

nonconform

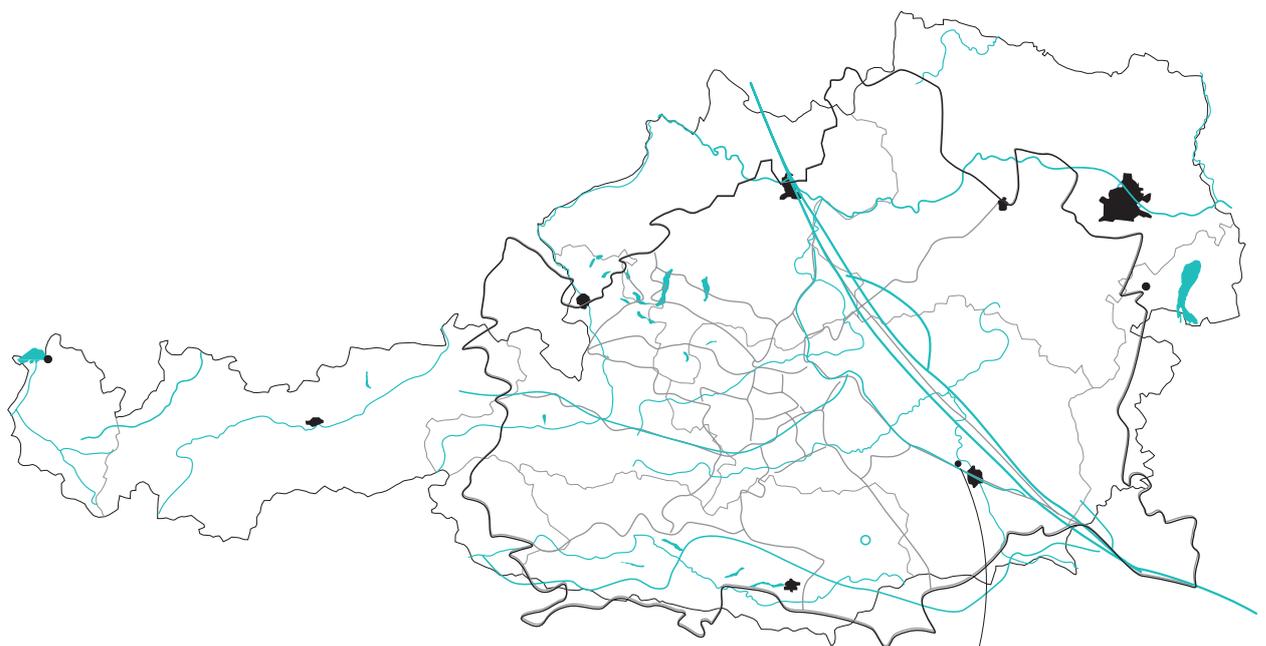
Gratwein-Straßengel

Ein Dorf mit Zukunft
Nachbarschaftswerkstatt von 11.-13. Oktober 2022

Werkstatt-
protokoll

Inhalt

5	Das Ergebnis auf einen Blick
6	Ausgangslage und Rahmenbedingungen
12	Prozessdesign und Ablauf
14	Impressionen
20	Das Ergebnis im Detail: Mobilität
28	Das Ergebnis im Detail: Wohnbebauung
34	Das Ergebnis im Detail: Freiraum
39	Impressum



Gratwein-Straßengel
Bundesland Steiermark
ca. 12.800 Einwohner:innen
Fläche: 86,62 km²

Gratwein-
Straßengel

Gratwein-Straßengel ist eine Gemeinde, die 2015 im Rahmen der Gemeindestrukturreform aus den Gemeinden Gratwein, Judendorf-Straßengel, Eisbach und Gschnaidt entstand. Die Gemeinde liegt am westlichen Ufer der Mur etwa zehn Kilometer nordwestlich der Landeshauptstadt Graz.



**Das Ergebnis auf
einen Blick**

Ein Dorf mit Zukunft

An der ehemaligen Gemeindegrenze der Ortsteile Judendorf-Strabengel und Gratwein liegt direkt an der Gratweiner Straße L302 die Huberwiese: Eine bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche, vorrangig umgeben von Einfamilienhaus-Siedlungen. Die Wiese wurde von ÖWG Wohnbau und Haring Group erworben, welche darauf eine Wohnbebauung entwickeln. Ein Teil ist bereits als Bauland mit Aufschließungserfordernissen gewidmet. Ein weiterer Teil ist als Freiland gewidmet, jedoch bereits im Örtlichen Entwicklungskonzept als Potenzialfläche für Bauland vorgesehen. Die neuen Eigentümer planen die Errichtung von Mehrparteienhäusern in mehreren Bauabschnitten. Die potenzielle Entwicklung von verdichtetem Wohnbau erzeugt insbesondere bei den direkten Anrainer:innen Bedenken: Wie werden die neuen Bauten die Umgebung prägen? Wie werden sich diese auf Aussicht und Beschattung auswirken? Wie wird mit dem zusätzlich aufkommenden Verkehr umgegangen?

Damit in der Planung auf die Anliegen, Bedenken und Ideen der Anrainer:innen und interessierter Bürger:innen Rücksicht genommen werden kann, luden die Bauträger von 11. bis 13. Oktober zu einem Beteiligungsprozess ein. Ein Team mit Architektur-, Moderations- und Mobilitätsexpertise begleitete diesen Prozess. In einem intensiven 2,5-tägigen Dialogprozess vor Ort wurden Eckpfeiler für eine mögliche künftige Bebauung sowie erste konkrete Ansätze für Verkehrslösungen mit den Anrainer:innen entwickelt. Auf dieser Basis wird in weiterer Folge ein Architekturwettbewerb ausgeschrieben.

Generationenübergreifendes Wohnen im Dorf mit Zukunft

Die künftige Bebauung soll Wohn-, Arbeits- und Gemeinschaftsräume für verschiedenste Generationen vereinen. Ein Thema wird aufgrund der demographischen Entwicklungen unter anderem das selbstbestimmte Altern sein. Aber auch für junge Menschen, die das erste Mal von Zuhause ausziehen und in der Gemeinde Wohnraum suchen, soll die künftige Bebauung attraktive Starterwohnungen bieten.

Gemeinschaft wird aber nicht nur innerhalb, sondern auch über die Gebäude hinaus großgeschrieben: Zur Verwebung von Bestand und Neubau sollen Gemeinschaftsflächen im Innen- und Außenraum dienen. Private Freiräume werden daher durch öffentlich zugängliche, gemeinschaftliche Flächen ergänzt. At-

traktive Wegeverbindungen durch das Neubaugebiet verstärken diese Verwebung und schaffen auch einen Mehrwert für Anrainer:innen.

Eine möglichst nachhaltige Bebauung

Der Freiraum spielt bei der Entwicklung des Projektes für die Planung eine tragende Rolle. Es soll möglichst wenig Boden durch die Bauten versiegelt und gleichzeitig hochwertige Grünflächen geschaffen werden. Neben privaten und gemeinschaftlich nutzbaren Flächen soll ein „grünes Band“ rund um das Areal eine Pufferzone zwischen bestehender und neuer Bebauung bilden. Vielfältige Bepflanzung sorgt dabei für Biodiversität.

Nachhaltigkeit steht auch bei der Entwicklung des Projektes im Vordergrund: Bei der Materialauswahl sowie der Energieversorgung wird sie im Fokus stehen. Alternativen zum privaten Pkw werden durch Sharing-Angebote und den Ausbau der Rad- und Fußwegeanbindung an die umliegenden Bahnhöfe gefördert.

Zufahrt gemeinsam lösen

Hinsichtlich Mobilität stand vor allem die Zufahrt zum Projektgebiet im Fokus: Eine neue Lösung für die Kreuzung Mitterstraße und Gratweiner Straße soll künftig ermöglichen, über diese nicht nur zur SPAR-Filiale und zur Mitterstraße zuzufahren, sondern auch zu einer Tiefgarage, in der die erforderlichen Stellplätze untergebracht werden. Oberirdisch wird die Siedlung möglichst frei von KFZ-Verkehr bleiben, ausgenommen notwendige Zuliefermöglichkeiten und Feuerwehrezufahrten. Damit einhergehend wird die Verkehrsberuhigung der angrenzenden Straßen angestrebt. Der Ausbau der Radwegeanbindung an die Bahnhöfe hat über das Wohnprojekt hinaus oberste Priorität. Wesentlich ist dabei die Einbettung in ein übergeordnetes Verkehrskonzept seitens der Gemeinde.

Die im Beteiligungsprozess erarbeiteten Leitplanken für die künftige Bebauung wurden am 12. Jänner 2023 öffentlich präsentiert und bilden die Grundlagen für den folgenden Architekturwettbewerb. Darin enthaltene Ansätze und Empfehlungen für mögliche Verkehrslösungen werden Basis für weiterführende Studien über das Areal hinaus sein.

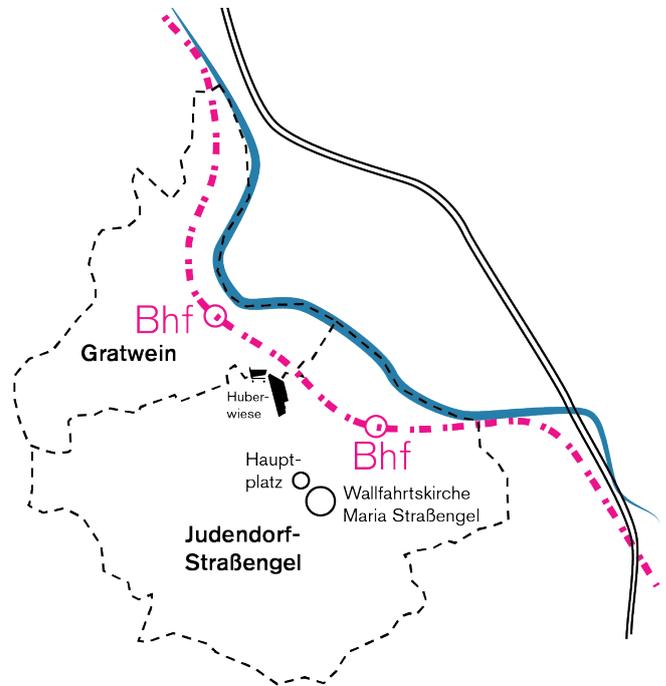


Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Lage und Umgebung

Das gegenständliche Areal – die sogenannte Huberwiese – liegt an der ehemaligen Gemeindegrenze der heutigen Ortsteile Judendorf-Straßengel und Gratwein direkt an der Landesstraße L302, vorrangig umgeben von Einfamilienhaus-Siedlungen. Eine SPAR-Filiale befindet sich direkt gegenüber der Wiese. Westlich grenzt die Mitterstraße, östlich die Schulstraße an das Areal an, im Süden bildet der Rötzbach den Abschluss.

Das Areal liegt etwa einen Kilometer vom Bahnhof Gratwein-Gratkorn sowie 1,5 Kilometer vom Bahnhof Judendorf-Straßengel entfernt. Etwa 850 m südwestlich befinden sich außerdem die Volksschule Judendorf-Straßengel sowie der Hauptplatz des Ortsteils mit dem Gemeindeamt, verschiedensten Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben, einem weiteren Supermarkt sowie Freizeiteinrichtungen.



Lage der Huberwiese im Gemeindegebiet



Schrägluftbild Huberwiese, Bildquelle: Gemeinde Gratwein-Straßengel

Rechtlicher Rahmen

Grundstücke & Besitzverhältnisse

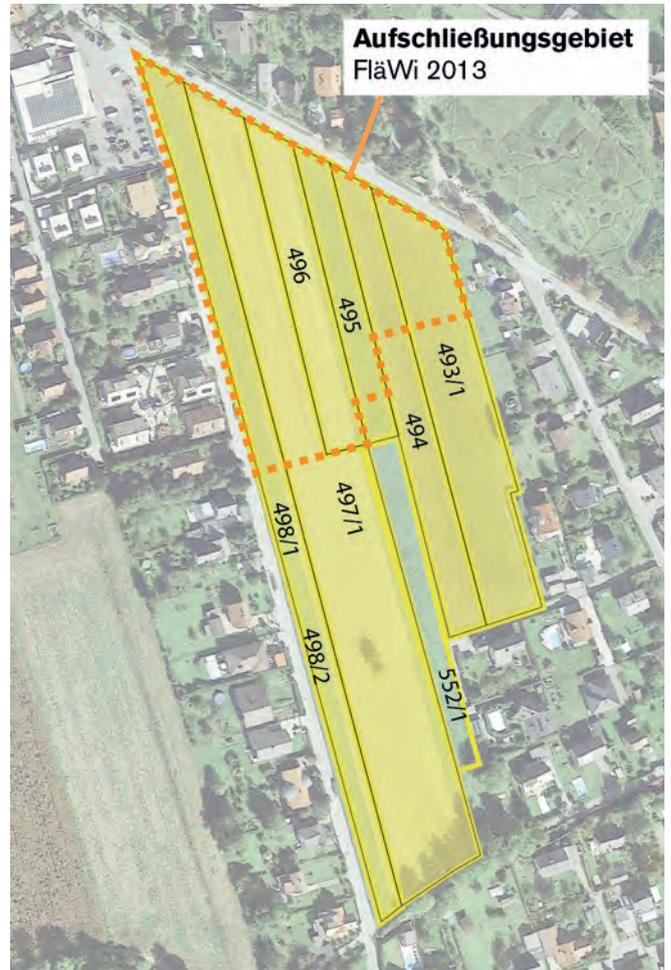
ÖWG Wohnbau und Haring Group erwarben jeweils zu 50 % insgesamt sieben Grundstücke mit den Nummern 493/1, 494, 495, 496, 497/1, 498/1, 498/2. Ausgenommen war zum Zeitpunkt der Nachbarschaftswerkstatt das Grundstück 552/1. Es besteht die Absicht, dieses zu erwerben oder einen Grundstückstausch herbeizuführen.

Die Wiese soll künftig der Wohnraumentwicklung dienen. Etwa 43 % der Fläche, ca. 16.600 m², sind bereits als LF – AufschlieBungsgebiet – Bauland Allgemeines Wohngebiet (WA) gewidmet. Etwa 57 %, ca. 22.300 m², sind als Freiland – Land- und Forstwirtschaft gewidmet und werden im Örtlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 als Potenzialfläche für Bauland vorgesehen.

Zukunft Wohnraum

ÖWG Wohnbau und Haring Group planen die Errichtung von Mehrparteienhäusern mit Miet- und Eigentumswohnungen mit zwei Geschoßen an den Rändern bis zu maximal vier oberirdischen Geschoßen im Zentrum des Areals. In der Entwicklung einer möglichen Bebauung gilt es, diese rechtlichen Rahmenbedingungen, die Bedürfnisse der Nachbarschaft sowie den Kontext der demographischen Entwicklung der Gemeinde zu berücksichtigen.

Damit die Qualität des Projektes langfristig gewährleistet wird, ist es notwendig, das Gebiet in der Planung von vornherein gesamtheitlich zu betrachten: Verkehrs- und Zufahrtslösungen, Rad- und Fußwegverbindung, Oberflächenentwässerung, Stellplätze, die Situierung von Baukörpern und Freiraumqualitäten werden von Anfang an für das gesamte Areal gedacht. Die Umsetzung erfolgt in zeitlich aufeinander folgenden in Bauabschnitten.



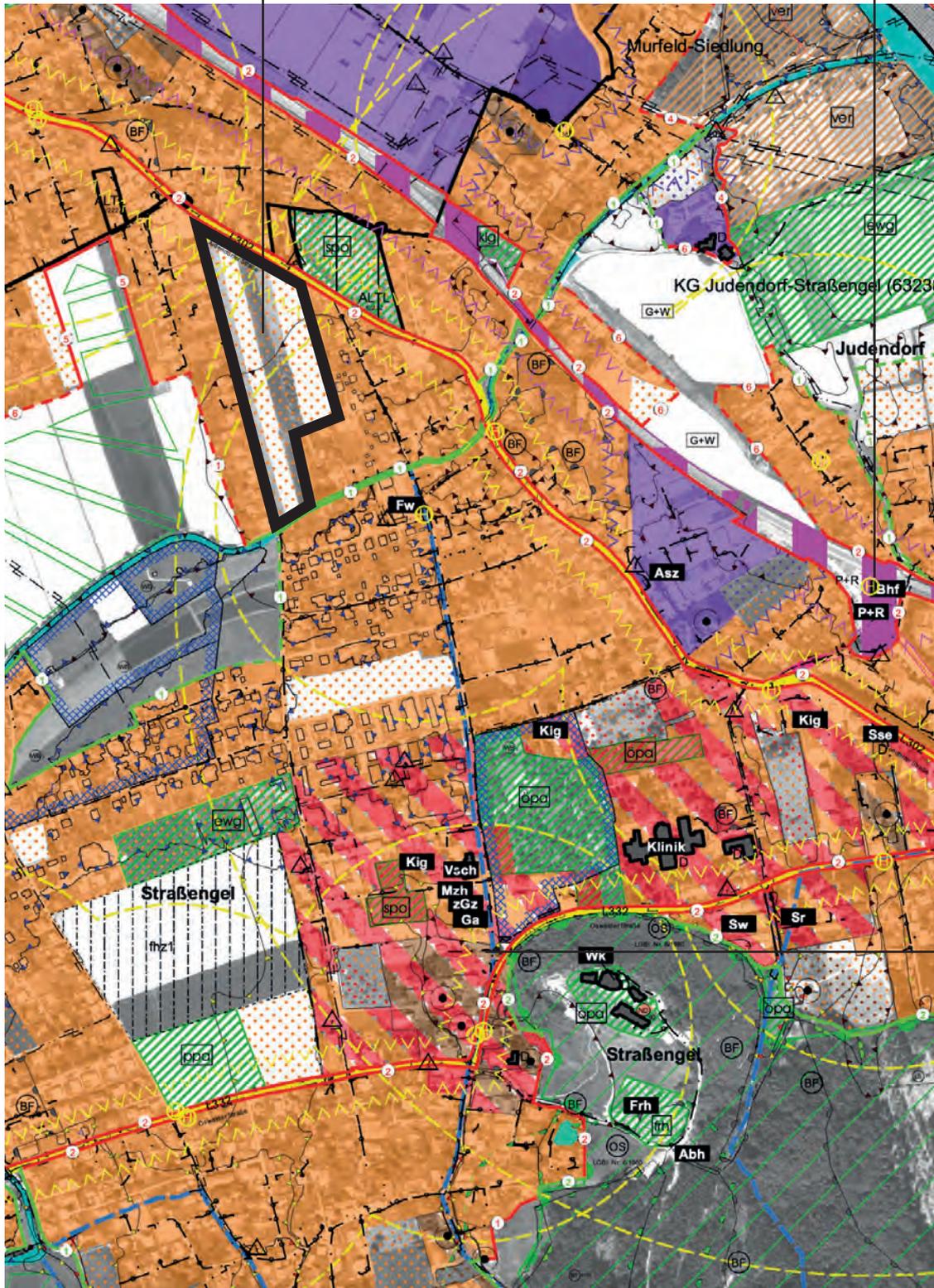
Grundstücke 493/1, 494, 495, 496, 497/1, 498/1, 498/2 in Besitz von ÖWG Wohnbau und Haring Group

Örtliches Entwicklungskonzept (ÖEK 2021)

Das im Jahr 2021 im Gemeinderat einstimmig beschlossene Örtliche Entwicklungskonzept sieht die südlich des AufschlieBungsgebiets (Allgemeines Wohngebiet) gelegenen Flächen im Freiland als geeignete Potenzialfläche für Wohnbau vor. Das heißt, vonseiten der Raumplanung sowie den politischen Vertreter:innen wird die gesamte Hubwiese mit einem zeitlichen Horizont von etwa 10 bis 15 Jahren als mögliche Fläche für Wohnbauentwicklung ausgewiesen, falls die demographische Entwicklung dies erfordern würde. Wenn die Flächen benötigt werden, müsste es zu einer Änderung der Widmung im Flächenwidmungsplan kommen.

Huberwiese

Bhf. Judendorf-
Straßengel



Hauptplatz

Potenzialfläche
im ÖEK

Flächenwidmung

Der Flächenwidmungsplan der Gemeinde Gratwein-Straßengel ist derzeit in zwei Versionen zu betrachten:

Der derzeit gültige Flächenwidmungsplan 5.00 wurde im Jahr 2013 durch die Altgemeinde Judendorf-Straßengel beschlossen. Darin wird der nördliche Teil der Fläche als Aufschließungsgebiet für „Allgemeines Wohnen“ festgelegt. Das bedeutet, dass Bauwerber die Aufschließerfordernisse des Grundstücks – wie etwa die bereitzustellende technische Infrastruktur oder den Hochwasserschutz – neben anderen Verfahrensteilen erfüllen müssen.

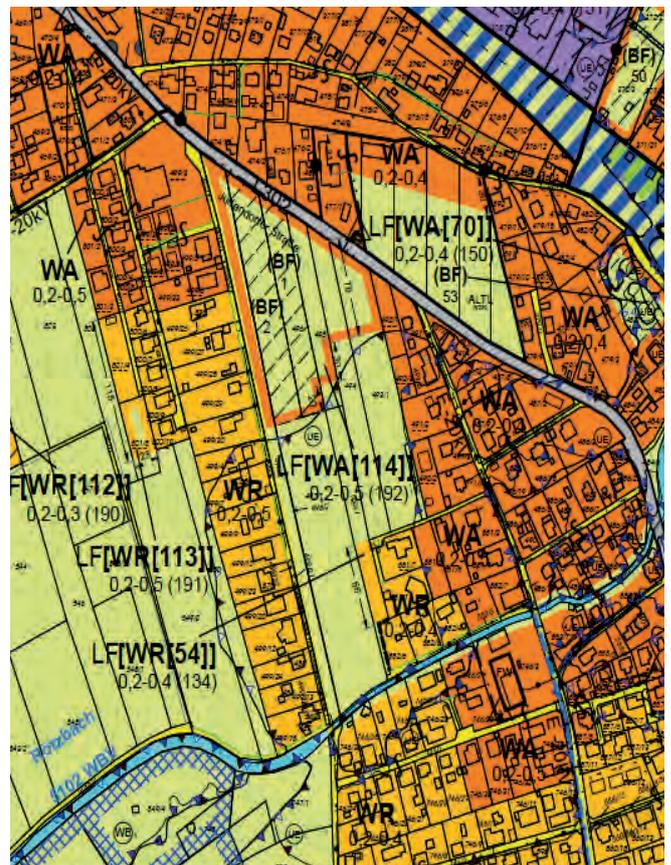
„Allgemeine Wohngebiete sind Flächen, die vor allem für Wohnzwecke bestimmt sind, aber auch Nutzungen zulassen, die darüber hinaus wirtschaftlichen, sozialen oder kulturellen Zwecken des Wohngebietes dienen, solange sie dem Wohncharakter des Gebietes nicht widersprechen oder Belästigung für die Bewohnerschaft verursachen“ (§ 30 StROG). Der südliche Bereich ist als Fläche zur land- und forstwirtschaftlichen Nutzung gewidmet. Ebenso ist hier in Bezug auf die im ÖEK beschriebene Potenzialfläche für Wohnraumnutzung eine künftige Widmung als Allgemeines Wohngebiet (WA) oder als Reines Wohngebiet (WR) im südlichsten Bereich möglich.

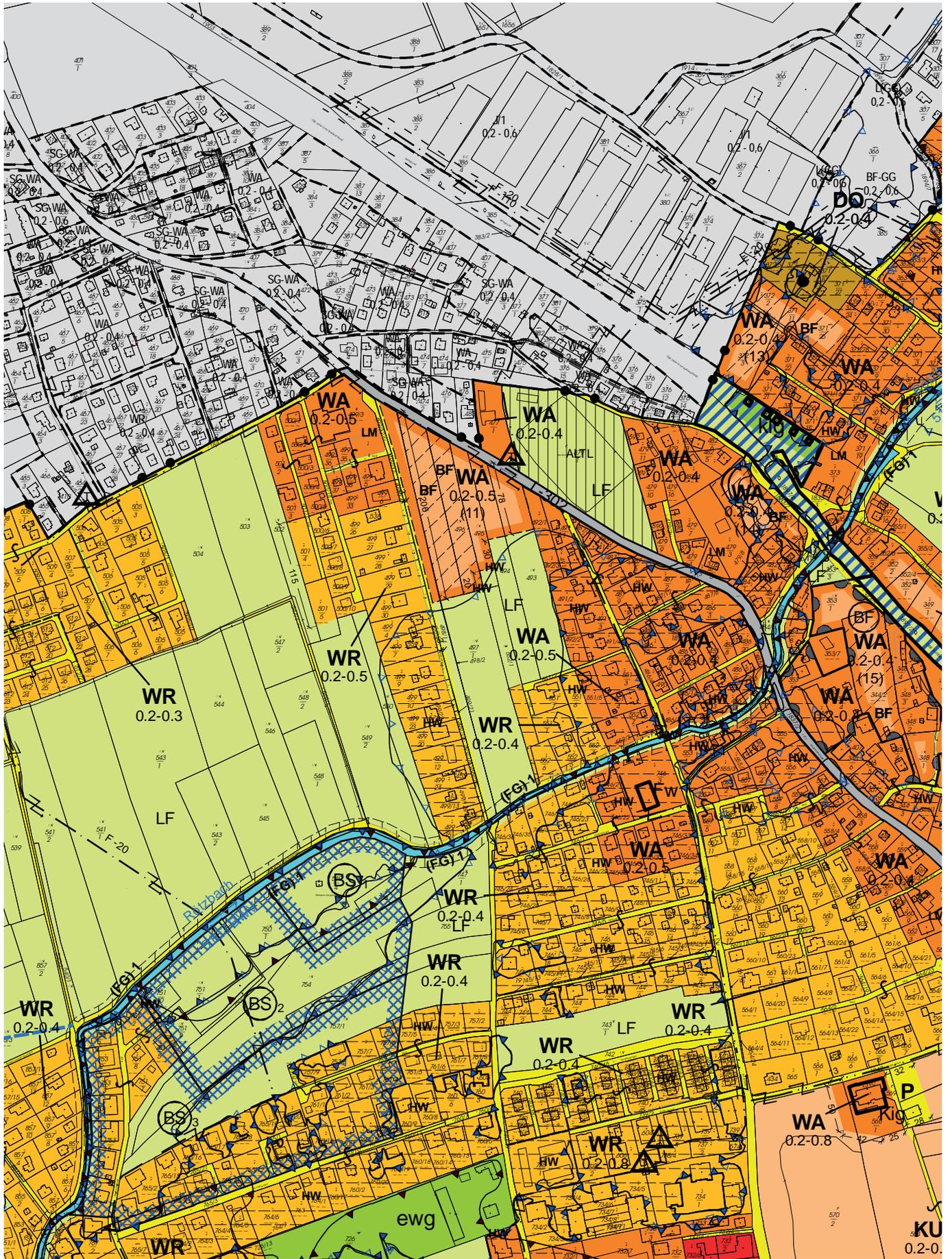
Im derzeitigen Entwurf des Flächenwidmungsplans 1.00 ändern sich die Rahmenbedingungen für das zu bearbeitende Gebiet kaum: Die Eintrittsbedingungen an den neuen FWP werden angepasst, die adaptierte Hangwasserproblematik angeführt und Bebauungsfristen neu definiert.

Bebauungsdichte

Die ebenfalls im Flächenwidmungsplan ausgewiesene Bebauungsdichte beschreibt das Verhältnis der Gesamt-Bruttogeschoßfläche zur Grundstücksfläche. Eine Bebauungsdichte von 0,2-0,5 bedeutet also, dass 20-50 % der Grundstücksfläche bebaut werden könnten, wenn nur ein Geschöß gebaut wird. Im derzeitigen Entwurf des Flächenwidmungsplanes trifft dies auf die gesamte Fläche des Aufschließungsgebietes zu.

Entwurf Flächenwidmungsplan 1.00, Stand 2019





gültiger Flächenwidmungsplan 5.00
Stand 2013



Prozessdesign und Ablauf

Nachbarschaftswerkstatt im Überblick

Die Vorbereitungen für den Beteiligungsprozess starteten mit einem organisatorischen Auftakttreffen im Mai 2022. Vertreter:innen von ÖWG Wohnbau, der Haring Group sowie der Gemeinde Gratwein-Straßengel fixierten die Rahmenbedingungen für den Prozess. Daraufhin bereitete das Projektteam den Beteiligungsprozess über den Sommer vor: Informationen wurden eingeholt, rechtliche Rahmenbedingungen in Erfahrung gebracht und Materialien mit eigenem Projektlogo erstellt. Außerdem wurden im August 2022 erste Vorgespräche mit Vertreter:innen politischer Parteien und ersten Anrainer:innen im Vertreter:innenprinzip geführt, um die Ausgangslage aus verschiedenen Perspektiven näher kennenzulernen. Auf dieser Basis konnte sich das Projektteam – bestehend aus zwei Mitarbeiter:innen des Büros nonconform, der Projektpartnerin Elisabeth Leitner sowie dem Mobilitätsexperten Michael Skoric – gut für die Aufgabenstellung vor Ort vorbereiten.

Im September 2022 wurden gemeindeweit Bürger:innen eingeladen, sich im Rahmen des Beteiligungsprozesses einzubringen, der vom 11. bis 13. Oktober in Gratwein-Straßengel stattfand. Bereits vorab konnten Anliegen und Ideen über Ideenboxen vor Ort eingebracht werden. Eine Projektseite informierte unter www.zukunft-huberwiese.at über den Prozess.



Tag 1 – 11. Oktober 2022

Die Nachbarschaftswerkstatt startete mit einem öffentlichen **Bürger:innenabend** in der Straßengler Halle. Anrainer:innen und interessierte Bürger:innen brachten viele Anliegen, Bedenken und Fragen ein. Erste Inhalte zu Schlüssel-Themen wurden an drei Workshop-Tischen bearbeitet: Mobilität, Bebauung und Freiraumgestaltung.

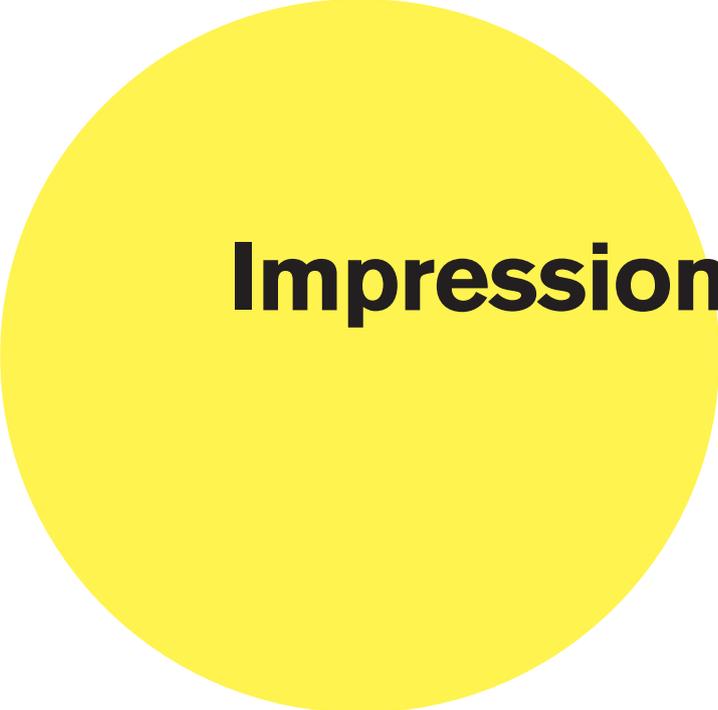
Tag 2 – 12. Oktober 2022

Der zweite Tag der Nachbarschaftswerkstatt bot die Möglichkeit, das Projektteam vor Ort auf der Huberwiese im **Ideenzelt** zu besuchen. Viele Bürger:innen nutzten die Möglichkeit, um sich zu informieren, ihre Anliegen ausführlich zu besprechen oder Ideen gemeinsam mit den Fachexpert:innen weiterzudenken. Den zweiten Abend der Nachbarschaftswerkstatt bildete das **Zukunftslabor**: Interessierte Bürger:innen entwickelten auf Basis eingebrachter Anliegen und Ideen in einem Workshop die Eckpfeiler für die künftige Bebauung weiter und formulierten erste Szenarien für Mobilitätslösungen aus.

Tag 3 – 13. Oktober 2022

Auch am dritten Tag der Nachbarschaftswerkstatt konnten Bürger:innen sich noch bis Mittag vor Ort im **Ideenzelt** einbringen. Den Abschluss des Prozesses vor Ort bildete ein **Mittagessen**, zu dem auch die Fachausschüsse für Ortsentwicklung und Bürger:innenbeteiligung sowie für Bau- und Raumordnung eingeladen waren. Das Projektteam nutzte dieses Mittagessen, um die mit den Bürger:innen erarbeiteten Eckpfeiler zu präsentieren.

Auf dieser Basis arbeitete das Projektteam bis Ende des Jahres die vorliegende Dokumentation aus, deren zentrale Ergebnisse am **12. Jänner 2023** in Gratwein-Straßengel öffentlich präsentiert wurden.



Impressionen

Bürger:innen-Abend



Ideenzelt





Zukunftslabor



Abschluss- Mittagessen



Präsentation





Das Ergebnis im Detail: Mobilität

Ausgangssituation

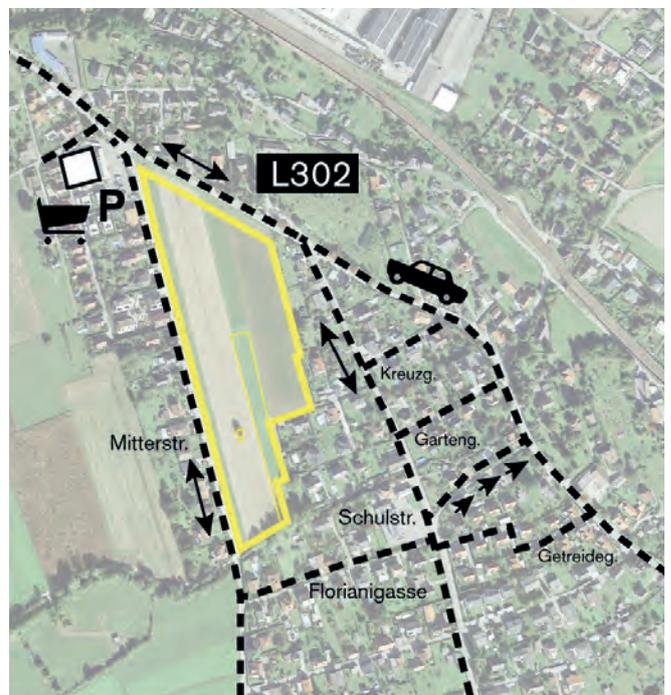
Die **Landesstraße L302** weist hohe Kfz-Verkehrsstärken auf (DTV ca. 10.000 Kfz/24h). Insbesondere auf Höhe der zu entwickelnden Liegenschaft erreichen die Pkw durch die lange Gerade mit Freilandcharakter hohe Geschwindigkeiten. Sicheres Radfahren ist hier kaum möglich. Gleichzeitig biegen viele Pkw-Fahrer:innen zu der SPAR-Filiale in die Mitterstraße ab, was zu gefährlichen Verkehrssituationen führt. So stellt die Kreuzung Landesstraße/Mitterstraße eine Verkehrssicherheitsproblemstelle dar. Der SPAR-Lkw blockiert während der Anlieferung derzeit die gesamte Landesstraße (siehe Foto).

Auch in der **Mitterstraße** gibt es starken Durchzugsverkehr. Diese ist rechtlich ein „öffentlicher Interessenweg“, also laut Rechtsprechung eine „Straße für den öffentlichen Verkehr von örtlicher Bedeutung, die überwiegend nur den Eigentümern, Besitzern und Bewohnern einer beschränkten Anzahl an Liegenschaften dient“ (LStVG. 1964, § 7, Abs. 5). In einem Bescheid der Gemeinde aus dem Jahr 1998 sicherte diese im Zuge der Verbreiterung der Straßen den Grundstückseigentümer:innen ein dauerhaftes Mitspracherecht und bauliche Gestaltungsmaßnahmen zu. Zur Verringerung der Geschwindigkeit wurden Verkehrsberuhigungselemente installiert, diese wirken jedoch nur bedingt.

Die parallel verlaufende **Schulstraße** ist ebenfalls von hohem Durchzugsverkehr gekennzeichnet. Die Kreuzung mit der L302 stellt ebenfalls eine Gefahrenstelle dar. Der beengte Straßenraum führt zu schwierigen Begegnungsfällen von zwei Fahrzeugen, das Ausweichen der Pkw auf den Gehsteig ist für Fußgänger:innen gefährlich. Der Gehweg ist generell schmal bemessen. Ein Privatweg, der als Sackgasse entlang des Rötzbaches abzweigt, wird vermehrt von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen genutzt, wobei vor allem Letzteres aufgrund von Haftungsfragen von den Eigentümer:innen nicht erwünscht ist. Dies ist in weiteren Studien zu berücksichtigen.

Veränderungen im Zuge neuer Wohnbebauung

Hinsichtlich der geplanten künftigen Bebauung auf diesem Areal ist die Sorge groß, dass dies auch zu einer Verstärkung der bestehenden Verkehrsprobleme führt. Insbesondere die Anrainer:innen in der Mitterstraße und Schulstraße haben Bedenken, dass die Zufahrt zu den Wohnbauten die Straßen weiter überlasten könnte. Auch hinsichtlich der zukünftigen Stellplatzsituation gab es zu Beginn Befürchtungen.



Ausgangssituation



Zulieferung SPAR-Filiale

Verkehrslösungen Szenarien

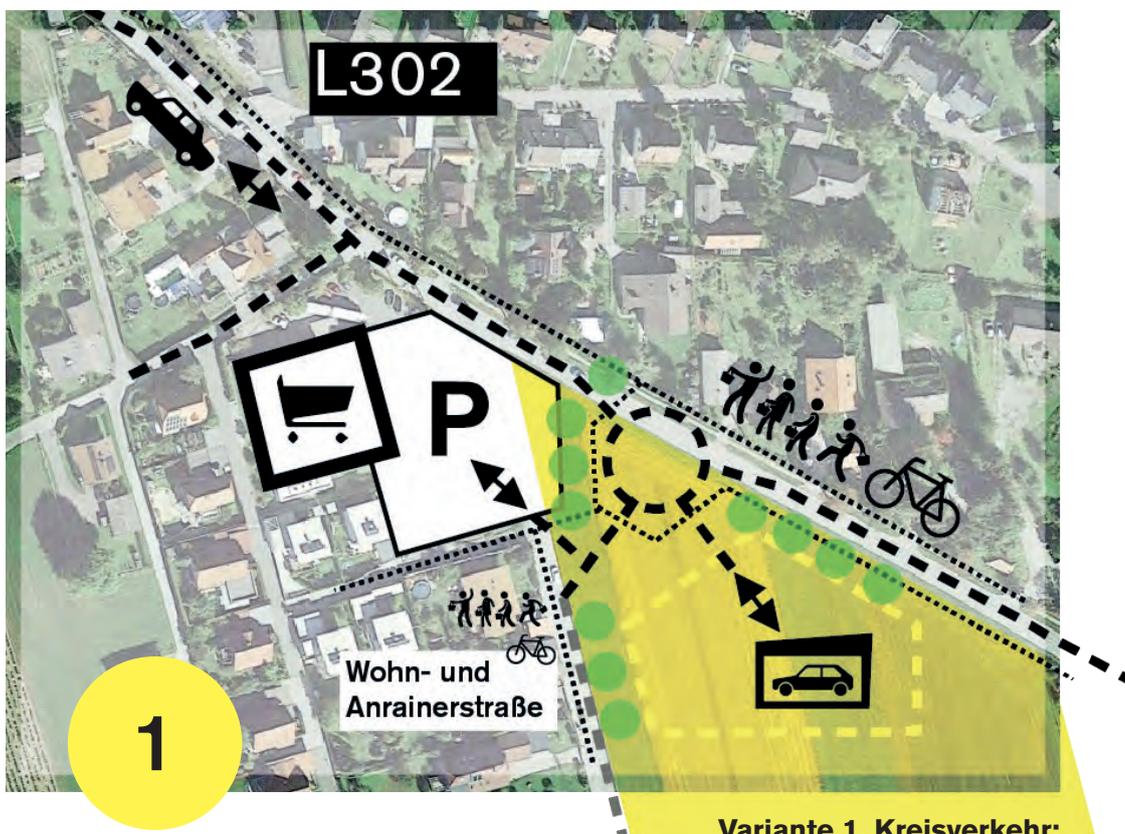
Zufahrt und Kreuzung L302/Mitterstraße

Die Bauträger möchten die künftige Wohnbebauung durch eine **Tiefgarage** erschließen, die weder die Mitterstraße, noch die Schulstraße weiter belasten soll. Da eine direkte Zufahrt von der Landesstraße kaum möglich ist und die Kreuzungssituation L302/Mitterstraße ohnehin adaptiert werden sollte, bietet sich eine Neuerrichtung der Kreuzung mit gebündelter Erschließung der SPAR-Filiale, des neuen Wohnbauprojekts und der Mitterstraße an. In der Nachbarschaftswerkstatt entstanden zwei mögliche Lösungsvorschläge: Ein Kreisverkehr oder eine T-Kreuzung. Für die weiterführende Bearbeitung aller Lösungsansätze ist die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, das die Verkehrssituation über die Huberwiese hinaus betrachtet, eine unerlässliche Grundlage.

Geschwindigkeitsreduktion & Bündelung

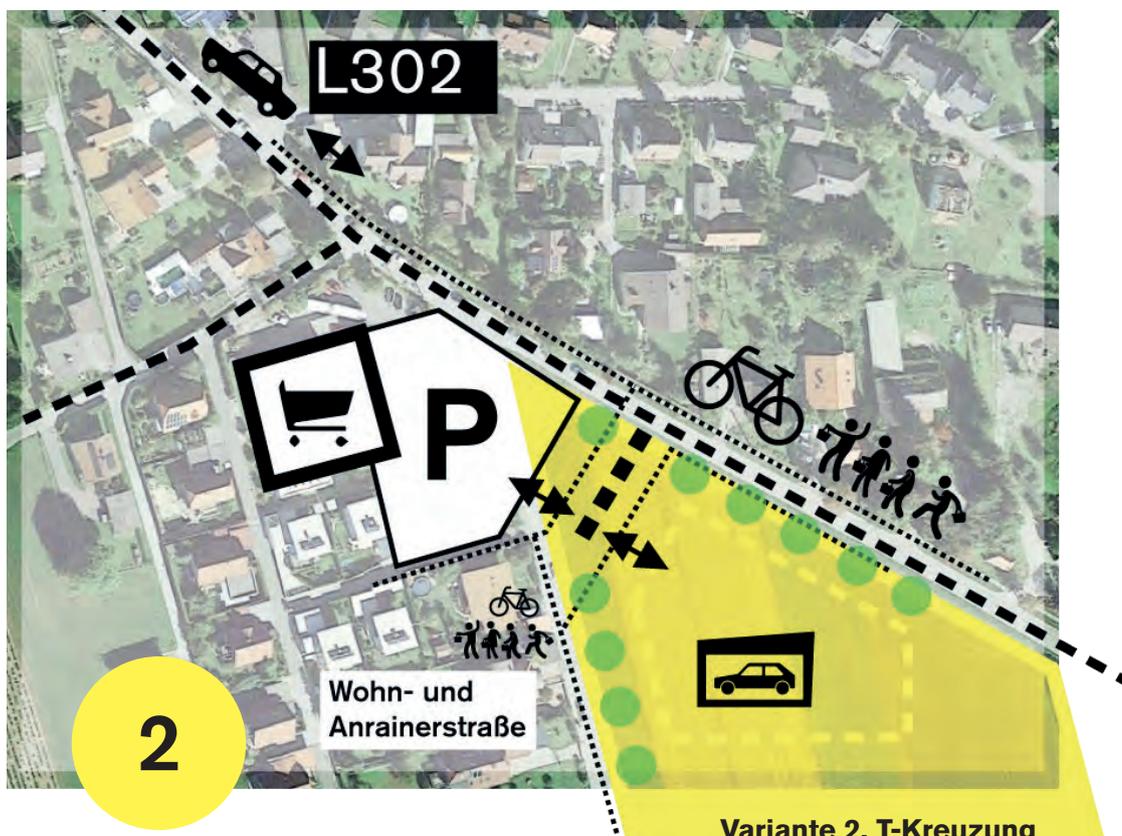
Gemeinsame Voraussetzungen für diese beiden Lösungsvarianten sind, dass die neue Kreuzung eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für den Verkehr auf der Landesstraße haben und drei Zufahrtserfordernisse bündeln soll: die Zufahrt zur SPAR-Filiale, zum Wohnbauprojekt und in die Mitterstraße. Darüber hinaus sind Erfordernisse wie Fußgängerübergänge, eine Lkw-Zufahrt zur SPAR-Filiale, Abbiegespuren etc. zu gewährleisten. Die genauere Ausgestaltung des Knotenpunktes ist in weiteren Planungsschritten zu erarbeiten.

Die neue Verkehrslösung muss Teil eines übergeordneten Konzeptes sein, das gemeinsam mit Gemeinde und Land Steiermark entwickelt wird.



Variante 1, Kreisverkehr:

Die Zufahrt über einen Kreisverkehr hätte die Vorteile, dass nicht nur alle Zufahrten sehr gut gebündelt werden könnten, sondern auch automatisch eine Verkehrsberuhigung auf der Landesstraße entstehen würde.



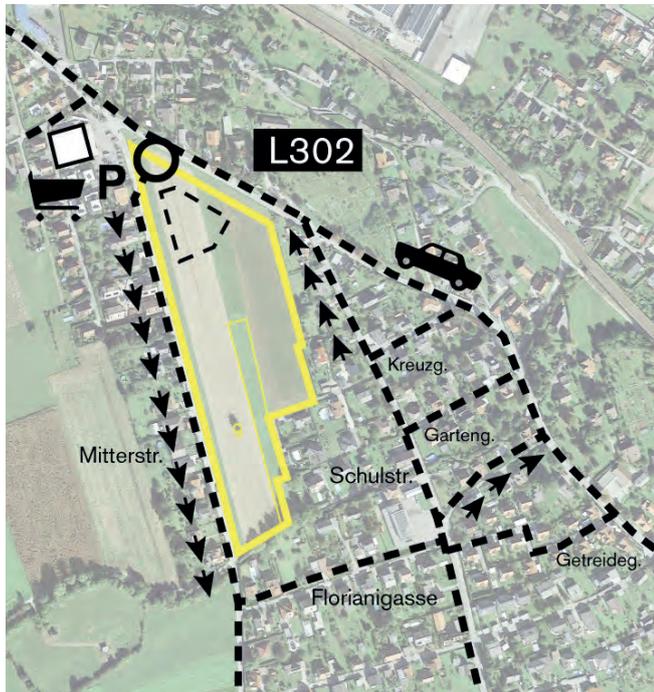
Variante 2, T-Kreuzung

Auch über eine T-Kreuzung könnte diese Situation gelöst werden. Hier wird empfohlen, diese rechtwinklig zur Landesstraße auszurichten, sodass die Mitterstrasse in diesem Bereich etwas abgewinkelt wird.

Verkehrsberuhigung

Ziel der Bauträger ist eine autofreie Siedlung, d.h. die motorisierte Erschließung und das Parken für die künftige Wohnbebauung werden vorwiegend unterirdisch über eine Tiefgarage abgedeckt. An der Oberfläche soll ein attraktives Wegenetz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen entstehen. Die Zufahrt für die Anlieferung sperriger Dinge wird möglich sein.

Des Weiteren dachten die Teilnehmer:innen über die zusätzliche Verkehrsberuhigung der Mitterstraße und Schulstraße nach. Die deutliche Verminderung des Durchzugsverkehrs bei gleichzeitiger Attraktivierung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ist erwünscht. Denkt man über eine Verkehrsberuhigung in der Mitterstraße nach, muss die Schulstraße mitgedacht werden. Die Funktionen der beiden Straßen sind jedoch unterschiedlich: Während die Mitterstraße zwingend nur von Anrainer:innen befahren werden muss, ist die Schulstraße ein Zubringer für Schule und Gemeindezentrum. In der Bearbeitung vor Ort entstanden zwei Varianten:

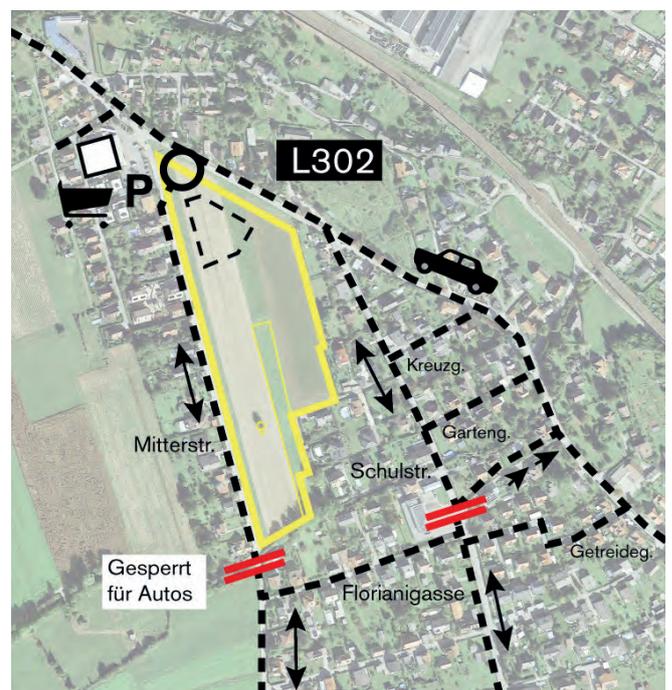


Variante 1, Einbahnlösung

Ein Ansatz, der im Rahmen der Nachbarschaftswerkstatt betrachtet wurde, wäre eine Einbahnlösung. Durch eine Einbahn im betroffenen Abschnitt der Mitterstraße sowie eine Einbahn im nördlichen Bereich der Schulstraße könnten die Verkehrsströme aufgeteilt werden. Würde diese Lösung in Betracht gezogen, wäre in weiterführenden Studien auch die Richtung der Ströme abzuwägen.

Variante 2, Durchfahrtsperre für Kfz Mitter- und Schulstraße

In der Nachbarschaftswerkstatt kam die Idee auf, die Mitterstraße auf Höhe des Rötzbaches zu sperren. Anrainer:innen könnten im Sinne einer Wohnstraße weiterhin zufahren, es wäre jedoch kein Durchzugsverkehr für Pkw mehr möglich. Radfahrer:innen könnten weiterhin ungehindert durchfahren. Damit sich der gesamte Kfz-Verkehr nicht im selben Ausmaß auf die Schulstraße verlagert, wurde auch hier über eine Unterbrechung nachgedacht. Diese Möglichkeit und die genaue Situierung möglicher Sperren wären in einer weiterführenden Studie zu überprüfen. Dabei ist auch die Führung des Linienbusses zu berücksichtigen.



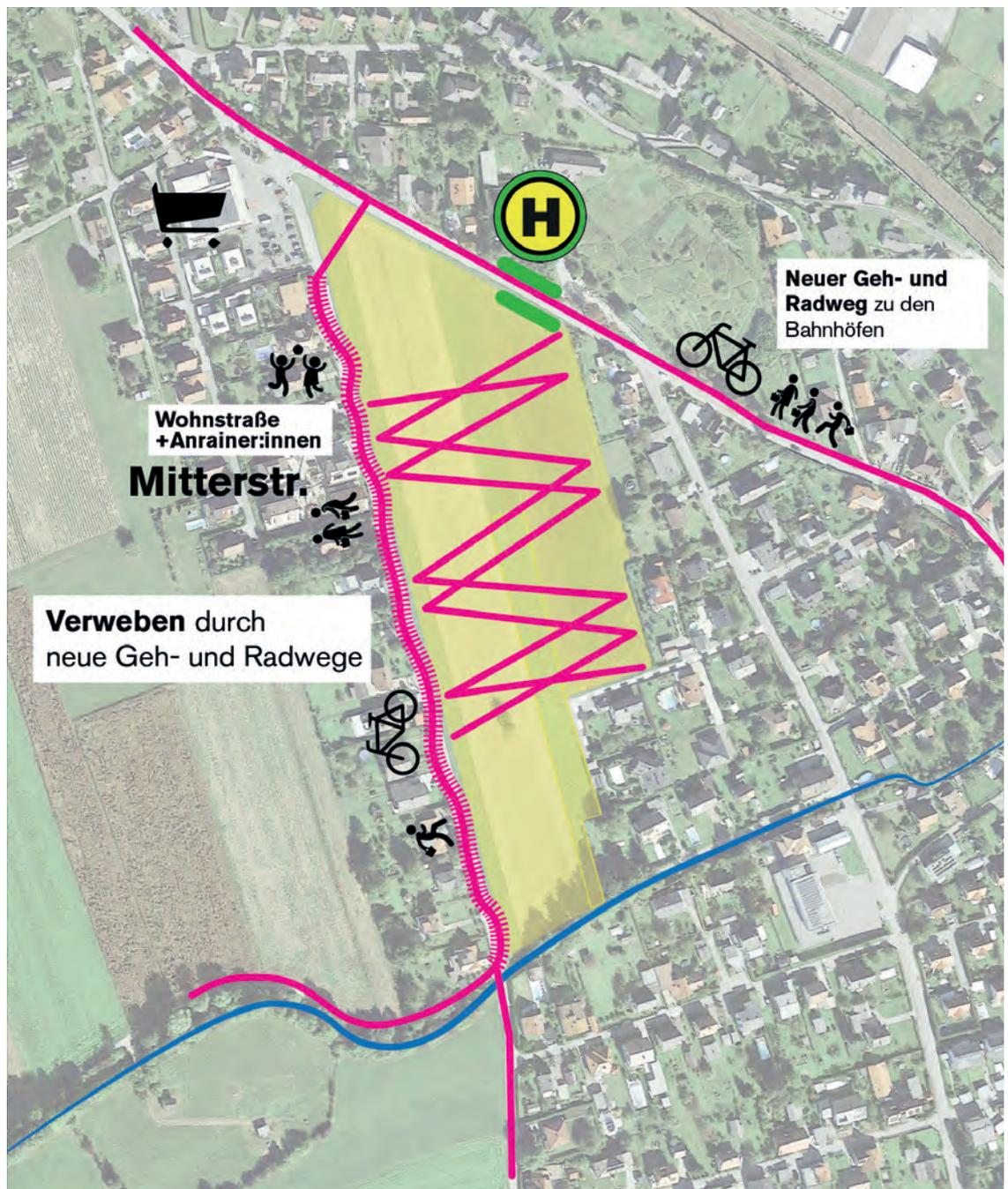
Anbindung Fuß- und Radwegenetz

Damit neue Bewohner:innen von Anfang an eingeladen werden, die Nähe zu den Bahnhöfen zu nutzen und die Anzahl privater Pkw reduziert werden kann, sollte das Gebiet dringend an ein qualitativvolles Fuß- und Radwegenetz angebunden werden.

Diese Anbindung sollte bereits vorab erfolgen, um das Mobilitätsverhalten von vornherein zu prägen bzw. eine Zielgruppe anzuziehen, die die gute überregionale öffentliche Anbindung von Gratwein-Straßengel nutzen möchte. Der Ausbau sollte zudem hochwertig und

zügig erfolgen. Im Rahmen einer ersten Bauphase ist die Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der L302 im Abschnitt zwischen Mitterstraße und Bahnhofstraße Judendorf dringend zu empfehlen. Auch eine zusätzliche Bushaltestelle zur Anbindung des Wohngebietes an das öffentliche Verkehrsnetz wäre anzudenken.

Fuß- und Radwegeverbindungen



Mobilität mit Zukunft

Neue Verbindungen durch Durchwegung

Derzeit gibt es keine attraktive, direkte Fuß- und Radwegverbindung zwischen Mitter- und Schulstraße. Die künftige Bebauung dieses Grundstücks sollte diese öffentliche Durchwegung ermöglichen, um einen Mehrwert für Anrainer:innen zu schaffen. Dabei sind die besonderen Eigentumsverhältnisse – Privatstraßen, Privatwege, öffentlicher Interessentenweg – zu berücksichtigen. Seitens der Anrainer:innen von Privatstraßen ist insbesondere aufgrund von Haftungsfragen keine stärkere Frequentierung dieser erwünscht.

Sharing und E-Mobilität

Innerhalb des Projektes kann auch durch Car- und Bike-Sharing-Angebote die Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze reduziert werden. In Verbindung mit einem Ausbau des Radwegenetzes könnte dies das Mobilitätsverhalten künftiger Bewohner:innen dauerhaft beeinflussen. Dabei ist die Förderung von E-Mobilität zu berücksichtigen.

Empfehlungen zu den Stellplätzen:

Pkw:

- 1,25 Stpl. je Wohneinheit
- Unterbringung in Tiefgarage
- ev. 3-5 Besucher-Stpl. an der Oberfläche (inkl. Haltemöglichkeit für Ladetätigkeit)
- 2-3 Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge (inkl. E-Lademöglichkeit)
- E-Ladestellen gem. Stmk. Baugesetz

Roller/Motorräder:

- 0,15 Stpl. je Wohneinheit
- Unterbringung in Tiefgarage

Fahrräder:

- 1 Stpl. je 30-40 m² WNF
- die Stellplätze sollten überdacht und leicht zugänglich im EG untergebracht werden
- + extra Besucher:innen-Stellplätze (einfache Bügel) vor den Hauseingängen
- + 0,5 Lastenfahrrad-Stellplätze pro Wohneinheit im Fahrradraum
- + Lademöglichkeiten für E-Bikes
- hinsichtlich der einzuhaltenden Abmessungen, Qualitätsstandards etc. der Fahrradabstellanlagen wird auf die RVS 03.02.13, Pkt. 13 verwiesen

Anforderungen Mobilitätsplanung:

- Kreuzung L302/Mitterstraße: geschwindigkeitsdämpfende Wirkung
- Kreuzung L302/Mitterstraße: Bündelung von Zufahrtserfordernissen zur SPAR-Filiale, zum Wohnbauprojekt und in die Mitterstraße
- Verkehrsberuhigung auf der Mitterstraße sowie Entschleunigung auf der Schulstraße
- Erschließung und Parksituation des neuen Wohnbauprojektes für den motorisierten Verkehr möglichst unterirdisch
- Attraktives oberirdisches Fuß- und Radwegenetz durch das neue Wohnbaugebiet sowie zur Verbindung von Mitter- und Schulstraße unter Berücksichtigung von Besitzverhältnissen
- Anschluss des Areals an ein hochwertiges Fuß- und Radwegenetz zur Erschließung des Bahnhofes Judendorf-Straßengel
- Errichtung von Sharing und E-Mobilitäts-Angeboten im Zuge der neuen Wohnbebauung

Nächste Schritte Mobilitätsplanung:

- Erschließungsstudie:
Für die gebündelte Erschließung ausgehend von der L302 ist eine vertiefende Studie notwendig, um die angedachten Kreuzungstypologien näher zu betrachten sowie die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit zu prüfen. Dabei ist die Zu- und Abfahrt nicht nur für Pkw, sondern auch der Lkw-Anlieferverkehr zur SPAR-Filiale zu berücksichtigen. Ebenso muss die qualitätsvolle Zugänglichkeit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen gewährleistet werden.
- Vorbereitung für den Planungswettbewerb:
Hinsichtlich der Ausschreibung eines Planungswettbewerbes sind die verkehrlichen Vorgaben zu formulieren, die zu berücksichtigen sind.
- Verkehrsstudie Mitterstraße und Schulstraße:
Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für die Mitter- und Schulstraße sind in einer Verkehrsstudie näher zu betrachten. Dabei sind die Auswirkungen auf die gesamte Umgebung gut abzuwägen und die Kreuzungssituationen zu berücksichtigen.
- Entwurfsplanung Geh- und Radweg L302:
In Abstimmung mit den Dienststellen des Landes ist die Entwurfsplanung für den Ausbau des Geh- und Radwegenetzes entlang der L302 voranzutreiben.



**Das Ergebnis
im Detail:
Wohnbebauung**

Ein Dorf mit Zukunft

Ausgangssituation

Die Teilnehmer:innen der Nachbarschaftswerkstatt dachten darüber nach, für welche Menschen Wohnraum in Gratwein-Straßengel errichtet werden soll. Die Gemeinde verzeichnet einen sehr hohen Altersdurchschnitt, der in den kommenden Jahren weiter ansteigen wird. Derzeit wohnen die Gratweiner:innen vor allem in Einfamilienhäusern, was bei zunehmend hohem Altersschnitt zur starken Mindernutzung von Gebäuden führen kann. Hier könnte durch ein neues Wohnraumangebot vor Ort eine attraktive Alternative zum Altern im Einfamilienhaus geschaffen werden. Gleichzeitig ist die Lage in der Umgebung von Graz mit einer guten öffentlichen Verkehrsanbindung attraktiv für junge Menschen. Entwicklungen wie der Trend zum Singlehaushalt und eine erhöhte Nachfrage nach leistbaren Starterwohnungen in der Gemeinde gilt es zu berücksichtigen, um die jungen Gratweiner:innen durch attraktive Wohnraumangebote in der Gemeinde zu halten. Dementsprechend wurden als Zielgruppen für die künftige Bebauung vor allem Senior:innen und junge Menschen identifiziert.

Generationsübergreifendes Wohnen

Am Ende des Beteiligungsprozesses stand der Gedanke des generationsübergreifenden Wohnens, das durch einen Mix von Wohnungstypologien und Zusatzangeboten von der Starterwohnung bis zum betreubaren Wohnen Bedarfe von Jung und Alt abdecken kann. Diese beiden Gruppen haben teils spezifische Bedürfnisse an ihre Wohnumgebung:

Selbstbestimmt leben im Alter

Senior:innen soll die Möglichkeit gegeben werden, im Alter selbstbestimmt zu leben. Dazu eignet sich die relativ zentrale Lage des Areals besonders gut. Betreuungsangebote könnten bei Bedarf hinzugezogen werden. In diesem Sinne wären auch Einliegerwohnungen oder ähnliche Lösungen für Pflegekräfte anzudenken.

Wohnen und Arbeiten für Junge

Für junge Generationen steht hingegen zunehmend die Verbindung von Wohnen und Arbeiten im Vordergrund. Arbeitsräume im Wohnungsverband oder auch als Gemeinschaftsbüroflächen sollten das reine Wohnraumangebot ergänzen.

Bauen für Familien

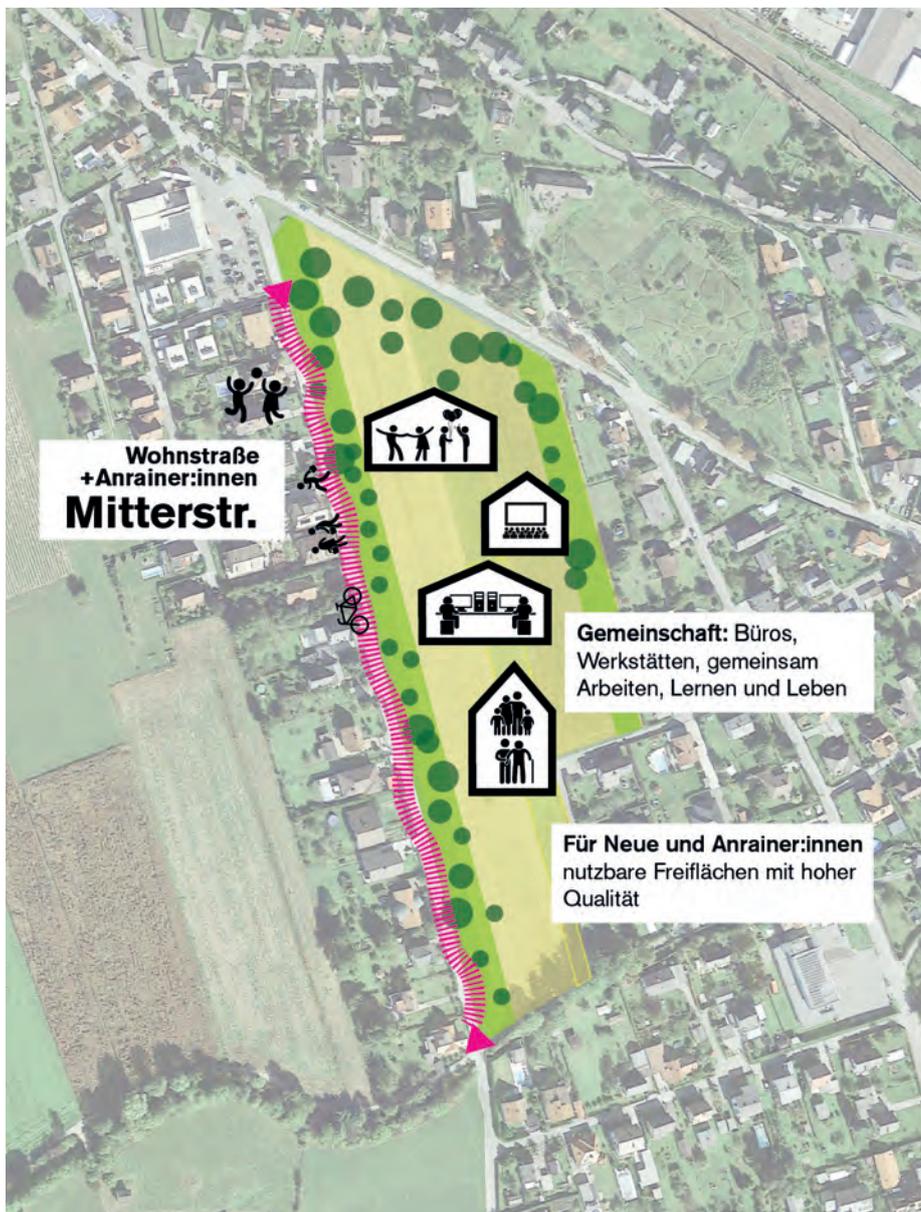
Auch für Jungfamilien bietet die Gemeinde Gratwein-Straßengel ein attraktives Umfeld. Erhöht sich die Anzahl der Familien in Judendorf-Straßengel, kann auch der Bedarf nach einem erweiterten Kinderbetreuungsangebot entstehen. Zum Zeitpunkt der Nachbarschaftswerkstatt war dieser Bedarf nicht klar absehbar, da gleichzeitig bestehende Angebote ausgebaut werden. ÖWG Wohnbau und Haring Group sind offen, bei Bedarf in Abstimmung mit der Gemeinde Räume für Kinderbetreuungsangebote in die künftige Wohnbebauung zu integrieren. Den Anrainer:innen ist eine hohe Qualität der Gestaltung und Materialität dieser Räume wichtig.

Mehrwert für die Nachbarschaft

Die neu errichteten Gebäude werden einen Lückenschluss zwischen bestehenden Siedlungen bilden. Dementsprechend wird empfohlen, das Potenzial wahrzunehmen, durch gemeinschaftliche Nutzungen die Nachbarschaft zu stärken und den Neubau mit dem Bestand zu verweben. So entstand im Beteiligungsprozess der Gedanke eines Gemeinschaftshauses, in dem ein Raum auch von den Anrainer:innen genutzt werden kann. Vereinstreffen, Geburtstagsfeste, Angebote für Jung und Alt könnten dort stattfinden.

Um die räumliche Verwebung zu verstärken, ist die fußläufige Durchwegung des Gebietes zwischen Schul- und Mitterstraße zu ermöglichen. Davon profitieren vor allem die Anrainer:innen, die eine bessere fußläufige Anbindung an die SPAR-Filiale und die Umgebung haben. Gleichzeitig sind die Interessen von Anrainer:innen an Privatstraßen zu berücksichtigen, die eine verstärkte Nutzung der Privatwege womöglich nicht begrüßen.

In der Freiraumgestaltung sollte ebenso ein gemeinschaftlich nutzbarer Freibereich angedacht werden. Bilder wie ein „market garden“ zum gemeinsamen Garteln und Platz zum Spielen standen im Raum.



gemeinschaftliche Nutzungen im Innen- und Außenraum

Rahmenbedingungen der Bebauung

Ausgehend von einer maximalen Bebauungsdichte von 0,5 (Erläuterung auf Seite 8) stand die Befürchtung im Raum, dass sehr hohe Gebäude auf dem Areal errichtet werden, die Schatten auf die bestehenden Häuser werfen und die Ausblicke auf die Wallfahrtskirche Maria Straßengel verbauen.

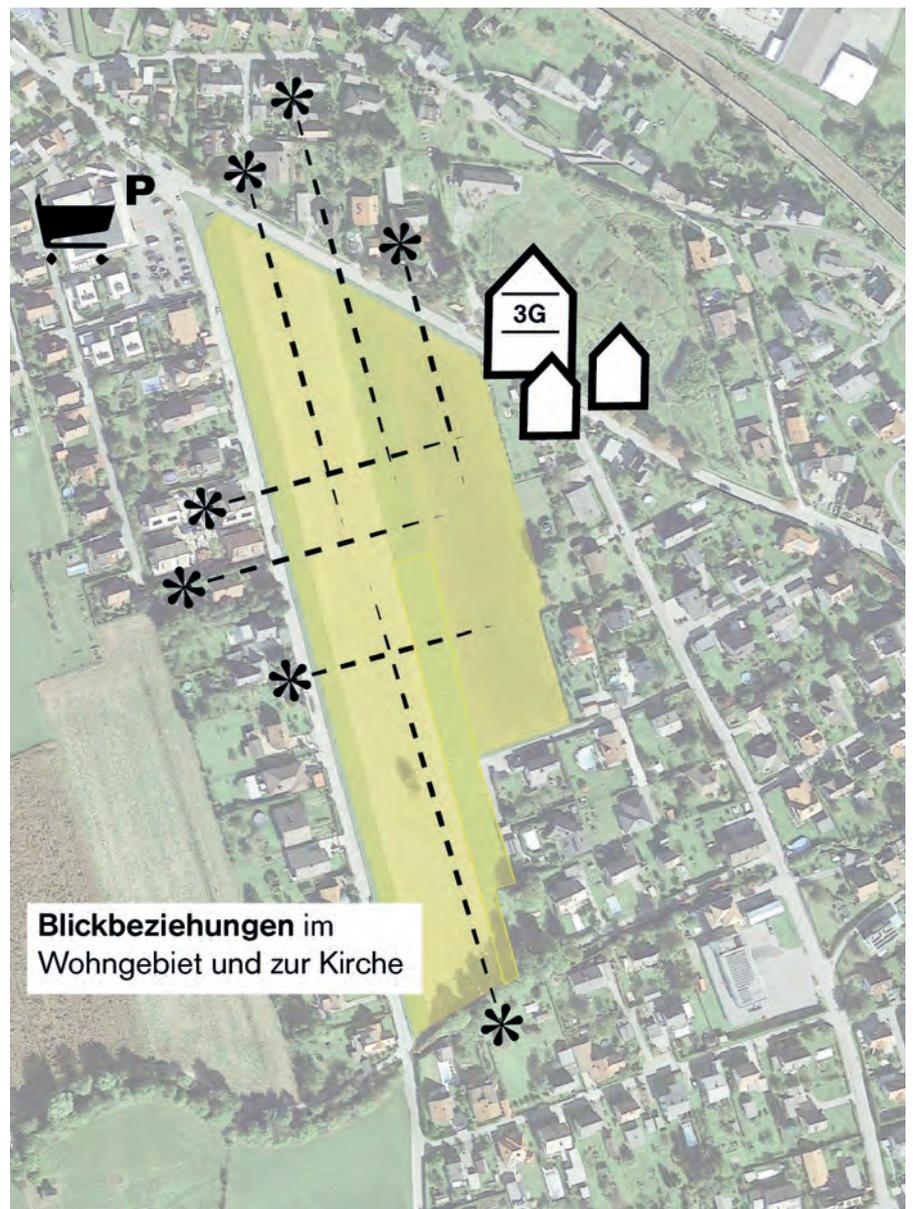
Geschoßanzahl und Sichtachsen

Dabei ist die Anzahl der Geschoße von der Situierung der Gebäude abhängig. Diese wiederum steht in Zusammenhang mit der umliegenden Bebauung und

den zu erhaltenen Sichtachsen. Dabei ist einerseits auf die Sichtbeziehung zur Wallfahrtskirche Maria Straßengel, andererseits auf die räumliche Beziehung zwischen Mitter- und Schulstraße Rücksicht zu nehmen.

Errichtung in Bauabschnitten

Im Architekturwettbewerb wird das gesamte Areal im Sinne eines ganzheitlichen und qualitativen Konzeptes betrachtet. Die Umsetzung erfolgt in zeitlich aufeinander folgenden Bauabschnitten.



Blickbeziehungen und Geschoßzahlen

Wohnbebauung

Architektur und Nachhaltigkeit

Im Sinne einer zukunftsfähigen Bebauung wird aus der Nachbarschaftswerkstatt heraus empfohlen, die Gebäude mit ökologischen Bauweisen zu planen und zu errichten. Notwendige Photovoltaikanlagen sind in das Gestaltungskonzept zu integrieren. Gleichzeitig wurde seitens der Anrainer:innen der Wunsch geäußert, ortsübliche Bauweisen zu berücksichtigen und Flach-dächer zu hinterfragen.

Aufschließungskriterien und Infrastruktur

Die Kriterien für die Bebauung des Grundstückes werden rechtlich klar festgelegt. Diese betreffen die bereitzustellende und zu adaptierende Infrastruktur seitens der Bauträger und der Gemeinde. Diesbezüglich stand neben der Zufahrt zum Grundstück vor allem die Problematik mit Hang- und Hochwasser im Fokus. Die Anrainer:innen nehmen im Bereich der Huberwiese an ausgewiesenen Stellen starke Überschwemmungen wahr. Dies gilt es mit Sorgfalt zu berücksichtigen und in das Oberflächenentwässerungskonzept zu integrieren.

Auch über die Energieversorgung der künftigen Wohnbauten wurde in der Nachbarschaftswerkstatt nachgedacht: Einerseits kann diese über Tiefenbohrungen und Wärmepumpen am Grundstück und PV-Anlagen gewährleistet werden, andererseits wird ein Fernwärmeanschluss (Fernwärme Sappi) geprüft. Das Energiekonzept ist als Bestandteil des Planungswettbewerbs unabdingbar.

Anforderungen künftige Bebauung:

Gebäude- und Wohnungstypologien

- Selbstbestimmtes Wohnen im Alter mit Einliegerwohnungen o.ä. für Pflegekräfte
- Starterwohnungen für junge Menschen
- Verbindung von Wohnen und Arbeiten durch Arbeitsräume im Wohnungsverband oder als Gemeinschaftsbüroflächen
- Räume für künftigen Bedarf an Kinderbetreuungseinrichtungen berücksichtigen

Förderung der Gemeinschaft

- Gemeinschaftliche, auch von Anrainer:innen nutzbare Innenräume für Vereine oder Veranstaltungen
- Durchwegung in Verbindung mit Mitter- und Schulstraße
- Gemeinschaftliche, auch von Anrainer:innen nutzbare Freiflächen mit hoher Qualität

Höhen und Sichtachsen

- Geschößzahl von 2 Geschößen an den Rändern bis zu 4 Geschößen im Zentrum des Areals
- Erhaltung von Sichtkorridoren zur Wallfahrtskirche Maria Straßengel
- Schaffung von räumlichen Beziehungen und Durchwegungen zwischen Mitter- und Schulstraße

Bauweise

- Errichtung der Neubauten nach ökologischen Kriterien
- Eingliederung des Erscheinungsbildes in die Umgebung

Infrastruktur

- Besondere Berücksichtigung von Überschwemmungsereignissen im Oberflächenentwässerungskonzept
- Nutzung erneuerbarer Energien, eventuell Tiefenbohrungen und PV-Anlagen

Werkstatt-Szenario: Die starke Mitte

Im Rahmen der Nachbarschaftswerkstatt entstand ein mögliches Szenario für die Bebauung des Areals, das sehr viele Aspekte der Kritiker:innen des Projektes aufnimmt: In dieser Variante würden der nördliche und südliche Bereich frei von Bebauung bleiben (ausgenommen Lärmschutzmaßnahmen). Dies würde bedeuten, dass die Bebauung im mittleren Bereich konzentriert wäre, was wiederum eine etwas höhere Bebauungsdichte verlangen würde, um die für die Wirtschaftlichkeit notwendige Anzahl der Wohneinheiten errichten zu können.

Im Gegenzug könnten nördlich und südlich großzügige Freiflächen mit hoher Qualität für bestehende und künftige Bewohner:innen entwickelt werden. Diese Variante würde den Versiegelungsgrad des Bauvorhabens minimieren. Falls dies in eine weitere Betrachtung einbezogen wird, wären die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Veränderung der gewidmeten Fläche und die ggf. notwendige Erhöhung der Bebauungsdichte in diesem zentralen Bereich zu eruieren.



Szenario: Bebauung im mittleren Bereich der Wiese



Das Ergebnis im Detail: Freiraum

Freiraum

Ausgangssituation

Für die Anrainer:innen der Huberwiese sorgt der Verlust der derzeit landwirtschaftlich genutzten Grün- und Ackerflächen für die größten Bedenken. Dementsprechend ist es für jegliche künftige Bebauung von hoher Priorität, dem Freiraum viel Aufmerksamkeit zu widmen und diesen mit hoher Qualität zu entwickeln.

Das grüne Band

Neben dem Verlust einer landwirtschaftlichen Fläche führen auch der aus der künftigen Bebauung resultierende Schattenwurf und mögliche Einblicke der Anrainer:innen in Privaträume zu Bedenken. Als Antwort darauf wurde in der Nachbarschaftswerkstatt die Idee eines grünen Bandes entlang der Grundstücksgrenzen entwickelt, das wie eine Pufferzone zwischen der bestehenden und der künftigen Bebauung wirkt. Dieses Band soll nicht bloß ein „Abstandhalter“ sein, sondern viel mehr eine Grünfläche, die Biodiversität fördert. So entstand das Bild einer Streuobstwiese, die sich in allen Planungsvarianten als Rahmen um das Areal zieht.



Natürlicher Sicht- und Lärmschutz

Im Norden des Grundstückes würde das grüne Band eine zusätzliche Funktion erhalten: Eine dichte Vegetation mit Bäumen wäre eine willkommene Sicht- und Lärmschutzmaßnahme zur Landstraße hin, von der künftige und auch bestehende Bewohner:innen profitieren.

Im Werkstattsszenario der starken Mitte (siehe S. 33) würde dies noch stärker ausgeführt werden und sowohl der nördliche als auch der südliche Bereich frei von Bebauung bleiben.

Private und offene Freiräume

Die künftigen Bewohner:innen sollen Zugang zu privaten Vorgärten haben. Diese sollen jedoch keinen klassischen Vorgärten entsprechen, sondern ohne Zäune auskommen und dennoch Privatsphäre bieten. So kann Offenheit entstehen, die ebenso private Rückzugsräume bietet.

Im Ausgleich dazu sollen gemeinschaftlich nutzbare Flächen die Möglichkeit bieten, den Neubau mit dem Bestand zu verweben. Diese Flächen können Möglichkeiten zum Garteln, Spielen oder Aufhalten umfassen – nicht nur für Bewohner:innen des Neubaus, sondern auch für Anrainer:innen. Diese Verzahnung wird durch neue Wegeverbindungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen gestärkt. Im Rahmen der Nachbarschaftswerkstatt entstand das Bild, dass diese gemeinschaftlich nutzbaren Freiräume eher im südlichen Bereich nahe zum Rötzbach angelegt werden sollten.

Hochwasserschutz

Immer wieder kommt es auf dem Areal zu Überschwemmungen durch Hoch- und Hangwasser, was von vielen Anrainer:innen geschildert wurde. Dies ist in der Ausgestaltung der Infrastruktur besonders zu berücksichtigen. Dabei sind die notwendigen Retentionsflächen im Oberflächenentwässerungskonzept zu berücksichtigen sowie als Teil der Freiraumplanung zu sehen und mitzugestalten.

Freiraum

Beispiele für eine grüne Mitte sowie privat zugeordnete Freiraumbereiche ohne Zäune, naturnahe Freiraumgestaltung, autofreie Bereiche und ökologische Bauweisen.



Wohnsiedlung Maierhof, Bludenz, feld 72
Bildquelle: feld 72, Hertha Hurnaus



Naturnahe Gestaltung



KooWo Kooperatives Wohnen, Eggersdorf, Schwarz-Platzer Architekten
Bildquellen (v.l.n.r.): KooWo, Holzbaupreis Steiermark



Anforderungen Freiraumplanung:

- Begrünte Zone als Übergang der bestehenden Bebauung zur künftigen Bebauung in Form eines „grünen Bandes“, das sich um das Areal zieht
- Dichte Baum-Pflanzungen im nördlichen Bereich, um Lärmemissionen seitens der Landstraße zu verringern
- Vielfältige Bepflanzung am gesamten Areal zur Förderung der Biodiversität
- Privat zuordenbare, aber offene Vorgärten
- Gemeinschaftlich nutzbare, öffentliche Flächen
- Verwebung von Bestand und Neubau durch Wegeverbindungen
- Integration von Retentionsflächen in die Freiraumgestaltung

Weiterführende Schritte: Freiraumplanung als Grundlage im Architekturwettbewerb

- Für die Ausschreibung zum Architekturwettbewerb wird empfohlen, ein Grün- und Freiraumkonzept mit abgestimmten Maßnahmen zur Mobilitätsplanung zu formulieren und so die Grundlagen für die Planung und Budgetierung festzulegen.
- Beim Wettbewerbsverfahren sind neben den Fragen zu Gebäude- und Wohnungstypologien integrierende Grün- und Freiraumkonzepte auszuarbeiten. Es wird empfohlen, Planungsteams aus Architektur- und Freiraumplanung anzufragen.



Prozessbegleitung (v.l.n.r.): Michael Skoric, Peter Nageler, Elisabeth Leitner, Marieluise Brandstätter

Impressum

nonconform ideenwerkstatt GmbH

Verfasserstandort:

Graz

Paulustorgasse 8/1.Stock, 8010 Graz

Büro Wien

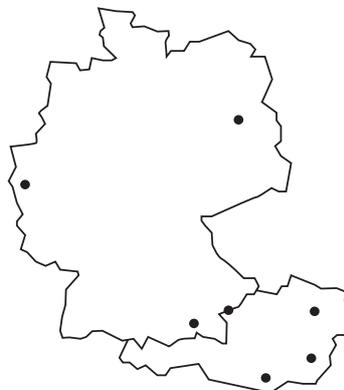
Lederergasse 23/8/EG, 1080 Wien

www.nonconform.at

office@nonconform.at

Verfasserin Protokoll

Marieluise Brandstätter



Wien
Berlin
Kärnten
Bayern
Nordrhein-Westfalen
Oberösterreich
Steiermark

