufige Durchwegung für zukünftige BewohnerInnen und NutzerInnen für das gesamte Planungsgebiet soll gewährleistet werden. Dementsprechend ist das Baufeld Süd (Bauplatz 1) auch im Bereich östlich der Helmut List Halle an das Baufeld Mitte fußläufig mittels öffentlicher Durchwegung anzubinden (entlang des Bahnkörpers, siehe Eintragung im Planwerk). Eine weitere öffentliche Durchwegung ist im Bereich der ÖV-Trasse im Baufeld Mitte (Bauplatz 4d und 5a) zum Bahnkörper und im Baufeld Nord (Bauplatz 5c) im Bereich der Freihaltezone ausgewiesen (jeweils West-Ost Richtung). Dementsprechende Servitutsverträge zur öffentlichen Nutzung dieser Wege sind vor Beschluss des Bebauungsplanes zwischen den Eigentümern und der Stadt Graz abzuschließen.

ÖV-Haltestellen

Für die Erschließung der Smart City ist eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Untersuchungen für die dabei erforderliche Systemfestlegung (Straßenbahn, Bus) sind erfolgt und zeigt hinsichtlich aller Indikatoren Vorteile für die Straßenbahnvariante. In beiden Fällen (Straßenbahn, zusätzliche Buslinie) ist von einer Haltestelle im Bereich der List-Halle und einer Haltestelle im Bereich der Peter-Tunner-Gasse auszugehen. Zusätzlich werden derzeit noch Haltestellen im Bereich des zukünftigen Platzes bzw. öffentlichen Parks geprüft. Bezüglich der Haltestelle bei der List-Halle ist für die Fahrtrichtung nach Norden aus derzeitiger Sicht die Positionierung der Haltestelle im Abschnitt zwischen Baufeld Süd (Bauplatz 1) und List-Halle ein wahrscheinliches Szenario. Für eine mögliche Straßenbahnanbindung ist im Bebauungsplan bereits Flächenvorsorge getroffen worden. Im Gemeinderat vom 19. Juni 2015 (GZ.: A10/BD 031761/2014/0003 Straßenbahnanbindung Smart City Project Graz Mitte – Waagner Biro Straße Planungsphase) wurde die Einreichplanung/Eisenbahnrechtliche Genehmigung (Planungsbeschluss) der zukünftigen Straßenbahnanbindung beauftragt. Im Kreuzungsbereich Peter-Tunner-Gasse – Waagner-Biro-Straße befindet sich die Haltestelle Resselgasse der Buslinie 62. Sowohl für eine künftige Straßenbahnlinie als auch eine zusätzliche Buslinie ist eine ÖV-Wendeschleife im Bereich der Kreuzung Peter-Tunner-Gasse – Waagner-Biro-Straße zu berücksichtigen.

Der Haltestellenbereich ist südlich der Baufreihaltezone für die Landesstraße (Peter-Tunner-Gasse) gelegen und hat eine Breite von mindestens 14,0 m.

Die ÖV-Wendeschleife wird voraussichtlich im Uhrzeigersinn befahren.

Beginnend von Norden ist von der folgenden Anordnung auszugehen:

- 3,50 m Fahrgasse (Bus und oder Straßenbahn)
- 3,50 m Wartebereich Haltestelle
- 3,50 m Fahrgasse (Bus und oder Straßenbahn)
- 3,50 m Wartebereich Haltestelle

In den Zufahrtsbereichen zur Haltestelle sind die erforderlichen Ausrundungen berücksichtigt.

Multimodale Knoten

Für das Quartier Smart City Graz - Waagner-Biro ist die Umsetzung von zwei Multimodalen Knoten (künftige Haltestelle Helmut List-Halle, künftige Haltestelle bei der Peter-Tunner-Gasse) angedacht. Ein Multimodaler Knoten stellt die Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote (ÖV-Haltestelle, Radabstellplatz, Ladestationen für E-Bikes und E-Autos, CarSharing, etc.) dar. 2014 wurde gemeinsam mit der Holding Graz, der Abteilung für Verkehrsplanung, der TU Graz und der FH Joanneum ein studentischer Ideenwettbewerb zum Thema Multimodale Knoten durchgeführt.

7. Inhalt des Bebauungsplanes: FREI- und GRÜNRAUMGESTALTUNG

(siehe dazu § 8 der VO)

Im Bauverfahren ist ein Außenanlagenplan samt Eintragung der Leitungsträger vorzulegen. Bei sämtlichen Pflanzungen sollten heimische Sorten bevorzugt werden.

Die oberste Decke von freiliegenden Hochgaragen ist mit einer Vegetationsschicht von mindestens 70cm Höhe (ausgenommen Wege) zu überdecken und gärtnerisch auszugestalten. Im Falle von Baumpflanzungen von klein-mittelkronigen Bäumen ist die Vegetationsschicht auf mindestens 1,0m zu erhöhen und bei großkronigen Bäumen ist die Vegetationsschicht auf mindestens 1,5m zu erhöhen.

Freie PKW- Stellplätze sind entsprechend versickerungsoffen zu gestalten und pro 5 Stellplätzen ist ein Laubbaum zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten (siehe dazu auch § 26 Abs.25 des 4.0 STEK).

Die Standsicherheit von Bäumen kann nur bei einer ausreichenden Dimensionierung der Vegetationstragschicht gewährleistet werden. Diese ist auf die jeweilige Baumart und die dortigen Verhältnisse speziell abzustimmen.

Im Planwerk sind Baumpflanzungen vermerkt. Seitens der Stadt wird ein Wettbewerb für den öffentlichen Raum (Parkflächen, Verkehrsflächen und Platzflächen) durchgeführt. Etwaige Bepflanzungsmaßnahmen werden vertraglich verpflichtend (Umsetzungsvereinbarung) übernommen.

Flachdächer sind bis zum 2. Obergeschoss (Gebäudehöhe max. 7,0m) intensiv und darüber hinaus mindestens extensiv zu begrünen. Dabei ist eine Substrathöhe von mindestens 70cm (intensiv) bzw. 12cm (extensiv) vorzusehen. Davon ausgenommen sind Dachterrassen, Vordächer (bis 50m²), Glasdachkonstruktionen sowie technisch erforderliche Ausbildungen wie z.B. Stiegen- und Lifthäuser, jeweils im untergeordneten Ausmaß.

Geländeveränderungen (Anschüttungen bezogen auf das natürliche Gelände) dürfen entlang der Bahntrasse zur Einschüttung für die Errichtung von PKW Abstellplätzen innerhalb des Bauverbotsbereiches nach § 42 (1) des Eisenbahngesetzes 1957 durchgeführt werden.

Im Bereich von Innenhöfen können Geländeveränderungen bis auf maximal Gebäudehöhe des zu begrünenden Daches erfolgen.

Intensivbegrünungen umfassen Rasen-, Stauden- und Gehölzflächen, im Einzelfall auch Bäume. Sie können flächig, höhendifferenziert oder lokal ausgebildet sein. Die verwendeten Pflanzen

stellen hohe Ansprüche an den Schichtenaufbau und an eine regelmäßige Wasser- und Nährstoffversorgung. Diese Begrünungsart ist nur durch regelmäßige Pflege dauerhaft zu erhalten.

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

Die in der Verordnung festgelegten und hier erläuterten Maßnahmen spiegeln auch die Intentionen der stadtklimatischen Befundung von Prof. Lazar wieder, die besonders auf die Begrünungsmaßnahmen der Innenhöfe verweisen (Mikroklima).

Auf dem eigenen Bauplatz (Bauplatz 1, 4a-f, 5a-c, 6a-g) sind kompakte Grünflächen als Spiel- und Bewegungsraum für ältere Kinder, Jugendliche, Erwachsene und SeniorInnen zu errichten. Die Mindestbreite von Spielplätzen hat 8,0m zu betragen. Restflächen wie Mindestabstandsflächen laut Bauordnung oder Abstandsflächen zu Verkehrswegen eignen sich nicht als Spielplatz.

8. ALLGEMEINES

(siehe dazu §§ 1 und 10 der VO)


- Der 04.19.0 Bebauungsplan „Waagner-Biro-Straße – Peter-Tunner-Gasse“ besteht aus dem Verordnungstext, der zeichnerischen Darstellung samt Planzeichenerklärung und dem Erläuterungsbericht. Die zeichnerische Darstellung erfolgt im Maßstab 1:1.000 und auf Basis des digitalen Katasters von Graz.
- Der Plan ist als dreifarbige 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 EinwenderInnen erfolgt über Benachrichtigung mit entsprechender Erläuterung und Begründung

Für den Gemeinderat:

DI Bernhard Inninger
elektronisch gefertigt

	Signiert von	Inninger Bernhard
	Zertifikat	CN=Inninger Bernhard,O=Magistrat Graz,L=Graz,ST=Styria, C=AT
	Datum/Zeit	2015-12-02T14:54:15+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.