

# Raum planen oder planen lassen?

## Diskutiert am Beispiel der Conrad-von-Hötzendorf-Straße in Graz

Fachbeiträge von Studierenden der Bauplanung und Bauwirtschaft,  
Vertiefungsrichtung Architektur

Sommersemester 2018



**Onlineversion**

Graz, Mai 2018

## **AutorInnen**

Johannes Gasteiner

Andrea Gfrerer

Viktoria Harzl

Jakob Hermann

Melanie Horvat

Sebastian Kinzl

Arnold Muhr

Verena Rippl

Thomas Santner

Sebastian Saure

Veronika Schafner

Lehrveranstaltungsleitung:

DI Maria Baumgartner

## Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	4
Maria Baumgartner	
Öffentlicher Raum.....	5
Sebastian Kinzl	
Wie urban ist die Conrad-von-Hötzendorf-Straße? – Bestandsaufnahme und Ausblicke mit Fokus auf den öffentlichen Raum.....	12
Viktoria Harzl	
Bestand   Conrad-von-Hötzendorf-Straße.....	21
Plakat: Verena Rippl	
Mobilitätsstrategien der Stadt Graz und woran sie scheitern .....	22
Melanie Horvat	
Das Stadtentwicklungskonzept 4.0 unter Berücksichtigung des 2. Änderungsverfahrens.....	33
Thomas Santner	
Analyse des 4.0 Flächenwidmungsplanes der Landeshauptstadt Graz im Bereich der Conrad-von-Hötzendorf-Straße .....	42
Sebastian Saure	
Ist weniger wirklich mehr? - Bebauungsplan 06.20.0 Conrad-von Hötzensdorf-Straße – Ulrich-Lichtenstein-Gasse – Johann-Sebastian-Bach-Gasse -.....	49
Andrea Gfrerer	
Instrumente der Raumplanung versus Realität. ....	58
Veronika Schafner	
Wie man mit Erläuterungen die Verordnung demontiert.....	67
Arnold Muhr	
Vision   Conrad-von-Hötzendorf-Straße .....	75
Plakat: Johannes Gasteiner & Jakob Hermann	

## Einleitung

Maria Baumgartner

Die Lehrveranstaltung Raumplanung am Institut für Bauplanung und Bauwirtschaft der FH Joanneum in Graz gibt einen Überblick zu den Grundlagen und Instrumenten der Raumplanung in Österreich sowie der Raumentwicklung auf europäischer Ebene. Vertiefend wird die Raumordnung in der Steiermark behandelt, wobei der Schwerpunkt auf der Ebene der örtlichen Raumplanung mit den Instrumenten des örtlichen Entwicklungskonzeptes, des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes liegt. Ziel der Lehrveranstaltung ist es, den StudentInnen die Bedeutung, die Einflussmöglichkeiten und Grenzen der Raumplanung auf die baulich – räumliche Entwicklung von Siedlungsgebieten, Natur- und Kulturlandschaften bewusst zu machen und sie für die aktuellen Herausforderungen zu sensibilisieren.

Neben einem grundsätzlichen Disziplinverständnis und Wissenserwerb kommt dem praxisbezogenen Planungsverständnis große Bedeutung zu. Zu diesem Zweck recherchieren die StudentInnen in Rechtskraft befindliche Raumplanungsinstrumente sowie aktuelle raumplanungsrelevante Themen und präsentieren diese ihren KollegInnen. Einzelne Fragestellungen daraus werden im Rahmen eines Fachartikels oder einer Planausarbeitung vertieft. Das gegenständliche Booklet ist die Zusammenfassung dieser Facharbeiten und steht im Jahr 2018 unter dem Themenschwerpunkt „Raum planen oder planen lassen?“.

Was charakterisiert einen Raum? Welche Qualitäten, Probleme und Defizite existieren? Wie lassen sich Machtverhältnisse im Raum ablesen? Wem steht wieviel Raum zur Verfügung? Wer nutzt den Raum zu wessen Nachteilen? Wie äußert sich „Ohnmacht“ im Raum? Wie kann Demokratie im Raum gelebt werden? Welchen Beitrag leistet die Raumplanung? Wen begünstigt/benachteiligt sie? Ist sie Teil der Lösung oder Teil des Problems? Wie kann eine zukunftsfähige, partizipative Entwicklung des Raumes aussehen?

Die Ausarbeitungen finden im Rahmen von COMRADE CONRADE. Demokratie und Frieden auf der Straße, einem mehrjährigen, interdisziplinären Kunst-, Forschungs- und Friedensprojekt zur Conrad-von-Hötzendorf-Straße in Graz statt (<http://comradeconrade.mur.at/>).

Im Rahmen dieses Projektes erfolgt auch eine Beteiligung am Architektursommer 2018, einer Veranstaltung des Hauses der Architektur in Graz, die eine vielschichtige Auseinandersetzung mit gebauter Lebensumwelt zum Ziel hat. Das heurige Thema „Architektur und Lebensumwelt“ hat den Schwerpunkt „Öffentlicher Raum“ (<https://www.architektursommer.at/>).

In Kombination dieser beiden Kooperationen liegt der Fokus auf Analysen raumrelevanter und stadtplanerischer Ausarbeitungen für die Conrad-von-Hötzendorf-Straße sowie die angrenzenden Quartiere (Mobilitätskonzepte, Stadtentwicklungskonzept, Flächenwidmungsplan, Bebauungspläne). Die StudentInnen diskutieren deren grundsätzliche Ausrichtung, ihr Zusammenspiel und ihre Bedeutung in der Realität. Basierend auf eigenen Vor-Ort-Analysen des Raums prüfen sie, inwiefern bestehende Raumqualitäten und –erfordernisse in den Planungen Niederschlag finden. Sie gehen den Einflüssen raumrelevanter Festlegungen auf die Organisation und Gebrauchsfähigkeit des öffentlichen Raumes nach. Dabei sind sie kritisch, mutig und voller Visionen. Sie zeigen zukunftsfähige Entwicklungsmöglichkeiten auf verschiedenen Handlungsebenen auf, thematisieren, was professionelle Planung kann, nicht tut, tun sollte. Machen Sie es ihnen nach!

Viel Spaß beim Lesen und Staunen!

## Öffentlicher Raum

Sebastian Kinzl

Dieser Text behandelt die Gestaltung und den Gebrauch von öffentlichem Raum, die Frage, wie damit zukunftsfähig umgegangen werden kann sowie die derzeitige Situation in Graz allgemein und in Form von Beispielen zur Conrad-von-Hötzendorf-Straße. Weiteres werden vorbildhafte Ansätze und Projekte angeführt.

Die aktuelle Situation im öffentlichen Raum von Graz wurde anhand der Menschenrechtskonvention, der Österreichischen Verfassung und der Grazer Menschenrechtsberichte geprüft. Vorschläge sind vor allem im Hinblick auf eine verstärkte Partizipation mittels Referenzprojekten angeführt.

### Definitionen

Öffentlicher Raum: Als öffentlicher Raum werden in dieser Arbeit alle Flächen bezeichnet, die für die Öffentlichkeit frei zugänglich sind. Dazu zählen Straßen, Plätze, Frei- und Grünflächen.

Demokratie: Ist eine Art von Herrschaftsform und leitet sich aus den griechischen Wörtern „demos“=„Volk“ und „kratein“=„herrschen“ ab. Demokratie bedeutet also wörtlich übersetzt „Volksherrschaft“ oder „Herrschaft der Mehrheit“. Bei dieser liegt die direkte oder indirekte Entscheidungsmacht bei den BürgerInnen.<sup>1</sup>

### Die neue Form der Demokratie

Die am weitesten verbreitete Form der Demokratie ist die repräsentative Demokratie. Hierbei werden VertreterInnen, die anstelle der Bevölkerung agieren, gewählt. Auch in Österreich ist das die vorherrschende Form. Das ist in den Grundprinzipien der Bundesverfassung festgelegt. Diese besagen, dass Österreich eine Demokratie, eine Republik, ein Rechtsstaat und ein Bundesstaat ist<sup>2</sup>.

Ein Vorteil der repräsentativen Demokratie ist, dass sich Entscheidungen vergleichsweise rasch herbeiführen lassen, was beispielsweise für die Gesetzgebung zielführend ist. Ein klarer Nachteil ist, dass es nicht garantiert ist, dass Versprochenes eingehalten wird, beziehungsweise Positionen und Haltungen zu einzelnen Themen über die Legislaturperiode von den gewählten VertreterInnen beibehalten werden. Es ist zwar grundsätzlich jeder/jedem StaatsbürgerIn gestattet, selbst eine Partei zu gründen oder an Wahlen teilzunehmen, darüber hinaus gibt es jedoch auch in einer

---

<sup>1</sup> Lt. Hrsg. Walter de Gyrter. 2011: KLUGE S. 189

<sup>2</sup> Lt. <https://www.parlament.gv.at/PERK/VERF/GRUND/> (Zugriff: 17.05.2018)

repräsentativen Demokratie Möglichkeiten und Ansätze, das politische und gesellschaftliche Geschehen, auch als Einzelperson, direkter zu beeinflussen.

Eine bereits etablierte Methode ist die direkte Demokratie in Form von Volksabstimmungen, Volksbefragungen oder Volksbegehren. Volksabstimmungen werden in Österreich nur sehr selten angewendet. So gab es bis dato lediglich zwei Volksabstimmungen (Kernenergie in Österreich, Beitritt zur EU). Solche betreffen meist sehr große Entscheidungen, sind aber hinsichtlich der Umsetzung ihrer Ergebnisse verpflichtend. Volksbegehren können hingegen für ein breiteres Feld an Themen angewendet werden und bei einer gewissen Anzahl von Unterschriften von jeder Bürgerin oder jedem Bürger eingebracht werden (vor kurzem beispielsweise das Frauen-Volksbegehren). Volksbegehren sind jedoch nicht verpflichtend umzusetzen und in Bezug auf die Planung öffentlichen Raumes auch meist nicht zielführend.

Der neuste Ansatz, die Bevölkerung direkter in für sie relevante Angelegenheiten einzubinden, ist die partizipative Demokratie. Partizipation, also Beteiligung, bedeutet hierbei, „betroffene“ Menschen in den Prozess der Lösungsfindung mit einzubeziehen und ihnen somit aktive Handlungsmöglichkeiten zu bieten. Das Ziel von Partizipation ist es, nachvollziehbare Entscheidungen zu treffen und über die Mitwirkung am Prozess und den Ergebnissen Akzeptanz in der Bevölkerung zu finden. Eine der wichtigsten Voraussetzungen, um Beteiligung zu ermöglichen, ist Information. Ohne diese ist eine Meinungsbildung oder das Schaffen eines Bewusstseins über ein Thema nicht möglich. Um die Anwendung partizipativer Methoden in der Raumplanung zu fördern, ist vor allem der öffentliche Zugang zu Plänen und Projekten eine Grundvoraussetzung.

Die reine Informationsweitergabe bezeichnet die erste und einfachste Form der Partizipation. Sie ermöglicht es, Anliegen, Wünsche oder Kritik anzubringen. Die Abrufbarkeit von räumlichen Planungsinstrumenten, wie dem Städtischen Entwicklungskonzept, dem Flächenwidmungsplan sowie dem Bebauungsplan, ist daher, wie es in Graz zurzeit der Fall ist, sehr wichtig und beizubehalten. Hier besteht eine sogenannte formelle Beteiligungsmöglichkeit. Das bedeutet, dass während der öffentlichen Auflage des Planentwurfs eine schriftliche Stellungnahme einbringbar ist. Laut dem „Praxisbuch Partizipation Wien“ wird die Partizipation darüber hinaus in die Konsultation und die Kooperation unterteilt. Bei der Konsultation wird direkt, beispielsweise durch Fragebögen, die Möglichkeit geboten, zu dem betreffenden Projekt Stellung zu nehmen. Bei der Kooperation hingegen wird die Planung unmittelbar mit den Beteiligten entwickelt und häufig die sogenannte informelle Beteiligung genutzt, welche meist über Online Dialoge oder Diskussionsveranstaltungen ausgeführt wird.<sup>3</sup>

---

3 Lt Hrsg. Magistrat der Stadt Wien. 2012: Praxisbuch Partizipation Wien S.11

„Die Reihung Information – Konsultation – Kooperation bedeutet nicht automatisch gut – besser – am besten. Je nach Aufgabe kann entweder Information, Konsultation oder Kooperation die gewählte Stufe sein. In den meisten Beteiligungsprozessen jedoch werden alle drei Intensitätsstufen kombiniert.“<sup>4</sup>

Typische Anwendungsbereiche von Partizipation sind vor allem temporäre Installationen im öffentlichen Raum, Forschung, Gestaltung des Lebensumfeldes sowie die Einbindung der Jugend oder oftmals unterrepräsentierter Bevölkerungsgruppen in bevölkerungsrelevante Themen wie öffentlichen Verkehr.

### **Demokratie und Menschenrechte**

Bei allen Formen der Demokratie ist die Einhaltung und Wahrung der Menschenrechte essentiell. Diese wurden 1948 von den Vereinten Nationen verkündet und bilden die Basis für die, in der Europäischen Union verbindliche Europäische Menschenrechtskonvention [EMRK]. Diese ist in der Verfassung der Mitgliedsländer verankert.

In Bezug auf den öffentlichen Raum sind diese Rechte durchaus relevant. So wird dort das Recht auf Erholung und Freizeit sowie einen gesundheitsgewährleistenden Lebensstandard, als auch das Recht auf unentgeltliche Bildung und ein Teilnahmerecht am kulturellen Leben der Gemeinschaft und am wissenschaftlichen Fortschritt beschrieben.

Ebenfalls angeführt ist das Recht, dass jede/r an der Gestaltung der öffentlichen Angelegenheiten des eigenen Landes unmittelbar oder durch frei gewählte VertreterInnen mitwirken darf.<sup>5</sup>

### **Was hat Demokratie mit öffentlichem Raum zu tun?**

„Wenn die politische Meinung das Blut ist, das die Körperfunktion eines demokratischen Gemeinwesens mit Nährstoffen versorgt, so ist Öffentlichkeit das Herz- Kreislaufsystem, das für den Anstoß, die Vermischung und die Verteilung der Blutbestandteile sorgt.“<sup>2</sup>

- Christoph O. Meyer –

Um eine funktionierende Demokratie herzustellen, benötigt es eine Öffentlichkeit. Diese Öffentlichkeit ist gewissermaßen die Meinungsträgerin der gesamten Gesellschaft. Öffentlicher Raum spielt hierbei eine entscheidende Rolle, da es der für alle Menschen zugängliche Raum und somit der Konfrontations- und Kommunikationsplatz verschiedenster

---

4 Ebda S.12

5 Vgl.: Hrsg. United Nations 1948: Allgemeine Erklärung der Menschenrechte S.4 Artikel 21 [http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR\\_Translations/ger.pdf](http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/ger.pdf) (Zugriff: 17.05.2018)

Interessen ist. Um ein friedliches Zusammenleben zu gewährleisten, ist auch die demokratische Gestaltung dieser Räume unumgänglich.

Daher sollte das Ziel sein, die verschiedenen Interessen, unter Wahrung der Menschenrechte, auf eine gemeinsame Basis zu bringen, ohne dabei Minderheiten zu benachteiligen.

## Rechte und Beteiligung der Menschen

„Jeder hat das Recht auf Meinungsfreiheit und freie Meinungsäußerung; [...]“<sup>6</sup>

Im Jahr 2001 hat sich die Stadt Graz, unter Vorweisung von bisherigen Errungenschaften, durch den Gemeinderat zur ersten europäischen Menschenrechtsstadt erklärt. Mit diesem Schritt soll die Umsetzung der allgemeinen Menschenrechte auf lokaler Ebene gewährleistet werden.

„Hier begegnen sich Menschen tagtäglich, hier betrifft jede Entscheidung die Menschenrechte einzelner Personen. Um sicherzustellen, dass die Menschenrechtsinstrumente auch tatsächlich angewendet und die spezifischen Probleme vor Ort berücksichtigt werden, müssen die Menschen in der Gestaltung ihrer Stadt miteinbezogen werden“<sup>7</sup>

Teil dieser Erklärung war es, mindestens jedes zweite Jahr einen „Menschenrechtsbericht der Stadt Graz“ durch den Menschenrechtsbeirat, zu veröffentlichen. Diese Berichte sind online abrufbar. Gegliedert in „Probleme und Defizite“, „Daten und Fakten“, „Gute Praxis“ und „Neue Empfehlungen“ wird in diesen die Stadt Graz auf die tatsächliche Einhaltung der Menschenrechte geprüft. Die Kontrolle sowie die Verfassung der meisten Beiträge des Berichtes werden größtenteils von verschiedenen gemeinnützigen Institutionen durchgeführt.

Auffallend in den Berichten ist in Bezug auf den öffentlichen Raum eine häufig auftretende Diskriminierung von Einzelpersonen beziehungsweise bestimmten Gruppen. Die am häufigsten auftretenden Diskriminierungen sind rassistischer Art, aufgrund des Alters, wegen einer Behinderung oder dem Geschlecht einer Person.<sup>8</sup>

Die Planung von öffentlichem Raum muss daher solchen Entwicklungen entgegen wirken. Die Erreichung von Barrierefreiheit ist deswegen unumgänglich. Dabei bezeichnet diese nicht nur die gleiche direkte Erreichbarkeit durch einen Rollstuhl, sondern muss auch beispielsweise

---

6 Ebda S.4 Artikel 19

7 [https://www.graz.at/cms/dokumente/10284058\\_7771447/1f5a0a67/Menschenrechtsstadt-Folder-Web.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10284058_7771447/1f5a0a67/Menschenrechtsstadt-Folder-Web.pdf)  
(Zugriff: 17.05.2018)

8 Lt. Hrsg. Menschenrechtsbeirat der Stadt Graz. 2016: Der Menschenrechtsbericht der Stadt Graz 2015 S.37

Gehörlosigkeit oder Blindheit berücksichtigen. Diese Berücksichtigung muss sich vor allem auch auf die Informationsweitergabe und die Zugriffsmöglichkeiten darauf ausweiten.

„Der öffentliche Raum der Stadt Graz ist solchermaßen angelegt, dass seine Nutzung eher der männlichen Bevölkerung vorbehalten ist. Frauen sind in der Nutzung des öffentlichen Raums eingeschränkt und in einigen Bereichen (z.B. sportliche Betätigung) ausgeschlossen. Ihre Bedürfnisse und ihre Ansprüche an öffentlichem Raum werden weniger wahrgenommen.“<sup>9</sup>

Dieser Punkt zeigt die Notwendigkeit der Gleichberechtigung aller Personen im öffentlichen Raum und einen Verbesserungsbedarf dieser. Gleichberechtigung, nicht nur im Sinne des Geschlechts, sondern in allen Bereichen, wie beispielsweise der Art der Nutzung. Hier wird, wie auch am Beispiel der Conrad-von-Hötzendorf-Straße zu beobachten ist, dem motorisierten Individualverkehr weitaus mehr Priorität zugeschrieben als anderen Nutzungen des Straßenraumes, wenngleich dieser maßgeblich für menschenrechtswidrige Emissionen und damit Gesundheitsbeeinträchtigungen des Raumes verantwortlich ist.

Um Partizipation zu ermöglichen, muss die Herangehensweise an Bauprojekte meiner Ansicht nach von Grund auf geändert werden. Problematisch ist derzeit, dass Bauvorhaben weitgehend von großräumigen Planungen von großen BauträgerInnen und großen Baufirmen bestimmt werden, die solche als Investments sehen und auf Gewinnmaximierung aus sind. Hier bestünde die Möglichkeit zum Eingriff der öffentlichen Hand durch beispielsweise geeignete, ausgleichende Vorgaben in den diversen Planungsinstrumenten oder die Einführung einer verpflichtenden partizipativen Planung bei Neubauprojekten.

Der Vorgang der Beteiligung ist mittlerweile durch speziell dafür entwickelte Software, wie dem sogenannten paowao-service,<sup>10</sup> breitenwirksam ermöglicht worden. Dieses System verschafft die Möglichkeit, Ideen einzubringen, Initiativen zu starten, sich zu Projekten zu äußern oder Fragen zu stellen.

Eine andere Möglichkeit, den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten, ist es, temporäre Installationen anzubringen und Events zu veranstalten. Ein Beispiel dafür ist die Aktion Park(ing) Day<sup>11</sup>. Bei dieser Aktion werden ansonsten vom ruhenden motorisierten Individualverkehr (Pkws)

---

9 Lt. Hrsg. Menschenrechtsbeirat der Stadt Graz. 2016: Der Menschenrechtsbericht der Stadt Graz 2015 S.38

10 Lt. <https://paowao.de/> (Zugriff: 17.05.2018)

11 <http://www.wiengestalten.at/parking-day/> (Zugriff: 17.08.2018)

besetzte Parkflächen durch Rasenteppiche begrünt und anderweitig, z.B. durch Sitzmöglichkeiten oder Stände, genutzt.

Ein offizieller Park(ing) Day für Graz stand zuletzt im September 2017 in Diskussion, wurde aber bis jetzt noch nicht ausgeführt.<sup>12</sup>

## **Fazit und Empfehlungen**

Öffentlicher Raum ist auch Sache der Bevölkerung, diese belebt und definiert ihn.

Eine Gestaltung öffentlicher Räume, über die Köpfe der Menschen hinweg, ist nicht zielführend. Beteiligung erfordert den offenen Umgang mit Informationen („fair play“).

Nur durch konsequentere Anwendung von Beteiligungsmodellen, können sich partizipative Vorgehensweisen zu Standards entwickeln.

Das Recht auf Meinungsfreiheit und das Mitspracherecht sollten der Bevölkerung stärker bewusst gemacht und ihnen die Möglichkeit zur Ausübung dieser Rechte zur Verfügung gestellt werden. Die Nutzung von neuen Cloud-basierenden Systemen ist dabei eine gute Möglichkeit, viele Menschen zu erreichen. Darüber hinaus wäre eine zentrale Einrichtung pro Stadtteil, ähnlich den Wiener Gebietsbetreuungen oder Stadtteilbüros, in der Informationen über relevante Projekte, in analoger Form und leicht verständlicher Sprache, Blindenschrift oder über Audio, gesammelt werden, sinnvoll.

Ob Vorhaben öffentlich relevant sind, sollte extern beurteilt werden und bei Zutreffen, eine Informationsweitergabe und volle Transparenz verpflichtend sein.

Aktionen, die den derzeitig benachteiligten TeilnehmernInnen im öffentlichen Raum für eine gewisse Zeit mehr Platz bieten, sind eine Möglichkeit, Missstände für eine gewisse Zeit zu überbrücken.

Die Umsetzung der Empfehlungen der Menschenrechtsberichte ist ratsam und daher so rasch wie möglich auch tatsächlich im öffentlichen Raum anzuwenden. Eine Sammlung von Ideen zur Neugestaltung öffentlicher Bereiche, wie der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, wäre sachdienlich und sollte dann auch mit entsprechender Ernsthaftigkeit und Aufrichtigkeit weiterverfolgt werden.

---

12 <https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5285586/Aktion-fuer-den-Parking-Day> (Zugriff: 17.08.2018)

Die Informationsweitergabe muss von der Stadt aktiver forciert werden. Dies kann durch Zusendung von Informationsbriefen zu Projekten in einem bestimmten Umkreis des betroffenen Gebietes geschehen. Diese sollten auch über die Möglichkeit und Vorgehensweise der Partizipation aufklären. Der Umgang mit Ideen und Einwendungen muss dabei transparent und nachvollziehbar sein.

## Literaturverzeichnis

Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) 2012: Praxisbuch Partizipation Wien

Menschenrechtsbeirat der Stadt Graz (Hrsg.) 2015: Der Menschenrechtsbericht der Stadt Graz 2015, Graz

Walter de Gruyter (Hrsg.) 2011: KLUGE Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache, Aufl.25.

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10284058\\_7771447/1f5a0a67/Menschenrechtsstadt-Folder-Web.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10284058_7771447/1f5a0a67/Menschenrechtsstadt-Folder-Web.pdf) (Zugriff: 17.05.2018)

<https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5285586/Aktion-fuer-den-Parking-Day>  
(Zugriff: 17.08.2018)

[http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR\\_Translations/ger.pdf](http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/ger.pdf)  
(Zugriff: 17.05.2018)

<https://www.paowao.de/>  
(Zugriff: 17.05.2018)

<https://www.parlament.gv.at/PERK/VERF/GRUND/>  
(Zugriff: 17.05.2018)

<http://www.wiengestalten.at/parking-day/>  
(Zugriff: 17.08.2018)

# Wie urban ist die Conrad-von-Hötzendorf-Straße? – Bestandsaufnahme und Ausblicke mit Fokus auf den öffentlichen Raum

Viktoria Harzl

*„Urbanität beschreibt die alltägliche Lebensweise eines Stadtbewohners, die in utopischer Perspektive über die bestehenden Verhältnisse hinaus auf eine bessere Gesellschaft verweist“ (Siebel 1998, S. 262 in Nussbaum 2013).*

Die Raumplanung und Stadtpolitik können durch Aufzeigen von Entwicklungstrends, Handlungserfordernissen, Optionen und Visionen, durch Einflussnahme auf die Bebauungsdichte und Flächenwidmung sowie den Umgang mit Verkehr, Freiraum und Nutzungsstrukturen die Entwicklung zukunftsfähig ausrichten. Zukunftsfähig heißt nachhaltig, ökologisch, sozial und wirtschaftlich verträglich. Eine von Transparenz und Ehrlichkeit bestimmte Partizipation der BürgerInnen spielt hierbei eine zentrale Rolle.<sup>13</sup> Das Thema „Architektur und Lebensumwelt“ des Architektursommers 2018, das seinen Fokus auf den öffentlichen Raum legt<sup>14</sup>, und das Comrade-Conrade Projekt, das sich mit der Conrad-von-Hötzendorf-Straße auseinandersetzt,<sup>15</sup> wurden als Anlass genommen, sich mit der Rolle der Raumplanung für den öffentlichen Raum in der Conrad-von-Hötzendorf-Straße näher zu beschäftigen.

Folgend soll untersucht werden, welche Qualitäten, Probleme, Defizite und Potentiale die Conrad-von-Hötzendorf-Straße hinsichtlich einer urbanen Entwicklung aktuell aufweist, welche Bedeutung beispielsweise der momentanen Luft- und Lärmbelastung für die städtische Lebensqualität zukommt und in welchen Bereichen die größten Herausforderungen einer zukünftigen Entwicklung liegen.

## Methodik

Die Grundlage dafür bilden Vor-Ort-Analysen von 12 StudentInnen, welche sich zunächst erfahrungswissenschaftlich in Form von Spaziergängen dem Raum näherten und erste Eindrücke sowie Thesen festhielten. Im Zuge dieser Arbeit wurden diese mit vertiefender Literatur- und Vor-Ort-Recherchen genauer untersucht.

---

13 Vgl. <http://www.gat.st/news/offener-brief-urbanisierung-und-demokratie> (Zugriff: 30.04.2018)

14 Vgl. <https://hda-graz.at/projekte/architektursommer/architektursommer-2018> (Zugriff: 30.04.2018)

15 Vgl. <http://comradeconrade.mur.at/> (Zugriff: 30.04.2018)

## Von der Entstehung der Straße bis zur heutigen Bebauungs- und Freiraumsituation

### Historische Entwicklung

Die hauptsächlich im Bezirk Jakomini gelegene Conrad-von-Hötzendorf-Straße entstand Mitte des 19. Jahrhunderts, als die Mauern der Festung Graz, deren Verlauf im Franziszeischen Kataster ersichtlich ist, abgerissen wurden und dadurch der Vorort Jakomini mit der Inneren Stadt immer mehr zusammenwuchs.<sup>16</sup>

Zu dieser Zeit wuchs auch der Einfluss, den die Stadtverwaltung auf die städtebauliche Entwicklung nahm, zunehmend an. Unterstützend dazu diente die erste Bauordnung für Graz von 1856, welche zur damaligen Zeit auch noch raumplanerische Elemente beinhaltete. So sind der geradlinige Verlauf und die Breite der Straße beispielsweise auf die damaligen Festlegungen der Bauordnung zurückzuführen.<sup>17</sup> Diese standen in Einklang mit zu dieser Zeit stattfindenden, massiven städtebaulichen Umgestaltungsprozessen in Europa.<sup>18</sup>

### Aktuell differenzierbare Straßenraumabschnitte

Das damals entstandene Gründerzeit-Viertel im Norden der Conrad-von-Hötzendorf-Straße mit seiner typischen drei- bis fünfgeschossigen Blockrandbebauung unterliegt heute dem Altstadterhaltungsgesetz und bildet den ersten markanten Straßenabschnitt im Verlauf der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, welcher bei der Kreuzung mit der Grazbachgasse beginnt und sein Ende nach dem Jakominigürtel findet. Ein markantes Gebäude in diesem Abschnitt ist das Landesgericht.

Im zweiten heute stadtmorphologisch abgrenzbaren Straßenabschnitt ist das Straßenbild vor allem durch großvolumige, stadtprägende, architektonische Bauten jüngerer Datums geprägt, wie zum Beispiel die Stadthalle (2002), die Messehalle A (2008) und das Styria Media Center (2015). Dieser Abschnitt, mit vorwiegend öffentlichen, kulturellen und gewerblichen Nutzungen, erstreckt sich zwischen dem Jakominigürtel und der Fröhlichgasse.

Im dritten, suburbanen Abschnitt der Conrad-von-Hötzendorf-Straße befinden sich zwar ebenfalls Bauanlagen mit öffentlichen Funktionen, wie der historisch wertvolle Ostbahnhof (1873) und die

---

16 Vgl. <http://www.jakominiviertel.at/die-entstehung-und-entwicklung-des-jakominiviertels-2/> (Zugriff: 30.04.2018)

17 Vgl. Kovac, Alexander (2011): Die Entstehung des steiermärkischen Baurechts von 1848 bis heute, Grazer Rechtswissenschaftliche Studien, herausgeben von Markus Steppan, Helmut Gebhardt. Graz: Lykam. S.42-45.

18 Vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Georges-Eug%C3%A8ne\\_Haussmann](https://de.wikipedia.org/wiki/Georges-Eug%C3%A8ne_Haussmann) (Zugriff: 22.04.2018)

Merkur Arena (1997), hauptsächlich ist dieser jedoch durch industrielle und gewerbliche Flachbauten bestimmt. Vereinzelt tauchen höhere Wohngebäude mit bis zu fünf Geschoßen in Form von straßenabgerückten Solitärbauten oder Straßenrandbebauungen auf. Ein weiteres, prägendes Element dieses Abschnittes ist eine Lärmschutzwand, welche beim Ostbahnhof beginnt und bis zum Stadion (1997) den Straßenraum westseitig durchgehend begrenzt. Im Vergleich zum ersten Abschnitt ist ein klarer Dichteabfall aufgrund der überwiegend freistehenden Bebauung erkennbar.

## **Aktuelle Freiraumsituation**

### **Parkanlagen und Kleingärten**

Obwohl viele Frei- und Grünflächen, vor allem in den Innenhöfen der Blockrandbebauungen, vorhanden sind, befindet sich nur eine öffentlich zugängliche Parkanlage entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, diese liegt am Grundstück des Styria Media Centers auf privatem Baugrund. In fußläufig noch gut erreichbarer Entfernung liegt im Nordwesten der Augarten als größerer Park, ansonsten gibt es nur einige kleinere öffentlich zugängliche, begrünte Freiflächen im Nahbereich. Dies führt vor allem im dritten Abschnitt zu einem Mangel an öffentlich zugänglichen Grünanlagen zur täglichen Erholung. Dort befinden sich in der näheren Umgebung zwar mehrere Kleingartenanlagen, darunter eine sehr große entlang der Raiffeisenstraße, auf der westlichen Seite der Lärmschutzwand. Alle Kleingartensiedlungen befinden sich im Eigentum der GBG, einem Unternehmen im Einflussbereich der Stadt Graz. Die Kleingärten dienen der Kompensation des Mangels an privaten Freiräumen der Geschosswohnbauten und werden verpachtet. Das Wegenetz zwischen den Kleingärten ist derzeit nicht für die Allgemeinheit nutzbar, hätte aber das Potential, durch öffentliche Zugänglichmachung und gezielte Angebotsergänzung, z.B. in Form von kleineren Spiel- und Aufenthaltsbereichen auf einzelnen Parzellen, das Defizit an Naherholungsbereichen im Südteil der Straße zu verringern. Voraussetzung dafür wären eine Überarbeitung der Kleingartenverordnung (u. a. zur kompensierenden Zulassung von Einzäunungen der Einzelparzellen) und direkte Querverbindungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zur Conrad-von-Hötzendorf-Straße, aktuell stellen die Ostbahn und gewerblich-industrielle Nutzungen entlang der Bahn Barrieren dar.

### **Gewässerfreiräume**

Im Nahbereich der Conrad-von-Hötzendorf-Straße befinden sich drei Fließgewässer, der verrohrte Grazbach im Norden, die Mur im Westen und der etwas entferntere Petersbach im Süden. Die Erreichbarkeit der Mur würde mit den oben beschriebenen Querverbindungen zu den westlichen Kleingärten ebenfalls deutlich verbessert. Der Petersbach kann derzeit auf kürzesten Weg nur über die, für den motorisierten Verkehr funktionalisierte, Raiffeisenstraße (zu breite Fahrbahnen für motorisierten Verkehr, fehlende attraktive Fuß- und Radverbindung, fehlende Bäume im

Straßenquerschnitt) erreicht werden. Der Grazbach, welcher 1897 begradigt und kanalisiert wurde<sup>19</sup> (ursprünglicher Verlauf siehe Franziszeischer Kataster), hätte ein historisch begründbares Potential, teilweise wieder freigelegt und offen geführt zu werden.<sup>20</sup> Damit würde vor allem im Nordosten das derzeit nur von Kleinflächen geprägte Freiraumangebot durch eine „renovierte“ blau-grüne Erholungsader ergänzt und der sommerlichen Erhitzung entgegengewirkt.

### **Öffentliche Plätze**

Des Weiteren gibt es entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße mehrere öffentliche Plätze, die zwar aktuelle Defizite, aber große Freiraumpotentiale aufweisen. Gerade der bei Veranstaltungen sehr belebte Vorplatz der Messe und Stadthalle, könnte sich durch eine Kombination aus variablen Nutzungsangeboten (Sitzmöblierung) und Verbesserungen der permanenten Ausstattungen (klar zonierte Geh- und Radfahrmöglichkeiten, schattenspendende Baumpflanzungen, versickerungsfähige Bodenbeläge, Trinkwasserspender,...) zu einem attraktiven öffentlichen Raum entwickeln. Aktuell ist durch das starke und dominante motorisierte Verkehrsaufkommen auf der Conrad-von-Hötzendorf-Straße zudem der Konnex zum gegenüberliegenden Vorplatz des Styria Media Centers unterbrochen.

Auch der Stadionplatz im Süden, der bei großen Fußballspielen massiv überfüllt ist, dann regelmäßig zu einem Verkehrschaos von Straßenbahn und Straßensperren für motorisierten Verkehr führt, ansonsten aber durch defekte Bodenbeläge und fehlendes Grün auffällt, hätte ein großes Potential, ein öffentlicher Raum mit Aufenthaltsqualität zu werden. Eine Shared-Space Regelung könnte beispielsweise die Platzqualitäten erhöhen, Fassadenbepflanzungen mehr Farbe ins Grau bringen.

### **Straßenfreiräume**

Straßen sind die wichtigsten öffentlichen Freiräume. Sie stehen jeder/jedem kostenlos zur Verfügung, sind ab dem Kleinkindalter wichtige Sozialisationsräume. Sie sind Orte des Lernens und der Kommunikation, der Arbeit und des Wirtschaftens.

Vergleicht man anhand der Straßenquerschnitte die derzeitige Breite des motorisierten Verkehrsraumes, sprich der Fahrbahnen und Parkplätze, mit den Breiten der „restlichen“ Räume wie Geh und Radwegen, Parks und Aufenthaltsplätzen, so erkennt man deutlich, dass der öffentliche Raum der Conrad-von-Hötzendorf-Straße derzeit vorwiegend dem Kraftverkehr zur Verfügung steht, eine Verkehrsader, aber keine Lebensader für Menschen ist.

---

<sup>19</sup> Vgl. <http://www.jakominiviertel.at/die-entstehung-und-entwicklung-des-jakominiviertels-2/> (30.04.2018)

<sup>20</sup> Derartige Maßnahmen werden in anderen Städten als Klimaanpassungsmaßnahmen bereits praktiziert wird (vgl. <http://www.urbangreenbluegrids.com/>; 23.4.2018).

Im ersten Abschnitt gewährleistet die Aufteilung des Straßenraumes noch am ehesten faire Verhältnisse. Der Gehweg wird getrennt vom Radweg geführt und dieser auch durch die Straßenbahngleise bzw. durch einen Grünstreifen vom motorisierten Verkehr getrennt. Optimierbar wäre hier primär die Gestaltung der Grünstreifen (durchlässige, aufgeastete Straßenbäume statt umwegeerfordernder Hecken).

Im Gegensatz dazu bieten der zweite und dritte Abschnitt den FußgängerInnen und RadfahrerInnen nur mehr einen zu teilenden Weg, der im dritten Abschnitt obendrein noch sehr schmal ist, durch Bodenmarkierungen noch weiter eingeengt wird und vielfach direkt an die stark befahrene Straße angrenzt. Eine zukunftsfähige, attraktivere Gestaltung des Fuß- und Radweges würde in diesem Straßenabschnitt neben ausreichend Raum für beide Verkehrsarten die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch eine Vielzahl an Platzsituationen sowie durchgehende Baumpflanzungen erfordern.

### **Versorgungsstruktur**

Prägend für die Straßenraumwahrnehmung sind neben der Straße selbst auch die Randnutzungen. Die Versorgungsstruktur lässt sich in den drei Straßenabschnitten wie folgt beschreiben:

Die gewerblich ausgelegte Erdgeschoßzone der Gründerzeitbauten bietet eine gute Versorgungsbasis für den täglichen Allgemeinbedarf. Die kurzen Wegstrecken und somit die Erreichbarkeit zu Fuß spiegeln die Urbanität dieses Abschnittes wider.

Auch der zweite Abschnitt ist noch relativ gut an Alltagsinfrastruktur, vor allem im gastwerblichen Bereich, versorgt. Grundsätzlich bestehen hier vor allem Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich sowie Angebote im kommerziellen Freizeit- und Kulturbereich.

Im dritten Abschnitt hingegen ist die Versorgung für den täglichen Bedarf kaum gedeckt und sehr weit gestreut, sodass diese zu Fuß nicht mehr gut erreichbar ist. Dieser Abschnitt weist eine typische, auf den Kfz-Verkehr zugeschnittene, Stadtrandstruktur auf, wenngleich er mittlerweile mitten in der Stadt liegt. Die Benachteiligung des Fußgängerverkehrs wird durch die räumliche Überlagerung mit dem Fahrradverkehr - der Radweg wurde auf dem Gehsteig aufgemalt - zusätzlich verstärkt. Dies vermindert zum einen die Qualität des urbanen Raums und fördert aufgrund der weitgestreuten Infrastruktur zugleich den motorisierten Individualverkehr.

## Motorisierter Verkehr und seine Alternativen

Der motorisierte Verkehr entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, welche als Konnex zur A2 fungiert, ist sehr stark ausgeprägt. Täglich frequentieren rund 28.000 (!) motorisierte Fahrzeuge<sup>21</sup> diese mehrspurige Verkehrsachse und dies obwohl das öffentliche Verkehrsnetz sehr gut ausgebaut ist und innerstädtische Bedienungsqualität aufweist. So verlaufen die Linien der Straßenbahnen 4 und 13 direkt entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, welche zwischen 4.30 Uhr und 24.00 Uhr im 10 - 20 Minutentakt fahren und insgesamt bei 8 Haltestellen entlang dieser Straße stehen bleiben.<sup>22</sup> Aufgrund der Direktverbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln vom Park & Ride Murpark zum Verkehrsknotenpunkt Jakominiplatz im Stadtzentrum stellt das öffentliche Verkehrsnetz auch eine echte Alternative zum individuellen Pendlerverkehr dar. Eine weitere schnelle Möglichkeit, um Richtung Nord-Westen zu gelangen, ist die Verbindung vom Ostbahnhof zum Hauptbahnhof. Da die Personenzüge jedoch nur einmal stündlich fahren<sup>23</sup>, ist diese Verbindung aktuell fast unbrauchbar.

Ein weiteres gutes Verkehrsmittel, um in Graz schnell an sein Ziel zu gelangen, ist das Fahrrad, da dieses Verkehrsmittel sehr kostengünstig und emissionsfrei ist, mit ihm eine große Flexibilität in der Wegwahl besteht und eine Basisfahrradinfrastruktur in der Stadt existiert. Entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße wird der Fahrradverkehr baulich vom motorisierten Verkehr getrennt (fast durchgehender Radweg), allerdings häufig mit dem Fußgängerverkehr überlagert (Geh- und Radweg), was zu gefährlichen und für beide Verkehrsarten unzufriedenstellenden Konstellationen führt.<sup>24</sup> Des Weiteren verlaufen im Osten und Westen parallel zur Conrad-von-Hötzendorf-Straße in einem Abstand von 500 - 800 m zwei Hauptradrouten.

## Motorisierter Verkehr bringt Luft- und Lärmbelastungen

Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sind deshalb so wichtig, da der motorisierte Verkehr eine enorme Belastung für diese Straße darstellt. Zum einen begründet er die schlechte Luftqualität im Hinblick auf die Stickstoffdioxid-Belastung, welche hauptsächlich von KFZ-Fahrzeugen verursacht wird. Weiters ist er maßgeblich an der Feinstaubbelastung beteiligt, unter welcher Graz leidet.<sup>25</sup>

---

21 Vgl. [http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5318315/Fuer-Autolenker-und-Radler\\_6-markante-Neuerungen-auf-Grazer-Strassen](http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5318315/Fuer-Autolenker-und-Radler_6-markante-Neuerungen-auf-Grazer-Strassen) (Zugriff: 30.04.2018)

22 Vgl. [https://verkehrsauskunft.verbundlinie.at/bin/query.exe/dn?L=vs\\_stvg](https://verkehrsauskunft.verbundlinie.at/bin/query.exe/dn?L=vs_stvg) (Zugriff: 30.04.2018)

23 Vgl. <http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn> (Zugriff: 30.04.2018)

24 Vgl. dazu auch Fachartikel zu den Grazer Mobilitätsstrategien in dieser Arbeit und Radkarte Graz unter: <https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=radkarte&client=core> (Zugriff: 23.4.2018)

25 <http://www.umwelt.graz.at/cms/ziel/4849410/DE/> (Zugriff: 30.04.2018)

Zum anderen bedingt das enorme Verkehrsaufkommen eine unzumutbare Lärmbelastung, welche Einwirkungen auf die Gesundheit bringt und die Lebensqualität beeinträchtigt. Die Planungsrichtwerte (Beurteilungspegel) gemäß der ÖNORM S 5021 des zulässigen Lärms für städtisches Wohngebiet liegen bei 55 dB am Tag und 45 dB in der Nacht (AUSTRIAN STANDARDS 2017, Pkt. 6.2.1). Da die tatsächlichen Werte jedoch weit darüber liegen (gemäß dem Verkehrslärmkataster Straße vielfach Werte über 59 dB in der Nacht in Gebäuden)<sup>26</sup>, ist die Conrad-von-Hötzendorf-Straße weitgehend ungeeignet, um Wohnanlagen zu errichten. Auch die Richtwerte von 60 dB/50 dB für Kerngebiete und sogar die Werte von 65 dB/55 dB für Gebiete mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten werden überschritten (ebd.). Nicht einmal die Planungsrichtwerte für Bundesstraßen (60 dB/50 dB) werden eingehalten,<sup>27</sup> im Straßenraum selbst erreichen die Werte gemäß dem Verkehrslärmkataster Straße sogar 64 – 69 dB in der Nacht!<sup>28</sup>

**Das Reduzieren des motorisierten Verkehrsaufkommens ist somit unumgänglich!**

## **Lärmwahrnehmung, Lärmschutz und Verkehrsreduktion**

### **Zur Rolle der Bebauung – Blockrandbebauung bringt Lärmschutz**

Interessanterweise wurde im Zuge der Begehung der StudentInnen vor Ort von allen der Lärm im ersten Straßenabschnitt mit Blockrandbebauung weniger störend als im dritten wahrgenommen. Dies war durch die unterschiedliche Wirkung der Bebauung und dortigen Nutzungsangebote, durch die Bepflanzung und insgesamt die unterschiedlichen Straßenquerschnitte bedingt. Auch ist die reale Lärmausbreitung in den Blockrandbebauungsgebieten räumlich wesentlich begrenzter als in den Bereichen mit offener oder gekuppelter Bebauung (s. ebd.). Die Blockrandbebauung ist deshalb grundsätzlich eine zielführende Möglichkeit, um im dritten Straßenabschnitt die Lärmwahrnehmung zu verringern und die Wohnqualität zu erhöhen.

### **Vermeidung von Zusatzbelastungen – Autofreies Wohnen**

Voraussetzung für jede weitere bauliche Verdichtungsmaßnahme muss allerdings die Reduktion des aktuellen Verkehrsaufkommens auf die zulässigen Richtwerte sein. Zusätzliche Belastungen sind ebenfalls zu vermeiden. Innerhalb der Bereiche mit innerstädtischer ÖV-Anbindung sollten

---

26 [https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWPL](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_FWPL)  
(Zugriff: 23.4.2018)

27 [http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/11682131\\_79305527/8e681e15/L%C3%A4rmschutz%20und%20L%C3%A4rmsanierung%2C%20Ein%20Leitfaden%20f%C3%BCr%20die%20Raumplanung.pdf](http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/11682131_79305527/8e681e15/L%C3%A4rmschutz%20und%20L%C3%A4rmsanierung%2C%20Ein%20Leitfaden%20f%C3%BCr%20die%20Raumplanung.pdf)  
(Zugriff: 23.4.2018) S. 18.

28 [https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWPL](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_FWPL)  
(Zugriff: 23.4.2018)

daher z.B. nur mehr autofreie bzw. stellplatzreduzierte Wohnbauten zulässig sein (Parkplätze nur mehr für mobilitätseingeschränkte Personen, Mobilitätskonzepte für gewerbliche Nutzungen, Halten wäre nach wie vor möglich).

### **Konsequente Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf allen Ebenen**

Um in allen drei Abschnitten eine ausreichende Lebensqualität zu schaffen und somit die Urbanität zu fördern, braucht es raum- und verkehrsplanerische Maßnahmen zur Behebung der Ursachen. Dem motorisierten Individualverkehr muss deutlich weniger Raum zur Verfügung gestellt werden (nur mehr eine Fahrbahn/Richtung in reduzierter Breite, keine gesonderten Abbiegespuren). Die aktuellen Fahrbahnbreiten von rund 4,5 m verleiten zu übermäßigem Schnellfahren. Die derzeit zulässige Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h ist für einen urbanen, fußgänger- und radfahrgeprägten Raum eindeutig zu hoch und ist den Entwicklungserfordernissen anzupassen (max. 20 - 30 km/h). Insgesamt ist die Conrad-von-Hötzendorf-Straße aktuell für den motorisierten Längsverkehr optimiert, Querungen von FußgängerInnen oder RadfahrerInnen sind meist mit Umwegen verbunden und dauern lange.

### **Lärmschutzwand wozu?**

Die bestehende Schallschutzmauer im dritten Abschnitt ist allgemein kritisch zu betrachten, einerseits da Lärmschutzwände nur eine Symptombekämpfungsmaßnahme sind und durch ihre Trennwirkung zur Funktionalisierung des Straßenraums als Verkehrsraum beitragen. Andererseits stellt sich bei der südwestlich gelegenen Lärmschutzwand im Projektgebiet die Frage, wer damit aufgrund der Lage zwischen der stark befahrenen Straße und den Bahngleisen überhaupt geschützt werden soll. Wenn überhaupt, macht eine Lärmschutzwand nur dann Sinn, wenn sie zwischen den LärmerzeugerInnen und der betroffenen Bevölkerung installiert wird.

### **Zusammenfassung**

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der erste Abschnitt im Vergleich zu den anderen beiden aufgrund des attraktiveren Wohnumfelds urbaner und zukunftsfähiger ist. Damit die drei Abschnitte zu einem urbanen Raum zusammenwachsen können, muss vor allem der dritte Abschnitt hinsichtlich seiner Bebauung, seiner Nutzungs- und Verkehrsinfrastruktur sowie seiner Freiräume eine wesentliche Entwicklung in diese Richtung machen. Die wichtigste Herausforderung für den Gesamttraum ist es, die Luft- & Lärmbelastung auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Einschränkungmaßnahmen des motorisierten Verkehrs sind unumgänglich und stellen den benötigten Raum für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und die erforderliche grüne Infrastruktur zur Verfügung. Auch die Defizitbehebung an Parks wird die Entwicklung des Straßenraums fördern. Primäres Ziel der Raumplanung muss es sein, dafür ausreichend Flächen auszuweisen und

weitere bauliche Verdichtungsmaßnahmen an die vorherige und dauerhafte Einhaltung umweltbezogener Grenz- und Richtwerte zu binden.

**Abbildungsverweis:** Auszug aus dem Franziszeischen Kataster; Quelle: GIS Land Steiermark, [http://gis2.stmk.gv.at/atlas/\(S\(3nuhoc0fa4zge5weskmpitm\)\)/init.aspx?karte=basis\\_bilder&ks=das&cms=da&redliningid=I0h3uklpepru5pk1utwfkxuc&box=532110.969404595;5210617.0958456;535956.251595405;5212320.6124044&srs=32633](http://gis2.stmk.gv.at/atlas/(S(3nuhoc0fa4zge5weskmpitm))/init.aspx?karte=basis_bilder&ks=das&cms=da&redliningid=I0h3uklpepru5pk1utwfkxuc&box=532110.969404595;5210617.0958456;535956.251595405;5212320.6124044&srs=32633) (Zugriff: 18.4.2018);

## Literaturverzeichnis

### Quellenangabe

Kovac, Alexander (2011): Die Entstehung des steiermärkischen Baurechts von 1848 bis heute, Grazer Rechtswissenschaftliche Studien, Band 65 herausgeben von Markus Steppan, Helmut Gebhardt. Graz: Lykam.

Jenny Nußbaum (2013): Was ist Urbanität?, München, GRIN Verlag,

### Internetlinks

<https://www.grin.com/document/280127>

<http://comradeconrade.mur.at/> (Zugriff: 30.04.2018)

<http://www.gat.st/news/offener-brief-urbanisierung-und-demokratie> (Zugriff: 30.04.2018)

<https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=radkarte&client=core> (Zugriff: 23.4.2018)

[https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWPL](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_FWPL) (Zugriff: 23.4.2018)

<http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn> (Zugriff: 30.04.2018)

<https://hda-graz.at/projekte/architektursommer/architektursommer-2018> (Zugriff: 30.04.2018)

[http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5318315/Fuer-Autolenker-und-Radler\\_6-markante-Neuerungen-auf-Grazer-Strassen](http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5318315/Fuer-Autolenker-und-Radler_6-markante-Neuerungen-auf-Grazer-Strassen) (30.04.2018)

<http://www.jakominiviertel.at/die-entstehung-und-entwicklung-des-jakominiviertels-2/> (Zugriff: 30.04.2018)

<http://www.umwelt.graz.at/cms/ziel/4849410/DE/> (Zugriff: 30.04.2018)

<http://www.urbangreenbluegrids.com/> (Zugriff: 23.4.2018)

[https://verkehrsauskunft.verbundlinie.at/bin/query.exe/dn?L=vs\\_stvg](https://verkehrsauskunft.verbundlinie.at/bin/query.exe/dn?L=vs_stvg) (Zugriff: 30.04.2018)

[http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/11682131\\_79305527/8e681e15/L%C3%A4rmschutz%20und%20L%C3%A4rmsanierung%2C%20Ein%20Leitfaden%20f%C3%BCr%20die%20Raumplanung.pdf](http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/11682131_79305527/8e681e15/L%C3%A4rmschutz%20und%20L%C3%A4rmsanierung%2C%20Ein%20Leitfaden%20f%C3%BCr%20die%20Raumplanung.pdf) (Zugriff: 23.4.2018)

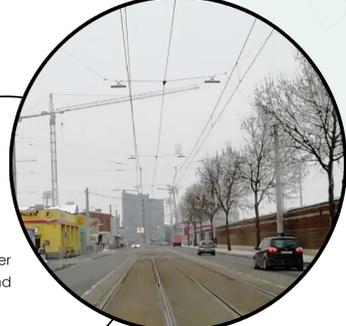
[https://de.wikipedia.org/wiki/Georges-Eug%C3%A8ne\\_Haussmann](https://de.wikipedia.org/wiki/Georges-Eug%C3%A8ne_Haussmann) (Zugriff: 22.04.2018)



**01**  
urbane Blockrandbebauung  
mit hoher Lärmabschirmung  
und ruhigen Innenhöfen



**02**  
solitäre, raum-  
dominante Prestige-  
bauten, Dominanz des  
motorisierten Individual-  
verkehrs im Straßenraum



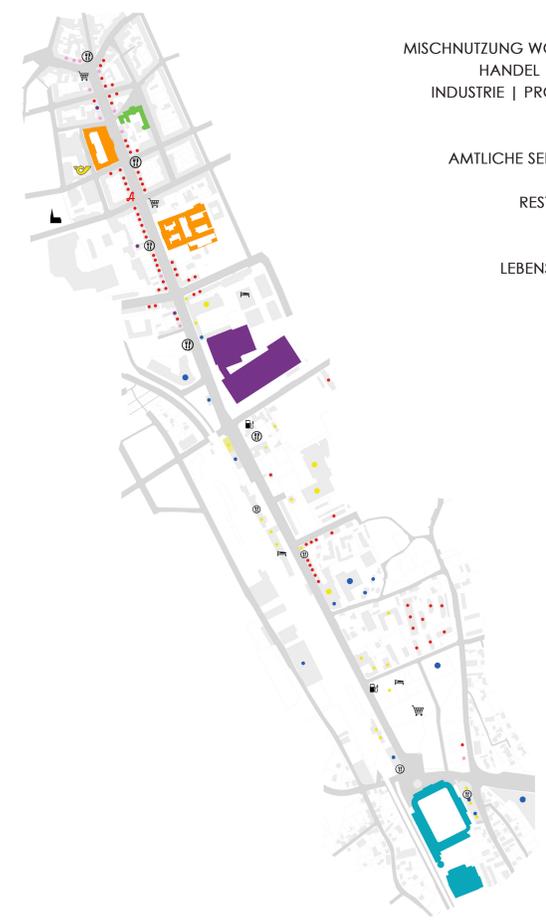
**03**  
suburbaner Raum  
begleitet von einer  
Schallschutzwand

0 50m 100m 250m 500m

## NUTZUNGSSTRUKTUR

0 50m 100m 250m 500m

- REINES WOHNEN ●
- MISCHNUTZUNG WOHNEN | HANDEL ●
- HANDEL | DIENSTLEISTUNG ●
- INDUSTRIE | PRODUKTIONSSTÄTTE ●
- KULTUR ●
- FREIZEIT ●
- AMTLICHE SERVICELEISTUNGEN ●
- BILDUNG ●
- RESTAURANT | IMBISS ●
- TANKSTELLE ●
- JOSEF-KIRCHE ●
- LEBENSMITTELGESCHÄFT ●
- HOTEL ●
- POST ●
- APOTHEKE ●



## LÄRMBELASTUNG 24h

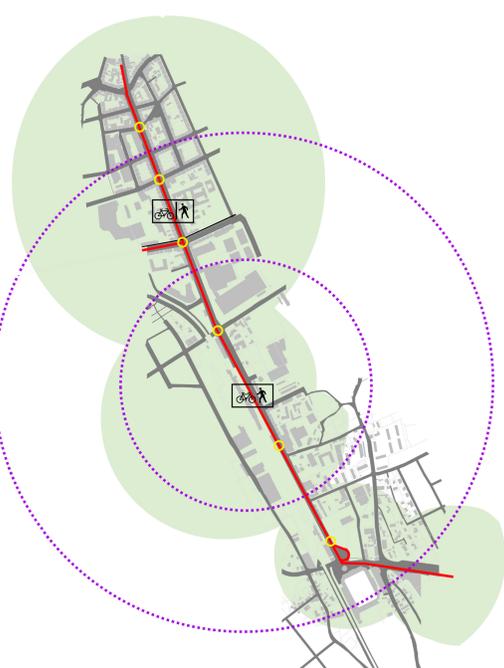
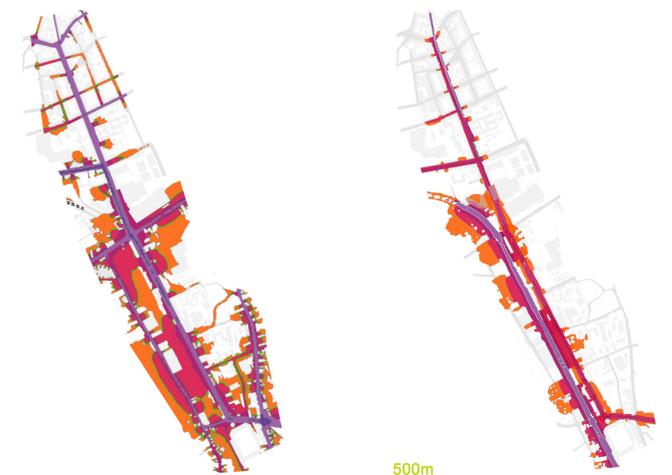
0 100m 250m 500m

- >75 dB
- 70 - 75 dB
- 65 - 70 dB
- 55 - 60 dB
- 55 - 60 dB
- Grenzwertlinie

QUELLE: [http://maps.laerminfo.at/?q\\_card=schiene\\_17\\_24h](http://maps.laerminfo.at/?q_card=schiene_17_24h) (am 19.03.2018)

### KFZ-VERKEHR

### SCHIENENVERKEHR



## ÖFFENTLICHER RAUM

- Sportplätze, nicht öffentlich zugänglich
- öffentliche Plätze
- Gewässer offen
- Gewässer unterirdisch
- Kleingartenanlagen
- öffentliches Grün (Straßengrün, Kleinflächen,...)
- öffentliche Parkanlagen
- private Grünflächen
- Landwirtschaft | Ackerbau
- 500m Einzugsbereich der öffentlichen Parkanlagen

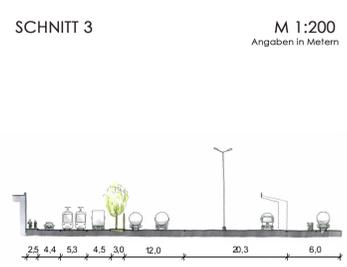
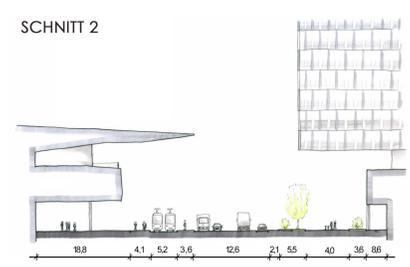
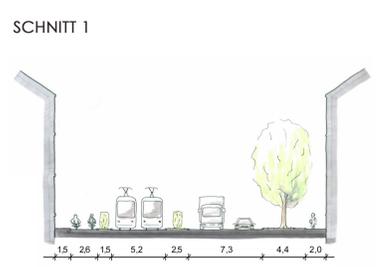
## POTENTIALFLÄCHEN

- öffentliche Parkanlage
- öffentliche Dachparkanlage
- Naturpotential, z.B.: Gratzbach freilegen
- Naherholung | Spaziergang z.B.: Durchwegung Kleingartenanlagen öffentlich zugänglich machen

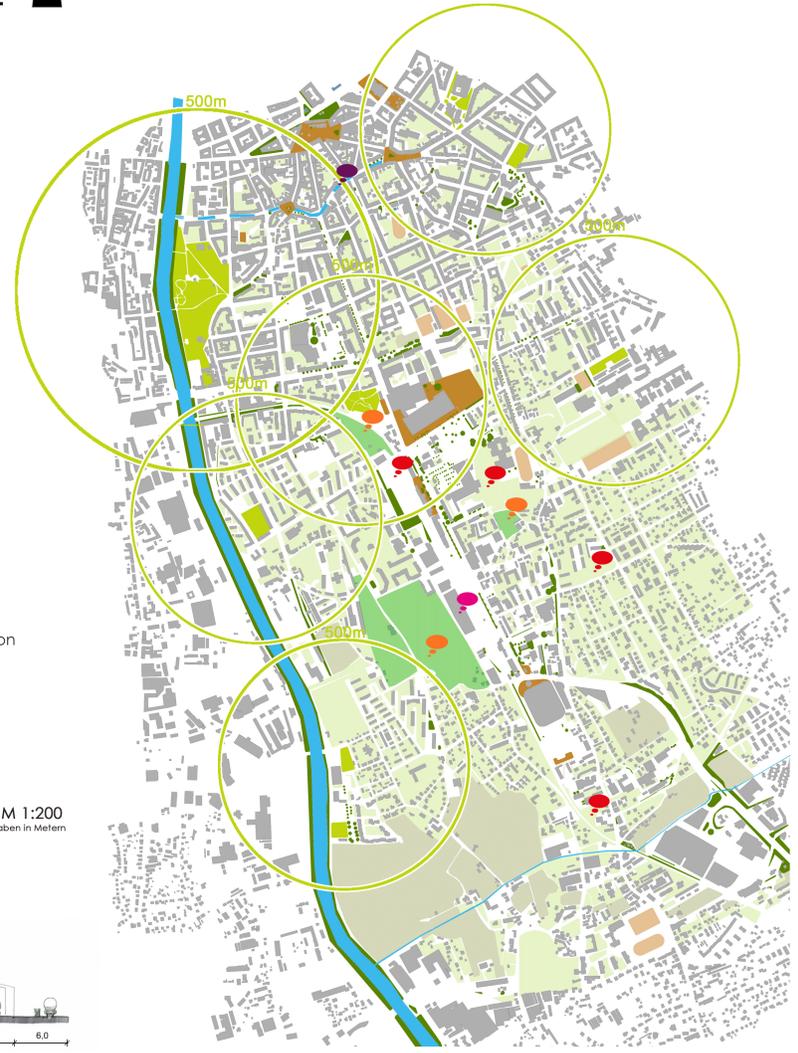
## INNERSTÄDTISCHE ANBINDUNG | ÖFFENTLICHER VERKEHR

- Kategorie 1 - Innerstädtische Bedienqualität mit Intervallen bis 10 min = **Potentialraum für autoreduziertes Leben**
- Straßenbahn
- Einzugsbereiche Bahnhof 500 + 1000 m
- Straßenbahn Haltestelle
- baulich getrennter Geh- und Radweg
- gemeinsame Führung von Geh- und Radweg

QUELLE: <https://geodaten.graz.at/WebOffice/sysserver?project=S-TEK-FWP-RL&client=core> (am 17.04.2018) und eigene Erhebungen



M 1:200  
Angaben in Metern



## **Mobilitätsstrategien der Stadt Graz und woran sie scheitern**

Melanie Horvat

*Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind.“ (Albert EINSTEIN)*

### **Einleitung**

Das Verkehrsproblem von Graz zeigt sich in der hohen Luftschadstoffbelastung, Lärmüberschreitungen in Straßennähe und der Häufung von PKWs in den Rush Hours, wenn Staus entstehen. Dessen ist sich die Stadt Graz bewusst und hat von 2011 bis 2015 ein Mobilitätskonzept erstellen lassen, das bis 2020 schon die ersten Maßnahmen als erledigt vorsieht. Das Konzept besteht aus verkehrspolitischen Leitlinien, die unter Berücksichtigung der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen als Grundlage für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung dienen sollen. Weiters wurden Ziele, Verkehrsplanungsrichtlinien und Maßnahmen formuliert. Das Maßnahmenpaket sieht kurzfristige und langfristige Maßnahmen vor. Der dazugehörige Maßnahmenplan wurde 2015 beschlossen.

Das Problem ist also nicht fehlendes Bewusstsein, sondern der nächste Schritt zur Umsetzung und ein Umdenken auf breiter Ebene, speziell in der Planung. Wir leben noch immer in der Welt der Autos, lassen uns von autogerechten Straßenrichtlinien diktieren, sollten uns aber in eine Welt mit deutlich reduziertem motorisierten Verkehr transformieren. Es mangelt an Infrastruktur zur Begünstigung von Gehen, Radfahren und der Nutzung des ÖV, des öffentlichen Verkehrs.

### **Methodik**

Die Stadt Graz stellt die Daten des Mobilitätskonzeptes 2020 online zu Verfügung. Auch das Mobilitätskonzept Kozina, eine Privatinitiative, und das von der Regionalversammlung "Steirischer Zentralraum" sowie der Steiermärkischen Landesregierung einstimmig beschlossene Regionale Verkehrskonzept Graz Graz-Umgebung sind online verfügbar. Diese drei Planungskonzepte werden im Folgenden verglichen und analysiert.

### **Problematik in Graz durch nach wie vor steigenden MIV (motorisierten Individualverkehr)**

Der erste Schritt in Richtung Änderung des Verkehrssystems von Graz war die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes. Als die am schnellsten wachsende Stadt Europas erwartet Graz bis 2030 eine Einwohnerzahl von 300.000, das bedeutet nicht nur einen Einwohnerzuwachs sondern auch mehr PKWs in der Stadt. Folgend wird auch der Bedarf an Parkplätzen höher. Das ist die Logik, die

derzeit herrscht. Um diese Probleme zu lösen, wird man, nach dem jetzigen Trend der Straßenplanung, Straßen ausbauen und Garagen errichten wollen. Man muss sich aber bewusst sein, dass solche Maßnahmen nur zu mehr Verkehr führen<sup>29</sup> und solch große versiegelte Straßenflächen auch keine Versickerungsfunktion mehr haben. Das ist in einer hochwassergefährdeten Stadt wie Graz nicht zu unterschätzen.

Sehr stark in Graz ist der tägliche motorisierte Individualverkehr (MIV) aus den umliegenden Gemeinden und Bezirken (Pendlerverkehr). Einerseits ist eine Häufung an bebauten Flächen im städtischen Raum erwünscht, zwecks Minderung von Zersiedelung, doch das Verkehrsaufkommen mindert die Qualität des Stadtlebens durch Lärmbelästigung. Also ziehen wieder viele aufs Land.

Denen, die auf den PKW verzichten und sich lieber auf das Fahrrad schwingen oder zu Fuß gehen, wird es nicht leicht gemacht. RadfahrerInnen müssen an Ampeln oft unnötig lange warten (Ampelschaltungen sind nicht für sie optimiert, Rechtsabbiegen bei Rot ist für sie nicht wie in anderen Städten erlaubt) oder Umwege fahren. Da die Radwege oft auf den stark befahrenen Straßen geführt werden, müssen RadfahrerInnen auch die Abgase der Autos einatmen und um ihre Sicherheit bangen. Oder es herrschen sehr beengte Verhältnisse, wie z.B. in der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, in der ab dem Messegebäude südwärts der Fußgängerweg mit dem Radverkehr überlagert wird. Die Farbmarkierungen auf dem Boden führen dort zu zusätzlicher Unsicherheit und zu fragwürdigen Restflächen. Überwiegend handelt es sich dabei um ehemalige Gehsteige, die nun als gemeinsam zu benutzende Geh- und Radwege geführt werden. Weiße Markierungsstriche auf diesen Wegen vermitteln allerdings den Eindruck eines zentralen, vom Gehweg getrennten Radweges und verbleibender randlicher Restflächen für die FußgängerInnen. Diese sind vielfach schmaler als 30 cm. Das macht sowohl das Gehen wie das Radfahren unangenehm, verwirrend und gefahrenvoll. Ein Lösungsvorschlag wäre die eindeutige bauliche Trennung des Fußgängerweges vom Radweg. Letzterer sollte auf eine bis dato dem MIV vorbehaltene Fahrspur verlegt werden. Zwischen Fahrradverkehr und MIV sollte eine klare räumliche Trennung verlaufen, z. B. mittels leicht erhöhtem Niveau, Bordsteinkante oder Sperrlinie, die radfahrseitig von einer Leitlinie begleitet werden könnte (Spurwechsel nur für RadfahrerInnen möglich).

Der Fahrradverkehr ist im Vergleich zu anderen europäischen Städten, wie z. B. Amsterdam mit 32%, in Graz mit 15% nur halb so groß.<sup>30</sup> Will man daran etwas ändern, muss man anfangen, diesen gegenüber dem MIV deutlich zu bevorzugen.

---

29 vgl. <http://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/oekonomie/wissenswert/verkehrsoekonomen-warum-strassenbau-kein-mittel-gegen-staus-ist/3279058.html> (Zugriff: 2.5.2018)

30 <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-oesterreichs-staedte-haben-beim-radverkehr-im-eu-vergleich-aufzuholen> (Zugriff: 2.5.2018)

## **Da die Stadt- und Verkehrsplanung all diese Probleme kennen, was unternehmen sie dagegen?**

Das Land Steiermark investiert in den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs im der ganzen Steiermark. 120 Millionen wurden 2018 für die nächsten fünf Jahre bereit gestellt, um den Ausbau der Straßenbahn zu finanzieren.<sup>31</sup> Im Vergleich zu der 230-Millionen-Euro-Investition in den Straßenausbau<sup>32</sup> im Jahr 2017 besteht allerdings ein großes Ungleichgewicht.

Es sind auch neue Pläne für eine Tiefgarage in der Grazer Innenstadt und eine Straßenunterführung westlich von der Josef-Huber-Gasse entstanden. Diese soll das Reininghaus-Quartier mit dem Stadtzentrum verbinden und eine zusätzliche Einfahrtsroute für PendlerInnen aus dem Westen darstellen.<sup>33</sup> Das sind alles Maßnahmen, die in erster Linie den PKW-Verkehr fördern, obwohl man doch im Mobilitätskonzept Graz 2020 gerade das Gegenteil erreichen will, eine Reduzierung des PKW-Verkehrs und Förderung des öffentlichen Verkehrs. Mit Vergünstigungen von Öffi-Tickets, wird der öffentlicher Verkehr zwar attraktiver, aber das eigentliche Problem wird nicht gelöst. Noch immer wird der MIV durch Verbreiterung von Straßen und Neuanlage von Fahrbahnen im Rahmen von Bebauungsplanungen favorisiert und zu wenig unternommen, um den öffentlichen Verkehr oder den Radverkehr als gleichwertige Fortbewegungsarten zu attraktivieren. Oftmals wurde in der Vergangenheit mit dem Argument, dass die vorhandenen Verkehrssysteme dem wachsenden Verkehrsaufkommen nicht gewachsen sind, die Conrad-von-Hötzendorf-Straße ausgebaut und erweitert (vgl. dazu die Bebauungsplananalysen in dieser Arbeit), aber breitere Straßen haben als Folge mehr Verkehr statt weniger. Und breitere Straßen ermöglichen größere Fahrgeschwindigkeiten, die die Ursache der meisten Unfälle sind und die Straßenfreiräume zu Gefahrenräumen machen. Seit 2010 ist das Argument des erforderlichen Infrastrukturausbaus bei Neubaumaßnahmen ohnehin unzulässig, da entsprechend dem Regionalen Verkehrskonzept Graz Graz-Umgebung keine infrastrukturellen Anpassungen bei Siedlungserweiterungen mehr vorgenommen werden dürfen<sup>34</sup>. Deswegen sollte die Stadt Graz, anstatt breitere Straßen zu bauen, in die Entwicklung eines Radnetzes auf bestehenden Fahrbahnen und neuer Fußgängerzonen bzw. in attraktive Gehwege investieren. Die Straßenräume gehören wieder als Lebens- und Kommunikationsräume aufgewertet, dazu gibt es

---

31 [http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5366336/Bis-2023\\_Fuenf-Grazer-TramProjekte-sind-auf-Schiene](http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5366336/Bis-2023_Fuenf-Grazer-TramProjekte-sind-auf-Schiene) (Zugriff: 20.4.2018)

32 <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/12579027/11163634/> (Zugriff: 20.4.2018)

33 <http://probimgraz.info/1981208-neue-hauptstrasse-statt-su%CC%88dwestlinie-verkehrspolitik-von-vorgestern/> (Zugriff: 29.4.2018)

34 [http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK\\_G-GU\\_Kurzfassung.pdf](http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK_G-GU_Kurzfassung.pdf) (Zugriff: 29.4.2018)

eine Palette an Möglichkeiten, wie Alleebaumpflanzungen, die Aufstellung von Sitzmöglichkeiten, Trinkwasserspendern, Luftpumpstationen für Fahrräder oder wegbegleitende Spielangebote.

Bauvorschriften, die die Errichtung von Kfz-Garagen und -Parkplätzen bei Wohnungsbauten in großer Anzahl vorschreiben oder zulassen, sind kontraproduktiv. Sie binden unnötig Geld und machen das Auto als Verkehrsmittel attraktiver, da der Weg zum Parkplatz in der Regel kürzer ist als zum öffentlichen Verkehrsmittel. Bei stadtteilbezogenen Sammelgaragen, bei denen man z.B. sieben Minuten zum Auto gehen muss, überlegt man eher, ob diese sieben Minuten nicht dafür genutzt werden, um zur nächsten Straßenbahnhaltestelle zu gehen. Grundsätzlich stellt aber jede neue Kfz-Stellplatzinfrastruktur einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung des Kfz dar.

### **Kozina weiß es besser**

Wegen der, seiner Meinung nach, falschen Prioritäten hat der Grazer Umweltsystemwissenschaftler Christian Kozina in Eigeninitiative ein 18-Punkte-Konzept erstellt und Anfang des Jahres 2018 vorgestellt. Im Gegensatz zum Mobilitätskonzept Graz 2020 gibt Kozinas 18-Punkte-Konzept eine viel genauere Vorstellung der Umsetzungsmaßnahmen. Die neuen Fußgängerzonen im Joanneumsviertel, am Jakominiplatz und seiner Umgebung oder im Univiertel, sind nur einige, die der aktuell einzigen längeren Fußgängerzone im Grazer Zentrum in Zukunft Gesellschaft leisten sollen. Sie sollen das Gehen als Fortbewegungsmittel wieder attraktiver und sicherer machen. Zusätzlich enthält sein Konzept ein Radwegenetz, das das bestehende »Flickwerk«<sup>35</sup> ersetzen soll. Da es nur 6.000 Abstellplätze für 150.000 bestehende Fahrräder gibt, sind auch mehrere Fahrradabstellplätze vorgesehen, die die Fahrräder gegen Diebstahl und Witterung schützen sollen.

Im 18-Punkte-Konzept wird auf der Conrad-von-Hötzendorf-Straße u. a. der Ausbau eines sicheren Radnetzes empfohlen, um Unfällen vorzubeugen. Dazu sollen stadtweit FußgängerInnen-Zonen errichtet werden, mit attraktiver Straßengestaltung, optimierte Kreuzungen für einen flüssigen Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr. Zusätzlich wird vorgeschlagen, TIM-Stationen (mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehr leicht zu erreichende Mobilitäts-Hotspots in Graz mit Carsharing, Leihwagen oder e-Taxis)<sup>36</sup> zu errichten.

### **Gemeinsamkeiten gibt es trotzdem**

Beide Konzepte wollen die FußgängerInnen-, den Radfahr- und öffentlichen Verkehr fördern. Die Frage, um die es geht, lautet jedoch: Wie mache ich den PKW unattraktiv. Es entscheiden sich aktuell nämlich fast 50% der GrazerInnen dafür, ihren Weg mit dem Auto zurückzulegen. Kozina gibt diesbezüglich klare Antworten, die Stadt Graz vermeidet jeden Maßnahmenvorschlag, der zu Lasten des MIV gehen könnte und baut in der Realität nach wie vor autogerecht und autofördernd.

---

35 Zitat aus: [http://www.graz-verkehr.at/Mobilitaetskonzept\\_Graz\\_2018.pdf](http://www.graz-verkehr.at/Mobilitaetskonzept_Graz_2018.pdf), S:21, (Zugriff: 2.5.2018)

36 <https://www.tim-graz.at/> (Zugriff: 3.5.2018)

Zwar wird der öffentliche Verkehr ausgebaut, es werden Gehwege neu errichtet oder verbreitert und auch Radwege neu gebaut. Dies alles jedoch auf Kosten der Umwelt, von Bauland, bestehenden Gehwegen etc. So gut wie niemals darf das aber zu Lasten des MIV und seiner Fahrbahnen gehen. Im Gegenteil, meist profitiert dieser sogar davon, indem Kfz-Fahrspuren auch gleich mitverbreitert oder neu angelegt werden oder schlicht, indem Fahrspuren nun ausschließlich dem MIV zur Verfügung stehen. Eine der wenigen Ausnahmen stellt die Zurverfügungstellung einer Fahrbahn in der Wickenburggasse für den Radfahrverkehr dar. Diese wurde jedoch auch auf Kosten kürzerer Ampelphasen für FußgängerInnen »erkauft«.<sup>37</sup>

Bei den 11- bis 15-Jährigen ist das populärste Verkehrsmittel der öffentliche Verkehr. Bei den 16- bis 25-Jährigen wird der öffentliche Verkehr noch mehrheitlich genutzt, aber schon 21 % fahren mit dem Auto. Das ist bei den 36- bis 65-Jährigen mit 50 % noch stärker der Fall.<sup>38</sup>

Anscheinend sind Frauen auch umweltbewusster bzw. haben weniger Geld für ein eigenes Auto zur Verfügung. In der Altersgruppe der 35- bis 65-Jährigen fahren 15 % der Frauen mit Bus oder der Bim, aber nur 7 % der Männer. 62 % der Männer sitzt regelmäßig hinterm Steuer, bei den Frauen sind dies 42 %.<sup>39</sup>

Wichtige Qualitätskriterien des Öffentlichen Verkehrs sind die Pünktlichkeit, die Frequenz, die Umsteigemöglichkeiten, die Fahrtdauer und die rechtzeitige Benachrichtigung über Verspätungen. Wenn diese Kriterien zutreffen, ist auch die Anschlusssicherung gewährleistet. Meiner Meinung nach entscheidet sich die Mehrheit gegen den öffentlichen Verkehr, gerade weil die Anschlusssicherung nicht gewährleistet ist.

Ein Ziel beider Konzepte ist auch die Förderung der Nahmobilität. Mit der Entfernung nimmt, meist wegen ungünstiger öffentlicher Verkehrsverbindungen, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu, da er ein schnelleres Fortbewegen und eine größere Flexibilität ermöglicht. Aber schnellere Verkehrsmittel führen nicht zu Zeitersparnis, sondern zu weiteren Wegen, die zurückgelegten Wegstrecken steigen (KNOFLACHER 1987).

Das Mobilitätskonzept Graz 2020 sieht eine Offensive des öffentlichen Verkehrs, des Rad- und Gehverkehrs vor. Mit der Offensive will es beidseitige Gehsteige entlang jeder Straße, durchgehende und regelmäßige Angebote der öffentlichen Verkehrsverbindungen, eine bessere

---

37 s. [http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/4996399/Wickenburggasse\\_Pro-Rad\\_Eine-Autospurweniger-aber-gleich-schnell](http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/4996399/Wickenburggasse_Pro-Rad_Eine-Autospurweniger-aber-gleich-schnell) (Zugriff: 18.4.2018)

38

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191\\_8038228/46b25ed3/20150622\\_ENDBERICHT\\_MOKO2020\\_MASSNAHMEN\\_BESCHLUSSFASSUNG\\_NOV.2015.PDF](https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191_8038228/46b25ed3/20150622_ENDBERICHT_MOKO2020_MASSNAHMEN_BESCHLUSSFASSUNG_NOV.2015.PDF) (Zugriff 20.4.2018)

39 [http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5354578/Zwischenbilanz\\_Mobilitaet-2020\\_Graz-schrammt-an-Zielen-vorbei](http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5354578/Zwischenbilanz_Mobilitaet-2020_Graz-schrammt-an-Zielen-vorbei) (Zugriff: 20.4.2018)

Anbindung von Bus und Bahn erreichen, mehr Komfort in den öffentlichen Verkehrsmitteln durch mehr Beinfreiheit, kurze Wartezeiten an Kreuzungen für FahrradfahrerInnen, geeignete Wegweisungen und verbesserte Bedingungen für Fahrradverleih, die Einführung von Lufttankstellen und Serviceboxen. Als größte Herausforderung für die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs wird der Ausbau der Straßenbahninfrastruktur gesehen, obwohl man mit der Investition in den Südgürtel schon eine erhebliche Summe zu Verfügung gehabt hätte. Aber der Kfz-Verkehr ist eben nach wie vor vorrangig.

### **RVK- Regionales Verkehrskonzept Graz Graz-Umgebung**

Aus dem RVK wird klar, dass die Raumplanung und die Verkehrsplanung gemeinsam für eine nachhaltige Mobilität zuständig sind. Es wird auf die Zusammenarbeit zwischen Regions- und GemeindeverwalterInnen gesetzt.

Die überregionale Erschließung im Großraum Graz erfolgt durch die Südbahn, die Koralmbahn, die A2 Südautobahn und die A9 Pyhrnautobahn. Die regionale Erschließung wird durch die Ostbahn, die Graz-Köflacher Bahn, die Steiermärkischen Landesbahnen und durch BÜSlinien bewerkstelligt. Das Hauptaugenmerk im RVK liegt auf der S-Bahn und der Ausnutzung ihres Potentials.

Durch eine abgestimmte Verkehrs- und Raumordnung sollen entlang von Verkehrsachsen des öffentlichen Verkehrs Verdichtungsgebiete entstehen. Damit soll auch der Zersiedelung entgegengewirkt werden.

Das Zielsszenario »Raum und Umwelt« sieht durch qualitativ hochwertige öffentliche Verkehrsangebote und eine kompakte Raumstruktur eine 10%-ige Abnahme der Verkehrsbelastungen bis 2021 vor.<sup>40</sup> Damit soll die durch Umweltbelastungen eingeschränkte wirtschaftliche Entwicklung der Region keine Imageverluste und Wettbewerbsnachteile mehr erleiden.

Ziele sind die Sicherung einer freien Mobilität (gleiche Mobilitätschancen für alle VerkehrsteilnehmerInnen), die Sicherung der Finanzierbarkeit des regionalen Verkehrssystems und die Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität.

Verweis auf Tabelle 1: Die im Bereich Graz und Graz-Umgebung erforderlichen Ausbaumaßnahmen für die S-Bahn, Stand 2010 (S23, [http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK\\_G-GU\\_Kurzfassung.pdf](http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK_G-GU_Kurzfassung.pdf) Zugriff 2.5.2018)

Mit Förderungen und nachhaltiger Raumordnungspolitik will das RVK die umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Radfahren, Gehen, ÖV, E-Mobilität) fördern und den Zugang zu ihnen erleichtern, auch mittels Verdichtungen entlang bestehender ÖV-Achsen. Dafür ist laut RVK ein

---

<sup>40</sup> S5, [http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK\\_G-GU\\_Kurzfassung.pdf](http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK_G-GU_Kurzfassung.pdf) (Zugriff: 17.4.2018)

Paradigmenwechsel erforderlich: »Nicht mehr Infrastruktur folgt der Siedlungsentwicklung, sondern die Siedlungsentwicklung muss an die ÖV Infrastruktur gekoppelt werden.«<sup>41</sup>

»Die Kosten für alle unbedingt notwendigen Maßnahmen der S-Bahn in der 1. Ausbaustufe betragen ca. € 400 Mio, für die unbedingt notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen für den Vollbetrieb der S-Bahn ist auf heutiger Preisbasis mit einem Kostenaufwand von insgesamt rund € 3,4 Mrd. zu rechnen.«<sup>42</sup>

(Stand 2010)

Für die Verbesserung der Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr und der Straßeninfrastruktur sieht das RVK 221 Mio. € vor, um die im Landesstraßenbauprogramm vorgesehenen Bauvorhaben zu finanzieren. Der größte Anteil des Geldes war für den Südgürtel mit fast 130 Mio. € vorgesehen.

Selbst im RVK wurden also noch erhebliche Beträge für den MIV als vorgegeben hingenommen und eingeplant.

Damit die Ziele des RVK erreicht werden, sollten wichtige Rahmenbedingungen im Raumordnungsgesetz verankert werden. Zusätzlich sollten unterstützende Rahmenbedingungen, z.B. in der Wohnbauförderung, geschaffen werden.

Da das RVK schon 2010 beschlossen wurde und jetzt, acht Jahre später, die Flächenplanung und die Raumordnung noch immer nicht in Richtung nachhaltigem, MIV-reduziertem Verkehr gehen, ist das meiner Ansicht nach ein gescheitertes Ziel. Der erste Schritt wäre, die Neuregelung der aktuellen Flächenverteilung, um so einen ressourcenschonenden Ausgangspunkt für die zukunftsfähige Verkehrsplanung zu bieten. Da dieser nicht besteht, werden stattdessen immer wieder noch Straßen verbreitet und dazu gebaut.

### **Wie schaut es mit der Umsetzung der Maßnahmen aus?**

Im STEK 4.0 wird auf die Ziele des RVK hingewiesen. Graz braucht immer mehr Wohnungen, aber es ist nicht sinnvoll, Siedlungsentwicklung in Gebieten zu betreiben, in denen hohe Immissionen und Lärmbelastungen an der Tagesordnung stehen. Laut RVK dürften keine Straßenausbauten mehr für Siedlungsprojekte erfolgen, da sich mit der weiteren Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs die Lebensqualität in Graz zunehmend verschlechtern würde. Auch drohen ohnehin hohe EU-Strafen aufgrund der immer wiederkehrenden Luftschadstoffüberschreitungen. Hier müsste es zu einer offenen Diskussion und zu einer stringenten Umsetzung kommen. Wobei das bei Beibehaltung der derzeit bestehenden Handhabung der Bebauungsplanung (bereitwillige

---

41 Zitat: S6, [http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK\\_G-GU\\_Kurzfassung.pdf](http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK_G-GU_Kurzfassung.pdf) (Zugriff 17.4.2017)

42 Zitat: S24, [http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK\\_G-GU\\_Kurzfassung.pdf](http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK_G-GU_Kurzfassung.pdf) (Zugriff 17.4.2017)

Abtretung von Bauland für Straßenerweiterungen) und der offensichtlichen Uninformiertheit der beauftragten VerkehrsplanerInnen (es werden nach wie vor infrastrukturelle Anpassungen der Straßeninfrastruktur an die Siedlungsentwicklung empfohlen) schwierig wird, da sich anscheinend nicht einmal die Stadt selbst sicher ist, was sie wann und wie machen will. Die aktuelle Vorgangsweise der Stadtplanung besteht darin, so zu tun, als wäre nichts. So werden z. B. entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße nach wie vor Flächen für Wohn- und Gewerbebauten gewidmet, trotz der dort unzulässig hohen motorisierten Verkehrsfrequenz. Nach wie vor finden dort für eben diese Bauten auch weitere Straßenausbauten statt (neue Fahrbahnen, zusätzliche Abbiegespuren, Fahrbahnverbreiterungen, vgl. Erläuterungsberichte zu Bebauungsplänen entlang der Straße).

### **Zwischenbilanz fällt ernüchternd aus**

Im Jänner 2018 wurde die erste Zwischenbilanz zum Mobilitätskonzept Graz 2020 präsentiert. Sie stand unter dem Vorsatz, dass bis 2020 auf den Straßen manches besser wird. Das verheißt für KennerInnen der Grazer Politik und Verwaltung nichts Gutes, bis dato führten die »Verbesserungen« nämlich zu keiner Reduktion des MIV, im Gegenteil! Trotz der Verankerung der Ziele in gleich zwei Papieren, in der „Verkehrspolitischen Leitlinie 2020“ (im September 2010 beschlossen) sowie im „Grazer Mobilitätskonzept 2020“ (im Jänner 2012 beschlossen) fiel die Bilanz auch ernüchternd aus. Die VerkehrsplanerInnen nahmen das Jahr 2016 unter die Lupe: Von den acht Zielen zum Modal Split, also zur optimierten Verkehrsmittelwahl der GrazerInnen, wurde bis 2016 nur eines erreicht, der Fußgängeranteil blieb mit 19 % stabil.<sup>43</sup> Dazu muss man offener Weise noch sagen, dass das angesichts weitaus höherer Fußgängeranteile in früheren Jahren kein sehr ambitioniertes Ziel war.

Die Erhöhung des Anteils an RadfahrerInnen und BenutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel konnte nicht erreicht werden. Im Bereich der Nahmobilität, also der fußläufigen Erreichbarkeit von Nahversorgung, Kindergärten, Volksschulen und Haltestellen, konnten die Vorgaben erfüllt werden. Ein Beispiel: Der Anteil derer, die eine Volksschule binnen 300 Metern erreichten, lag 2011 bei 42,9 %, 2016 stieg der Anteil auf 45,4 %, also sogar um 0,4% mehr als man sich vorgenommen hatte. Auch im Bereich Nahversorgung stieg der Anteil derer, die einen Lebensmittelmarkt in der Nähe haben, von 36,4% auf 40 %. Dies ist jedoch primär auf eine durchdachte Standortwahl der Lebensmittelmärkte zurückzuführen. Bei den ÖV-Haltestellen binnen 300 Meter hingegen war das Ergebnis enttäuschend: Von 63,3 % sank der Anteil auf 63,1%, im Vergleich zum Jahr 2011. Das Ergebnis weist auf die verstärkte Errichtung von Wohnbauten in Gebieten, die schlechter mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind – auch das steht im Widerspruch zu den Zielen des RVK (s. o.).

---

<sup>43</sup>[https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191\\_8038228/46b25ed3/20150622\\_ENDBERICHT\\_MOKO2020\\_MASSNAHMEN\\_BESCHLUSSFASSUNG\\_NOV.2015.PDF](https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191_8038228/46b25ed3/20150622_ENDBERICHT_MOKO2020_MASSNAHMEN_BESCHLUSSFASSUNG_NOV.2015.PDF)

### **Scheitert es immer wieder am Geld und der Flächenverfügbarkeit?**

»Für die notwendige ÖV-Offensive fehlte bisher eine Finanzierungsstrategie, weshalb wichtige Maßnahmen, insbesondere der Straßenbahnausbau, bereits seit mehreren Jahren verschoben werden mussten.« Zugleich schaffe man es nicht, den ÖV über das Instrument der Flächenverteilung entsprechend zu bevorzugen.«<sup>44</sup>

Laut Mobilitätskonzept Graz 2020 soll die Conrad-von-Hötzendorf-Straße entsprechend dem Verkehrskonzept weiter ausgebaut werden. Die Realisierung soll abhängig von der städtebaulichen Entwicklung erfolgen (keine Frist). Vorgesehen ist der Ausbau der Conrad-von-Hötzendorf-Straße zwischen Baumax und Schönaugürtel. Wenn damit die den MIV begünstigenden Straßen- und Fahrbahnausbauten gemeint sind, die bereits gesetzt wurden, bzw. ähnliche Ausbauten stattfinden sollen, so kann man das Grazer Mobilitätskonzept gleich ad acta legen.

### **Zusammenfassung**

Die Kritik am Grazer Mobilitätskonzept muss meiner Ansicht nach schon beim Konzept an sich anfangen (»Ausbau der Conrad-von-Hötzendorf-Straße« – Was soll das?). Erwähnenswert ist auch, dass die ganzen straßenerweiternden Verkehrsplanungsgutachten im Zuge der Bebauungspläne über die Grazer Verkehrsplanungsabteilung laufen und sich in den Gutachten der Abteilung wiederfinden. Das allein macht das Grazer Mobilitätskonzept schon unglaubwürdig. Die Abteilung ist entweder intern nicht koordiniert oder verkauft die Leute für dumm.

Der oft geäußerte Vorwand an die Politik ist, dass nicht genug finanzielle Mittel für die notwendige ÖV-Offensive zur Verfügung stehen, spiegelt einerseits die aktuellen Prioritäten der Stadt wider. Geld gibt es genug, es fließt nur in andere Richtungen, nämlich den Straßenausbau (s. z. B. Südgürtel, Ausbau des Weblinger Gürtels, der St. Peter Hauptstraße etc.). Andererseits wird mit der Gelddebatte davon abgelenkt, dass eine fußgänger- und radfahrfreundliche Verkehrspolitik keine Frage des Geldes ist. Wie die Conrad-von-Hötzendorf-Straße zeigt, müssten von baulicher Seite vielfach nur Markierungslinien oder Straßenschilder entfernt und neu gesetzt werden.

Solange der MIV in der Bebauungsplanung und in den Straßenquerschnitten priorisiert wird und die FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel Umwege, Emissionsbelastungen und Gefahren (insbesondere bei Kreuzungsüberquerungen) in Kauf

---

44 Zitat: [http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5354578/Zwischenbilanz\\_Mobilitaet-2020\\_Graz-schrammt-an-Zielen-vorbei](http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5354578/Zwischenbilanz_Mobilitaet-2020_Graz-schrammt-an-Zielen-vorbei) (Zugriff: 28.4.2018)

nehmen müssen, handelt die Stadt gegen ihre eigenen Beschlüsse (RVK) und fördert und begünstigt den MIV.

Wie ernst man es mit dem Einhalten des RVK-Beschlusses meint, merkt man bei den Debatten um die Tiefgarage in der Grazer Innenstadt. Würden die Ziele des RVK umgesetzt, wären solche Debatten überflüssig. Neue Stellplätze sind an Eisenbahnen und Busachsen zu erstellen und keinesfalls im Stadtzentrum.

Mit den zwei geprüften Instrumenten auf kommunaler und regionaler Ebene (RVK, Grazer Mobilitätskonzept) wurden hohe Ziele gesetzt, aber es wurde wenig gemacht, um sie zu erreichen. Das in Privatinitiative entstandene 18-Punkte Konzept könnte als Treiber wirken, vorausgesetzt, man ändert in der Stadt die Denk- und Handlungsweisen und beginnt, den MIV flächenmäßig und verkehrsorganisatorisch auch gegenüber dem Fuß- und Radverkehr zu benachrangigen. MIV-fördernde Investitionen müssten in Richtung zukunftsfähiger VerkehrsträgerInnen (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) umgeschichtet werden.

## Literaturverzeichnis

Knoflacher Hermann (1987): Verkehrsplanung für den Menschen, Band 1 Grundstrukturen, Verlag Orac, Wien.

### Internetlinks

[http://www.graz-verkehr.at/Mobilitaetskonzept\\_Graz\\_2018.pdf](http://www.graz-verkehr.at/Mobilitaetskonzept_Graz_2018.pdf) (Zugriff: 20.2.2018)

<http://www.holding-graz.at/graz-linien/news/verlaengerung-linie-7.html> (Zugriff: 20.2.2018)

[http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5354578/Zwischenbilanz\\_Mobilitaet-2020\\_Graz-schrammt-an-Zielen-vorbei](http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5354578/Zwischenbilanz_Mobilitaet-2020_Graz-schrammt-an-Zielen-vorbei) (Zugriff: 12.4.2018)

[https://www.fahrgast-steiermark.at/wordpress/wp-content/uploads/studie/Vorort\\_Don\\_Bosco.pdf](https://www.fahrgast-steiermark.at/wordpress/wp-content/uploads/studie/Vorort_Don_Bosco.pdf)  
(Zugriff: 20.2.2018)

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191\\_8038228/1bfae640/vprl\\_web\\_final.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191_8038228/1bfae640/vprl_web_final.pdf) (Zugriff: 20.2.2018)

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191\\_8038228/46b25ed3/20150622\\_ENDBERICHT\\_MO KO2020 MASSNAHMEN BESCHLUSSFASSUNG NOV.2015.PDF](https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191_8038228/46b25ed3/20150622_ENDBERICHT_MO KO2020 MASSNAHMEN BESCHLUSSFASSUNG NOV.2015.PDF) (Zugriff: 20.2.2018)

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191\\_8038228/e0105636/Verkehrspol\\_Leitlinie\\_einzelseiten\\_klein\\_neu.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191_8038228/e0105636/Verkehrspol_Leitlinie_einzelseiten_klein_neu.pdf) (Zugriff: 20.2.2018)

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191\\_8038228/e8c23751/Ziele\\_einzelseiten\\_klein.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191_8038228/e8c23751/Ziele_einzelseiten_klein.pdf)  
(Zugriff: 20.2.2018)

<https://www.tim-graz.at/> (Zugriff: 3.5.2018)

### Tabelle

S23, [http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK\\_G-GU\\_Kurzfassung.pdf](http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958/3383587d/RVK_G-GU_Kurzfassung.pdf) (Zugriff: 2.5.2018)

# Das Stadtentwicklungskonzept 4.0 unter Berücksichtigung des 2. Änderungsverfahrens

## Vertiefende Betrachtung für die Conrad-von-Hötzendorf-Straße

Thomas Santner

### Einleitung

Dieser Artikel befasst sich mit dem Stadtentwicklungskonzept 4.0 für Graz in der aktuellen Version 4.02. Der Schwerpunkt liegt auf den verpflichtenden, rechtsverbindlichen Teilen des Konzeptes (Entwicklungsplan und Verordnung), welche auf den Zeitraum zwischen 2013 - 2028 ausgelegt sind. Bezugnehmend auf den Themenschwerpunkt des Booklets werden speziell die Festlegungen für den südlichen Bereich des Stadtraumes rund um die Conrad-von-Hötzendorf-Straße und deren Umgebung geprüft.

### Definition STEK

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) ist ein übergeordnetes, örtliches Planungsinstrument für Graz, das seit Mai 2013 rechtswirksam ist. Es handelt sich dabei um örtliches Entwicklungskonzept gem. § 21 StROG 2010 i. d. g. F. Das STEK dient laut eigener Definition in erste Linie dazu, die Lebensqualität in der Stadt zu sichern beziehungsweise zu verbessern. Es wird prognostiziert, dass Graz und Graz-Umgebung in den nächsten Jahrzehnten die Region sein wird, welche in der Steiermark am stärksten wachsen wird.<sup>45</sup> Das STEK untersteht grundsätzlich dem regionalen Entwicklungsprogramm (REPRO) und ist Grundlage für den Flächenwidmungsplan (FLÄWI).

Das Stadtentwicklungskonzept besteht in seinem Verordnungsteil im Wesentlichen aus Festlegungen des REPROs Graz - Graz Umgebung (Ersichtlichmachungen) und Festlegungen im eigenen Wirkungsbereich. Weiteres enthält es sowohl raumbezogene als auch sachbereichsbezogene Ziele und Maßnahmen. Dabei werden Sachbereiche wie zum Beispiel ‚Natur und Umwelt‘, aber auch ‚Siedlungsentwicklung‘ behandelt.

---

45 Vgl. Stadtplanungsamt (Hrsg.): 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Landeshauptstadt Graz – Vertiefende Betrachtung. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013. Lt. STEK 4.0 wird für Graz ein Anstieg der Bevölkerung auf 272.063 EinwohnerInnen für das Jahr 2031 prognostiziert (ebd. S.60)

## Sachbereichsbezogene Festlegungen

### Natur und Umwelt

#### Grünraum

Sachbereich Nummer zwei ‚Natur und Umwelt‘ befasst sich hauptsächlich mit dem Erhalt der charakteristischen Landschaftsform<sup>46</sup>, sowie mit dem Umgang mit Gewässern, Grünraum und Freiflächen in den verschiedenen Teilbereichen der Stadt. In Bezug auf die heuer im Rahmen der Lehrveranstaltung Raumplanung im Fokus stehende Conrad-von-Hötzendorf-Straße spielen vor allem die Aspekte der öffentlichen Grünflächen, Begegnungszonen sowie Parkanlagen eine Rolle. Grünflächen dienen zur Sicherung der hohen Lebensqualität und leisten einen großen Beitrag für das städtische Klima, weshalb laut STEK Grünverbindungen zwischen den einzelnen Freiflächen geplant beziehungsweise vorhandene erhalten werden sollen. Herausstechend ist diesbezüglich die geplante Grünverbindung im Norden der Conrad-von-Hötzendorf-Straße vom Augarten in Richtung Stadtpark (vgl. Abbildungsverweis 1).

Ebenso gibt es eine ähnliche geplante Radiale im Süden außerhalb des Projektgebietes. Was aber fehlt sind durchgehende Querverbindungen zwischen diesen Radialen, z. B. im Raum Conrad-von-Hötzendorf-Straße. Hier bestehen nur Bruchstücke von Grünverbindungen. Dadurch wird der in den vertiefenden Betrachtungen des Stadtentwicklungskonzeptes aus dem Grünen Netz Graz übernommene Grundsatz, dass die Bevölkerung nicht mehr als 300 m Fußweg<sup>47</sup> zur nächsten Grünverbindung haben sollte, nicht eingehalten.

Es wäre, speziell in Hinblick auf die Wohngebiete entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, dringend anzustreben, ausreichend öffentliche Frei- und Grünräume zu konzipieren, um den angepeilten maximalen Fußweg von 300 m zu gewährleisten. Die laut STEK 4.0 als ‚Aufbauelemente‘ und ‚Platzhalter‘<sup>48</sup> deklarierten Grünverbindungen, müssten im gesamten urbanen Raum vernetzt und großräumig verbunden werden, um dieses Ziel zu erreichen.

Die derzeit im Entwicklungsplan ausgewiesenen Grünflächen – *Eignungszone § 7 – Freizeit-Sport-Ökologie* – können auch insofern als problematisch bzw. unzureichend angesehen werden, als dabei nicht unterschieden wird, ob sich die Grün- und Freiflächen im Privatbesitz befinden, der

---

46 Vgl. Stadtplanungsamt (Hrsg.): 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Landeshauptstadt Graz – Vertiefende Betrachtung. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013. S.23

47 Vgl. Stadtplanungsamt (Hrsg.): 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Landeshauptstadt Graz – Vertiefende Betrachtung. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013. S.25

48 Ebda. S.58

Öffentlichkeit zugänglich sind oder in Zukunft öffentlich nutzbar sein sollen. Durch diese vereinheitlichte Darstellung entsteht ein verfälschtes Bild der Grünversorgung, wodurch der Entwicklungsplan in dieser Hinsicht als kein geeignetes Planungsinstrument angesehen werden kann.

Die Conrad-von-Hötzendorf-Straße liegt überwiegend im Stadtteil Jakomini-Süd, für den laut vertiefender Betrachtung im STEK 4.0 10 m<sup>2</sup> Freifläche<sup>49</sup>, Parkanlage oder Spielplätze pro EinwohnerIn eingeplant werden müssen. In der Analyse wurde der Stadtteil Jakomini-Süd als Gebiet mit hohem Handlungsbedarf<sup>50</sup> eingestuft.

## Luft

Des Weiteren wird im Sachbereich ‚*Natur und Umwelt*‘ das problematische Thema der Luftsituation in Graz behandelt. Im Bezug darauf muss bereits der einleitende Satz im Stadtentwicklungskonzept zum Thema Luft kritisch betrachtet werden, in dem ‚...*die Erhaltung der natürlichen Zusammensetzung der Luft...*‘ beschrieben wird.<sup>51</sup> De facto bräuchte es zunächst deren Erreichung. Die Luftsituation in Graz ist zwar durch die Beckenlage und die daraus resultierende Windarmut im Österreichvergleich benachteiligt, dies darf aber nicht als Hauptgrund dafür gesehen werden, dass die Stadt Graz regelmäßig die zulässige Anzahl der Tagesmittelwerte (TMW) bezogen auf die Feinstaubbelastung PM10 überschreitet.<sup>52</sup> Wurden im Jahr 2003 noch 131 Überschreitungstage in Graz Don – Bosco gemessen, waren es 2017 zwar deutlich weniger, aber noch immer 54 Tage, an welchen ein TMW von mehr als 50 µg/m<sup>3</sup> erreicht wurde.<sup>53</sup> Die im IG-L festgelegten Grenzkriterien für Feinstaubbelastung PM10 dürfen nur an maximal 25 Tagen im Kalenderjahr überschritten werden.<sup>54</sup> Der extreme Rückgang in den letzten Jahren ist auf ein

---

49 Ebda. S.42

50 Ebda. S.43

51 Vgl. Stadtplanungsamt (Hrsg): 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Landeshauptstadt Graz – Vertiefende Betrachtung. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013. S.33

52 Vgl. Umweltbundesamt. Perspektiven für Umwelt und Gesellschaft. Jahresberichte der Luftgütemessungen in Österreich

[http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete\\_aktuell/jahresberichte/](http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete_aktuell/jahresberichte/) Definition PM10: Enthält 50 % der Teilchen mit einem Durchmesser von 10 µm, einen höheren Anteil kleinerer Teilchen und einen niedrigeren Anteil größerer Teilchen. (Zugriff: 04.05.2018)

53 Vgl. Umweltbundesamt. Perspektiven für Umwelt und Gesellschaft. Überschreitungsstatistik. [http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete\\_aktuell/ueberschreitungen/](http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete_aktuell/ueberschreitungen/). (Zugriff: 04.05.2018)

54 Vgl. Umweltbundesamt. Perspektiven für Umwelt und Gesellschaft (Hrsg.). Jahresbericht der Luftgütemessung in Österreich 2016. Umweltbundesamt GmbH. Wien. 2017 S.30

Ausbleiben langandauernder und intensiver Winter zurückzuführen. Graz weist noch immer die höchste Anzahl an Überschreitungstagen in den letzten Jahren im Österreichvergleich auf.<sup>55</sup>

Der Straßenverkehr (50%) und der Hausbrand (15 - 25%) tragen wesentlich zur Feinstaubbelastung bei.<sup>56</sup> Der Südwesten der Stadt, darunter auch der Bereich der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, gilt als das windschwächste Gebiet<sup>57</sup>. Es werden mit den im STEK festgehaltenen Schwerpunktsetzungen zwar Verbesserungen durch den Einbau von Partikelfiltern beziehungsweise durch die Optimierung des Winterdienstes angestrebt<sup>58</sup>, jedoch sind diese Maßnahmen nicht ausreichend. Das motorisierte Verkehrsaufkommen ist in Summe zu hoch. Im STEK ist aber keine Rede davon, das motorisierte Verkehrsaufkommen – und damit einen Hauptverursacher - grundsätzlich zu reduzieren. Das motorisierte Verkehrsaufkommen ist auch ausschlaggebend für die hohen Werte des gesundheitsschädigenden Stickoxides NOx in Graz, welches von 1995 bis 2001 ein Plus von 7% aufwies. Im Gegensatz dazu konnten die Emissionen an Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) und Kohlenmonoxid (CO) deutlich verringert werden, was aber auf den Rückgang der Emissionen des Hausbrands zurückzuführen war und nicht auf die Verkehrssituation.<sup>59</sup>

Kritisch ist auch zu sehen, dass der Aspekt des hohen Versiegelungsgrades in keinerlei Hinsicht im Kontext der Lufthygiene behandelt wird. Unversiegelte Böden können einen hohen Grad an Staubpartikeln filtern<sup>60</sup> und dies kann folglich vor allem in Städten und stadtnahen Gebieten einen positiven Beitrag zur Luftverbesserung leisten. Der Erhöhung des Versiegelungsgrades könnte durch ein Flächenrecycling im Rahmen der Siedlungsentwicklung entgegengewirkt werden.

## Lärm

Des Weiteren wird im Sachbereich *„Natur und Umwelt“* in einem Unterpunkt das Thema der Lärmproblematik in urbanen Gebieten behandelt. Durch das bereits zuvor erwähnte Bevölkerungswachstum wird, u. a. durch eine Studie aus dem Jahr 2015, ein gemeindegrenzüberschreitender Verkehrszuwachs von 21,4 – 49,1% prognostiziert.<sup>61</sup> Um den gesundheitsschädlichen Lärmentwicklungen, vor allem in Einzugsstraßen wie die Conrad-von-

---

55 Vgl. Stadtplanungsamt (Hrsg.): 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Landeshauptstadt Graz – Vertiefende Betrachtung. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013. S.35

56 Ebda. S.35

57 Ebda. S.33

58 Ebda. S.37

59 Ebda. S.33ff

60 Vgl. Umweltbundesamt – Perspektiven für Umwelt und Gesellschaft. Flächeninanspruchnahme.

[http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp\\_flaecheninanspruchnahme/](http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_flaecheninanspruchnahme/)

(Zugriff: 28.04.2018)

61 Vgl. Stadtplanungsamt (Hrsg.): 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Landeshauptstadt Graz – Vertiefende Betrachtung. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013. S.38

Hötzendorf-Straße eine ist, entgegenzuwirken, werden im Stadtentwicklungskonzept einige sehr erstrebenswerte Ziele und Maßnahmen zur Erreichung des Ziels definiert. Zum einen wird eine geschlossene Bebauung zur Erreichung lärmverschonter Bereiche (Innenhöfe) vorgeschlagen, wie sie zum Beispiel im Norden der Conrad-von-Hötzendorf-Straße existiert, zum anderen sind der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Radwege als Maßnahme definiert. Dies darf allerdings nicht wieder auf Kosten der Umwelt gehen. Als wirkungsvollste und zukunftssträchtigste Maßnahme muss daher klar die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch Neuentwicklung der Straßenquerschnitte und Freiräume angesehen werden.<sup>62</sup>

Wenn man jedoch die in der Verordnung des STEK definierten Ziele<sup>63</sup> zum Thema Lärm näher betrachtet und diese mit dem dazugehörigen aktuellen Entwicklungsplan vergleicht, treten einige Diskrepanzen im Bereich der Conrad-von-Hötzendorf-Straße auf. Wie bereits erwähnt, soll durch eine geschlossene Bebauung ein Ausbreiten des Lärms gemindert werden, jedoch ist im gesamten südlichen Bereich der Conrad-von-Hötzendorf-Straße laut dem aktuell im Entwurf befindlichen Räumlichen Leitbild keine Blockrandbebauung vorgesehen. Der südöstliche Bereich der Straße wird als Straßenrandbebauung definiert, wodurch eine geschlossene Bebauung und ein Generieren von geschlossenen Bereichen nicht zwingend rechtswirksam vorgeschrieben ist.

## Siedlungsentwicklung

Im nördlichen Bereich, von der Grazbachgasse bis zum Jakominigürtel, findet man die ausgewiesenen Wohngebiete in Form von Blockrandbebauungen direkt an der Straße, in den südlichen Bereichen sind die Bauten vielfach von der Straßenflucht zurückversetzt, befinden sich aber noch in kurzer Distanz zur Straße.

Da sich ein langfristiger Trend zu einem stetigen Bevölkerungswachstum abzeichnet,<sup>64</sup> wäre es zu überlegen, in den Wohngebieten mittlerer Dichte neue Konzepte anzuwenden und diese zu verdichten, vor allem in den Bereichen mit innerstädtischer ÖV-Qualität. Dies kann jedoch nur Hand in Hand mit dem Grundsatz gehen, den MIV zu reduzieren, um somit rechtskonforme Umweltsituationen für Wohngebiete herzustellen.

Wie im STEK formuliert, ist es anzustreben, eine Flächenausdehnung der Siedlungsgebiete zu vermeiden, um der Versiegelung entgegenzuwirken. Daraus resultierend würde sich auch eine Verbesserung der lufthygienischen Situation ergeben. Eine Konzentration auf Bereiche, welche bereits eine gute Infrastruktur und eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV)

---

62 Vgl. Stadtplanungsamt (Hrsg.): 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Landeshauptstadt Graz – Vertiefende Betrachtung. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013S.39

63 Ebda. S.39

64 Vgl. Stadtplanungsamt (Hrsg.): 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Landeshauptstadt Graz – Vertiefende Betrachtung. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013. S.60

bieten, wäre vorrangig. Die Wohngebiete mittlerer Dichte im östlichen und südlichen Bereich liegen im Wesentlichen sehr zentrumsnah und haben eine ausgezeichnete infrastrukturelle Anbindung an den ÖV.

Als Ziel des STEK für die Siedlungsentwicklung wird aus diesem Grund auch die „*Entwicklung neuer Wohngebiete auch durch Flächenrecycling (...) unter Beachtung eines qualitativ hochwertigen Wohnumfeldes*“<sup>65</sup> definiert. Die Schaffung eines hochwertigen Wohnraumes in Hinblick auf die steigende Bevölkerungszahl liegt im Fokus, ebenso die Erweiterung und Aufwertung des öffentlichen Raumes.<sup>66</sup> Der Bebauungsplan ist hierbei ein wesentlicher Bestandteil für die Umsetzung einer einheitlichen Planung. Entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße wäre eine durchgängige, einheitliche Bebauungsplanung anzustreben, um so das Stadtbild auch in den Siedlungsgebieten außerhalb der Altstadt mit dieser zu vereinen. Ebenso wäre zur Erreichung der geforderten Lärm- und Luftziele sowie der Schaffung einer rechtskonformen Umweltsituation für Wohngebiete eine Reduktion beziehungsweise ein weitgehendes Verbot des Autoverkehrs anzudenken. Neue Wohnquartiere autofrei zu gestalten und den Radverkehr zu fokussieren, wäre ein erstrebenswerter Weg.

Um dies zu erreichen, wird im STEK unter dem Sachbereich Nummer 6 ‚*Integration und Beteiligung*‘ definiert, dass Bürgerinnen und Bürger in politischen Entscheidungen bezüglich der Raumplanung in Planungsprozesse integriert werden sollen. Unabhängig davon welcher gesellschaftlichen Bevölkerungsgruppe sie angehören, soll dadurch das soziale Miteinander gefördert und somit auch das Bekenntnis von Graz als ‚Menschenrechtsstadt‘ unterstrichen werden. Maßnahmen dafür wären sowohl die dauerhafte Zurverfügungstellung von Informationen digital im Internet als auch die öffentlich einsehbare Auflage von Dokumenten, wie z.B. der Vorversion des Räumlichen Leitbildes der Stadt Graz zur dauerhaften Prüfbarkeit der darauf basierenden, aktuell noch gültigen Bebauungspläne.

Wie weit dieser Sachbereich 6 in die konkrete Stadtplanung hineinspielen kann, ist aus Abbildung 2 ersichtlich.

Im aktuellen Entwurf des Räumlichen Leitbildes der Stadt Graz (RLB), Deckplan 1, Teilraumabgrenzungen, sind entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße ab dem Jakominigürtel südwärts Hochhausstandorte eingezeichnet. Hochhäusern kann man im urbanen Raum positive, aber auch negative Aspekte einräumen. Zum einen kann durch eine Hochhausbebauung bei einem geringen Versiegelungsgrad eine hohe Dichte erreicht werden, zum anderen stellt sich die Frage, wie partizipativ solche Bauweisen sind<sup>67</sup>, wie sie ins Stadtbild passen und wie es

---

65 Ebda. S.66

66 Ebda. S.77

67 Vgl. <https://derstandard.at/2000051614619/Architekturpsychologe-RambowEin-Hochhaus-hat-groesse-Auswirkungen-auf-die-Stadt> (Zugriff: 02.05.2018)

dort mit den Freiraumangeboten für die BewohnerInnen aussieht. Am Bebauungsplan 06.11.0 für das derzeitige Hochhaus (Styria Media Center) an der Conrad-von-Hötzendorf-Straße zeigte sich zudem, dass Hochhausbauten nicht zwangsläufig mit geringen Versiegelungsgraden einhergehen oder verknüpft werden. Allein der zulässige Bebauungsgrad ist dort bereits mit 0,75 festgelegt.<sup>68</sup>

Laut Räumlichem Leitbild werden solche vertikalen Akzente auch im Bereich der Merkurarena als durchaus positiv betrachtet, um so das Tor zur Stadt zu formen und einen Endpunkt der Conrad-von-Hötzendorf-Straße zu generieren<sup>69</sup>, jedoch stellt sich die Frage, in wie weit ein markanter Hochpunkt dort in das sonst überwiegend durch Flachbauten geprägte Quartiersbild eingegliedert werden kann und wie dies mit den nahen Einfamilienhaussiedlungen zusammenpasst.

## Zusammenfassung

Im Stadtentwicklungskonzept 4.02 werden anhand des Entwicklungsplanes, der Verordnung sowie den Erläuterungsberichten eine Vielzahl an Zielen und Maßnahmen definiert, welche zu einer hohen Lebensqualität in Graz und Graz Umgebung führen sollen. Die definierten Ziele und Maßnahmen sind teilweise sehr verallgemeinert und können nur schwer in der definierten Form direkt umgesetzt werden.

Es wär sehr erstrebenswert, in einem Entwicklungskonzept, welches für 15 Jahre ausgelegt ist, durchaus auch konkrete Beispiele für eine Erhöhung der Lebensqualität anzuführen.

Zum einen wäre anzustreben, vor allem im Bereich der Conrad-von-Hötzendorf-Straße die Grünflächenentwicklung so zu forcieren, dass der wie bereits erwähnte 300 m Fußweg zu den öffentlichen Frei- und Grünräumen gewährleistet wird. Des Weiteren wäre zum Thema Siedlungsentwicklung zu überlegen, in wie weit der südliche Bereich durch eine einheitliche, durchgängige Bebauungsplanung mit dem Stadtzentrum gekoppelt werden könnte und dadurch in Form eines Flächenrecyclings eine Verdichtung möglich wäre. Zu Erreichung der Lärm- und Luftziele steht klar im Vordergrund, dass eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs eine erforderliche Maßnahme ist. In der Folge wäre durch die Schaffung von autofreien Quartieren eine qualitativ hochwertige, verdichtete Wohnsituation auch in der jetzigen Einzugsstraße möglich.

---

68 Vgl. Stadtplanungsamt (Hrsg.): 06.11.0 Bebauungsplan "Conrad von Hötzendorf – Straße - Obere Bahnstraße" - Erläuterungsbericht. Graz: Stadtplanungsamt, 23.Juni 2006. S.12

69 Vgl. Stadtplanungsamt (Hrsg.): 1.0 Räumliches Leitbild (RLB) der Landeshauptstadt Graz. Graz: Stadtplanungsamt. S.31

## Literaturverzeichnis

### Quellenangabe

Der Standard.at <https://derstandard.at/2000051614619/Architekturpsychologe-RambowEin-Hochhaus-hat-grosse-Auswirkungen-auf-die-Stadt> (Zugriff: 02.05.2018)

Stadtplanungsamt (Hrsg.): 06.11.0 Bebauungsplan "Conrad von Hötendorf – Straße - Obere Bahnstraße" - Erläuterungsbericht. Graz: Stadtplanungsamt, 23.Juni 2006.

<https://www.graz.at/cms/beitrag/10127138/7758108/Bebauungsplan.html.->

(Download: 26.04.2018)

Stadtplanungsamt (Hrsg.): Entwicklungsplan. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013.

[https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_STEK)

[RLB&client=core&view=4\\_0 STEK](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_STEK). (Zugriff: 04.05.2018)

Stadtplanungsamt (Hrsg.): Teil B - Erläuterungsbericht. Graz: Stadtplanungsamt.

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681\\_7758015/a8b84aab/STEK\\_Erl%C3%A4uterungsbericht.pdf-](https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681_7758015/a8b84aab/STEK_Erl%C3%A4uterungsbericht.pdf-) (Download: 14.03.2018)

Stadtplanungsamt (Hrsg.): Erläuterungsbericht – Beschluss - 4.02 Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz. Graz: Stadtplanungsamt, 22. März 2018.

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681\\_7758015/98808aee/A14\\_021042\\_2017\\_0001\\_4\\_0\\_2STEK\\_ErlBr\\_beschluss\\_end\\_konsolidiert\\_signiert.pdf.-](https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681_7758015/98808aee/A14_021042_2017_0001_4_0_2STEK_ErlBr_beschluss_end_konsolidiert_signiert.pdf.-) (Download: 13.04.2018)

Stadtplanungsamt (Hrsg.): 1.0 Räumliches Leitbild (RLB) der Landeshauptstadt Graz. Graz: Stadtplanungsamt.

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10250025\\_7758015/abda6fe9/A14\\_004573\\_2018\\_0001\\_RLB\\_VO\\_2entwurf\\_letzt\\_erg0602.pdf.-](https://www.graz.at/cms/dokumente/10250025_7758015/abda6fe9/A14_004573_2018_0001_RLB_VO_2entwurf_letzt_erg0602.pdf.-) (Download: 09.04.2018)

Stadtplanungsamt (Hrsg.): 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Landeshauptstadt Graz. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013.

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681\\_7758015/baa5ce68/131115\\_STEK.pdf-](https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681_7758015/baa5ce68/131115_STEK.pdf-)

(Download: 14.03.2018)

Stadtplanungsamt (Hrsg.): 4.0 Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Landeshauptstadt Graz – Vertiefende Betrachtung. Graz: Stadtplanungsamt, 30. Mai 2013.

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681\\_7758015/0bd4ba68/131128\\_Vertiefend.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681_7758015/0bd4ba68/131128_Vertiefend.pdf)  
(Download: 14.03.2018)

Umweltbundesamt. Perspektiven für Umwelt und Gesellschaft. Flächeninanspruchnahme.  
[http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp\\_flaecheninanspruchnahme/](http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_flaecheninanspruchnahme/)  
(Zugriff: 28.04.2018)

Umweltbundesamt. Perspektiven für Umwelt und Gesellschaft. Jahresberichte der  
Luftgütemessungen in Österreich  
[http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete\\_aktuell/jahresberichte/](http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete_aktuell/jahresberichte/).  
(Zugriff: 04.05.2018)

Umweltbundesamt. Perspektiven für Umwelt und Gesellschaft (Hrsg.). Jahresbericht der  
Luftgütemessung in Österreich 2016. Umweltbundesamt GmbH. Wien. 2017.  
<http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0605.pdf>.  
(Download: 04.05.2018)

Umweltbundesamt. Perspektiven für Umwelt und Gesellschaft. Überschreitungsstatistik.  
[http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete\\_aktuell/ueberschreitungen/](http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete_aktuell/ueberschreitungen/). (Zugriff:  
04.05.2018)

## Abbildungsverweise

Abbildung (1). Ausschnitt aus dem Entwicklungsplan des Stadtentwicklungskonzeptes 4.0  
[https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_STEK](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_STEK) – (Download: 17.04.2018)

Abbildung (2): Auszug aus dem aktuellen Entwurf des Räumlichen Leitbildes, Deckplan 1  
[https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=1\\_0\\_RLB](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=1_0_RLB) – (Download: 30.04.2018)

# **Analyse des 4.0 Flächenwidmungsplanes der Landeshauptstadt Graz im Bereich der Conrad-von-Hötzendorf-Straße**

Sebastian Saure

## **Einleitung**

Der Flächenwidmungsplan gilt auf örtlicher Ebene als wesentlichstes Instrument der Raumplanung. Der aktuell gültige Flächenwidmungsplan 4.0 der Landeshauptstadt Graz wurde vom Gemeinderat beschlossen, vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung genehmigt und trat mit der Kundmachung im Amtsblatt der Stadt Graz am 22. März 2018 in Kraft.

Er besteht aus zwei wesentlichen Teilen, zum einen aus dem Verordnungswortlaut und zum anderen aus den dazugehörigen grafischen Darstellungen.<sup>70</sup> Zusätzlich muss zur Begründung ein Erläuterungsbericht verfasst werden (§ 25 StROG).<sup>71</sup>

Der § 26 StROG spiegelt die Hauptinhalte des Flächenwidmungsplans wider.

Das Gemeindegebiet wird dafür in die Nutzungszonen Bauland, Verkehrsflächen und Freiflächen unterteilt. Das gewidmete Bauland darf den Bedarf der Gemeinde an Bauland nicht überschreiten. Bei Änderungen im Flächenwidmungsplan sind die Bebauungsplanzonierung sowie der Inhalt der diesbezüglichen Festlegungen zu überprüfen. Weiter weist der Flächenwidmungsplan Sondernutzungszonen, Hochwasser- und Gefahrenzonen, zentrale Energieversorgungen sowie Nutzungsbeschränkungen aus bzw. macht diese ersichtlich.<sup>72</sup>

## **Beschreibung und Analyse des 4.0 Flächenwidmungsplanes Graz im Bereich der Conrad–von-Hötzendorf-Straße und dessen Auswirkungen auf den öffentlichen Raum**

### **Flächenwidmungsplan 4.0**

An der Conrad-von-Hötzendorf-Straße gibt es grundsätzlich eines Kerngebiets (KG)-Widmung, die aber noch durch verschiedene Zusatzwidmungen differenziert wird. So ist der nördliche Teil des Straßenzuges bis südlich des Jakominigürtels nutzungsüberlagert als Allgemeines Wohngebiet (WA) mit Einkaufszentrenausschluss (EA) ausgewiesen. Des Weiteren folgt im mittleren Teil der Straße auf Höhe der Stadthalle eine beidseitige Zusatzausweisung mit Einkaufszentrenausschluss. Im südlichen Teil gibt es auf der Ostseite der Straße überwiegend

---

70 [URL:www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072/Flaechenwidmungsplan.html](http://www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072/Flaechenwidmungsplan.html) (Zugriff: 21.04.2018)

71 § 25 StROG, „Inhalt des Flächenwidmungsplans“ in der Fassung LGBl. Nr. 61/2017

72 § 26 StROG, „Inhalt des Flächenwidmungsplans“ in der Fassung LGBl. Nr. 61/2017

eine ausschließliche Widmung als Kerngebiet und auf der Nordwestseite der Straße die Widmung als Eisenbahnfläche, straßennah mit Kerngebiet- und Gewerbegebiet (GG)-Nachfolgenutzung. Das Stadion im Süden ist als Kerngebiet gewidmet, die innen liegende Rasenfläche als Freiland (Sportzentrum).

Mit Ausnahme der Baulandwidmungen im Bereich der Ostbahn sind sämtliche Baulandwidmungen an der Conrad-von-Hötendorf-Straße auch durchgehend als Sanierungsgebiet Lärm ausgewiesen (vgl. § 29 Abs. 4 StROG).<sup>73</sup>

Insgesamt gesehen liegt in den als Kerngebiet gewidmeten Zonen die festgelegte Bebauungsdichte bei 0,5 – 2,5. Der Flächenwidmungsplan regelt auch die Versorgung der BürgerInnen mit öffentlichen Grünflächen und Sportanlagen. Diese sollten in einer bewährten Distanz von ca. 250 – 500 m liegen.<sup>74</sup> Im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz wird eine maximale Entfernung von 300 m als Zielwert zu Grünverbindungen formuliert.<sup>75</sup> Betrachtet man die Conrad-von-Hötendorf-Straße, so wird erkennbar, dass die öffentlich gewidmeten Parkanlagen im Nahbereich der Straße, auch wenn sie teils de facto noch keine Parks sind, grundsätzlich in einer adäquaten Entfernung liegen. Größere Entfernungen zu öffentlich nutzbaren Park- oder Sportanlagenausweisungen bestehen allerdings noch im Süden. Auch sind die gewidmeten Parkanlagen teils nur über starke Barrieren (Ostbahn, Conrad-von-Hötendorf-Straße) erreichbar. Die derzeit öffentlich nutzbare Parkfläche auf Höhe des Styria Media Centers ist nicht als solche gewidmet und somit nicht davor geschützt, bebaut zu werden. Insgesamt sind die Parkanlagen für die angestrebte Gebietsverdichtung auch sehr klein, d.h. es bräuchte noch zusätzliche, mutigere öffentliche Parkanlagenausweisungen. Zudem sollte für größere Freiflächen, die sich im Besitz der öffentlichen Hand befinden (z.B. Kleingartenanlagen) die öffentliche Zugänglichkeit hergestellt und ergänzende allgemein nutzbare Angebote in diesen Anlagen integriert werden. Für bis dato ungenütztes oder dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung stehendes Bauland (z.B. Kfz-Parkplätze in Aufschließungsgebieten) wären über vertragliche Regelungen zumindest temporäre Parkzwischenutzungen anzustreben.

Im Folgenden habe ich drei Deckpläne des Flächenwidmungsplans analysiert, die für die Wahrnehmung und Qualität des öffentlichen Raums wichtig sind.

---

73 § 29 StROG, „Inhalt des Flächenwidmungsplans“ in der Fassung LGBl. Nr. 61/2017

74 Vgl. Stadt Wien (2014): Fachkonzept Grün- und Freiraum STEP 2025,

75 Stadt Graz Stadtplanung: 4.0 STEK Vertiefende Betrachtungen,  
[https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681\\_7758015/0bd4ba68/131128\\_Vertiefend.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681_7758015/0bd4ba68/131128_Vertiefend.pdf) (Zugriff:  
4.5.2018)

### **Bebauungsplanzonierungsplan (Deckplan 1 zum Flächenwidmungsplan)**

Der Bauungsplanzonierungsplan legt fest, für welche Bereiche des Flächenwidmungsplans (Bauland, Sondernutzungen im Freiland) ein Bauungsplan zu erstellen ist. Die Flächen, für die entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße Bauungspläne zu erlassen sind, sind wie folgt: Im nördlichen Teil der Straße bis zum Jakominigürtel besteht mit Ausnahme des Landesgerichtes beidseitig eine Bauungsplanpflicht für geschlossene Siedlungsbereiche mit Innenhöfen und Vorgärten (basierend auf 4.0 STEK, § 26 Abs. 26)<sup>76</sup>. Für diesen Bereich existiert aktuell weder ein rechtsgültiger Bauungsplan noch ist ein solcher in Auflage.

Für das Gebiet der Stadthalle und Messe sowie ostseitig für die Geschoßwohnbauten und Blockrandbauungsplanrudimente beiderseits der Flurgasse besteht kein Bauungsplanerfordernis. Für alle anderen Baulandflächen entlang der Conrad-von Hötendorf-Straße ist ein Bauungsplan erforderlich. Für sechs Bereiche davon besteht bereits ein rechtswirksamer Bauungsplan. Drei davon werden in den Fachartikeln dieses Booklets näher geprüft.

Zunächst fällt auf, dass keine durchgehende Bauungsplanerstellungspflicht besteht. Dadurch entsteht schon auf dieser kleinsten Ebene der Raumplanung ein regelrechter „Flickenteppich“.

Bauungspläne werden in der Stadt Graz auch nur anlassbezogen erstellt. Das birgt die Gefahr, dass sie stärker die Bedürfnisse des jeweiligen Projekts als städtebauliche Erfordernisse widerspiegeln. Bei einem rechtskräftigen Bauungsplan im Gebiet geht dies sogar soweit, dass er den Firmennamen eines Betriebes im Namen trägt (B.06.03.1 „Conrad-von-Hötendorf-Straße MEGA-BAUMAX“). Die Firma existiert an diesem Standort nicht einmal mehr, der firmenangepasste Bauungsplan ist geblieben.

Interessant ist auch, dass jene Gebiete, für die kein Bauungsplan existiert (Blockrandbauungen), von der Bauung her wesentlich einheitlicher und urbaner sind, als der überwiegende Teil der Bereiche, für die bereits ein rechtswirksamer Bauungsplan existiert. Das mag zum Teil daran liegen, dass diese Bereiche noch nicht plangemäß bebaut sind, trifft aber auch auf weitgehend plankonforme Umsetzungen zu. Das wirft die Frage auf, wofür die Bauungspläne eigentlich gut sind bzw. woran die bisherigen Planungen gescheitert sind.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass Bauungspläne, die sich nicht an die Festlegungen des Flächenwidmungsplanes halten (z.B. hinsichtlich der Bauungsdichte), die Festlegungen des Flächenwidmungsplanes irrelevant erscheinen lassen und damit die Bedeutung dieses Instrumentes schmälern und schwächen, um nicht zu sagen ins Lächerliche ziehen. Konkret

---

76 Vgl. Planlegende in [https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWPL](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_FWPL) 4.5.2018 und [https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681\\_7758015/4ef8b84b/Gesamt%204.0%20STEK\\_Final\\_26.04.2013%20Teil%20A%20und%20B.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681_7758015/4ef8b84b/Gesamt%204.0%20STEK_Final_26.04.2013%20Teil%20A%20und%20B.pdf) (Zugriff: 4.5.2018)

werden bei fünf der rechtskräftigen Bebauungspläne an der Conrad-von-Hötzendorf-Straße Bebauungsdichteüberschreitungen zugelassen. Dies obwohl die Bebauungspläne von der gleichen Magistratsabteilung (Stadtplanungsamt) erstellt wurden wie der Flächenwidmungsplan. Bei allen fünf Bebauungsplänen, überschreitet die im Bebauungsplan festgelegte Bebauungsdichte auch die in der Bebauungsdichteverordnung festgesetzten Werte. In Anbetracht des für die Bebauungsdichtefestlegung im Flächenwidmungsplan damit quasi umsonst betriebenen Zeitaufwandes der öffentlichen Verwaltung stellt sich somit die Frage, ob zukünftig auf die Festlegung der Bebauungsdichte im Flächenwidmungsplan nicht gänzlich verzichtet kann. Auch die Frage nach der Berechtigung einer Verordnung (Bebauungsdichteverordnung), von deren Festlegungen in begründeten Fällen immer abgewichen werden kann, ist nicht von der Hand zu weisen. Alternativ bestünde im Sinne einer verlässlichen Planung die Option, die Möglichkeit der Bebauungsdichteüberschreitung aus dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz gänzlich zu streichen.

### **Verkehrslärmkataster (Karte 2A zum Flächenwidmungsplan)**

Der Verkehrslärmkataster gibt Auskunft über die Lärmentwicklung der Bahnlinie und des Straßenverkehrs. Es bildet sich darin die Conrad-von-Hötzendorf-Straße durch ihr hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen als sehr laute Straße ab. Selbst in der Nacht werden noch Werte bis zu 64 - 69 dB erreicht.

Schaut man auf die Önorm-Werte<sup>77</sup> so sieht man, dass die Grenze für Lärm im Kerngebiet in der Nacht bei maximal 50 dB liegt (Planungsrichtwert Beurteilungspegel). Der für die Widmungskategorie und die Bezugszeit anzuwendende Planungsrichtwert für den Widmungsbasispegel liegt noch um 10 dB darunter (ebd., Pkt. 6.2.2). Somit ist dieses Gebiet wesentlich zu laut für diese Art der Widmung.

Durch die geschlossene Bebauung im nördlichen Teil der Straße beschränkt sich der Lärm dort überwiegend auf den Bereich der Straße und die vorderen Gebäudeteile, in den rückwärtigen Gebäudeteilen und Innenhöfen werden die erforderlichen Schutzwerte erreicht. Vielfach liegen in den Hinterhöfen die Lärmwerte nachts zwischen 35–39 dB.

Im südlichen Bereich der Conrad-von-Hötzendorf-Straße jedoch spiegelt sich die offene Bauweise wider. Dort kann sich der Lärm weiter ins Innere der Bebauungsgebiete ausbreiten, wodurch es in diesem Bereich mit Ausnahme eines Blockrandbebauungsrestbestandes keine wesentlich ruhigeren Bereiche gibt. Der Lärmpegel unterschreitet daher in den südlichen Bereichen selbst bei größerer Distanz den Wert von 44 - 49 dB in der Regel nicht.

---

77 Austrian Standards Institute (2017): ÖNORM S 5021:2010, Wien

### **Nutzungsbeschränkungen (Karte 6 zum Flächenwidmungsplan)**

Die Nutzungsbeschränkungen bilden sich nur an drei Orten in der Conrad-von-Hötzendorf-Straße ab. So gibt es zwei archäologische Fundstellen, eine auf der Fläche des Styria Media Centers und eine auf der Fläche des Baumarktes. Die Fläche vor dem Ostbahnhof ist als geschützter Landschaftsteil ausgewiesen.

Weiters verläuft eine Richtfunkstrecke im Bereich des Ostbahnhofs quer über die Straße. Vom Ostbahnhof südwärts verläuft in einem Teilbereich, ebenso wie im Süden in Verlängerung der Ulrich-Lichtenstein-Straße, eine 20 kV-Erdleitung. Dadurch ist auf dieser Fläche eine Bebauung nur eingeschränkt möglich (im Bereich des Ostbahnhofs besteht eine Aufschließungsgebietswidmung), da die Erdleitung im Störfall zu jeder Zeit zugänglich sein muss. Eine Nutzung als öffentlicher Raum ist bei entsprechend optimierter Leitungsverlegung (zur Minimierung magnetischer Felder) für unsensible Angebote (Fahrradständer oder Ähnliches) möglich.

### **Zusammenfassung**

Die Conrad-von-Hötzendorf-Straße spiegelt sich im Flächenwidmungsplan als eine Straße mit Zentrumsfunktionen wider, was in der fast durchgehenden Widmung der angrenzenden Bebauung als Kerngebiet ersichtlich wird. Im ergänzenden Verkehrslärmkataster zeigt sich die Rolle als Hauptverkehrsstraße, was mit einer qualitativ hochwertigen innerstädtischen Mischnutzung jedoch in Widerspruch steht. Das Gebiet ist auch nahezu durchgehend Sanierungsgebiet Lärm. Man hat nun die Wahl, sich entweder für die Belassung des hohen motorisierten Verkehrsaufkommens und die Umwidmung der angrenzenden Flächen in Freiland oder Verkehrsfläche oder für die Erhaltung der Baulandwidmungen unter massiver Einschränkung des motorisierten Verkehrsaufkommens zu entscheiden. Sowohl das Bauland wie den hohen MIV zu erhalten, ist ohne negative gesundheitliche Auswirkungen auf die Bevölkerung nicht möglich und widerspricht den einschlägigen Normen. Lärmschutzmaßnahmen ändern nichts an der Problematik, sondern mindern bestenfalls die Auswirkungen des Lärms. Es ist somit fraglich, ob die geplanten baulichen Verdichtungsmaßnahmen an der Straße gegenüber dem bisher gültigen Flächenwidmungsplan unter den bestehenden Rahmenbedingungen überhaupt hätten genehmigt werden dürfen.

Was die Bebauungsdichten betrifft, so sind diese im Straßenverlauf sehr vage angegeben, da es eine Spanne von 0,5 bis 2,5 gibt. Damit könnte, rein theoretisch, auf diesen Flächen alles entstehen, vom Einfamilienhaus bis zum Hochhaus. Somit blieb hier ein wichtiges Instrument zur

Regelung der Stadtlandschaft nahezu ungenutzt. Das heterogene Bild an Gebäuden im südlichen Teil der Conrad-von-Hötzendorf-Straße ist bereits Ausdruck dieser breiten Spannweiten.

Der Bebauungsplanzonierungsplan sieht zwar überwiegend eine Bebauungsplanerstellungspflicht vor, jedoch gibt es nur für wenige Bereiche tatsächlich rechtskräftige Bebauungspläne. In diesen wird fast durchgehend eine Bebauungsdichteüberschreitung gegenüber den im Flächenwidmungsplan festgesetzten Dichten erlaubt. Selbst die in der Bebauungsdichteverordnung festgelegten Höchstwerte werden in bereits erstellten Bebauungsplänen überschritten. Diese Handhabung mit der damit verbundenen heterogenen Bebauung wirkt sich sowohl auf das Straßenbild wie auf den öffentlichen Raum negativ aus und untergräbt zudem das Ansehen und die Relevanz des Flächenwidmungsplans. Empfehlenswert wäre, sämtliche Bebauungspläne zu überprüfen und an die aktuellen Bebauungsdichtewerte im aktuellen Flächenwidmungsplan anzupassen, was übrigens laut StROG ohnehin Vorschrift ist, damit die Bebauungspläne konform mit dem Flächenwidmungsplan sind. Der öffentliche Raum ist im nördlichen Teil der Straße durch die geschlossene Bauweise klar gefasst. Zudem bestehen in diesem Bereich die geringsten Lärmbelastungen der Bebauung sowie der privaten und gebäudeöffentlichen Freiräume. Da der gesamte Bereich der Straße gemäß REPRO als Vorrangzone für Siedlungsentwicklung ausgewiesen ist, wird – wenn man diesen Entwicklungszielen folgt - insbesondere aufgrund der damit verbundenen, geringeren Lärmausbreitung empfohlen, diese Bauweise auch im Süden vorzusehen und dies in den dafür Instrumenten der Raumplanung und den Bebauungsplänen entsprechend zu verankern.

Des Weiteren gibt es seitens des Landes Steiermark auch den Versuch, über naturschutzrechtliche Festlegungen (wie die Ausweisung des Ostbahnhofvorplatzes als geschützten Landschaftsteil) mehr Grünflächen in den öffentlichen Raum zu integrieren. Das ist grundsätzlich zu begrüßen, entbindet die Stadt Graz jedoch nicht ihrer Verpflichtung, auch selbst für die Ausweisung von ausreichend öffentlichen Parkanlagen und frei zugänglichen Sportanlagen Sorge zu tragen. Die Conrad-von-Hötzendorf-Straße weist aktuell ein deutliches Defizit an öffentlich nutzbaren Grün- und Freiräumen im Nahbereich (250 – 500 m Distanz) auf. Dieses Defizit wurde mit dem aktuellen Flächenwidmungsplan 4.0 jedenfalls im Süden prolongiert, insgesamt bräuchte es noch größere öffentlich nutzbare Park- und Sportanlagen im Gebiet sowie deren erleichterte fußläufige Erreichbarkeit. Zum Beispiel bestünde die Möglichkeit, als erste Maßnahme im Zuge der nächsten Flächenwidmungsplanrevision, den schon vorhandenen Park beim Styria Media Center auch als öffentliche Grünfläche zu widmen.

## Literaturverzeichnis

### Quellenangabe

Austrian Standards Institute (2017): ÖNORM S 5021:2010, Wien

[https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWPL](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_FWPL) (Zugriff: 4.5.2018)

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681\\_7758015/4ef8b84b/Gesamt%204.0%20STEK\\_Final\\_26.04.2013%20Teil%20A%20und%20B.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681_7758015/4ef8b84b/Gesamt%204.0%20STEK_Final_26.04.2013%20Teil%20A%20und%20B.pdf) (Zugriff: 4.5.2018)

Stadt Graz Stadtplanung: 4.0 STEK Vertiefende Betrachtungen,  
[https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681\\_7758015/0bd4ba68/131128\\_Vertiefend.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10165681_7758015/0bd4ba68/131128_Vertiefend.pdf),  
(Zugriff: 4.5.2018)

Stadt Wien (2014): Fachkonzept Grün- und Freiraum STEP 2025, Wien.

[www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072/Flaechenwidmungsplan.html](http://www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072/Flaechenwidmungsplan.html)

[http://www.laerminfo.at/ueberlaerm/laermwirkung/who\\_richtwerte.html](http://www.laerminfo.at/ueberlaerm/laermwirkung/who_richtwerte.html); (Zugriff: 21.4.2018)

### Gesetze:

Steiermärkische Raumordnungsgesetz (StROG), in der Fassung [LGBI. Nr. 61/2017](#)

**Abbildungsverweise** (alle: [www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072](http://www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072), 20:38 12.04.2018)

Abb. 1.: Flächenwidmungsplan 4.0

Abb.2.: Bebauungsplanzonierungsplan (Deckplan 1 zum Flächenwidmungsplan)

Abb.3.: Verkehrslärmkataster (Karte 2A zum Flächenwidmungsplan)

Abb.4.: Nutzungsbeschränkungen (Karte 6 zum Flächenwidmungsplan)

# Ist weniger wirklich mehr? - Bebauungsplan 06.20.0 Conrad-von Hötzendorf-Straße – Ulrich-Lichtenstein-Gasse – Johann-Sebastian-Bach-Gasse -

Andrea Gfrerer

## Einleitung

Ein Bebauungsplan soll die Art und Weise der zukünftigen Bebauung eines Grundstückes regeln. Er basiert auf dem Flächenwidmungsplan und dem örtlichen Entwicklungskonzept und seine Verordnung liegt in der Hand der Gemeinde.

Grundsätzliche Ziele eines Bebauungsplanes sind die Sicherstellung einer zweckmäßigen und geordneten Bebauung und die Verdichtung der Bebauung in Siedlungszentren. Durch den Bebauungsplan soll die Gestaltung des Baulandes beeinflusst werden. Es soll ein wirksamer Umweltschutz ermöglicht, sowie energetische Überlegungen erarbeitet werden.<sup>78</sup>

Der gegenständliche Bebauungsplan muss jedoch nicht diesen Zielvorgaben entsprechen. Im Bebauungsplan gibt es viele Erläuterungen zur Begründung, warum der Bebauungsplan so erstellt wurde, jedoch wenige Verordnungen, welche eingehalten werden müssen. Da stellt sich die Frage, welche und wie viele gesetzlichen Verordnungen nötig sind, um die Ziele in der Gemeinde verwirklichen zu können.

## Inhalte eines Bebauungsplanes

*„Jede Gemeinde hat zur Umsetzung der im Flächenwidmungsplan festgelegten Bebauungsplanzonierung durch Verordnung Bebauungspläne zu erstellen und fortzuführen. Der Bebauungsplan besteht aus einer zeichnerischen Darstellung und einem Verordnungswortlaut. Zur Begründung ist ein Erläuterungsbericht zu erstellen.“<sup>79</sup>*

Der Umfang der Bebauungsplanung ist in § 41 des Steiermärkisches Raumordnungsgesetzes geregelt, wobei der Mindestinhalt gemäß § 41 Abs. 1 verpflichtend ist. Die Gemeinde kann für einzelne Bebauungsplangebiete zusätzliche Inhalte gemäß Abs. 2 bis hin zum Maximalinhalt festlegen.

Die Mindestinhalte bezüglich der Ersichtlichmachungen sind laut § 41 Absatz 1: Inhalte des allenfalls erstellten räumlichen Leitbildes, relevante Inhalte des Flächenwidmungsplanes, Angaben zur baulichen Ausnutzbarkeit der Grundflächen: Übernahme der Bebauungsdichte aus dem

---

78 Vgl.: [http://lassy.at/home/pdfs/baurecht/raumplanung\\_aktuell\\_lassy.pdf](http://lassy.at/home/pdfs/baurecht/raumplanung_aktuell_lassy.pdf) (Zugriff: 14.03.2018)

79 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000069> (Zugriff: 14.04.2018)

Flächenwidmungsplan und die Darstellung der Grundstücksgrenzen. Zu den Mindestfestlegungen zählen Abgrenzungen des Planungsgebietes, die Abgrenzung von Teilbereichen mit unterschiedlichen Festlegungen, Verkehrsflächen, Straßenfluchtlinien, die Abgrenzung der öffentlichen Verkehrsfläche, Regelungen für den ruhenden Verkehr, Freiflächen und Grünanlagen, private Verkehrsflächen, die Bebauungsweise, die Höhenentwicklung der Gebäude, der Mindestabstand zu öffentlichen Verkehrsflächen und die bauliche Ausnutzbarkeit der Grundflächen.

Der Maximalinhalt eines Bebauungsplanes beinhaltet zusätzlich noch detaillierte Angaben zum öffentlichen und ruhenden Verkehr und Detailfestlegungen zu Erschließungssystemen. Weiters werden die Nutzung der Gebäude, die detaillierte Höhenentwicklung, die Lage der Gebäude, nicht bebaubare Flächen, die Stellung der Gebäude, die Grün- und Freiflächen, die Gestaltung von Gebäuden und Anlagen, der Umweltschutz, die Ver- und Entsorgung, die Einfriedung, Werbeanlagen und unterirdische Gebäudeteile geregelt.<sup>80</sup>

## **Fallbeispiel Bebauungsplan 06.20.0 Conrad-von-Hötzendorf-Straße – Ulrich-Lichtenstein-Gasse – Johann-Sebastian-Bach-Gasse**

### **Ausgangssituation**

Für mehrere Grundstücke nördlich der „Merkurarena“ (Stadion) in Graz ist der Bebauungsplan 06.20.0 seit dem 12.12.2013 vorgegeben. Hierbei handelt es sich um eine Bruttogrundstücksfläche von ca. 12.281 m<sup>2</sup>. Das Bebauungsplangebiet ist von der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, der Ulrich-Lichtenstein-Gasse und von der Johann-Sebastian-Bach-Gasse umgeben.

Bei der Analyse des Straßengebiets erkennt man, dass in Richtung Stadion immer mehr Industrie und sehr flache Bebauung vorherrscht. Einige der Industriehallen stehen leer. Die Bebauung ist sehr unregelmäßig und von den Höhen der einzelnen Gebäude sehr unterschiedlich. Die Gebäudehöhen reichen von drei Metern bis 60 Metern. Im nördlichen Teil der Conrad-von-Hötzendorf-Straße weist die Bebauung ein relativ einheitliches Erscheinungsbild auf, vorwiegend durch gründerzeitliche Blockrandbebauungen. Die Blockrandbebauung eignet sich sehr gut für eine städtische Bebauung, um eine hohe Dichte und öffentliche Einrichtungen oder Geschäfte in der Erdgeschossenebene zu verwirklichen. Ebenso ist es mit Blockrandbebauungen möglich, dem Lärm vom Straßenraum im Innenhof zu entgehen und dadurch einen ruhigen privaten bzw. gebäudeöffentlichen Frei- und Grünraum zu schaffen. Diese Bebauung könnte somit als Vorbild für

---

<sup>80</sup> Vgl.: ebda, § 41

die Entwicklung der seitens der Stadt Graz vorgesehenen Verdichtung gegenüber dem Stadion bzw. entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße dienen.

### **Problematik der Grundstücke**

Aus der Analyse der Straße ging auch die Problematik der Grundstücke hervor. Vorwiegend sind die sehr starke Lärmbelastigung von den Straßen, Freizeitlärm vom Stadion und Industrielärm von den umliegenden Bebauungen gebietsprägend. Der starke motorisierte Verkehr und die Emissionen der Fabriken führen dazu, dass die Luft dementsprechend stark verschmutzt ist.

Auch die baulich-räumliche Organisation des Straßenraumes ist nicht optimal. Aktuell sind die Geh- und Radwege relativ karg gestaltet. FußgängerInnen und RadfahrerInnen müssen sich einen sehr schmalen Raum teilen, der dem motorisierten Straßenverkehr direkt benachbart ist. Die Markierungen am Gehsteig sind unrealistisch, was deren Einhaltung betrifft und ermöglichen es nicht, bequem am Gehsteig zu gehen oder Rad zu fahren.

Geh- und Radweg sind überlagert auf derselben Fläche, die durch die Markierungslinien verwirrend gestaltet ist. Es entsteht der Eindruck eines getrennten Geh- und Radweges mit zentral geführtem Radweg und minimalistischen Gehrandstreifen, tatsächlich handelt es sich laut Gebotstafel aber um einen gemeinsamen zu benützenden Geh- und Radweg. Das Hauptaugenmerk liegt auf dem Individualverkehr, diesem steht der meiste Straßenraum zur Verfügung.

Ein Pluspunkt der Bebauungsplanfläche ist die gute öffentliche Verkehrsanbindung durch Straßenbahn und Bus direkt davor.

Im für die Bebauungsplanerstellung relevanten Flächenwidmungsplan ist dieses Grundstück überwiegend als Kerngebiet mit einer Bebauungsdichte von 0,5-2,5 ausgewiesen, zwei Grundstücke des Gebietes sind als Gewerbegebiet mit einer Bebauungsdichte von 0,2-1,5 festgelegt.

### **Festlegungen im Bebauungsplan (BEP)**

Planungstechnisch wird im Bebauungsplan 06.20.0 eine maximale Bebauungshöhe von 45 Metern, das sind 13 Geschosse, zugelassen. Des Weiteren sind die Baugrenzl意思 und eine Baufluchtlinie, die Grenzen der unterschiedlichen Höhenzonen, eine maximal zulässige Bebauungsdichte bis 2,75 sowie die von der Bebauung freizuhaltenden Flächen vorgegeben. Die Baugrenzl意思 sind vom Grundstückrand nach innen gerückt, da eine Straßenverbreiterung angedacht ist. Zur Seite des Stadions ist eine Freifläche vorgesehen, welche öffentlich nutzbar sein soll.

Im dazugehörigen Erläuterungsbericht steht, dass eine offene, gekuppelte oder geschlossene Bauweise möglich ist, also praktisch jede Art von Bebauung. Im Erdgeschoss ist eine Wohnnutzung ausgeschlossen.

Damit eine, laut Erläuterungsbericht, ausreichende Durchlüftung stattfinden kann, wird ein Freihaltebereich von 2 x 15 oder 1 x 20 Meter im 6. und 7. Obergeschoss verordnet.

Für das Grundstück sind pro Wohneinheit je 70 – 80 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche und für Handelsflächen je 20 – 30 m<sup>2</sup> ein Parkplatz vorgeschrieben.

Für die Bebauung sind nur Flachdächer zulässig und diese müssen extensiv begrünt sein.<sup>81</sup> Auch angeführt in der Verordnung ist eine zulässige Fußgängerbrücke über die Ulrich-Lichtenstein-Gasse.

Die Conrad-von-Hötzendorf-Straße ist laut aktuellem Flächenwidmungsplan 4.0 großteils als Kerngebiet und Kerngebiet mit allgemeiner Wohnnutzung gewidmet.

### **Aktuelle Folgen der Bebauungsplanung**

Basierend auf einer Wettbewerbsausschreibung für genau dieses Bauland werden hier nun fünf Baukörper realisiert (s. Abb.: 2)<sup>82</sup> Da durch den Bebauungsplan vorgegeben wird, dass im Erdgeschoss keine Wohnnutzung möglich ist, ist dort eine Handelsfläche geplant. In der Verordnung des Bebauungsplanes wird ein Bebauungsgrad von höchstens 0,5 festgelegt. Durch die unterirdische Tiefgarage, welche alle Baukörper verbinden wird, wird dieser mit der sich in Bauphase befindenden Bebauung jedoch überschritten.<sup>83</sup>

### **Interpretation:**

Manche Vorgaben des Bebauungsplanes sind für eine urbane Entwicklung sehr positiv zu bewerten, wie z.B.: dass im Erdgeschoss keine Wohnnutzung zulässig ist, dass keine abschottenden Plakatwände errichtet werden dürfen, dass die Flachdächer begrünt werden müssen oder dass die Fluchtlinien und Höhen und freizuhaltenden Flächen eingehalten werden müssen. Jedoch bin ich der Meinung, dass die Instrumente der Stadtplanung mehr auf einander abgestimmt werden sollen. Der Bebauungsplan basiert ja auf dem Flächenwidmungsplan, widerspricht diesem jedoch schon bei der Einhaltung der Bebauungsdichte, welche laut Flächenwidmungsplan höchstens 2,5 betragen darf<sup>84</sup> und die im Bebauungsplan mit 2,75 angegeben ist. Selbst wenn dies rechtlich mit einer Ausnahmeregelung im Steiermärkischen

---

81 Vgl: Magistrat Graz (Hrsg.) 2013: Verordnung S. 2, § 5

82 <https://www.ventagroup.com/de/projekte/ost-kauf-wohnen/> (Zugriff: 28.4.2018)

83 Der Bebauungsgrad bzw. die für dessen Berechnung relevante bebaute Fläche ist im Steiermärkischen Baugesetz nicht auf oberirdische Bauwerke begrenzt.

84 [https://www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072/Flaechenwidmungsplan\\_ENTWURFSAUFLAGE.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072/Flaechenwidmungsplan_ENTWURFSAUFLAGE.html) (Zugriff: 22.04.2018)

Raumordnungsgesetz zulässig ist, steht dies einer Konvergenz der Planungsinstrumente entgegen und ist für die Bevölkerung, die sich auf den Flächenwidmungsplan verlässt, ärgerlich.

Das Räumliche Leitbild (RLB) sah für diese Grundstücke eine Bebauungsdichte von maximal 2,0 und eine maximale Versiegelung von 60% mit 5 Geschossen vor.<sup>85</sup>

Ein weiterer Punkt ist, dass die Straßenlärmimmissionen in der Nacht bei diesem Bauland zwischen 54 – 59 dB liegen.<sup>86</sup> Laut den Planungsrichtwerten in der Ö-Norm S 5081 darf in einem Kerngebiet die Schallimmission in der Nacht nicht mehr als 50 dB betragen.<sup>87</sup>

Für die Bebauung sind nur Flachdächer zulässig und diese müssen extensiv begrünt sein.<sup>88</sup> Die Dachbegrünung empfinde ich als positiv, um die sehr hohe versiegelte Fläche zu kompensieren, wenngleich die vorgeschriebene Mindestsubstrathöhe von 12 cm die mit der Bebauung einhergehende Bodensiegelung nur zu einem geringen Teil tatsächlich zu kompensieren vermag.<sup>89</sup>

Generell wäre noch anzudenken, ob nicht eine stärkere Durchmischung von Arbeit, Naherholung und Wohnen sinnvoller wäre.

Dafür hätte der Bebauungsplan mehrere verschiedene Nutzungen der Gebäude vorschreiben müssen, wie zum Beispiel öffentlich nutzbare Einrichtungen, eine Kindergruppe, ein Jugendzentrum, eine Sporthalle oder anderes, nicht nur, dass im Erdgeschoss eine Wohnungsnutzung ausgeschlossen ist.

Außerdem werden zusätzliche Parkplatzflächen realisiert, welche zwangsläufig zu mehr Verkehrsaufkommen führen. Der Bebauungsplan müsste diesbezüglich eine Einschränkung, z. B. in Form eines autofreien bzw. deutlich stellplatzreduzierten Wohnens vorschreiben, wenn die Problematik mit dem derzeit schon starken Verkehrsaufkommen nicht verschlimmert werden soll. Das Vorhaben eines Mobilitätsvertrages lt. Erläuterungsbericht ist begrüßenswert, jedoch ist

---

85 Vgl: Stadt Graz Stadtplanungsamt (Hrsg.), Räumliches Leitbild der Landeshauptstadt Graz, S. 48

86 [https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWPL](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_FWPL)  
(Zugriff: 28.4.2018)

87 Vgl: Österreichische Normeninstitut (Hrsg.), Ö-Norm-S 5081,  
Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und -ordnung, S. 9

88 Vgl: Magistrat Graz (Hrsg.) 2013: Verordnung S. 2, § 5

89 Vgl..

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10080561\\_7759256/8acd365e/09\\_FRP\\_STand\\_dachbegruenung.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10080561_7759256/8acd365e/09_FRP_STand_dachbegruenung.pdf)  
(Zugriff: 2.5.2018)

dessen Wirkung zu bezweifeln, wenn die lt. Verordnungstext vorgeschriebenen Stellplatzvorgaben für Handelsbetriebe sogar über den baugesetzlich vorgeschriebenen Werten liegen.<sup>90</sup>

Durch die vermutlichen Gratisparkplätze der Handelsbetriebe bei Einkäufen bzw. den ohnehin zu zahlenden Parkplätzen der Wohnungen, werden die BewohnerInnen und KundInnen dazu geleitet, mit dem Auto zu fahren und nur wenige werden auf Alternativen umsteigen.

Da in näherer Umgebung sehr wenig öffentliche Freiräume für die Naherholung vorhanden sind, wäre es positiv, in diesem Bereich der Öffentlichkeit etwas bieten zu können. Konkret soll dies sowohl im Inneren des Bebauungsplangebietes (gebäude- oder blocköffentliche Nutzungsangebote) als auch außerhalb im öffentlichen Freiraum geschehen, um die Attraktivität der Straße und des Platzes zu steigern.

Bei der geplanten Bebauung umranden vier Blöcke einen Block in der Mitte. Eine klassische Blockrandbebauung würde eine sehr gute Innenhofsituation für die BewohnerInnen und einen privaten bzw. gebäude-/blocköffentlichen Hauswirtschafts- und Naherholungsbereich schaffen. Stattdessen wird in die Mitte der vier Gebäudekörper noch ein Block platziert und der Innenhofcharakter einer "Fast-Blockrandbebauung" zerstört.

Es gibt an der Conrad-von-Hötzendorf-Straße einige durch Ampeln geregelte Schutzwege (Zebrastreifen). Um die Fußgänger- und Radfahrwegequerungen so bequem wie möglich zu machen, soll laut dem Verkehrskonzept Kozina an Überquerungen das Niveau der Straße durch leichte Rampen angehoben werden (FußgängerInnen gingen somit auf dem gleichen Niveau weiter) und ein Zebrastreifen ohne Ampelregelung vorhanden sein. Dadurch müsste sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) den FußgängerInnen und RadfahrerInnen anpassen (Autos müssten bei erkennbaren Querungsabsichten von FußgängerInnen anhalten).<sup>91</sup> Diese Vorgangsweise finde ich begrüßenswert.

In der Plandarstellung des BEP wäre es auch sinnvoll anzugeben, wo zusätzliche Pflanzungen von Bäumen erfolgen müssen (z.B. der Straße entlang oder als querbare Trennung im Straßenraum zwischen Fuß- und Radweg).

Anstelle der laut Verordnung zulässigen Fußgängerbrücke sollte meiner Meinung nach über den gesamten Platzbereich der Straßenbereich auf das Niveau des Gehweges angehoben werden. Somit wären alle VerkehrsteilnehmerInnen auf einer Ebene und dieser Platz könnte als „Shared Space“ genutzt werden.

---

<sup>90</sup> Baugesetzlich vorgeschrieben wird, dass pro 50 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ein Parkplatz eingeplant werden muss, laut Verordnung des Bebauungsplanes wird pro 20 - 30 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche ein Parkplatz vorgeschrieben.

<sup>91</sup> Vgl: [http://www.graz-verkehr.at/Mobilitaetskonzept\\_Graz\\_2018.pdf](http://www.graz-verkehr.at/Mobilitaetskonzept_Graz_2018.pdf), S. 58 (Zugriff: 30.04.2018)

Die öffentlich nutzbare Fläche im Bereich des Stadionvorplatzes und des Platzes vor der aktuellen Bebauung könnte durch Stadtmöblierung und Baumpflanzungen, welche dem Straßenraum ein neues Aussehen geben könnten, attraktiv für StadionbesucherInnen gestaltet werden. Solche Vorgaben wären sinnvoll in der planlichen Darstellung des BEP.

## Zusammenfassung

Die Grundintention eines Bebauungsplans, eine städtebaulich attraktive Entwicklung zu fördern, ist prinzipiell sehr positiv. Für eine urbane und nachhaltige Entwicklung des Gebietes der Conrad-von-Hötzendorf-Straße ist es meiner Ansicht nach nötig, dass der Bebauungsplan vertiefte und besser durchdachte und vor allem zukunftsorientierte Vorgaben hinsichtlich der Gebäudenutzung, Gebäudeplatzierung und zur Dimensionierung liefert. Im Erläuterungsbericht wird viel begründet, wie z. B.: dass laut dem Grünen Netz Graz entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße die Grünverbindung erhalten und verbessert werden soll, indem der Straßenraum gestalterisch aufgewertet wird<sup>92</sup>, in der Verordnung findet man hierzu nichts. Teilweise wird im Erläuterungsbericht sogar in verordnungsähnlicher Wortwahl agiert, ohne dass dies jedoch rechtliche Konsequenzen hat. Dadurch entsteht ein falscher Eindruck, es wird das Bild eines strengeren Regelwerks vermittelt als es tatsächlich ist. Tatsächlich gibt es nur wenige Verordnungsinhalte.

Der Bebauungsplan 06.20.0 ist vom Verordnungstext her sehr auf die Förderung des motorisierten Individualverkehrs fixiert. Der Erläuterungstext kann dies schwerlich begründen und agiert genau in die entgegengesetzte Richtung (Mobilitätsvertrag zur Förderung von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Öffentlichem Verkehr). Insofern entspricht der BEP nicht den Anforderungen des StROG (Erläuterungsbericht hat Verordnung zu begründen). Obwohl die öffentlichen Anbindungen an öffentliche Verkehrsmittel sehr gut sind, wird darauf geachtet, dass es der/die AutofahrerIn möglichst bequem hat.

Gerade in Graz, wo das Feinstaubproblem sowieso nur sehr schwer unter Kontrolle zu bekommen ist, erweist sich diese Planung als nicht sehr zukunftsorientiert und sollte meiner Ansicht nach gründlich überdacht werden. Die vorgesehene Straßenverbreiterung, welche den MIV fördern würde, widerspricht dem Regionalen Verkehrskonzept von Graz und Graz-Umgebung (RVK). Im RVK ist vorgesehen, dass der öffentliche Verkehr, Fuß- und Radverkehr verstärkt und der MIV auf Trassen gebündelt und verringert wird.<sup>93</sup> Straßeninfrastrukturausbauten für Siedlungstätigkeiten sind laut dem RVK unzulässig. Eine Straßenverbreiterung führt nur dazu, dass die Autos auf den breiteren Straßen und einer zusätzlichen Fahrspur noch schneller und in einer größeren Anzahl fahren als jetzt schon. Besser wäre es, wenn man stattdessen eine Verbreiterung des Geh- und

---

<sup>92</sup> Vgl: Magistrat Graz (Hrsg.) 2013: Erläuterungsbericht S. 7

<sup>93</sup> Vgl: IBV Fallast & Regionalentwicklung Tischler, Das Land Steiermark (Hrsg.), regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung, S. 3

Radweges bzw. dessen klare Trennung in Betracht zieht, da dieser momentan sehr schmal, gefahrenvoll und unattraktiv gestaltet ist.

Aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum bzw. zu den Kindergärten, Schulen, Universitäten und vielem mehr sowie der sehr guten öffentlichen Verkehrsanbindung, ist die Conrad-von-Hötzendorf-Straße von der Lage und dem infrastrukturellen Angebot her optimal für die unterschiedlichsten Lebenssituationen geeignet. Demgegenüber stehen Richt- und Grenzwertüberschreitungen bei Lärm und Luftschadstoffen, die den Lebensraum als solchen entwerten. Wenn das Potential der Conrad-von-Hötzendorf-Straße mehr genutzt würde, indem der Bebauungsplan die derzeitige Handhabung umdrehen würde und vorschriebe, dass vom Straßenraum bzw. den Kfz-Fahrbahnen Flächen für die FußgängerInnen und RadfahrerInnen abgetreten werden müssten und die Bebauung so realisiert würde, dass lärmreduzierte Innenhöfe und eine Durchmischung verschiedener Nutzungen entstünden, wäre das angedachte Kerngebiet sicher attraktiv und realisierbar.

## Literaturverzeichnis

### Quellenangabe

Fallast & Regionalentwicklung Tischler, Das Land Steiermark (Hrsg.), Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung, 2010, S.3

Magistrat Graz – Stadtplanungsamt (Hrsg.): Erläuterungsbericht. 06.20.0 Bebauungsplan Conrad-von-Hötzendorf-Straße - Ulrich-Lichtenstein-Gasse – Johann-Sebastian-Bach-Gasse Graz: Stadtplanungsamt, 2013

Magsitrat Graz – Stadt Graz Stadtplanungsamt (Hrsg.), Räumliches Leitbild der Landeshauptstadt Graz, S. 48, 2013

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=2000069>

(Zugriff: 22.04.2018)

[http://lassy.at/home/pdfs/baurecht/raumplanung\\_aktuell\\_lassy.pdf](http://lassy.at/home/pdfs/baurecht/raumplanung_aktuell_lassy.pdf) (Zugriff: 22.04.2018)

[https://www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072/Flaechenwidmungsplan\\_ENTWURFSAUFLA\\_GE.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10084441/7758072/Flaechenwidmungsplan_ENTWURFSAUFLA_GE.html) (Zugriff: 22.04.2018)

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10214152\\_7758108/8cc4bf4d/06\\_20\\_0\\_Conrad\\_v\\_H%C3%B6tzendorf\\_UlrichLichtensteing\\_Beschluss\\_1000\\_V21.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10214152_7758108/8cc4bf4d/06_20_0_Conrad_v_H%C3%B6tzendorf_UlrichLichtensteing_Beschluss_1000_V21.pdf) (Zugriff: 14.04.2018)

<https://www.ventagroup.com/de/projekte/ost-kauf-wohnen/> (Zugriff: 14.04.2018)

[http://www.graz-verkehr.at/Mobilitaetskonzept\\_Graz\\_2018.pdf](http://www.graz-verkehr.at/Mobilitaetskonzept_Graz_2018.pdf) (Zugriff: 30.04.2018)

### Abbildungsverweise

Abbildung 1: Bebauungsplan 06.20.0 – Conrad-von-Hötzendorf-Straße – Ulrich-Lichtenstein-Gasse – Johann-Sebastian-Bach-Gasse:

[https://www.graz.at/cms/dokumente/10214152\\_7758108/8cc4bf4d/06\\_20\\_0\\_Conrad\\_v\\_H%C3%B6tzendorf\\_UlrichLichtensteing\\_Beschluss\\_1000\\_V21.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10214152_7758108/8cc4bf4d/06_20_0_Conrad_v_H%C3%B6tzendorf_UlrichLichtensteing_Beschluss_1000_V21.pdf) (Zugriff: 14.04.2018)

Abbildung 2: Projekt OST:

[https://www.ventagroup.com/wpcontent/uploads/2018/03/Ost\\_Projektbrosh%C3%BCre.pdf](https://www.ventagroup.com/wpcontent/uploads/2018/03/Ost_Projektbrosh%C3%BCre.pdf)  
(Zugriff: 14.04.2018)

## Instrumente der Raumplanung versus Realität.

### 06.11.0 Bebauungsplan „Conrad von Hötzendorf – Straße, Obere Bahnstraße“

Veronika Schafler



Abb. 1) Styria Media Group – Bestand

## Einleitung

Nicht nur der Flächenwidmungsplan, sondern auch Bebauungspläne sind Instrumente der örtlichen Raumplanung. Beide geben Auskünfte über Teile des Ortsgebietes, wobei letztere in der Regel nähere Festlegungen zur Struktur und Gestaltung des Baugebietes treffen. Einzelheiten, wie die Bauweise, Fluchtlinien, zulässige Gebäudehöhen u. v. m. sind hier zu finden.<sup>94</sup>

Dabei stellt sich auch die Frage, inwiefern diese Verordnungen beim Bau tatsächlich eingehalten werden und ob Unterschiede zwischen den Plänen und der Umsetzung bestehen.

## Methodik

Die Stadt Graz stellt online sowohl die planliche Darstellung des *Flächenwidmungsplanes (FLÄWI)* und der *Bebauungspläne (BEP)*, als auch deren Verordnungstexte und detaillierte Erläuterungsberichte zur Verfügung. In der Bebauungsplanung verweist der Erläuterungsbericht oft auf das jeweils relevante *Stadtentwicklungskonzept (STEK)* und das *Räumliche Leitbild der Landeshauptstadt Graz (RLB)*. Das *Steirische Raumordnungsgesetz (StROG)* stellt das wichtigste Basisdokument für die Raumplanung in der Steiermark dar. Unter diesen Dokumenten habe ich Bezüge hergestellt und Erläuterungen verglichen, um Übereinstimmungen bzw. Abweichungen herauszufiltern. Zusätzlich war ich vor Ort, um mir ein Bild der vorherrschenden Situation in dem von mir geprüften Bebauungsplangebiet zu machen.

---

94 Vgl. <http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/beitrag/10206509/32390209/> (Zugriff: 15.03.2018)

## 06.11.0 Bebauungsplan „Conrad von Hötzendorf – Straße, Obere Bahnstraße“

Die Firma Styria Medien AG war an der Errichtung eines neuen Firmensitzes bzw. Büro- und Geschäftshauses an der Kreuzung Conrad-von-Hötzendorf-Straße/Obere Bahnstraße interessiert. Daraufhin wurde ein Bebauungsplan erstellt, welcher inklusive der Verordnung und dem Erläuterungsbericht am 23.06.2006 in Kraft trat. Die Texte geben nicht nur Auskunft über Fakten und Zahlen, wie Bebauungsdichte, -grad, -höhe oder einzuhaltende Baugrenzen, sondern schreiben auch ein Gebäudeleitbild an diesem Standort vor bzw. wie dieses in Zusammenhang mit der Umgebung reagieren soll. In einigen Punkten widersprechen sich jedoch nicht nur die Texte untereinander, sondern auch die aktuell vorgefundene Realität. Auf einige Aspekte wird in weiterer Folge näher eingegangen, und diese werden mit Zitaten belegt. Zugleich wird sowohl zur Planung, als auch zur aktuellen Situation Stellung genommen und es werden Maßnahmen für eine Attraktivierung der Umgebung vorgeschlagen.

### (1) Planungsinstrumente

Eine Abweichung zwischen den Planungsinstrumenten, welche mir sofort ins Auge gesprungen ist, bezieht sich auf die Bebauungsdichte. Im damals gültigen Flächenwidmungsplan 3.0 war eindeutig eine Dichte von 0,3 – 2,5 festgelegt. Der Bebauungsplan, welcher dem Flächenwidmungsplan untergeordnet ist und diesem nicht widersprechen darf (vgl. § 8 Abs. 1 StROG), sieht jedoch eine maximal zulässige Bebauungsdichte bis zu 2,9 vor. Aktuell sieht das StROG in Verbindung mit der Bebauungsdichteverordnung diese Möglichkeit der Bebauungsdichteüberschreitung im Rahmen der Bebauungsplanung sehr wohl vor (vgl. § 30 Abs. 5 StROG und § 3 Bebauungsdichteverordnung).

§ 30 Abs. 5 StROG: „[...] Eine Überschreitung kann dabei in einem Bebauungsplan bei Vorliegen von städtebaulichen Gründen oder aus Gründen des Ortsbildes festgesetzt werden. [...]“<sup>95</sup>

Alleine die Tatsache, dass das Steirische Raumordnungsgesetz diese Ausnahme und damit einen Widerspruch zwischen FLÄWI und BEP zulässt, sorgt für Verwirrung und sollte, meines Erachtens nach, in Hinblick auf die Verlässlichkeit des Flächenwidmungsplanes, nicht zulässig sein. Zudem gibt es im BEP nur folgenden Hinweis auf einen städtebaulichen Grund:

---

<sup>95</sup> <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000069>

(Zugriff: 24.04.2018)

„§ 7 Bebauungsdichte: Im Zusammenhang mit der Lage des Bauplatzes, ausgewiesen als **Standort für einen vertikalen Akzent - städtebauliche Schwerpunktsetzung, Lage an einer der stadträumlich wichtigsten Verkehrsachse** und in Zusammenhang mit der sich aus der örtlichen Situation und Ausbildung der Stadthalle samt Stadthallenvorplatz ergebenden **Platzsituation**, ist die Ausschöpfung der Bebauungsdichte bis zum maximalen Ausmaß von 2,9 zulässig.“<sup>96</sup>

Dies ist für mich keine ausreichende Begründung, da eine vertikale Akzentuierung nicht zwangsläufig eine Überschreitung der Bebauungsdichte zur Voraussetzung hat. Aus dem RLB geht zwar ebenfalls eine Empfehlung für eine vertikale Verdichtung für diesen Bereich hervor, jedoch wird der Begriff auch dort nicht näher präzisiert.

## (2) Gebäudefunktionen

Folgende drei Zitate stammen aus dem Erläuterungsbericht bzw. nimmt dieser teilweise Bezug auf eine intensive städtebauliche Untersuchung mit dem Titel „Räumliches Leitprojekt – Der Messequadrant“, welche ihre Anfänge bereits in den 90er Jahren hatte:

„Für die Erdgeschosszone sind auch Geschäftsnutzungen und Restauration angedacht.“<sup>96</sup>

„Das Gebiet bietet alle Voraussetzungen, um Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Erholung, sowie modernste Kongress- und Veranstaltungsmöglichkeiten in zentraler Stadtlage zu vereinen.“<sup>97</sup>

„An diesen Standorten sollen Konzentrationen von tertiären Nutzungen, die sich auch stadträumlich manifestieren, angesiedelt werden.“<sup>98</sup>

Die Umgebung rund um die Messehalle, insbesondere das Grundstück westlich davon, um welches es sich hier handelt, wurde bereits vor knapp 20 Jahren als sehr wichtig beschrieben, mit viel Potenzial für eine Bebauung, welche nicht nur Arbeit und Wohnen verbinden, sondern auch als zentraler Knotenpunkt für die Allgemeinheit gelten soll. Mit der Erbauung des Styria Media Centers ging, meiner Ansicht nach, jedoch sehr viel davon verloren. Vor dem Gebäude gibt es zwar eine gewisse Platzgestaltung, um auf den überdachten Bereich der Stadthalle zu reagieren und ein

---

96 Magistrat Graz (Hrsg.), 2006: Erläuterungsbericht, S. 9

97 Ebda, S. 2, zitiert aus dem Räumlichen Leitbild.

98 Ebda, S. 6

Pendant dazu zu schaffen, als FußgängerIn, Rad- oder StraßenbahnfahrerIn wird diese jedoch kaum wahrgenommen.

Die Erdgeschoßzone wird von der „Kleinen Zeitung“ beherrscht und das angesiedelte Restaurant ist zwar für jede/n zugänglich, wird jedoch hauptsächlich von den JournalistInnen benutzt. Der hauptsächlichliche Gebrauch der Gaststätte durch die GebäudenutzerInnen, ein Concierge und Öffnungszeiten fördern den Gebrauch einer öffentlichen Nutzung nicht. Auch die optische Trennung der Erdgeschoßzonen vom Außenraum durch den innen angebrachten Sonnenschutz verbessert die Situation nicht. Dem Gebäude fehlt somit eine Vielfalt an Erdgeschoßnutzungen, mehrere Zugänge zum Platz, einladende Entrées und offenbare Fenster mit beiderseitigem Sichtkontakt, welche die Kommunikationsmöglichkeit erhöhen würden. Aus diesen Gründen besteht für die allgemeine Bevölkerung auch kein Interesse, den Vorplatz als solchen aufzusuchen, geschweige denn anzunehmen.

Die Cafeteria im Erdgeschoss ist zwar für jede/n zugänglich, die Dachterrasse, welche sich an der Spitze des Styria Centers befindet, jedoch nicht. Diese steht ausschließlich den MitarbeiterInnen zur Verfügung, außer jemand nimmt an einer Führung (gratis für Vorteilsclubmitglieder) durch das Gebäude teil.

### (3) Erscheinungsbild

„Die Bestandsgebäude im Bereich des Bebauungsplanungsgebietes werden demoliert, der Erwerb der angeführten Grundstücke 939/5 und 939/6 zur Integration in das Gesamtprojekt ist in Verhandlung.“<sup>99</sup>

Bereits 2006 wurde darüber verhandelt, die zwei Grundstücke an der Conrad-von-Hötzendorf-Straße zu erwerben und sie in die Planung miteinzubeziehen. Heute stehen dort jedoch noch immer drei Gebäude, welche zwar ein öffentliches Lokal beherbergen und somit zur Straßenraumbeliebung beitragen, aber trotzdem sehr sanierungsbedürftig aussehen. Zwei der Gebäude stehen völlig leer und leisten damit keinen positiven Beitrag zu dem Gesamterscheinungsbild. Diese Bestandsgebäude verweisen durch ihre abgeschlossene Straßenbebauung auf die davor herrschende Blockrandbebauung und passen somit eigentlich besser zur Stadtstruktur, da auf diesem Areal jedoch modernere Gebäude, wie die gegenüberliegende Stadthalle und das dahinterliegende Styria Media Center entstanden sind, stehen sie nun im Widerspruch dazu.

Die folgenden Ausführungen thematisieren den Raumbezug zwischen dem Styria Media Center und der Stadthalle. Da diese durch das flache, weit auskragende Dach geprägt ist, sah die Stadt

---

<sup>99</sup> Magistrat Graz (Hrsg.), 2006: Erläuterungsbericht, S. 7

vor, dass ihr Gegenüber genau gegenteilig aussehen und somit nicht in die Breite oder Länge, sondern in die Höhe wachsen sollte:

*„Die Stadtgestalt: Repräsentatives Erscheinungsbild durch Setzen stadtgestaltprägender Elemente insbesondere einer baulichen Höhenentwicklung - Hochhaus - gegenüber der Stadthalle / Messeturm.“<sup>100</sup>*

*„Unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen, welche im Bebauungsplanverfahren festzulegen sind bzw. im Bauverfahren zu konkretisieren sind, kann aus der Errichtung eines „Messehochhauses“ ein öffentlicher Mehrwert für soziale, stadtstrukturelle, stadtgestalterische und wirtschaftliche Belange geschöpft werden.“<sup>101</sup>*

Hierbei waren die Stadtplanung und die beigezogenen ExpertInnen einer Meinung, nämlich dass das neue Bauwerk eine imposante Vertikale erhalten sollte. Oder doch nicht?

*„Stadtklimatologie: Im § 11 der Verordnung sind Festlegungen aus stadtklimatologischer Sicht festgelegt: Zur Frage der Stadtklimatologie wurde ein Gutachten von Univ. Prof. Dr. Reinhold Lazar eingeholt (Zitate auszugsweise): „Die Höhe des geplanten Gebäudes spielt nur eine untergeordnete Rolle, da in der Höhe eine Umströmung des Gebäudes erfolgt, die mit zunehmender Höhe über Grund besser erfolgt, da ja auch die Windgeschwindigkeiten mit der Höhe zunehmen. Es ist sogar besser, bei der Planung die anderen zusätzlich geplanten Gebäude (mit bis zu 6 Geschossen) entsprechend der Richtlinie (planerische Empfehlungen) in der Karte der planerischen Hinweise in Hinblick auf eine günstige Durchlüftung zu gestalten und eventuelle Bauflächenverluste über die Höhe des Hochhauses zu kompensieren.“*

Für die Rahmenbedingungen der Bebauungsplanung ergeben sich somit folgende Aspekte: 1) Die Form von Hochhäusern ist so zu wählen, dass windbedingter Strömungswiderstand minimiert wird. Die Hauptachse von Hochhäusern ist in die Hauptwindrichtung, inkludierend einen Spielraum von höchstens 45°, ausgehend von Nord-Süd bis Nordwest-Südost, auszurichten. Andernfalls ist im Baubewilligungsverfahren ein klimatologisches Gutachten zum Projekt vorzulegen.“

102

---

100 Magistrat Graz (Hrsg.), 2006: Erläuterungsbericht, S. 3, zitiert aus dem Räumlichen Leitbild.

101 Ebda.

102 Magistrat Graz (Hrsg.), 2006: Erläuterungsbericht, S. 9f

Für eine gute Durchlüftung wird von einem stadtklimatologischen Gutachter also die Beachtung der Windrichtung gefordert. Es wird sogar eine Richtlinie zur Orientierung und zur Form des Hochhauses vorgegeben, um den Windströmungswiderstand zu verringern, doch trotz dieser Vorgaben, ist das Styria Center nicht optimal ausgerichtet. Der Wind prallt auf den fast West-Ost orientierten Körper, nur die bumerangähnliche Form ermöglicht ein geringes Entweichen der starken Kräfte, dabei sollte jedoch ein Durchzug herrschen. Abgesehen von dem klimatologischen Gesichtspunkt, erscheint das Bauwerk wie ein „Stoppschild“, welches die Conrad-von-Hötzendorf-Straße in zwei Bereiche teilt, weil es quer und nicht längs zur Straße ausgerichtet ist. Weiters ist es schwer, eine Verbindung zwischen dem gigantisch hohen Glaskörper, mit vorgestellten Glaslamellen und dem immer dünner werdenden, weit auskragenden Betondach der Stadthalle gegenüber herzustellen. Beide haben den Zweck, die Öffentlichkeit miteinzubeziehen, aber das Hochhaus erweckt eher den Eindruck einer Privatisierung des Grundstücks und der Gegend.

*„Die Achse Conrad von Hötzendorf-Straße und jene disponiblen Flächen im unmittelbaren Umfeld bilden zusammen mit dem Messeareal die Möglichkeit, einen Stadtteil mit eigener Identität und Entwicklungspotential zu schaffen. Angesichts der jetzigen, heterogenen Bebauung kommt der Freiraumgestaltung eine besondere Bedeutung bei der Herausbildung einer eigenständigen Identität zu.“<sup>103</sup>*

Diese zwei Sätze rufen in der Bevölkerung die Vorstellung eines idyllischen, harmonischen und gut zusammenspielenden Areals hervor. Wie aber bereits erläutert, trifft dieses Bild nur teilweise zu, da, durch die bereits erwähnten Aspekte, das Gebäude sehr eigensinnig, dominant und elitär agiert. Der dahinter liegende kleine Park ist zwar aktuell öffentlich zugänglich und bietet einen gewissen Erholungswert - Idylle, wird aber durch die davorstehenden Gebäude auf den Grundstücken 939/5 und 939/6 nur wenig wahrgenommen. Was müsste daher getan werden, um dem Gebiet doch eine besondere Bedeutung verleihen zu können?

#### **(4) Verkehrs- und Lärmsituation**

Durch den südlich vom Bebauungsplangebiet angesiedelten Ost-Bahnhof, primär jedoch durch das hohe motorisierte Verkehrsaufkommen auf der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, entsteht sehr viel Lärm (bis zu 75 dB<sup>104</sup>). Aus dem BEP geht ein sehr weiter Rücksprung der Baugrenzlinie hervor, einerseits, um einen größeren Vorplatz zu schaffen, andererseits, denke ich, um Abstand von den Bestandsgebäuden zu gewinnen. Diese Versetzung der Grenzlinie sorgt für eine optische

---

103 Ebda, S. 6, zitiert aus dem Räumlichen Leitbild.

104 [https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWPL](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_FWPL)  
(Zugriff: 24.04.2018)

Verbreiterung des Straßenraumes und bewirkt somit keine Verbesserung der Lärmsituation, sondern sogar eine Vergrößerung des lärmausgesetzten Raumes. Im Gegensatz dazu ist der beschallte Raum im Bereich der nördlich anschließenden Blockrandbebauung deutlich schmaler, die Randbebauung wirkt zusätzlich geschwindigkeitsbremsend und der Lärm wird auch subjektiv durch die randlichen Nutzungsangebote weniger störend wahrgenommen. Hier findet man einen maximalen Straßenverkehrslärm von 60 dB<sup>104</sup> - eine Verringerung der Lautstärke um 10 dB bedeutet mehr als eine Halbierung der Schallwahrnehmung des Menschen. Einzig und allein die Bestandsgebäude bieten im gegenständlichen Bebauungsplangebiet einen gewissen Schutz vor dem Verkehrslärm. Weiters wurden südlich des Styria Media Centers eigens Flächen für Kfz-Stellplätze und eine zusätzliche Erschließungsstraße am Grundstück gebaut, welche den motorisierten Individualverkehr (MIV) nur noch mehr fördern, statt einzuschränken.

## Maßnahmenvorschläge

Trotz ihrer stadtraumtypischen, geschlossenen Randbebauung und ihres straßenraumbereichernden, gewerblichen Angebots sowie ihres Reduktionseffektes des Straßenlärms, stellen die drei alten Bestandsgebäude in der aktuellen Situation ein Problem dar, weil sie sich nicht in die moderne Struktur eingliedern können. Eine Aufwertung, z. B. durch eine Fassadenbegrünung oder anderer Nutzungen des Innenraums, könnte helfen, die Häuser mehr zu integrieren und eine Verbindung zwischen dem Styria Media Center und der Stadthalle zu schaffen. Aber auch die Erdgeschoßzone des Hochhauses müsste mit mehr öffentlichen und attraktiven Lokalen oder Geschäften bespielt werden, denn erst dann können die Plätze von der Bevölkerung angenommen und belebt werden. Durch mehrere einladenden Entrées und Öffnungen in der Fassade kann ein Bezug zu dem Vorplatz und in weiterer Folge eine Querbeziehung zur Stadthalle hergestellt werden.

Ein weiterer Aspekt betrifft den MIV, welcher an dieser Stelle eindeutig zu hoch ist. Um diesen zu reduzieren, könnten z. B. mehr Bäume im Straßenraum gepflanzt werden, damit eine raumwirksame Allee mit verbindendem Durchgangsraum darunter entsteht, auch die Fahrbahn der Straßenbahn könnte begrünt werden. Ergänzende Fahrbahnversmälnerungen wären eine geeignete Möglichkeit, um die Anzahl und Geschwindigkeiten der Autos zu reduzieren. Ein anderer Vorschlag wäre, einen Shared Space im Bereich der beiden Vorplätze anzulegen, um eine stärkere horizontale Verbindung der Gebäude zu schaffen, den MIV einzuschränken und den FußgängerInnen und RadfahrerInnen mehr Platz zu bieten.

Da der Styria Headquarter das dritthöchste Gebäude von Graz ist, könnte diese Höhe genützt werden. Das Dach bietet einen wunderbaren Ausblick und sollte für die Öffentlichkeit frei

zugänglich sein. Es könnte z. B. ein Bausatzlokal Einzug finden, eine „rooftop bar“ entstehen, ein Dachpool aufgestellt oder einfach die Terrasse begrünt und mit Hängematten aufgewertet werden.

Da Divergenzen zwischen den Planungsinstrumenten herrschen, sollten die Gesetze und Verordnungen aneinander angepasst werden, um einen klar geregelten BEP hervorzubringen, der keine Missverständnisse zulässt. Weiters ist in diesem BEP keine Baufluchtlinie eingezeichnet, welche ein wichtiges Mittel zur Steuerung der Gebäudegrenzen zur Straße ist.

## Zusammenfassung

Aus den erläuterten Punkten geht nun hervor, dass der Plan, die grundsätzliche Vorstellung und die Visionen der Stadt nicht mit der realen Bebauung und Nutzung übereinstimmen. Vorschläge zu einer Umgestaltung des Gebietes bzw. der gesamten Conrad-von-Hötzendorf-Straße wurden bereits 2004 beschrieben und als „Leitbild für die Stadt Graz“ herausgegeben, doch werden diese gut begründeten Hilfestellungen nicht angenommen, da sie nur eine geringe rechtliche Relevanz haben. Trotzdem geht aus dem StROG (vgl. § 22 Abs. 7) hervor, dass das Leitbild als Grundlage für die Bebauungspläne dienen soll.

Die derzeitige unbefriedigende Situation des öffentlichen Raums an der Conrad-von-Hötzendorf-Straße hat sicherlich auch viel mit der „Allmachtposition“ des Straßenamtes in Graz und der absoluten Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs gegenüber anderen Straßenraumnutzungen, wie FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Baumpflanzungen etc. zu tun. Das zeigt sich räumlich am Ausmaß der dem MIV zur Verfügung gestellten Fläche, an der Bevorrangung des motorisierten Längsverkehrs gegenüber querungsinteressierten FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Platzbereich oder an der Toleranz gegenüber den grenzwertüberschreitenden Emissionen der KfZs. Würde hier ein Umdenken in den Köpfen aller stattfinden und mehr dagegen gesteuert werden, so sähe vieles bestimmt gleich anders aus.

Eine Übereinstimmung zwischen den Planungsinstrumenten der Raumplanung sollte auf jeden Fall gegeben sein. Als Folge betrachte ich z. B. die Streichung der Möglichkeit der Dichteüberschreitung im StROG als sehr sinnvoll.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Bebauung im gegenständlichen Fall mit ihrer Vertikalität ein eigenständiges Zeichen setzt und ein Pendant zur gegenüberliegenden Stadthalle ist. Die Ausrichtung des Gebäudes ist jedoch stadtklimatologisch ungünstig und wirkt trennend auf die gesamte Straße bzw. das Grazer Stadtbild. Die Vorplatzgestaltung war ein schwacher Versuch, einen Raum für die Allgemeinheit zu schaffen. Aufgrund fehlender attraktiver Randnutzungen und zu geringer Raumqualitäten, sprich Begrünung durch raumprägende

Straßenbäume und einer unterbrochenen Querbeziehung zur Stadthalle, wird er als solcher nicht wahrgenommen und akzeptiert. Durch kleine Veränderungen, wie einer neuen Bespielung und Öffnung der Erdgeschoßzone oder einer Änderung des Straßenraumes, z. B. zu einem Shared Space, kann der Ort jedoch zu einem neuen markanten Treffpunkt für Menschen aller Altersgruppen werden.

## Literaturverzeichnis

### Quellenangabe

Magistrat Graz – Stadtplanungsamt (Hrsg.): Erläuterungsbericht. 06.11.0 Bebauungsplan Conrad von Hötzendorf-Straße – Obere Bahnstraße, Graz: Stadtplanungsamt, 2006.  
<https://www.graz.at/cms/beitrag/10127138/7758108/Bebauungsplan.html> (Download: 05.03.2018)

Magistrat Graz – Stadtplanungsamt (Hrsg.): Räumliches Leitbild der Landeshauptstadt Graz. Kapitel 5.3. Verdichtung durch vertikale Akzente, Graz: 2004.  
<https://www.graz.at/cms/beitrag/10127138/7758108/Bebauungsplan.html> (Download: 05.03.2018)

[https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP\\_RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWPL](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP_RLB&client=core&view=4_0_FWPL) (Zugriff: 24.04.2018)

<http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/beitrag/10206509/32390209/>  
(Zugriff: 15.03.2018)

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000069>  
(Zugriff: 24.04.2018)

### Abbildungsverzeichnis und -verweise

Abb. 1) Styria Media Group – Bestand. Foto: Verena Rippl

Abb. 2) Styria Media Group – Luftbild

<https://www.google.at/maps/place/Styria+Center/@47.0576328,15.4454779,660m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x0:0x6041db92b7e8eaf2!8m2!3d47.0712944!4d15.4285628>

(Zugriff: 15.04.2018)

Abb. 2) 06.11.0 Bebauungsplan „Conrad von Hötzendorf – Straße, Obere Bahnstraße“

<https://www.graz.at/cms/beitrag/10127138/7758108/Bebauungsplan.html>

(Download: 05.03.2018)

## Wie man mit Erläuterungen die Verordnung demontiert

### 6.03.1 Bebauungsplan Conrad-von-Hötzendorf-Straße – Mega bauMax (1. Änderung)

Arnold Muhr

#### Generelle Informationen zum Bebauungsplan

Der Bebauungsplan dient der örtlichen Raumplanung und ist eine rechtsverbindliche Verordnung der Gemeinde. In Präzisierung der Aussage des Flächenwidmungsplanes bildet der Bebauungsplan die allgemeinen Strukturen und Gestaltungsmöglichkeiten des Baulandes ab, welche aufgrund des öffentlichen Interesses entstehen. Herkömmlich werden u. a. die zulässigen Bebauungsweisen, die maximalen Gebäudehöhen, Grünflächen, Dachneigungen und Baulinien sowie der Verlauf und die Breite der Verkehrsflächen vorgeschrieben. Für die gesetzliche Regelung der Bebauungsplanung in Österreich sind die neun Bundesländer selbst verantwortlich, dementsprechend gibt es unterschiedliche Regelinhalte zwischen den Ländern. Das Land Steiermark ist für die gesetzliche Regelung der Bebauungsplanung in der Steiermark und damit auch für den gesetzlichen Rahmen der flächenspezifischen städtebaulichen Planung und Entwicklung in Städten wie Graz verantwortlich. Die inhaltliche Ausgestaltung der Bebauungsplanung und die Kontrolle der Vorgaben seitens der Bebauungspläne liegt im Zuständigkeitsbereich der einzelnen Gemeinden. In Graz ist für die Planung das Stadtplanungsamt und für die Kontrolle der Einhaltung die Bau- und Anlagenbehörde zuständig.

#### § 40 Abs. 1 StROG

„Jede Gemeinde hat zur Umsetzung der im Flächenwidmungsplan festgelegten Bebauungsplanzonierung durch Verordnung Bebauungspläne zu erstellen und fortzuführen. Der Bebauungsplan besteht aus einer zeichnerischen Darstellung und einem Verordnungswortlaut. Zur Begründung ist ein Erläuterungsbericht zu erstellen.“

#### Bebauungsplan 06.03.1 Conrad v. Hötzendorfstraße – Mega bauMax (1. Änderung)

Der Bebauungsplan (BEP) vom Baumarkt (Mega bauMax) befindet sich in einem Areal zwischen der Messehalle und dem Stadion. Das Bebauungsplangebiet liegt direkt gegenüber dem Ostbahnhof. Das Gebiet darf laut BEP offen oder in gekuppelter Bauweise bebaut werden. Der Bebauungsgrad ist mit 0,7 angegeben.<sup>105</sup>

---

105 Magistrat Graz (Hrsg.), 2007: 06.03.1 Bebauungsplan, Verordnung

Laut den Vorschriften, die mit dem Bebauungsplan (06.03.1, Jahr 2007) festgelegt wurden, versuchte die Stadtplanung, einige zukunftsorientierte Punkte für dieses Gebiet festzulegen. So wurden neben den klassischen Elementen des Bebauungsplanes, wie z.B. Baufluchtlinie, Baugrenzlinie usw., einige wichtige Punkte (z.B. Gründächer, Baumbepflanzung) in den § 6 und 8 der Verordnung (06.03.1 Bebauungsplan, 09.04.2007) für das Baumarktgelände vorgeschrieben.

### **Sind die Vorschriften mit klar definierten und begründeten Zielen versehen?**

Im gesamten Planungsgebiet wurden Dächer mit  $\leq 15^\circ$  Neigung vorgeschrieben. In den Festlegungen des Erläuterungstextes wurden allerdings keine genauen Begründungen zu den zu erzielenden Dachneigungen oder Retentionsleistungen der Dächer getroffen. Diese Flachdächer müssen laut Bebauungsplan in extensiver oder intensiver Begrünung ausgeführt werden. Zweifellos ist die Festlegung von Gründächern eine gute Idee, da die Stadt Graz speziell mit dem Regenwasserabfluss schon seit Jahrhunderten Probleme hat. Durch die Gründachausbildung könnte die lokale Wasserspeicherung deutlich positiver ausfallen, außerdem ist der Temperaturanstieg durch die Begrünung im Vergleich zu Kies deutlich geringer. Jedoch findet man in den Erläuterungs- bzw. Verordnungstexten nirgends verbindliche Ziele, wie z.B. eine Speicherfähigkeit von 100 – 200 l/m<sup>2</sup>. Weder wurde also die Flach- und Gründachvorschrift an sich begründet (vgl. dazu die Vorgaben lt. StROG), noch wurden verbindliche Vorgaben zur Zielerreichung festgelegt.

Die nächste Festlegung im Verordnungswortlaut des Bebauungsplanes wurde in Zusammenhang mit den Abstellflächen (Parkplätzen) getroffen, welche im baugesetzlich vorgeschriebenen Ausmaß im Gebäude oder in Tiefgaragenausführung zu errichten sind. Es wäre angesichts der hohen bestehenden Lärmbelastungen durch Kfz-Verkehr an der Conrad-von-Hötzendorf-Straße sowie der hervorragenden Anbindung des Bebauungsplangebiets an öffentliche Verkehrsmittel auch möglich gewesen, die Anzahl der Parkmöglichkeiten laut § 89 Abs. 4 Stmk. BauG zu reduzieren.

„Die Gemeinden sind berechtigt, die Zahl der Abstellplätze durch Verordnung abweichend (erhöhend oder reduzierend) von Abs. 3 festzulegen. Dabei haben sie die Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung sowie ein vorhandenes Verkehrskonzept zu berücksichtigen. Bis zur Erlassung der Verordnung hat die Behörde Ausnahmen von der Verpflichtung nach Abs. 3 zuzulassen, sofern sie nach der Lage der Anlage oder dem Erschließungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln gerechtfertigt ist.“<sup>106</sup>

---

106 Steiermärkisches Baugesetz (Hrsg.), 2015: § 89 Pflicht zur Schaffung von Abstellflächen oder Garagen, Graz

In der Bebauungsplanverordnung wurden jedoch noch Kfz-Abstellplätze über das baugesetzlich vorgesehene Ausmaß hinaus in freier Aufstellung für zulässig erklärt:

„Die gemäß Stmk. BauG erforderlichen KFZ-Abstellplätze sind in Form von Tiefgaragen oder in Gebäude integriert herzustellen. Darüber hinaus sind KFZ-Abstellplätze in freier Aufstellung zulässig.“<sup>107</sup>

Diese Stellplätze wurden sogar bereits in hoher Anzahl am Plan eingezeichnet (s. BEP Plandarstellung im Anhang dieses Textes).

## Das heutige Bild als komplettes Kontrastprogramm

Beim ersten Durchlesen der BEP-Verordnung und dem Betrachten des Bebauungsplanes entpuppte sich das Planungsgebiet zunächst dennoch als grüne Oase. Beim mehrfachen Durchblättern der Erläuterung offenbarten sich aber einige Widersprüche bzw. Abschwächungen. So steht z.B. in den Erläuterungen unter dem Punkt „Ruhender Verkehr“: *„Die bestehenden Parkierungsflächen sind nach Möglichkeit im Laufe der Zeit den Festlegungen dieser Verordnungen anzupassen.“* D.h. die Herstellung einer ordnungsgemäßen Parkierung ist für die zukünftigen Ausbaumaßnahmen keine Verpflichtung. Bei einer derartigen „Erläuterung“ (eigentlich müsste man sagen „Verordnungsaufhebung“) hätte man sich den entsprechenden Verordnungstext auch gleich sparen können. Es stellt sich die Frage, warum man nicht klar darauf hinweist, dass für die Umsetzung des Bauplanes bzw. seiner Erweiterungen eine Tiefgarage benötigt wird, ohne dem/der BauwerberIn die Hintertür einer freien Parkplatzsituierung aufzumachen. Meiner These nach wird solch eine Verordnungslücke bzw. -schwächung bewusst gesetzt, um den BauwerberInnen ein verlockendes Angebot zum jeweiligen Gebiet zu verschaffen.

Die Formulierung „...nach Möglichkeit...“ (ebd.) wirkt so, als würden die ErstellerInnen dieses Verordnungstextes sich fast bei den BauherrenInnen dafür entschuldigen, was sie zuvor in der Verordnung geschrieben haben.

Da dieser Bebauungsplan 1. Änderung bereits 2007 in Rechtskraft trat, war es besonders interessant zu überprüfen, wie sich das Gebiet in den knapp 11 Jahren seither veränderte.

---

107 Magistrat Graz (Hrsg.), 2007: Verordnung, S. 2

### **Wird die Realität der im BEP ersichtlichen grünen Oase gerecht?**

Der wichtigste Punkt der Verordnung war mit Sicherheit die Frei- und Grünflächengestaltung. Allein der Schriftumfang zu diesem Thema erreicht mindestens 25% der ganzen Verordnung.

Der Bebauungsplan erstrahlte praktisch in grüner Farbe, jedoch die Realität zeigt aktuell nichts außer einem riesigen fast vollständig versiegelten Parkplatz, welcher anstatt der Tiefgarage und den überwiegend fehlenden Begrünungsstreifen errichtet wurde. Das ist sehr verwunderlich, bedenkt man, dass es in der Verordnung heißt, dass Kfz-Abstellplätze im Gebäude integriert oder als Tiefgarage ausgeführt werden müssen. Nicht zu vergessen ist die zulässige Bodenversiegelung in der Verordnung (§ 8 Abs. 10), demnach müssten die Pkw-Stellplätze sickerfähig ausgeführt werden. Im Bebauungsplan wurde zumindest ein Baum pro sechs Parkplätzen vorgeschrieben, ebenso sind planlich die erforderlichen Grünstreifen dargestellt. In der Realität sieht das Ganze anders aus. Beim Parkplatz des Baumarktes, der mittlerweile auch anders heißt als im Bebauungsplan angegeben, findet man kaum einen Grünstreifen auf der Fläche. Diese Streifen wurden als Schotterflächen umgesetzt. Auch die Tiefgarage, welche in § 7 der BEP-Verordnung vorgeschrieben ist, ist niemals ausgeführt worden, obwohl diese bewusst in der 1. Änderung des BEP hinzugefügt worden ist. Auch die vorgeschriebenen, ins Gebäude integrierten Parkplätze sucht man vergeblich, somit entsprechen auch die oberirdischen Stellplätze, die deren Errichtung zur Voraussetzung gehabt hätten, nicht mehr den BEP-Vorgaben. Das Bild der versprochenen grünen Oase findet man heute nicht, jedoch darf man auch ansprechende Umsetzungen vermelden. So ist die Umsetzung der Baumbepflanzungen positiv zu erwähnen, bei denen das Verhältnis von Baum zu PKW- Abstellflächen (Baumschulqualität mit 18/20 cm Stammumfang in 1 m Höhe) eingehalten wurde. Wobei hier Bäume mit den Dimensionen 14/16 cm auch durchaus gereicht hätten (vgl. SCHOLZ 1985).

### **Reklametafel nur am Gebäude angebracht?**

Bei der Platzierung der Werbeflächen wird dem Bebauungsplan ebenfalls nicht entsprochen. Dieser legt ganz klar fest, dass Reklameflächen nur am Gebäude und nicht darüber hinaus angebracht werden dürfen. In der Gegenwart findet man einige nicht rechtskonforme Anbringungen dieser Werbetafeln. Hier trifft wohl der Satz zu: „Wo kein Kläger, da kein Richter“. Besonders auffällig ist auch, dass das Thema Werbeanbringung keine Erwähnung im Erläuterungsbereich findet, obschon es in der Verordnung des Bebauungsplanes enthalten ist.

### **Die Dominanz des Straßenlärms entlang der Conrad-von-Hötzendorf-Straße**

Zu thematisieren wäre auch, dass der BEP in der Tradition der Symptompolitik steht. Weil er selbst mit seinen großzügigen Parkplatzregelungen und Flächenabtretungen für den Straßenraum den motorisierten Verkehr und damit die LärmverursacherInnen fördert, lässt er Lärmschutzwände zu, die zur weiteren Funktionalisierung des Straßenraums für den motorisierten Verkehr führen.

Besonders auffällig ist der laute Verkehrslärm in der Conrad-von-Hötzendorf -Straße. Auch im Verkehrslärmkataster ist ersichtlich, dass die Werte entlang dieser Haupttroute in die Innenstadt 64 - 69 dB (Nachtwerte) aufweisen, direkt im Bebauungsplangebiet immerhin noch Werte zwischen 44 – 59 dB (ebd.).<sup>108</sup> Der ÖNORM S 5021 Planungsrichtwert liegt für Kerngebiete bei max. 50 dB in der Nacht (Austrian Standards Institute 2017).

Als Außenstehende/r vermisst man die Lösungen zur Minderung des Lärms, jedoch wird man bei diesem Thema lange warten müssen, denn der Hauptverkehr wird weiterhin, wenn nicht sogar noch stärker, über diesen Weg geführt. Möchte man als StadtplanerIn den Menschen vor Ort eine gute Lebensqualität bieten, dann sollte man rasch Lösungsvorschläge zur Lärminderung bringen, Lärmschutzwände verringern dieses Problem nicht ursächlich, nur dessen lokale Auswirkungen. Der Straßenraum als wichtigster öffentlicher Freiraum bleibt weiterhin stark belastet. Beispiele für Handlungsmöglichkeiten gibt es genug. So kann man zum Beispiel die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bzw. die Erreichung der widmungsadäquaten Lärmpegel als Aufschließungserfordernis festlegen.

### **Steht der Bebauungsplan für zukunftsorientierte Planung oder agiert die Stadtplanung als HandlangerIn von PrivatinvestorInnen?**

Jedes Bauwerk wird durch das Grundstück, natürliche, gebaute sowie rechtliche Verhältnisse geprägt. Möchte jedoch ein/e potente/r InvestorIn, aus welchen Gründen auch immer höher, größer oder in sonst einer Weise anders bauen als in bestehenden Planungsinstrumenten wie dem Stadtentwicklungskonzept, dem Räumlichen Leitbild (RLB), dem Flächenwidmungsplan, ja sogar einem bestehenden Bebauungsplan zulässig, besteht offensichtlich die Möglichkeit, sich durch geeignete Argumentation in Kombination mit einem Änderungsansuchen darüber hinwegzusetzen. Das ist auch im gegenständlichen Fall geschehen, wo beispielsweise Baugrenzen geändert oder Grüninsel entfernt wurden. der ursprüngliche BEP wurde aufgrund eines Änderungsantrages des Bauwerbers/der Bauwerberin abgeändert. Das funktioniert freilich nur, solange nicht ein/e einwendungsberechtigte/r NachbarIn fristgerecht darauf kommt. Gesetzeskonform sind jedenfalls Widersprüche zu übergeordneten Planungsinstrumenten, zumindest nach derzeitiger Gesetzeslage, nicht (vgl. § 8 und § 41 Abs. 1 Z. 1 a) StROG). Ein Beispiel dafür ist der zulässige Versiegelungsgrad. Von diesem werden im BEP weder die RLB-Vorgaben angeführt noch diese zur Einhaltung vorgeschrieben.

Im RLB vermerkt sind ein maximaler Versiegelungsgrad von 60 %, maximal fünf Geschoße und eine maximale Geschoßhöhe von 15 m.<sup>109</sup> Im Bebauungsplan ist diese mit 24 m festgelegt. Auch

---

<sup>108</sup> Quelle: [https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4\\_0\\_FWPL](https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&client=core&view=4_0_FWPL) (Zugriff: 2.5.2018)

<sup>109</sup> Magistrat Graz – Stadtplanungsamt (Hrsg.): Räumliches Leitbild der Landeshauptstadt Graz. 2004.

der Bebauungsgrad weist Unterschiede auf: Laut RLB liegt er bei maximal 0,5. Der BEP lässt diesen bis zu 0,7 zu. Auch im Stadtentwicklungskonzept werden andere Werte als Ziel vorgegeben. Hier liegt die Geschoßanzahl bei 4-5 mit der Vorgabe einer geschlossenen Bebauung.<sup>110</sup>

Zur „Tarnung“ werden zwar im Erläuterungsbericht unter Pkt. 8 Versickerungsvorgaben gemacht, aber eben nur im Erläuterungsbericht, in welchem sie keine Rechtskraft besitzen. Im Verordnungstext steht diesbezüglich nichts. Die Änderung von Planungsinstrumenten entsprechend Betreiberinteressen, kombiniert mit einer Taktik des Weglassens und der Erstellung von Scheinvorgaben zugunsten des/der ProjektantIn rechtfertigt meiner Ansicht nach durchaus den Begriff des „Handlangertums“.

Es wird der Allgemeinheit verschwiegen, dass diese Bauten auf Kosten nachhaltiger Entwicklungen erzielt werden.

## Zusammenfassung

Das Gebiet zeigt nach elf Jahren nur einen sehr geringen realen Bezug zum Bebauungsplan. Im Gegenteil, der Plan weist eine komplette Scheinwelt auf. Die grundlegenden Vorgaben des BEP, z.B. Stellplatzaufstellung primär in Tiefgaragen oder Gebäude integriert, stimmen nicht mit der realen Bebauung überein. Im BEP werden auch die relevanten Vorgaben aus übergeordneten Planungsinstrumenten nicht vollständig angeführt. Durchdachte Vorschläge aus dem „Leitfaden der Stadt Graz.“ (Räumliches Leitbild der Landeshauptstadt Graz) aus dem Jahre 2004 bleiben unbeachtet. Bedenkt man, dass der ggst. Bebauungsplan aus dem Jahre 2007 stammt, muss man sich die Frage stellen, warum man solche Vorschläge nicht übernommen hat. Auch die Thematik der Verkehrslärminderung wird noch lange ein Thema sein, man sollte durch geeignete verkehrsplanerische Festlegungen endlich zumindest die Grenzwertvorgaben einhalten.

So scheint sich alles dem motorisierten Individualverkehr zu unterwerfen, ohne Gedanken an andere VerkehrsteilnehmerInnen. Der Straßenraum präsentiert sich im Bebauungsplangebiet aktuell als sehr unangenehme Zone, anstatt sich z.B. durch eine Allee auszuzeichnen.

Auch betreffend Werbeflächen kann der Baumarkt anscheinend agieren, wie es ihm beliebt. Laut den Texterläuterungen der 1. Änderung des BEP sind Werbeflächen außerhalb der Gebäudefläche zu unterlassen. Da diese Vorschrift in der Erstfassung des BEP noch nicht bestand, stellt sich die Frage, warum es zu fehlenden Verknüpfungen von Neu- und Änderungsmaßnahmen innerhalb der BEP- Erfordernisse gekommen ist.

---

110 Magistrat Graz – Stadtplanung (Hrsg.): 4.0 STEK – Erläuterungsbericht. 2018

Für mich stellt sich hier insgesamt die Frage, ob es wirklich sinnvoll ist, unnötig Zeit und Geld in solche „Entwicklungspläne“ zu stecken. Noch dazu, wenn man bedenkt, dass es sich bereits um eine Änderung des ursprünglichen Bebauungsplanes für den Mega bauMax handelt. Allein die Baumpflanzungen an einem ohnehin über die baugesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Parkplatz sind meiner Meinung nach keine Rechtfertigung für solche „Entwicklungspläne.“ Wenn, bräuchten diese wirklich einen deutlichen Qualitätssprung und die konsequente Einhaltung der Bestimmungen.

## **Maßnahmenvorschläge**

Da in der Umsetzung des Bebauungsplanes viele Unterschiede gegenüber der Planung bestehen, wäre es sinnvoll, zunächst zumindest die Umsetzung des BEP zu verlangen. Teilweise wurden in der Verordnung bereits die richtigen Themen behandelt. Mit dem Beispiel der Flachdächer, welche begrünt auszuführen sind, wurde ein Grundstein gelegt. Diese Vorgaben sind von der Bau- und Anlagenbehörde auf Umsetzung bzw. Fortbestand zu kontrollieren und ggf. entsprechende Mängelbehebungsaufträge zu erteilen. Bei der nächsten Revision sollte man dann auch den letzten Schritt setzen und über fundierte Begründungen konstruktive Anforderungen an die Gründachausbildungen stellen, z.B. eine Wasserretentionsleistung von 100 – 200 l/m<sup>2</sup> zur Aufnahme größerer Niederschläge als Mindestmaß, damit bei den Gründächern nicht nur das Substrat herausstrahlt. Das Beispiel zeigt, dass man um eine Neuauflage des BEP eigentlich nicht herumkommt. Kontradiktorische Ausführungen in den Erläuterungen gehören gestrichen, Vorgaben in den Erläuterungen in den Verordnungstext integriert und die Erläuterungen ihrem eigentlichen Sinn entsprechend als Begründung ausgestaltet.

Auch bei den im Freien befindlichen PKW-Parkplätzen für den Baumarkt würden der Boden und die Wasserspeicherfähigkeit des Gebietes profitieren, wenn sickerfähige Materialien zum Einsatz kämen. Denn der heutige Anblick wirkt wie eine Asphaltwüste ohne jeglichen Charakter und ist zudem nicht verordnungskonform. Da diese Stellplätze aber ohnehin nur einer Übererfüllung baugesetzlicher Bestimmungen dienen, wäre deren gänzlicher Entfall, verbunden mit der Umgestaltung der Fläche als attraktiver Frei- und Grünraum, eventuell kombiniert als permanentes Outdoor-Ausstellungsgelände des Baumarktes, anzudenken. Dann hätten die FußgängerInnen, RadfahrerInnen und BenutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel wenigstens ein positives Ausgleichserlebnis, wenn sie schon die lange Strecke zum rückwärts positionierten Geschäft in Kauf nehmen müssen.

Die aktuellen Werbeflächen sind, soweit sie nicht bebauungsplankonform sind, auch zu entfernen und nur an den zulässigen Plätzen, nämlich der Baumarktfassade, anzubringen.

## Literaturverzeichnis

### Quellenangaben

Austrian Standards Institute: ÖNORM S 5021:2010, Wien 2017.

Magistrat Graz – Stadtplanung (Hrsg.): 4.0 STEK – Erläuterungsbericht. 2018

Magistrat Graz – Stadtplanungsamt (Hrsg.): Erläuterungsbericht. 06.03.1

Bebauungsplan Conrad von Hötzendorf-Straße Mega bauMax, Graz: Stadtplanungsamt, 2007.

Magistrat Graz – Stadtplanungsamt (Hrsg.): Räumliches Leitbild der Landeshauptstadt Graz. 2004.

Scholz Norbert: Über den Umgang mit Bäumen – oder: praktisch-handwerkliche Erfahrungen zur Technik des Bäumeplantens. Notizbuch der Kasseler Schule, AG Freiraum und Vegetation (Hrsg.), Kassel 1985.

### Internetlinks

[https://www.graz.at/cms/beitrag/10080561/7759256/Freiraumplanerische\\_Standards.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10080561/7759256/Freiraumplanerische_Standards.html) (Zugriff: 22.03.2018)

[https://www.graz.at/cms/beitrag/10080561/7759256/Freiraumplanerische\\_Standards.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10080561/7759256/Freiraumplanerische_Standards.html)  
(Zugriff: 28.4.2018)

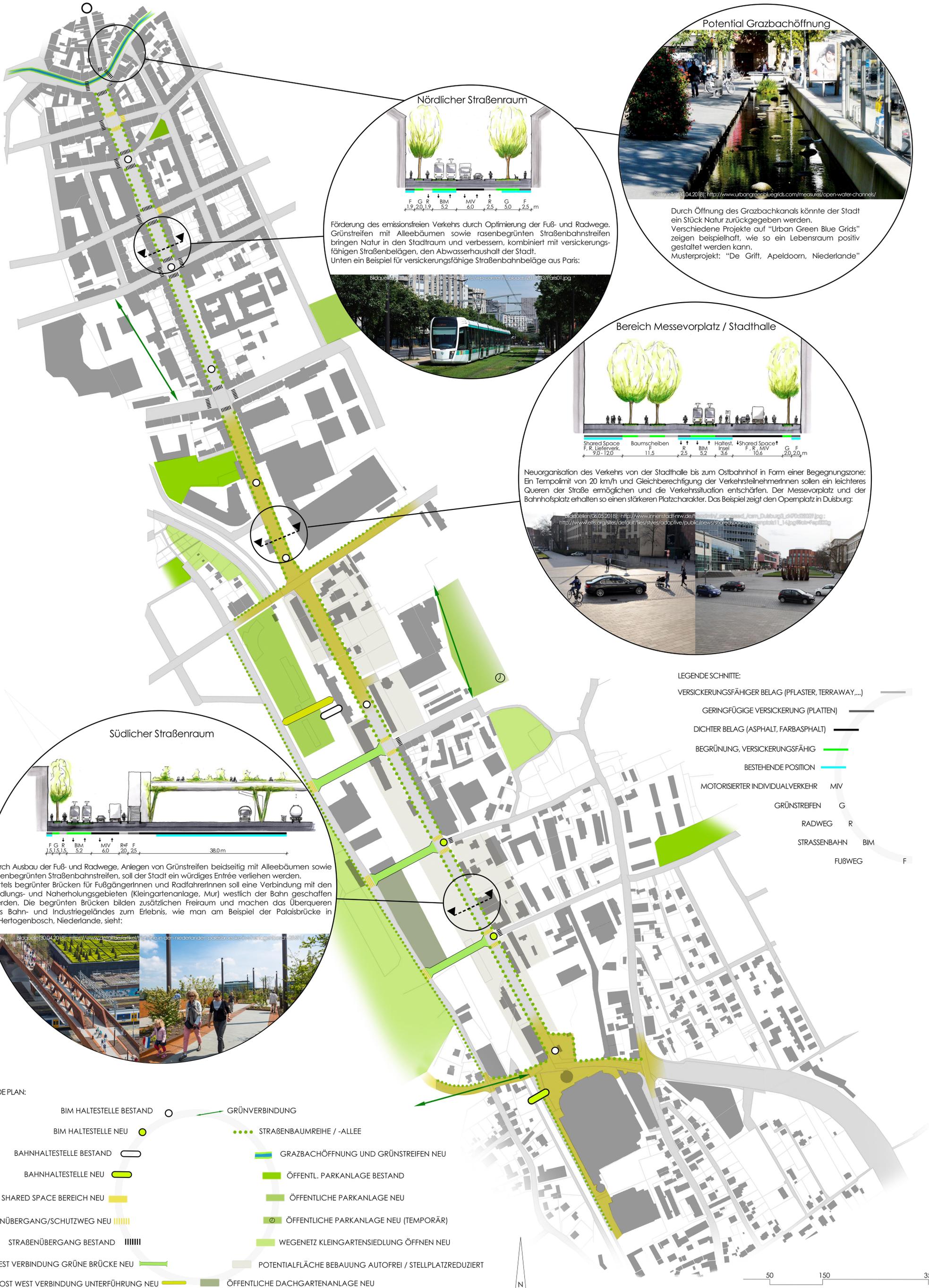
<http://www.raumplanung.steiermark.at/cms/beitrag/10206509/32390209/> (Stand: 22.03.2018)

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000069>  
(Zugriff: 02.05.2018)

### Anhang/ Abbildungsverweise

Abb. 1: Perspektivische Sicht auf das Bebauungsplangebiet; Quelle: Google Maps:  
<https://www.google.at/maps/search/maps/@47.0535677,15.4482625,67a,35y,33.19h,59.14t/data=!3m1!1e3> (Zugriff: 23.4.2018)

Abb. 2: 06.03.1 Bebauungsplan „Conrad von Hötzendorf Mega bauMax“ (Plandarstellung)  
<https://www.graz.at/cms/beitrag/10127138/7758108/Bebauungsplan.html> (Zugriff: 22.03.2018)

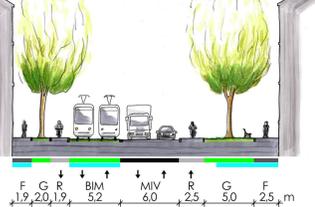


### Potential Grazbachöffnung



Durch Öffnung des Grazbachkanals könnte der Stadt ein Stück Natur zurückgegeben werden. Verschiedene Projekte auf "Urban Green Blue Grids" zeigen beispielhaft, wie so ein Lebensraum positiv gestaltet werden kann. Musterprojekt: "De Grift, Apeldoorn, Niederlande"

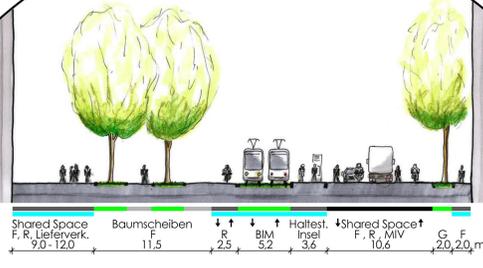
### Nördlicher Straßenraum



Förderung des emissionsfreien Verkehrs durch Optimierung der Fuß- und Radwege. Grünstreifen mit Alleebäumen sowie rasenbegrünter Straßenbahnstreifen bringen Natur in den Stadtraum und verbessern, kombiniert mit versickerungsfähigen Straßenbelägen, den Abwasserhaushalt der Stadt. Unten ein Beispiel für versickerungsfähige Straßenbahnbeläge aus Paris:



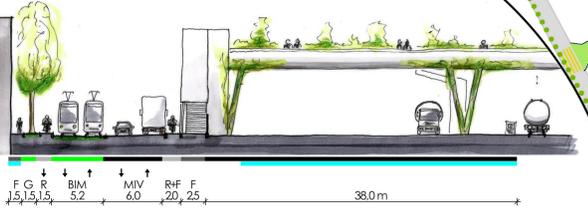
### Bereich Messevorplatz / Stadthalle



Neuorganisation des Verkehrs von der Stadthalle bis zum Ostbahnhof in Form einer Begegnungszone: Ein Tempolimit von 20 km/h und Gleichberechtigung der VerkehrsteilnehmerInnen sollen ein leichteres Queren der Straße ermöglichen und die Verkehrssituation entschärfen. Der Messevorplatz und der Bahnhofplatz erhalten so einen stärkeren Platzcharakter. Das Beispiel zeigt den Opeplatz in Duisburg:



### Südlicher Straßenraum



Durch Ausbau der Fuß- und Radwege, Anlegen von Grünstreifen beidseitig mit Alleebäumen sowie rasenbegrünter Straßenbahnstreifen, soll der Stadt ein würdiges Entrée verliehen werden. Mittels begrünter Brücken für FußgängerInnen und RadfahrerInnen soll eine Verbindung mit den Siedlungs- und Naherholungsgebieten (Kleingartenanlage, Mur) westlich der Bahn geschaffen werden. Die begrünten Brücken bilden zusätzlichen Freiraum und machen das Überqueren des Bahn- und Industriegeländes zum Erlebnis, wie man am Beispiel der Palaisbrücke in 'S Hertogenbosch, Niederlande, sieht:



- LEGENDE SCHNITTE:
- VERSICKERUNGSFÄHIGER BELAG (PFLASTER, TERRAWAY,...)
  - GERINGFÜGIGE VERSICKERUNG (PLATTEN)
  - DICHTER BELAG (ASPHALT, FARBASPHALT)
  - BEGRÜNUNG, VERSICKERUNGSFÄHIG
  - BESTEHENDE POSITION
  - MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR MIV
  - GRÜNSTREIFEN G
  - RADWEG R
  - STRASSENBAHN BIM
  - FUßWEG F

- LEGENDE PLAN:
- BIM HALTESTELLE BESTAND
  - BIM HALTESTELLE NEU
  - BAHNHALTESTELLE BESTAND
  - BAHNHALTESTELLE NEU
  - SHARED SPACE BEREICH NEU
  - STRABENÜBERGANG/SCHUTZWEG NEU
  - STRABENÜBERGANG BESTAND
  - OST WEST VERBINDUNG GRÜNE BRÜCKE NEU
  - OST WEST VERBINDUNG UNTERFÜHRUNG NEU
  - GRÜNVERBINDUNG
  - STRABENBAUMREIHE / -ALLEE
  - GRAZBACHÖFFNUNG UND GRÜNSTREIFEN NEU
  - ÖFFENTL. PARKANLAGE BESTAND
  - ÖFFENTLICHE PARKANLAGE NEU
  - ÖFFENTLICHE PARKANLAGE NEU (TEMPORÄR)
  - WEGENETZ KLEINGARTENSIEDLUNG ÖFFNEN NEU
  - POTENTIALFLÄCHE BEBAUUNG AUTOFREI / STELLPLATZREDUZIERT
  - ÖFFENTLICHE DACHGARTENANLAGE NEU