

AUSLOBUNG

**Gestaltungswettbewerb
Zentrale ÖV-Achse, Graz-Reininghaus**

Offener, einstufiger, anonymer Realisierungswettbewerb zur
Gestaltung eines öffentlichen städtischen Freiraumes



fiedler.tornquist
arch+urb

24.Juli 2015

INHALT:

Begriffe	6
Abkürzungen	6
Foto-Credits.....	6
1. Präambel	7
1.1. Wettbewerbsgegenstand.....	7
1.2. Bekenntnis zum Qualitätswettbewerb	9
1.3. Beschlusslage	9
1.4. Umsetzungsschritte.....	10
2. Das Gebiet.....	10
2.1. Geschichte des Planungsgebietes	10
2.2. Baubestand	13
2.3. Bestand öffentlicher Raum	20
2.4. Klima	25
2.5. Planungsgeschichte	25
3. Zielsetzungen und Planungsstand	28
3.1. Stadtentwicklungskonzept.....	28
3.2. Rahmenplan 2.2010	32
3.3. Flächenwidmung	36
3.4. Bebauungsplanung	37
Q4 „Linse“.....	37
Q1 und Q4a.....	38
Q2.....	38
Q3.....	38
Q5 - Parkquartier	39
Q6a.....	39
Q6 und Q7.....	39
Q7a.....	39
3.5. Mobilität	40
Mobilitätsmanagement	43
3.6. Stellungnahmen <i>Stakeholder</i>	44
Forschung TU Graz - Institut für Städtebau	44
BürgerInnenbeteiligung / Partizipation	46
Beirat für MigrantInnen.....	48
Kinderbüro.....	48
4. Anforderungen für das Wettbewerbsgebiet	49
4.1. Kulturelle Anforderungen.....	49
4.2. Anforderungen für die einzelnen Räume.....	50
Kreuzungsbereich Alte-Post-Straße – Friedhofgasse – Reininghausstraße	51
Reininghausstraße westlich	52
ÖV-Achse gesamt	54
ÖV-Achse, Abschnitt Nord	57
ÖV-Achse, Abschnitt Mitte	59
ÖV-Achse, Abschnitt Süd.....	60
Platz an der Wetzelsdorfer Straße	61
4.3. NutzerInnenspezifische Anforderungen:	65
Barrierefreiheit.....	64
Gender-Aspekte	64

Kindergerechtheit	65
4.4. Materielle Anforderungen:	66
Nachhaltigkeit.....	66
Kosten	66
Oberflächenmaterial	66
Entwässerung.....	66
Bepflanzung	67
Radverkehr.....	68
Multimodale Knoten.....	68
Haltestellen.....	69
Leitungen.....	70
Kunst	71
Möbliering.....	71
Beleuchtung	72
Beschattung	74
Oberleitung.....	74
Ampelanlagen	76
ALLGEMEINER TEIL	77
5. Verfahrensbestimmungen Wettbewerb.....	77
5.1. Verfahrensart.....	77
5.2. Rechtsschutz.....	77
5.3. Ausloberin	77
5.4. Verfahrensbetreuung.....	77
5.5. Teilnahmeberechtigung.....	78
5.6. Termine	79
5.7. Registrierung	79
5.8. Unterlagen.....	79
5.9. Hearing, Rückfragen	81
5.10. Abgabeleistungen.....	82
5.11. Abgabe	82
5.12. Ausscheidungsgründe.....	82
5.13. Vorprüfung.....	83
5.14. Preisgericht	84
5.15. Beurteilungskriterien.....	85
5.16. Preise und Ankäufe	85
5.17. Absichtserklärung.....	85
5.18. Verwendungs- und Verwertungsrechte	87
5.19. Rückstellung von Unterlagen	87

Begriffe

ÖV-Achse: Die öffentliche Verkehrsfläche, die westlich der Baufelder Q1, Q2, Q3 verläuft und vom öffentlichen Nahverkehr befahren wird.

ÖV-Trasse oder Straßenbahntrasse: Der für Straßenbahn und Busse ausgelegte Fahrstreifen innerhalb der ÖV-Achse und anderer Verkehrsflächen.

Esplanade: Der Streifen zwischen Alte-Post-Straße und ÖV-Achse, bestehend aus den Baufeldern Q1, Q2 und Q3, sowie aus den dazwischen liegenden Querstraßen und den Randbereichen der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Baufeld: Die von öffentlichen Verkehrsflächen umgebenen Baulandflächen, im Rahmenplan als „Quartiere“ bezeichnet.

Abkürzungen

BBPL	Bebauungsplan
FLÄWI	Flächenwidmungsplan (der Stadt Graz)
GFZ	Geschoßflächenzahl (Dichtewert, grundstücksbezogen)
GOK	Gelände-Oberkante
GKB	Graz-Köflach-Bahn
HBH	Hauptbahnhof
HGL	Holding Graz Linien (vormals GVB)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MMK	Multimodaler Knoten
ÖV	Öffentlicher (Personen-) Nahverkehr
STEK	Stadtentwicklungskonzept (der Stadt Graz)

Foto-Credits

So nicht direkt beim jeweiligen Foto oder mittels Fußnote angegeben, liegen alle Rechte der Fotos beim verfahrensbegleitenden Architekturbüro fiedler.tornquist arch+urb.

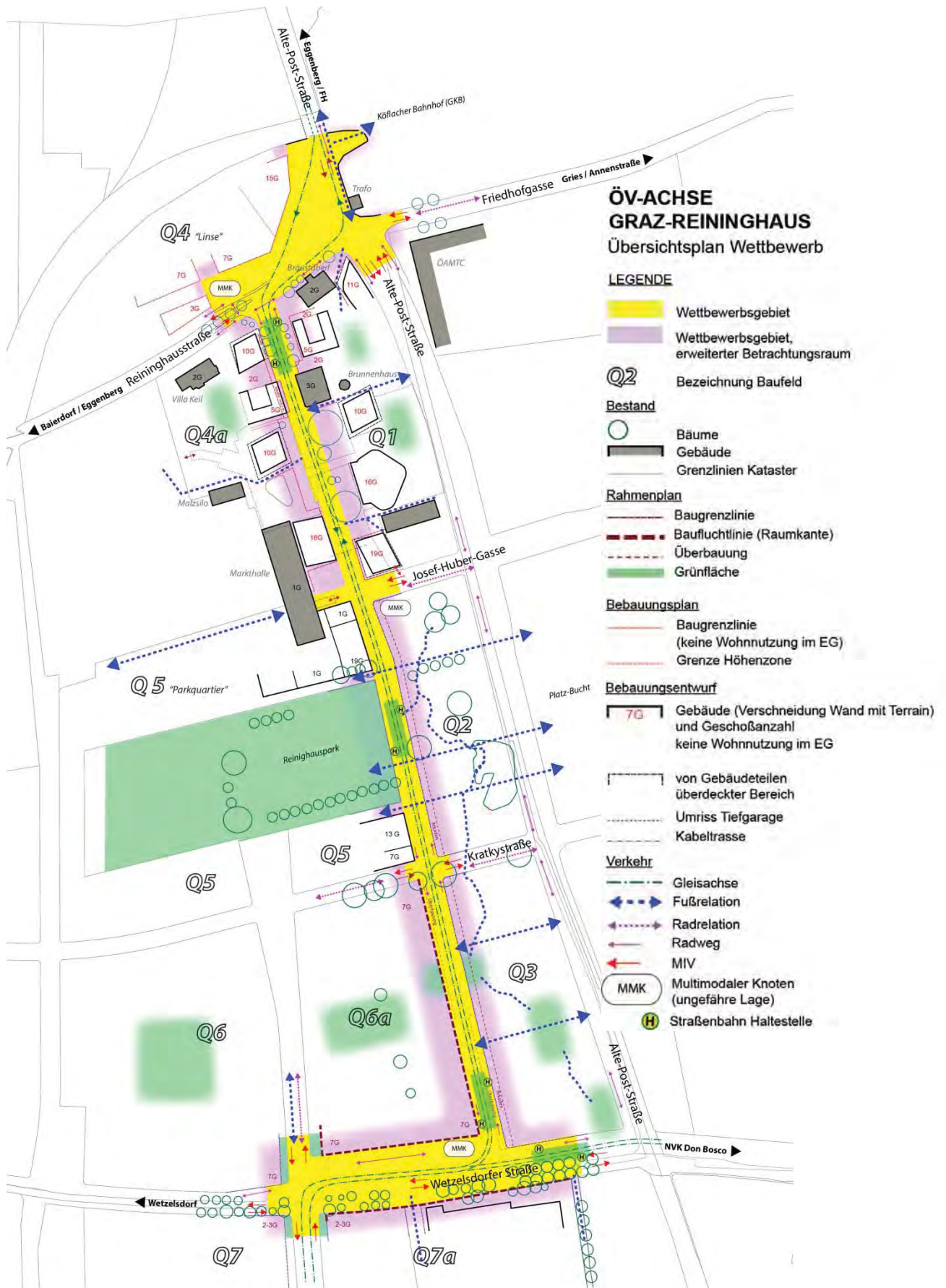
1. Präambel

1.1. Wettbewerbsgegenstand

Gegenstand des Wettbewerbes ist die Gestaltung der öffentlichen Flächen an der Nord-Süd-Achse des Stadtentwicklungsgebietes Reininghaus in Graz, bestehend aus dem im Rahmenplan definierten Korridor für den öffentlichen Verkehr (ÖV-Achse) und den Kreuzungsbereichen im Norden (Reininghausstraße) und im Süden (Wetzelsdorfer Straße). Die ÖV-Achse bildet den westlichen Rand der *Esplanade*, einer streifenförmigen Zone, die in Nord-Süd-Richtung verläuft und in ihrer besonderen Bebauungsform für das Gebiet identitätsstiftend sein wird. Diese Achse hat eine Länge von rd. 795 m. Zum Wettbewerbsgebiet gehören auch die Ansätze der Seitenstraßen, die von diesem Korridor ausgehen. Das Planungsgebiet und der Gestaltungsbereich haben eine Fläche von rund 42.300 m², davon sind 38.200 m² auf öffentlichem Gut, rd. 700 m² auf Bahngelände (GKB) und rd. 3.400 m² als erweiterter Gestaltungsbereich auf privatem Grund, der in Zukunft öffentlich nutzbar gemacht werden wird. Auch die angrenzenden Freiflächen und die übergreifenden Wegrelationen sind mit zu betrachten.

Die Entwurfsvorschläge sollen auf die aktuellen Planungen reagieren und so elastisch sein, dass sie auch zukünftige Entwicklungen aufnehmen können.

Auf der Grundlage der im Wettbewerb vorgelegten Gestaltungsvorschläge beabsichtigt die Ausloberin, die zur Umsetzung des Projektes erforderlichen Planungsleistungen aus dem Leistungsbild Freianlagengestaltung zu beauftragen.



Übersichtsplan (Synthese) ÖV-Achse, Stand Juli 2015
(s. Beilage:1- Synthesepan)

1.2. Bekenntnis zum Qualitätswettbewerb

Die Stadt Graz bekennt sich zur Förderung des Wettbewerbsgedankens. Dazu gehören die transparente Entscheidungsfindung, der faire Umgang mit den PartnerInnen und die Sicherstellung der Planungsqualität bei gleichzeitiger Beachtung der wirtschaftlichen Vorgaben. Der Qualitätswettbewerb wird als ein wesentliches Mittel zur Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung gesehen.

Der Wettbewerb wird von der Stadt Graz, Stadtplanungsamt, nach den Leitlinien der Wettbewerbsstandards der Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten (WSA 2010) durchgeführt.

1.3. Beschlusslage



Die Grundlage für die laufenden Umsetzungsschritte bildet der am 25.02.2010 beschlossene Rahmenplan für Graz-Reininghaus. Nach diesem Plan erfolgte im Jahr 2013 die Flächenwidmung und die daraus resultierende Aufteilung in Bauflächen und Verkehrsflächen¹. Die Verkehrsflächen wurden im selben Jahr in das öffentliche Gut übertragen. Damit obliegen die Gestaltung und der Betrieb dieser Flächen der Stadt Graz.

Vor dem Hintergrund der laufenden Bebauungsplanungen und mit Hinblick auf die im Jahr 2015/2016 beginnenden Bauführungen hat der Grazer Stadtsenat mit Beschluss vom 26.3.2015 das Stadtplanungsamt beauftragt, einen Realisierungswettbewerb für die Gestaltung des öffentlichen Raums der „ÖV-Achse“ durchzuführen.

¹ Gemeinderatsbeschlüsse vom 28. Februar 2013 und vom 16. Mai 2013

1.4. Umsetzungsschritte

Zum Zeitpunkt der Auslobung befinden sich die Baufelder entlang der künftigen ÖV-Achse in Entwicklung. Es gibt für den nördlichen Abschnitt rechtskräftige bzw. in Auflage befindliche Bebauungspläne, für Q5, das Quartier um den Park, liegt ein Wettbewerbsergebnis und ein Bebauungsplan im Entwurf vor, und für das Baufeld Q3 im Süden läuft ein zweistufiges Wettbewerbsverfahren.

Ab dem Herbst 2017, wenn erste Bauteile in den Baufeldern Q1 und Q4a besiedelt sein werden, soll der nördliche Abschnitt des öffentlichen Korridors zur Verfügung stehen. Zu diesem Zeitpunkt wird auch eine Buslinie auf der Alte-Post-Straße eingerichtet.

Die Ausführungsplanung für die Gestaltung erfolgt im Rahmen der technischen Ausführungsplanung. Leistungen für andere Bereiche (jene zwischen dem Trassenbereich der zukünftigen Straßenbahn-/Busführung und dem abgegrenzten Wettbewerbsgebiet) können davor oder danach angefordert werden. In die einzelnen Abschnitte werden möglicherweise mehrere Ingenieurbüros involviert sein.

Für die Realisierung der Straßenbahn liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch kein Bau- und Finanzierungsbeschluss des Grazer Gemeinderates vor. Gegebenenfalls wird die ÖV-Achse bis auf weiteres von Bussen befahren.

Voraussichtlicher zeitlicher Ablauf:

Herbst 2015: Wettbewerbsergebnis, Beauftragung und Start der Planung

Herbst 2016: Eisenbahnrechtliche Einreichung und Einreichung nach den sonstigen Materienrechten (Straßenrecht, Wasserrecht etc.)

Frühjahr 2016/17: Ausschreibung Straßenbahn

Winter 2017/2018: Baubeginn Straßenbahn und allgemeine Verkehrsfläche

Herbst 2019: Fertigstellung ÖV-Achse und Inbetriebnahme Straßenbahn

2. Das Gebiet

2.1. Geschichte des Planungsgebietes



E. Pendl²: Brüder Reininghaus AG, 1908

Chronologie:

- 1852 Der aus Westfalen stammende Johann Peter Reininghaus übernimmt die kleine Brauerei „Zum Alten Mauthause“ im sogenannten „Steinfeld“ an der Alten Post Straße³.
- 1855 Das Unternehmen „Brüder Reininghaus“ Johann Peter (1818 –1901) und Julius (1823–1862) wird gegründet.
- 1858 Einführung des Dampfbetriebes (als erste Brauerei in der Steiermark)
- 1871 Die Brauhausanlage wird vollständig neu errichtet. Es entsteht die Großbrauerei Reininghaus
- 1882 Gleisanschluss an die Graz-Köflach-Bahn (GKB)
- ab 1900 Bau von weiteren Hallen und Kühlkellern
- 1901 Tod von Johann Peter Reininghaus, Gründung der „Brüder Reininghaus Aktiengesellschaft für Brauerei und Spiritus – Industrie“
- ab 1920 Übernahme der Leitung durch Peter Reininghaus, Einbruch der Exporte durch Zölle in den ehemaligen Abnehmerländern
- 1938 Vertreibung der Familie Reininghaus aufgrund der NS-Rassengesetze. Die Frau des Gründers Johann Peter Reininghaus stammte aus der jüdischen Familie Mautner, die in Wien eine Brauerei betrieb. Arisierung des Unternehmens.

² Pendl Erwin *1875 in Wien - †1945 in Wien

³ <http://de.wikipedia.org/wiki/Graz-Reininghaus>

- 1943/44 Zwangsfusionierung mit der Brauerei Puntigam („Erste Grazer Actien Brauerei Franz Schreiner & Sohn“).
- 1944 Das Areal der Brauerei wird bei Bombenangriffen schwer beschädigt, da in den Kellern Munition gelagert war.
- 1945 Rückkehr der Familie Reininghaus aus dem Exil. Das Areal wird zum Verwaltungssitz des Brauunternehmens, das nun Reininghaus und Puntigam umfasst. Peter Reininghaus widmet sich dem Wiederaufbau. Er initiiert den Hopfenanbau in Leutschach (Südsteiermark).
- 1948 Die Biererzeugung wird nach Puntigam verlagert.
- 1973 Tod von Peter Reininghaus
- 1977 Mit der Brauerei Gösser wird die *Steirerbrau* (Steirische Brauindustrie-Aktiengesellschaft) gegründet.
- 1993 Es entsteht die Brau-Union Österreich als Zusammenschluss der Österreichischen Brau AG und der Steirerbrau AG.
- 2003 Übernahme der Brau-Union Österreich durch die Heineken AG
- 2005 Abspaltung der nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften und Verkauf an die von Ernst Scholdan zu diesem Zweck gegründete Firma *Asset One*. In diesem Immobilienpaket befindet sich auch das Gelände Graz-Reininghaus.
- 2011 Übernahme der *Asset One* durch eine Grazer Investorengruppe.
- ab 2013 Neugliederung der Grundstücke und Ausweisung der öffentlichen Verkehrsflächen. Sukzessiver Verkauf von Baufeldern an unterschiedliche Bauträger.

2.2. Baubestand

Der Gebäudebestand erreichte in den 1910er-Jahren sein größtes Ausmaß. Danach wurden im Zuge der Reduzierung des Baubetriebs und dessen Einstellung 1948 die Gebäude deutlich reduziert. Die umfangreichen Freiflächen, die vormals für die Versorgung der Fuhrpferde benötigt worden waren, wurden an Landwirte verpachtet.



Das Brauereigelände um 1980⁴



Das Brauereigelände heute; Blick von Norden: Quelle: Bing Karten 2011

Von der einstigen Industrieanlage sind derzeit nur mehr wenige Gebäude erhalten. Einige von ihnen wurden im Jahr 2003 unter Denkmalschutz gestellt⁵.

⁴ aus: KUBINSKY, Alfred (1984): *Graz aus der Vogelperspektive*, Leykam Buchverlag

⁵ http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_denkmalgesch%C3%BCtzten_Objekte_in_Graz/Eggenberg



Aktueller Baubestand, Blick von Süden: Quelle: Bing Karten 2011

Die Bestandsbauten des Entwicklungsgebietes Graz-Reininghaus sind im Schrägluftbild mit Nummern bezeichnet, in der Beilage 22-Fotodokumentation vollständig abgebildet und werden nun wie folgt beschrieben⁶:

- 1 - Die ehemalige Malztenne, auch „Tennenmälzerei“ genannt, wurde im Zuge einer Mälzereianlage erbaut. Sie ist, obwohl nur mehr rudimentär erhalten, ein besonderes Beispiel der Industriearchitektur des 19. Jhds. Das jetzige fassadenlose Erscheinungsbild entstand durch den Abbruch der historistischen Fassaden, von Querschiffen und Nebengebäuden. 1945 waren an der Westseite Silos errichtet worden, die bereits ebenfalls wieder abgebrochen wurden. Der Innenraum ist wegen seiner dreischiffigen und zweigeschossigen Ziegelgewölbe von besonderer Bedeutung. Das Gebäude soll in Zukunft eine öffentliche Nutzung erhalten. Das geplante Erdgeschoß liegt derzeit unter dem Geländeniveau. Das Gebäude steht seit 2003 bzw. 2009 unter Denkmalschutz.

⁶ Literatur: Georgeacopol-Winischofe, Ute; WEHDORN Manfred (Hrsg.) (1991): Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich, Bd. 2 (Steiermark / Kärnten), Böhlau Verlag Wien / Köln / Weimar



Das Gewölbe der Malztenne (1);
aus: KUBINSKY, Karl Albrecht (1987):
Graz im Wandel; Leykam Verlag, Abb. 249

- 2 - Der ehemalige Silospeicher, auch „Malzsilos“ genannt, besteht aus massiven Mauerpfeilern, die nötige statische Festigkeit geben und in der Fassade sichtbar sind. Er weist eine Traufhöhe von ca. 19 m und eine Firsthöhe zwischen 25 m und 28 m auf. Er ist Ende des 19. Jhds., etwa 10 Jahre nach der „Tennenmälzerei“ erbaut worden. Der Silo steht seit 2003 unter Denkmalschutz.



- 3 - Der Hauptbrunnen, auch „Brunnenhaus“ genannt, wurde als achteckiger Massivbau mit Fenstern aus Glasbausteinen, 1907–11 von der Fa. Janesch & Schnell erbaut. Das Gebäude wurde einst freistehend, an der Querachse (Ost–West), die zu einem Nebeneingang, in der Alten Poststraße (Torbogen) führte, positioniert. Dieses Solitärgebäude mit seiner Lage auf einem großen Platz weist auf die Wichtigkeit von Trinkwasser für die Brauerei hin. Das Brunnenhaus steht seit 2003 unter Denkmalschutz.



- 4 - Die „Villa Keil“ wurde 1903 unter dem Namen „Richter-Villa“ errichtet. Später wurde sie von Eduard Keil, Schwiegersohn des Firmengründers Johann Peter Reininghaus bewohnt und in den 1960er-Jahren stark verändert. Sie wird derzeit als Kindergarten/Kinderkrippe genutzt. Sie steht seit 2003 unter Denkmalschutz.



- 5 - Die „Hauptkanzlei“, wurde 1906 errichtet. Die angrenzenden Nebengebäude wurden auch als „Spirituosenlager“ benutzt.
- 6 - Die traditionsreiche Gastwirtschaft „Das Brauhausstüberl“ oder „Bräustüberl“ ist nicht mehr in Betrieb. Der neue Besitzer will es als das „Herrenhaus“ erhalten. Der Anbau an der Kreuzung Alte-Post-Straße / Reininghausstraße wird demnächst abgebrochen.



- 7 - Das Pförtnerhaus aus den 1930/40ern liegt links der Hauptachse Nord-Süd. Es wird laut Bebauungsplanentwurf abgerissen.
- 8 - Die Holz-Dachkonstruktion, heute auch „Die Markthalle“ genannt, ist aus dem Jahr 1905. Sie ist beiderseits auf Wänden der angrenzenden Nebengebäude abgestützt. An der Westseite stehen davon nur noch einzelne Wände. Das Dach hat eine Spannweite von ca. ca.25m und ist stirnseitig (im Norden) gänzlich offen. Ihre Lüftungslaterne, zugleich auch Oberlicht, könnte auf einen ehemaligen Trockenvorgang in der Halle hinweisen.



- 9 - Die „Sonnenuhr“, das im Süden an die „Markthalle“ angrenzende Gebäude ist Teil des ehemaligen Bauwerks „Gösserboden“ und ist vermutlich in den 1930ern auf die Breite der Holzhalle reduziert und mit einer neuen Südfassade versehen worden. Diese schmückt nun eine Sonnenuhr mit Wappen.



- 10 - Die Halle mit tonnengewölbtem Dach ist Teil des Bauwerks „Gösserboden“. In den 1940ern ersetzte man vermutlich zwei der Satteldächer von Objekt 8 durch ein höheres tonnengewölbtes Dach. Südseitig hat sich auf der steinummauerten Terrasse im Laufe der Zeit ein mächtiger Baumbestand entwickelt.
- 11 - Die Gerstenspeicher im nördlichen Abschnitt an der Alte-Post-Straße sind imposante Massivbauten. Diese Gebäude werden im Zuge des Straßenausbaues abgebrochen.
- 12 - Die südlich angrenzenden Nebengebäude beinhalten Wohnungen und Garagen. Sie bilden die Eingangssituation zur Alte-Post-Straße in der O-W Querachse. Um 1908 verband diese beiden Gebäude ein Torbogen. Hier war der Nebeneingang der Brauerei. Diese Gebäude werden ebenfalls im Zuge des Straßenausbaues abgebrochen.
- 13 - Dieses Gebäude wurde in der unmittelbaren Nachkriegszeit umgestaltet und später wieder saniert. Es dient derzeit als „Start-Up Center“ und wird von technologieorientierten UnternehmensgründerInnen genutzt. Es wird erhalten bleiben.
- 14 - Zweigeschossiges, langgestrecktes Gebäude, derzeit gewerblich genutzt, bleibt nicht erhalten.
- 15 - Der „Hefeboden“ war ein Teil eines größeren Gebäudekomplexes. Die Stirnseite steht zur Querachse, an der auch das Brunnenhaus liegt. Im Erdgeschoß befanden sich vermutlich Räume administrativer Verwendung, darüber die Speicher. Wird voraussichtlich abgebrochen.



- 16 - Das „Kesselhaus“ war das Stirnggebäude einer größeren Halle. Seine historistische Fassade und ein nordseitiger Bauteil wurden in der Zwischenkriegszeit stark vereinfacht. Der Schlot, der sich hinter dem Gebäude befand, wurde 1998 gesprengt. Das „Kesselhaus“ wird durch ein neues Gebäude ersetzt.
- 17 - Dieses Gebäude, dessen Dachform auf dem historischen Bild von E. Pendel (1908) gut erkennbar ist, wurde vermutlich als Verwaltungsgebäude genutzt, als Teil der südlich angrenzenden Likörfabrik. Es wurde in den 1930/40er Jahren umgebaut und ist derzeit zwischengenutzt.
- 18 - Die Likörfabrik, ursprünglich 1904 errichtet, im Zweiten Weltkrieg zerstört, wurde wieder aufgebaut und ging 1949 als Spiritusfabrik in Betrieb. Unter dem Gebäude befinden sich in zwei Geschoßen alte Kühlkeller.
- 19 - Dieses Gebäude, „Werkstatt und Feuerwehrhaus“ bezeichnet, war einst durch einen Stahlsteg, der die Hauptachse im 3.OG überspannte, mit einem gegenüberliegenden Gebäudekomplex verbunden. Dieses Gebäude wird abgebrochen. Westseitig hinter diesem Gebäude (19) stand einst die „Malzdarre“⁷ aus dem Jahr 1894/95. Sie bestand aus einem fünfgeschoßigen Rundbau mit 12 m Durchmesser und einem achteckigen Schornstein (Höhe 30 m), der mittig aus dem Dach herausragte. Das angeschlossene Gebäude (Traufhöhe 17 m), war die „Gerstenputzerei“, erbaut 1905. Im Jahr 1952 wurde das imposante Gebäude renoviert. Es besteht nicht mehr.

⁷ s. WEHDORN, Manfred (Hrsg.) (1991): *Baudenkmäler der Technik und Industrie in Österreich*; Bd. 2 (Steiermark / Kärnten), Böhlau Verlag Wien / Köln / Weimar, S. 46-47



Malzdarre (abgebrochen -Teil von 19)

- 20 - Das 3-geschoßige Gebäude ist derzeit als Kindergarten/Kinderkrippe genutzt. Im Obergeschoß befindet sich „Das Loft“. Hier sind Forschungseinrichtungen der TU Graz, das Stadtlabor und Uni Graz untergebracht.
- 21 - Trafo
- 22 - Ehemalige Bierausgabe an der Alte-Post-Straße
- 23 - Siloanlage: 1981 siedelte sich hier eine Groß-Mälzerei an, die bis heute besteht. Die Firma STAMAG (Stadlauer Malzfabrik GmbH) betreibt heute die Mälzerei und verbreiterte 2009 das bestehende Silogebäude um 31,50 m. Der Silo hat eine Höhe von 50 m bis 54 m. Das in Betrieb befindliche Verschiebgleis verläuft an der Westseite parallel zur Brauhausstraße. Die Mälzerei setzt Emissionen in Form von Lärm und Geruch frei.
- 24 - Das Impulszentrum Graz-West der Steirischen Wirtschaftsförderung, auch „GründerInnenzentrum“ genannt wurde 2004 errichtet (Architektur: Hubert Riess) und beherbergt zahlreiche Firmen.
- 25 - Kühlkeller⁸: Die Gewölbekeller, die zu Beginn des 20. Jhds. gebaut wurden, dienten der Eislagerung. Sie reichen teilweise unter die ÖV-Achse. Die Sohle liegt in diesem Bereich auf ca. -9 m unter dem Bestandsniveau und der Scheitel der Gewölbe liegt ca. 2 m unter dem Straßenniveau.
- 26 - Diese Gebäude wurden im diesem Jahr durch den Neubau des ÖAMTC von heuser + piber architekten ersetzt.

⁸ s. Planunterlagen: Kellerumrisse 1.UG und 2.UG

2.3. Bestand öffentlicher Raum

Kreuzungsbereich
 Alte-Post-Straße
 Friedhofsgasse
 Reininghausstraße

Derzeit ist die Kreuzung Alte-Post-Straße – Reininghausstraße – Friedhofsgasse als Kreisverkehr ausgebildet. Nördlich unterquert die Alte-Post-Straße die Gleisanlagen der GKB.

Gegenüber dem im Osten angrenzenden Bahngelände der GKB gibt es eine Stützmauer, an der eine Fuß/Radwegbrücke angelagert ist. Auf dem im Westen angrenzenden Bau Feld (Q4) steht eine Baumgruppe, bestehend aus ca. einem Dutzend großer Platanen. Das Areal wird derzeit teilweise als Parkplatz benutzt.



Bestand Kreisverkehr von der Unterführung in Richtung Süden

Richtung Osten, neben der Bahnbrücke, befindet sich ein Zugang zum „Köflacher Bahnhof“.



Die ÖV-Achse im Bereich der ehemaligen Brauerei

Der künftige Korridor beginnt zwischen „Herrenhaus“ (6) und „Villa Keil“ (4), geprägt durch eine Allee mit je 4 Platanen auf jeder Seite, verläuft zwischen den Bestandsgebäuden in Richtung Süden. Die Gebäude Start-Up-Center (13) und Kesselhaus (16) bilden eine Einschnürung, während die anderen Bauten gegenüber der Achse zurücktreten. Nach dieser Torsituation gibt es an der Ostseite eine geschützte Baumgruppe (Bäume 9, 10, 11, 12)⁹ und weiter südlich einen ebenfalls geschützten Einzelbaum (Baum 21).



Die künftige ÖV-Achse an der engsten Stelle, Blick nach Süden (links: Gebäude 13)

Baumgruppe (s. Lageplan) bestehend aus:

Nr. 9: Platane (*Platanus hispanica*), Stamm dm = 1,3 m;
Krone 16 m

Nr. 10: Eiche (*Quercus sp.*) Stamm dm = 0,9 m, Krone 13 m

Nr. 11: Eiche (*Quercus sp.*) Stamm dm = 0,7 m, Krone 15 m

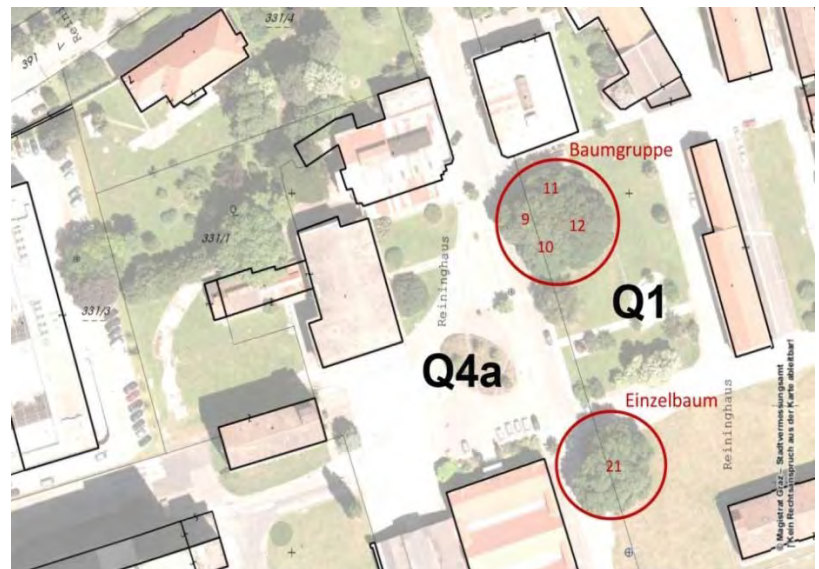
Nr. 12. Eiche (*Quercus sp.*) Stamm dm = 0,9 m, Krone 19 m

Einzelbaum:

Nr. 21: Platane (*Platanus x hispanica*), Stamm dm = 1,5 m,
Krone 25 - 30 m

(s. Beilage: 2-Gutachterliche Stellungnahme Bäume)

⁹ Die Baumnummern wurden aus dem Gutachten „Baumkontrolle mit Einstufung der Erhaltungswürdigkeit“ vom 15.11.2013 (Nature & Landscape), übernommen.



Baumbestand, Luftbild Stadt Graz, Stadtvermessungsamt



Baumgruppe Nr. 9, 10, 11, 12



Einzelbaum Nr. 21: Platane

Weiter südlich, westlich der Achse befinden sich 2 Rosskastanien, 2 Pappeln, 1 Götterbaum. Letzterer steht direkt an der ÖV-Achse an einem Querweg (Weg-Nord), der derzeit als Zufahrt zum Kindergarten (20) dient.



Den westlichen Abschluss dieses Weges bilden die ehemaligen Kühlteiche, um die sich ein dichter Bewuchs, vorwiegend aus Eschen und Pappeln, entwickelt hat. Eine Graugans-Kolonie hat sich angesiedelt und im Sommer sind Graureiher zu beobachten. Dieser Naturraum wird in Zukunft teilweise in den *Reininghaus-Park* integriert werden (s. Rahmenplan 2.2010). Der größere Teil wird bebaut.



Nördlich und südlich des zukünftigen *Reininghaus-Parks* stehen Pappelreihen. Sie sind ein Charakteristikum für den Stadtteil Reininghaus.



künftiger Reininghaus-Park, Blick nach Westen

Östlich der künftigen ÖV- Achse, auf Baufeld Q2, hinter der ehemaligen Bierausgabe, steht eine große Esche. Nahe der Alte-Post-Straße gibt es einige Baumgruppen, vorwiegend Eschen, aber auch Linden.



Gebäude 23 mit Esche, Blick nach Süd-Westen

Die ÖV-Achse südlich des Brauereigeländes

Im südlichen Teil des Baufeldes Q5 (*Parkquartier*) steht eine Gruppe großer Eschen, die an die ÖV-Achse heranreicht, wegen der geplanten Bebauung aber nicht bestehen bleiben kann.

Die zukünftige Kratkystraße bildet den Abschluss des ehemaligen Betriebsgeländes. Südlich grenzt ein freies Feld an. An der Südseite wird die Kratkystraße von 6 großen Eschen gesäumt. Jene Bäume, die links und rechts der künftigen ÖV-Achse stehen, befinden sich in einem schlechten Zustand.



Kreuzungsbereich Wetzelsdorfer Straße

Wetzelsdorfer Straße

Die Wetzelsdorfer Straße wird geprägt durch eine Allee (alte Linden). Nördlich der Allee werden derzeit ein Rad/Fußweg errichtet und Leitungsarbeiten durchgeführt. Dabei wurden einige Bäume gefällt. Auch die südliche Baumreihe wurde stark dezimiert. Nachpflanzungen der Bäume als Allee sollen in Zuge der Straßenbaus und der Umgestaltung des künftigen Platzes erfolgen. Der nördlich angrenzende, derzeit von einem Autohaus als Parkplatz genutzte Bereich wird im Norden durch eine Reihe kleinerer Bäume begrenzt.



Wetzelsdorfer Straße Blick nach Westen, April 2015

2.4. Klima

Im STEK¹⁰ wird die Windsituation des Grazer Westens im Gebiet Reininghaus wie folgt beschrieben: Wind von Nord (Murtal), Randbereiche mit geringer Geschwindigkeit <3 m/s
Nebelfrucht vom Grazer Feld in das Stadtgebiet;
Mächtigkeit 30–70m, Windgeschwindigkeit: 0,5–1,5 m/s

2.5. Planungsgeschichte

Als erster Impuls für die Aufwertung des Grazer Westens gilt die im Rahmen des EU-Programms *URBAN 5* unter Beteiligung der Stadt Graz ab 1997 in unmittelbarer Nachbarschaft angesiedelte Fachhochschule Joanneum. In den darauffolgenden Jahren kam es nach einer weiteren erfolgreichen Bewerbung der Stadt Graz für das Programm *URBAN II* mit dem Titel *Urban_Link Graz-West* zum Bau der Helmut-List-Konzerthalle und zum Ausbau des Fachhochschulcampus Graz-West.

Die ab 2005 von *Asset One* übernommenen Liegenschaften in Graz verteilten sich auf die nicht zusammenhängenden Grundstücke von Graz-Puntigam sowie Graz-Reininghaus, wobei letzteres als einziges eine kompakte Grundstücksfläche mit einer Größe von 54 ha aufweist. Für diesen Teil startete *Asset One* einen strategischen Entwicklungsprozess im Sinn eines Standortmarketings. Unter dem Titel „Wie macht man eine Stadt?“ stellte man eine allgemeine Frage in den Raum und begann mit Denkwerkstätten, Publikationen¹¹ und

¹⁰ Stadtentwicklungskonzept 4.0 (S.163)

¹¹ z.B.: ASSET ONE (2006): *Konzeptionen des Wünschenswerten*
ASSET ONE (2008): *Stadtszenarien für Graz Reininghaus - 7 internationale Konsulenten zum zukünftigen Stadtteil Graz-Reininghaus*
ASSET ONE (2008): *Fünf Standpunkte zu Graz Reininghaus*
ASSET ONE: *Grün und Freiraum in Graz Reininghaus (2008)*
ASSET ONE: *Mobilität*

räumlichen Interventionen. So fand etwa im Jahr 2007 eine „fiktive kleine temporäre Stadt“ – in Form eines internationalen Tennisturniers auf dem Gelände statt.

ZETTEL (2010)¹² schreibt: „Stadtteilplanung wird hier offensichtlich als Markenbildungsprozess verstanden und umgesetzt: Es gilt, Reininghaus als Marke zu etablieren. Entsprechend entsteht die von *Asset One* konzipierte „Reininghaus-Methode“ – ein langfristig angelegter Kommunikationsmasterplan für den Versuch, einer neuen strategischen Stadtteilentwicklung Modellcharakter einzuhauchen. Das Prinzip dieser Methode spiegelt sich vor allem in der Vermeidung des Konkreten wider, und das auf einen nahezu unbeschränkten Zeitraum. (...)“, und weiter: „Anfang 2008 wurde als Teil dieser Vorgehensweise begonnen, mit BeraterInnen aus unterschiedlichen Wissensbereichen ein möglichst vollständiges Bild von Modellen der sogenannten Nutzungsvielfalt zu generieren. Darauf folgte die Befassung mit dem Thema Grün- und Freiraum in Form eines Workshops. Eingeladen waren insgesamt sieben internationale und österreichische Landschaftsplanungsbüros, die ihre Studien öffentlich präsentierten. Einige Ideen, wie die vom Büro *Agence Ter* geplante „Urbane Partitur der Esplanade“ lassen sich im aktuellen Gesamtkonzept tatsächlich wiederfinden.“



AGENCE TER (2008): Urbane Partitur der Esplanade (aus: *archithese* 2.2010)

Es folgten weitere konzeptuelle Prozesse mit internationalen Experten zu Themen wie „Stadtszenarien“ und „Mobilität“, bis die Aktivitäten von *Asset One* in Folge der Wirtschaftskrise 2008 an Schwung verloren.

Wenngleich im Zeitraum 2003 bis 2008 von den Eigentümern immer auch der Dialog mit der Stadt Graz gesucht worden war, betrieb man dennoch keine Änderung der

¹² ZETTEL, Martin (2010): *Vision, Utopie, Kalkül*. *archithese* 2.2010

Flächenwidmung und keine konkrete Aufschließungsplanung. Nun, unter Verwertungsdruck geraten, engagierte sich *Asset One* unter einer neuen Geschäftsführung in der Konkretisierung der baulichen Entwicklung – gemeinsam mit der Stadt Graz. Mit Unterstützung durch die Stadtplaner Kleboth-Lindinger-Dolling (KLD), die auch schon vor 2008 für *Asset One* tätig geworden waren, entstanden drei „Stadtmodelle“ und darauf aufbauend der „Rahmenplan“, erstellt von Bramberger/Pucher (Architektur, Städtebau), stadtländ (Freiraum) und ZIS+P (Verkehr). Die Gruppe hatte sich in einem Ausschreibungsverfahren im Jahr 2009 qualifiziert. Am 25. Februar 2010 kam es zur Beschlussfassung zum Rahmenplan für Reininghaus.

Auf dieser Grundlage übernahm eine Grazer Investorengruppe die *Asset One AG* mit allen Liegenschaften und Verbindlichkeiten.

In dieser Phase, die wesentlich von der Initiative der Stadt geprägt war, erfolgte auch die Diskussion um eine mögliche Übernahme von *Asset One* durch die Stadt Graz, womit diese auch Eigentümerin der Liegenschaften in Puntigam und Reininghaus würde. Die Entscheidung darüber wurde im Juli 2012 einer Bürgerbefragung unterzogen. Die BürgerInnen von Graz erteilten dieser Idee jedoch eine Absage.

Mit der Änderung des Flächenwidmungsplans im Jahr 2013 wurde schließlich die baurechtliche Grundlage für die nun erfolgenden Umsetzungs- und Verwertungsschritte geschaffen.

3. Zielsetzungen und Planungsstand

Graz ist die historisch bedeutendste und größte Stadt des sich dynamisch entwickelnden Zentralraums der Steiermark. Im Zeitraum 2001 bis 2014 verzeichnete Graz mit 20% einen hohen Bevölkerungszuwachs (Wohnbevölkerung Jänner 2015: 276.000). Nach einer Prognose der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) wird die Bevölkerungszahl im Zentralraum bis 2030 um 13,2% wachsen¹³. Der geschätzte Zuwachs liegt damit weit über dem für die Steiermark insgesamt erwarteten Anstieg von 3,6%. Bezogen auf die Stadt Graz und das unmittelbare Umland werden Zuwächse bis fast 40% erwartet¹⁴. Es gibt daher eine starke Nachfrage nach Wohnraum und nach Flächen für betriebliche Nutzung, wobei vor allem der tertiäre Sektor, der in Graz rd. 80% aller Erwerbstätigen beschäftigt, maßgebend ist.

Vor diesem Hintergrund betreibt die Stadt Graz die Entwicklung des ehemaligen Brauereigeländes zu einem innerstädtischen Gebiet mit gemischter Nutzung. In diesem Prozess werden die folgenden Planungsinstrumente eingesetzt:

3.1. Stadtentwicklungskonzept

Das STEK 4.0 formuliert eine Reihe von Grundsätzen, die in Bezug auf das Planungsgebiet relevant sind:

Grundsatz 1 - Graz entwickelt sich zu einer „Smart City“:

„In festgelegten Zielgebieten (wie z. B. Reininghaus, Waagner-Biro und Messe/Liebenau) werden erste Pilotprojekte umgesetzt, aus denen unter Beachtung der regionalen Zusammenhänge eine gesamtstädtische Strategie abgeleitet wird.“

Grundsatz 6 – Graz bekennt sich zu einem qualitativem Wachstum:

„Primär wird ein Wachstum in infrastrukturell gut versorgten Gebieten angestrebt. Innenentwicklungen, wie Stadterneuerungen und Nachverdichtungen in bebauten Gebieten, oder Flächenrecycling, wie die Umnutzung von ehemaligen Kasernen bzw. innerstädtischen Gewerbearealen, werden unter Berücksichtigung der Umgebung grundsätzlich einer Ausdehnung des Baulandes vorgezogen.“

Grünverbindungen (STEK, Seite 58):

„Verknüpfungen in der Stadt werden auch häufig über prägnante grüne Achsen oder durch andere Formen des Grünraums hergestellt. Aufgrund der Barrieren rund um Graz-Reininghaus ist jedoch z.Z. nur eine eingeschränkte

¹³ Österreichische Raumordnungskonferenz (2009): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030 mit Ausblick bis 2050

¹⁴ Land Steiermark (2011): Regionsprofil Steirischer Zentralraum

Anknüpfung an das bestehende Grüne Netz von Graz möglich. Eine fußläufige Verbindung über das Grüne Netz Richtung Innenstadt wird immer wieder von den Gleisanlagen durchbrochen. Der Rahmenplan legt die Grundlage, diese Verbindungen auszubauen und aufzuwerten. Die im Entwicklungsplan dargestellten Grünverbindungen ... dienen im Sinne eines grünen Netzes dem Fuß- und Radverkehr und der ökologischen Vernetzung gleichermaßen.“

Im Verordnungsteil des STEK finden sich zudem folgende Festlegungen:

§ 31 Entwicklungsschwerpunkt Reininghaus: (Teil B, Kap. 2)

„Etappenweise Umsetzung eines projektbegleitenden Maßnahmenpakets... zur Schaffung einer entsprechenden Verkehrsinfrastruktur in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung.“

„Ausschluss der Errichtung von Einkaufszentren westlich der inneren Aufschließungsstraße („Esplanade“) und südlich der Reininghausstraße.“

Der Plan *Siedlungsentwicklung* bildet die zum Zeitpunkt der Erstellung bereits vorliegenden Definitionen des Rahmenplans ab. Das Gebiet Reininghaus wird als Siedlungsschwerpunkt ausgewiesen.

4.0 STEK der Landeshauptstadt Graz



Entwicklungsplan**Vorrangzonen für die Siedlungsentwicklung****Zentrengliederung §6**

überörtlicher Siedlungsschwerpunkt /
Bezirks- und Stadtteilzentrum



Ortlicher Siedlungsschwerpunkt





Gewerbe und Mischgebiet §19

-  Industrie, Gewerbe / Wohnen hoher Dichte
-  Industrie, Gewerbe / Wohnen mittlerer Dichte
-  Industrie, Gewerbe / Wohnen geringer Dichte
-  Industrie, Gewerbe / Zentrum





Bereiche mit einer Funktion / Bestand

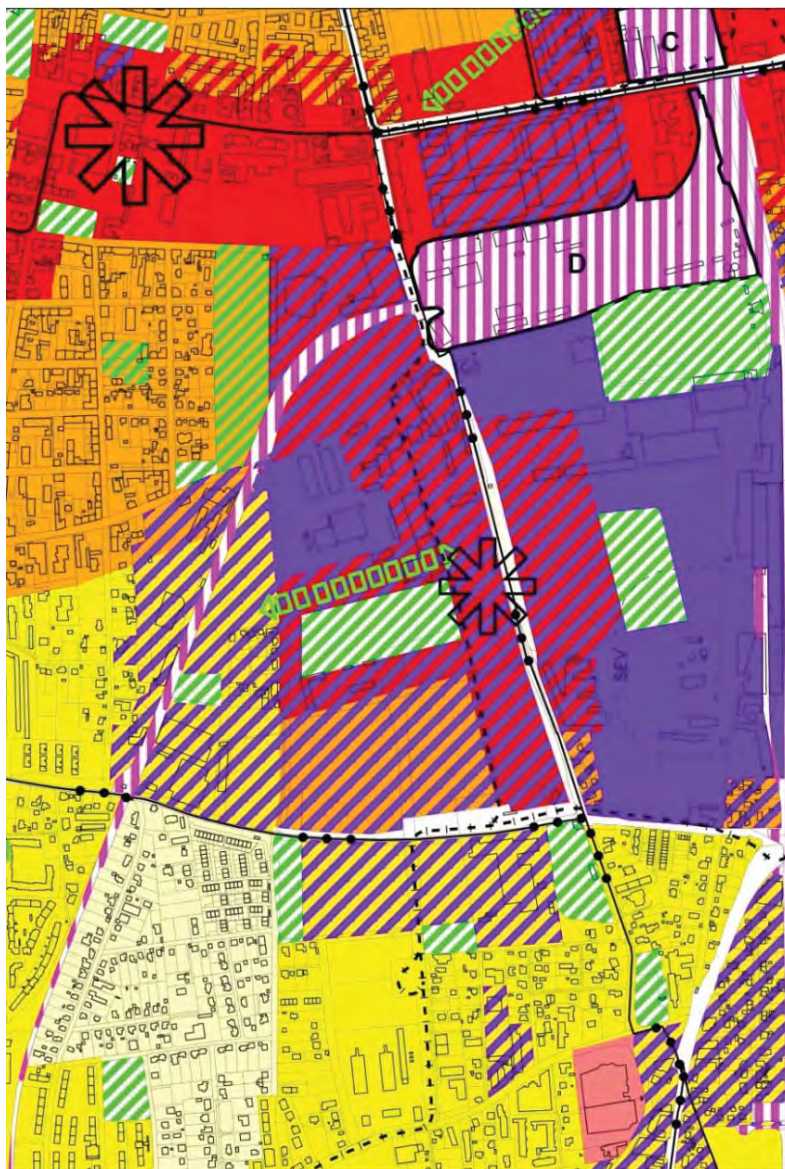
-  Stadtzentrum / Bezirks- u. Stadtteilzentrum §10, §11
-  Wohngebiet hoher Dichte §13
-  Wohngebiet mittlerer Dichte §14
-  Wohngebiet geringer Dichte §15
-  Industrie, Gewerbe §16
-  Einkaufszentren §17

Festlegungen im eigenen Wirkungsbereich

-  Freihaltezone §7 (3)
-  Eignungszone §7
-  Freizeit, Sport, Ökologie
-  Grünverbindung

Verkehrsinfrastruktur

-  Bahn
-  Straßenbahn
-  Straßenbahn-Projekt
-  Bezirksgrenzen



Legende und Planausschnitt STEK 4.0

Die Zielsetzungen *für smart city Gebiete*, erarbeitet von der der Forschungsgruppe der TU Graz, Institut für Städtebau, liegen ab Mitte Juli 2015 im Endbericht "Rahmenplan Energie ECR" vor.

Auszugsweise werden aufgrund der hohen Bebauungsdichten und der damit verbundenen stadtklimatologischen Auswirkungen folgende Empfehlungen für die Ausbildung der ÖV-Achse ausgesprochen:

- Vermeidung von potenziellen Hitzeinseln
- Ein ausgewogenes Maß an versiegelten Oberflächen
- Der gezielte Einsatz von Stadtgrün, Brunnen und Wasserbecken
- Anstatt von Asphalt- oder Betonflächen sollten bevorzugt Pflastersysteme zum Einsatz kommen
- Die versiegelten Flächen sollten in hellen „Farbtönen angelegt werden“ (Sommerliche Überhitzungsgefahr)
- Bezogen auf die Stadtteilbeleuchtung sind folgende Aspekte zu empfehlen:

Es sollten bewusst hochwertige energieeffiziente Beleuchtungssysteme zum Einsatz kommen

Eine „Lichtverschmutzung“ des öffentlichen Raumes ist zu vermeiden

Empfohlen wird die Konzeption eines Beleuchtungsplans im Sinne eines generellen Stadtteil-Beleuchtungs-konzeptes

(Siehe weitere Ausführungen in Kapitel 3.6.)

3.2. Rahmenplan 2010



Der Rahmenplan sieht eine Gliederung des Geländes in Baufelder (Quartiere) und parkartige Grünflächen vor, die in ein Netz öffentlicher Verkehrsflächen eingebettet sind (s. zwei Beilagen: 3-Rahmenplan M1000; 3-Rahmenplan-Schlussbericht).

In Bezug auf die Bebauung an der ÖV-Achse trifft der Rahmenplan eine klare Aussage: Während an der westlichen Seite (Quartiere 4a, 5 und 6a) eine Raumkante entstehen soll, ist die Ostseite (Quartiere 1, 2, 3) durch freistehende, vor- und rückspringende Baukörper geprägt. Diese Zone, die sich zwischen ÖV-Achse und Alte-Post-Straße aufspannt, wird bereits im *Stadtmodell* als *Esplanade* bezeichnet¹⁵. Ein wesentliches Merkmal dieses angestrebten Raumtypus ist die Durchlässigkeit in Querrichtung sowie eine offene Bebauung mit hohen Gebäuden, kombiniert mit weiten Freiräumen. Der Schlussbericht zum Rahmenplan definiert die *Esplanade* wie folgt:

„Dieser am dichtesten zu bebauende Bereich weist eine Höhenentwicklung von bis zu 18 Geschossen oder ca. 60 m Höhe (gleiche Höhe wie der bestehende Silo der Mälzerei) auf. Die Erdgeschoßzone soll möglichst öffentlich zugänglich sein und zusammen mit den darauf abgestimmten Nutzungen über eine Folge von Aufenthaltsräumen (Plätzen) als urbane Zone gestaltet werden.“

Im nördlichen Bereich gibt es, ausgehend von der Geometrie der Bestandsbauten, beidseitig einen Vorsprung der Bebauung, somit eine Einschnürung des Profils der ÖV-Achse.

Zu beiden Seiten der ÖV-Achse regt der Rahmenplan Vor- und Rücksprünge, teilweise Auskragungen über die Verkehrsfläche an, um das Entstehen von Monotonie zu vermeiden. Auf der Ostseite (*Esplanade*) sollen die Sockel als Arkaden, als „kollektiver Raum“, ausgeführt werden.

Für die öffentlichen Räume gibt der Rahmenplan eine Reihe von typischen Profilen vor, so auch für die ÖV-Achse. Der Plan definiert zudem die Umgrenzung der Plätze im Schnittpunkt mit den übergeordneten Straßen und deutet Aufweitungen an. Besonders wichtig für die ÖV-Achse ist die Verschneidung mit dem zentralen Grünraum *Reininghaus-Park*, der zusammen mit dem *Stadtteil-Platz* (im Plan: *Platz-Bucht*) eine Klammer in Ost-West-Richtung bilden soll - über die Zone der *Esplanade* und über die Alte-Post-Straße hinweg.

Zur Höhenentwicklung gibt es im Rahmenplan nur skizzenhafte Aussagen. So wird im Schlussbericht für die *Esplanade* eine Höhe von bis zu 70 Metern angegeben.

¹⁵ Die Idee geht auf eine Studie von AGENCE TER zurück, die im Auftrag von *Asset One* im Jahr 2008 entstand - siehe ZETTEL (2012)

Für die Baufelder östlich der ÖV-Achse finden sich im Plan Angaben von 5 bzw. 7 Geschoßen. Diese Geschoßzahlen sind lediglich indikativ. Eine typologische Festlegung (etwa in Form von Bauklassen) nimmt der Rahmenplan nicht vor. In der praktischen Umsetzung zählt allein die im Flächenwidmungsplan ausgewiesene GFZ (Geschoßflächenzahl). Die zulässige Bruttogeschoßfläche kann im Bebauungsplanverfahren frei am Grundstück und in der Höhe verteilt werden. So haben die bereits entschiedenen Wettbewerbe für die Bebauung wesentlich größere Gebäudehöhen ergeben als im Rahmenplan angeführt (s. Bebauungsplanung)

Für die im Norden liegende Kreuzung (derzeit Kreisverkehr) bringt der Rahmenplan eine wesentliche Änderung: Durch den Abbruch der Gerstenspeicher an der Alte-Post-Straße wird der Straßenverlauf in Richtung Süden begradigt. Das ermöglicht eine grundlegende Neugestaltung der Kreuzung Alte-Post-Straße – Reininghausstraße – Friedhofgasse im Sinne einer städtischen, ampelgeregelten Kreuzung mit einem Gefälle Richtung Unterführung Alte-Post-Straße. Die Bahnbrücke für die GKB bleibt bestehen. Von Norden kommend fährt hier eine künftige Straßenbahnlinie im Mischverkehr in das Gebiet ein. Die Trassenführung ist von der neuen Kreuzung in Richtung West abgesetzt.

Westlich der Alte-Post-Straße werden auf Q4 Gebäude errichtet, die die bestehende Geländestufe teilweise auffangen und gegenüber der Kreuzung einen Vorplatz ausbilden.

Im südlichen Teil wird die Wetzelsdorfer Straße zu einem länglichen Platz ausgebildet, an dem zukünftig zwei Straßenbahnlinien, eine von Zentrum kommende, über den Hauptbahnhof hinaus verlängerte Linie und die Süd-West Linie vom Nahverkehrsknoten Don Bosco, zusammentreffen werden.

Die südliche Begrenzung bildet eine Raumkante auf Q7a. Dieses Baufeld wird in zwei Bauplätze gegliedert, die durch eine Straße voneinander getrennt sind. Diese Straße mündet im Norden in die Wetzelsdorfer Straße. Südlich der Wetzelsdorfer Straße, Ecke Alte-Post-Straße, liegt der Jüdische Friedhof. Im Rahmenplan ist ein Weg nach Süden entlang der westlichen Friedhofsmauer (Föhrenreihe-Bestand) vorgesehen.

Der westliche Abschluss des Platzes an der Wetzelsdorfer Straße wird durch die Grünachse gebildet, die vom Park ausgehend, trichterförmig in Richtung Süden verläuft. Die Grünachse quert hier den Verkehrsraum und nimmt in ihrem südlichen Abschnitt die Straßenbahntrasse auf, die ihre Wendeschleife am Gelände der ehemaligen Hummel-Kaserne haben wird.

Grünraumkonzept:

Unter dem Titel „Straßenraum, Grüne Achse, Grünes Netz“ wird ausgeführt:

„Die Vernetzung der Freiräume geschieht gemäß den Zielen des „Grünen Netz Graz“ über den Straßenraum, der neben der Verkehrsabwicklung auch ein grünes Leitsystem darstellt.“

„Reihen oder Alleen von Leitbaumarten kennzeichnen den jeweiligen Straßentyp (Haupt-, Sammel-, Anliegerstraße) korrespondierend zum Straßenquerschnitt. Soweit es die verkehrstechnischen Anforderungen zulassen, werden bestehende Baumreihen und Alleen strukturell erhalten, z.B. an der Wetzelsdorfer Straße, der Reininghaus- und Kratkystraße, Friedhofgasse.“

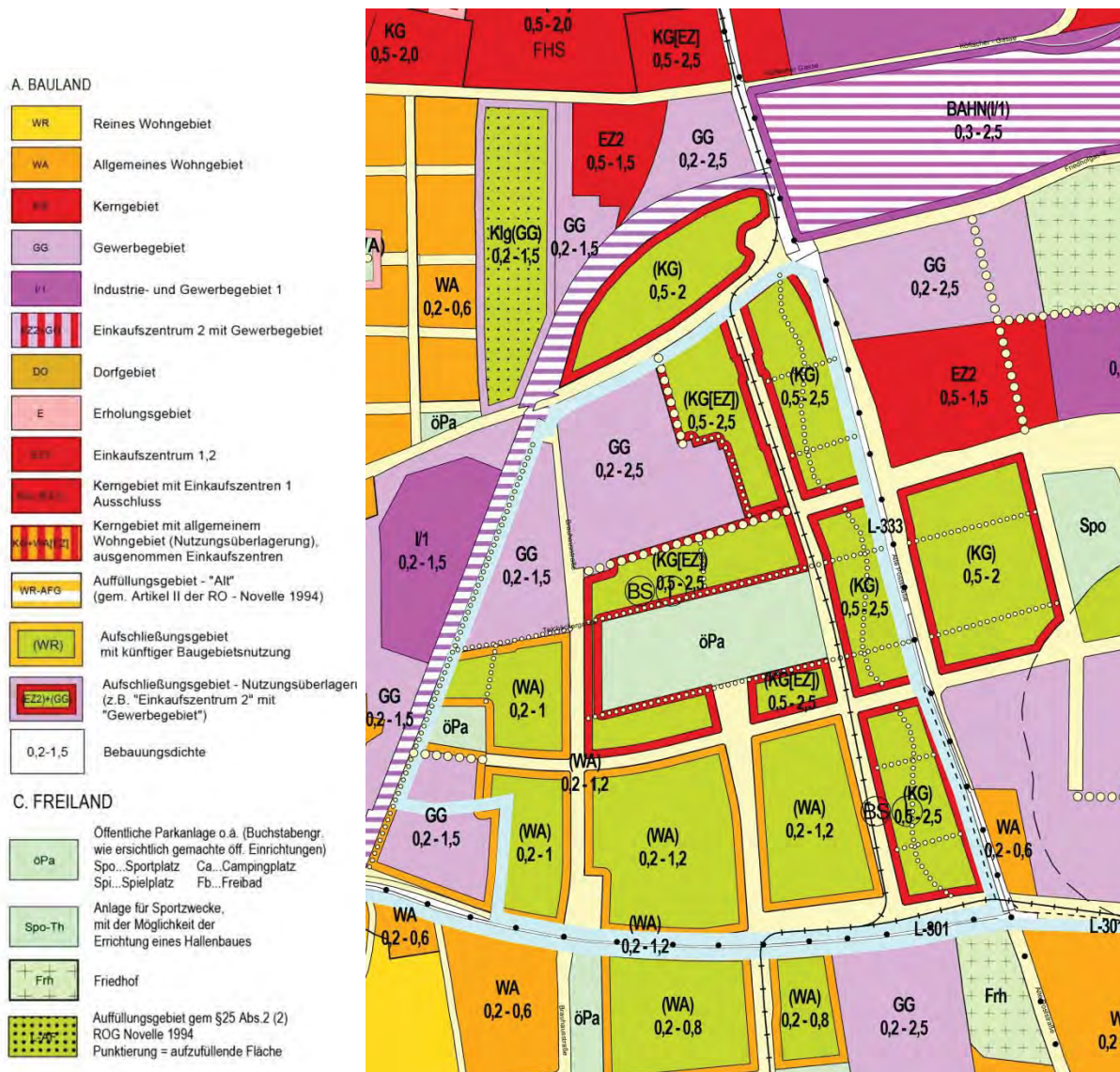
„Der Grünen Achse, einer dichten Allee mit Spiel- und Aufenthaltsräumen kommt als weitgehend autofreier Verbindung vom Stadtteilpark bis zur Wetzelsdorfer Straße eine besondere Bedeutung als Verbindung Richtung Süden zu.“



Rahmenplan 2.2: „Grünes Netz Graz“;
Die grünen Linien zeigen die geplanten übergreifenden Grünverbindungen.

Der Rahmenplan Graz-Reininghaus nimmt die Grünverbindungen des Grünen Netzes auf, adaptiert und konkretisiert diese. Teilweise kommt es zu einer Verdichtung des Netzes. Graz-Reininghaus kann dabei zu einem Musterbezirk werden, in dem das Grüne Netz qualitativ und quantitativ im Zuge der Stadtentwicklung umgesetzt wird.

3.3. Flächenwidmung

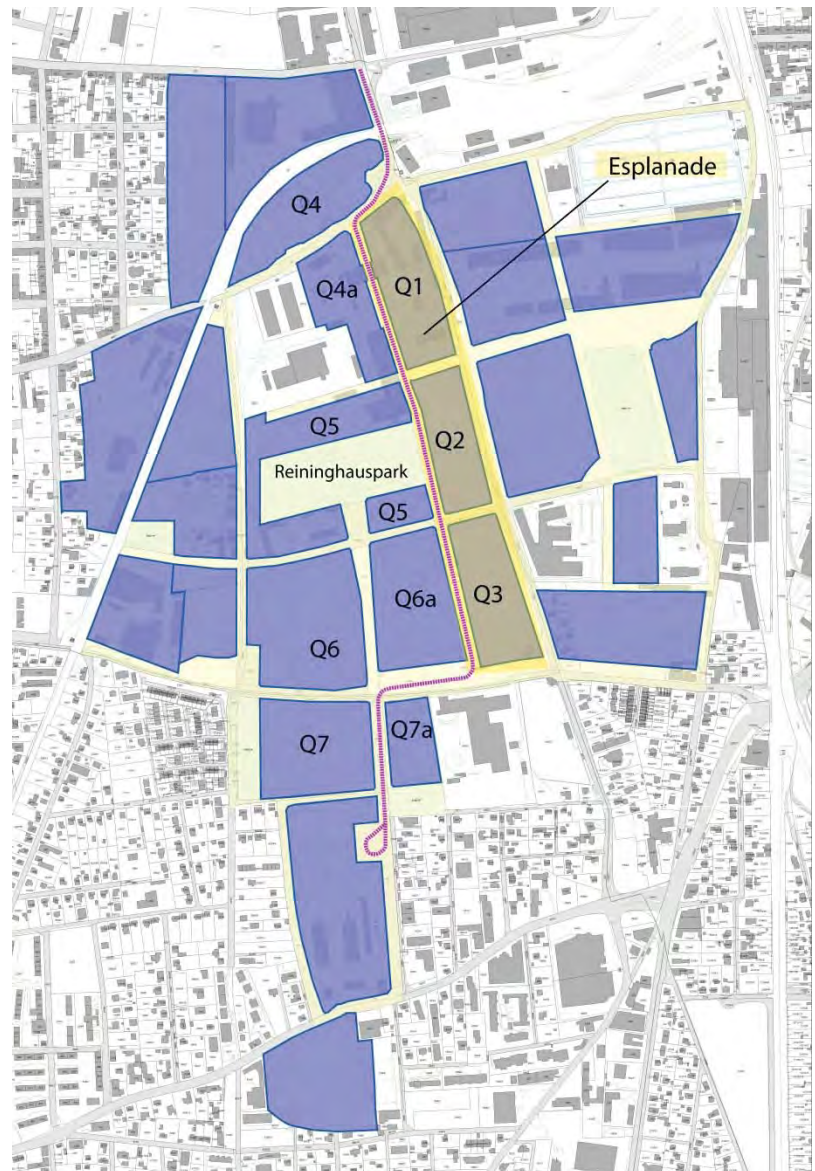


Ausschnitt Flächenwidmungsplan 3.0

Den Baufeldern (Quartieren) wurden im Flächenwidmungsplan Nutzungskategorien nach dem Stmk. Raumordnungsgesetz zugewiesen und es wurden die Bebauungsdichten (grundstücksbezogene GFZ) festgelegt. Im Bereich westlich der Alte-Post-Straße lauten die Widmungen „Kerngebiet“ (KG) bzw. „Allgemeines Wohngebiet“ (WA). Für die Baufelder Q4a und Q5 wurde per Widmung die Errichtung von Einkaufszentren ausgeschlossen. In den Baufeldern der *Esplanade* (Q1,2,3) sind diese jedoch möglich. Alle an die ÖV-Achse grenzenden Baufelder sind als „Aufschließungsgebiete“ definiert, d.h. sie können erst nach Erfüllen bestimmter Aufschließungsbedingungen bebaut werden. Die Vorlage eines rechtskräftigen Bebauungsplanes ist eine dieser Bedingungen.

Eine Änderung zum Flächenwidmungsplan ist derzeit in Entwurfsauflage (4.0, Auflage 7.5.2015 – 17.7.2015). Die Änderungen betreffen die ÖV-Achse nicht.

3.4. Bebauungsplanung



Der Stand der Bebauungsplanung ist zum Zeitpunkt der Auslobung wie folgt:

Q4 „Linse“

Für das Gebiet zwischen der Gleisanlage der GKB und der Reininghausstraße weist der Bebauungsplan 14.11.0 (Rechtskraft Juli 2014) vier Bauplätze aus. Die Zufahrt zu diesen Bauplätzen erfolgt in westlicher Richtung gegenüber der ÖV-Achse versetzt über eine Seitenfahrbahn. Die bestehende Baumreihe entlang der Straße bleibt weitgehend erhalten und dient als Trennung zwischen Straße und Seitenfahrbahn. Entlang der Bahn sind Gebäudehöhen bis zu 15 Geschossen möglich. Der Bauplatz an der Reininghausstraße ist mit 3 Geschossen limitiert. Zur Alte-Post-Straße hin wird das abfallende Gelände durch Gebäude befestigt. In diesem Bereich wird es durch die Lage der künftigen Straßenbahntrasse und die geänderte Geometrie der Kreuzung zu Änderungen der Abgrenzung zwischen Baufeld und öffentlichem Gut kommen (s. drei Beilagen:

4-BBPL_Beschluss 14.11.0_Q4; 4-ERL_04.07.Erg.g g.
Gemeinderat 14_11_0_ Q4; 4-Verordnung_14_11_ Q4).

Es gibt ein Konzept mit Schnitten durch die Bahnunterführung Alte-Poststraße (s. Beilage: 4-Reininghaus_Modell 2013_Teil_6_2014_Höhenentwicklung_03k).

Q1 und Q4a

Der Bebauungsplan-Entwurf 14.13.0 (derzeit in Auflage) sieht eine straßenbegleitende Bebauung mit vielfältigen Vor- und Rücksprüngen entlang der ÖV-Achse vor. Durch die Rücksprünge gegenüber der Grenze des öffentlichen Gutes bilden sich halböffentliche Vorbereiche, die im Bebauungsplan nicht näher charakterisiert werden. Es wird lediglich festgehalten, dass Einfriedungen nur bei der Kinderbetreuungseinrichtung zulässig sind. Die Höhenentwicklung ist mit 3 bis 19 Geschoßen stark akzentuiert, wobei die Gebäudehöhe tendenziell von Norden nach Süden zunimmt.

Der Bebauungsplan basiert auf einem Konzept des Siegerprojektes aus dem zweistufigen geladenen Realisierungswettbewerb „*Alt Reininghaus Goes Smart*“ von Atelier PUCHER (9-Q1,Q4a Entwurf_Lageplan_1_1000-pucher).



Atelier PUCHER: Bebauungskonzept Q1Q4a
Blick nach Süden

Für den zentralen Platzbereich an der ÖV-Achse gibt es einen freiraumplanerischen Entwurf. (s. Beilage: 5-Freiraumkonzept von Schegk Q1,Q4a).

Q2

Für dieses Baufeld, das sich im mittleren Bereich der *Esplanade*, zwischen dem *Reininghaus-Park* im Westen und dem *Stadteil-Platz* im Osten befindet, gibt es noch keine Bebauungsplanung. Es gelten unmittelbar die Definitionen des Rahmenplans und der Flächenwidmung.

Q3

Für dieses Baufeld, im südlichen Abschnitt der *Esplanade* gelegen, läuft zurzeit ein zweistufiges städtebauliches Wettbewerbsverfahren. Vorgegeben werden eine öffentlich nutzbare Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr, vier

Quartiersplätze, ein maximaler Anteil der Wohnnutzungen von 60% und eine maximale Höhe von 14 Geschossen.

Q5: „Parkquartier“

Für die Baufelder, die den *Reininghaus-Park* umschließen, liegt ein Wettbewerbsergebnis vor (Pentaplan 2014). Der eingeschossige Gebäudesockel, aus dem hohe Baukörper ragen, reicht bis direkt an das öffentliche Gut der ÖV-Achse. Zu beiden Seiten des Parks gibt es eine halböffentliche Erschließungsfläche. Auf Grundlage dieses Entwurfs wird derzeit der Bebauungsplan 14.14.0 „Reininghaus: Parkquartier Brauhausstraße“ ausgearbeitet. (s. Beilage: 23-Übersichtsplan Parkquartiere Stand Wettbewerb 2014).



PENTAPAN: Parkquartier

Q6a

Für dieses Baufeld, das westlich an die ÖV-Achse und nördlich an die Wetzelsdorfer Straße grenzt, gibt es noch keine Bebauungsplanung. Es gelten unmittelbar die Definitionen des Rahmenplans und der Flächenwidmung.

Q6 und Q7

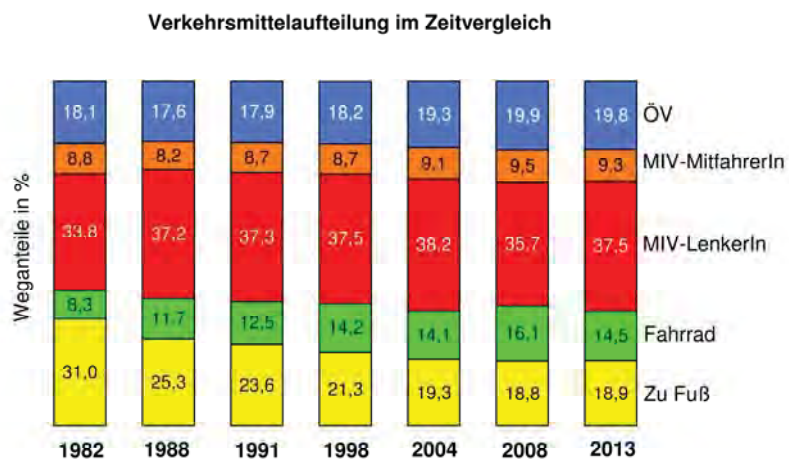
Es liegt keine Bebauungsplanung vor. Definition lt. Rahmenplan und Flächenwidmung.

Q7a

Das Baufeld bildet die südliche Grenze des Planungsgebietes an der Wetzelsdorfer Straße. Es liegt keine Bebauungsplanung vor. Nur der westliche Abschnitt unterliegt der Bebauungsplanpflicht. Im östlichen Abschnitt ist der Bestand (Autohaus) bis auf weiteres als prägende Funktion zu berücksichtigen.

3.5. Mobilität

Trotz umfangreicher Bemühungen beim Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems und beim Radverkehr nimmt der Anteil des von den BewohnerInnen verursachten motorisierten Individualverkehrs im *Modal Split* in Graz zu. Dazu kommt der MIV, der aus der umliegenden Region auf Graz einwirkt.



ZIS+P

Die Verkehrsmittelwahl der Grazer Wohnbevölkerung, ZIS+P 2013

Die Ansätze zum Bewirken einer Trendumkehr spiegeln sich in zahlreichen Planungsdokumenten wider. Eine wesentliche Rolle spielt dabei die Qualifizierung des öffentlichen Raums.

In einem Bericht an den Klima- und Energiefonds¹⁶ wird als zukünftige *Vision Mobilität 2050* ausgeführt:

„Ein wesentlicher Teil der Flächen, die jetzt vom MIV eingenommen wird, ist für die Aufenthaltsfunktionen der BürgerInnen zurückgewonnen. Das veränderte Angebot ermöglicht eine grundlegend veränderte Verkehrsmittelwahl im urbanen und regionalen Bereich.“

Das STEK 4.0 enthält im Kapitel 10.5 die *Verkehrspolitische Leitlinie 2020*¹⁷ für die Stadt Graz. Deren Grundsätze lauten:

- Nachhaltigkeit steht im Mittelpunkt.
- Graz als Stadt der kurzen Wege.
- Mobilität ist in ihrer Gesamtheit zu betrachten.
- Mobilität im urbanen Raum bedeutet Vorrang für die „Sanfte Mobilität“.
- Graz als Teil einer Region setzt auf Kooperation.

Für den Wettbewerbsgegenstand besonders relevant sind die folgenden weiteren Ausführungen zu diesen Grundsätzen:

¹⁶ STADT GRAZ, STADTBAUDIREKTION (2013) : Endbericht zu I LIVE GRAZ – Graz Smart City

¹⁷ <http://www.graz.at/cms/beitrag/10155063/2346678/>

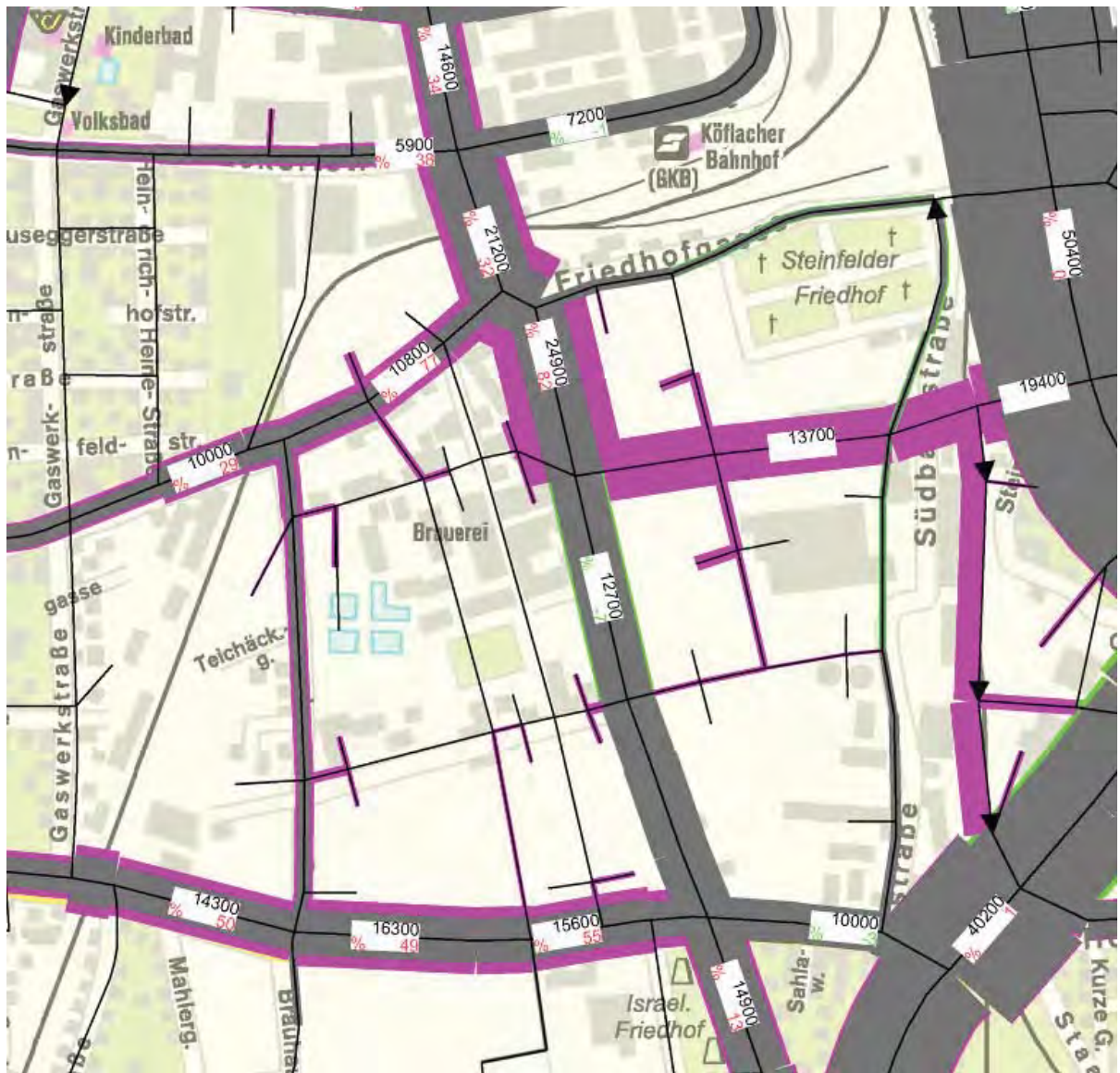
- Sicherung und Freihaltung von Fuß- und Radwegachsen im Rahmen von Bauvorhaben/Bebauungsplänen
- Sicherung von Flächen für Trassen für den öffentlichen Verkehr im Zuge von Bauvorhaben/Bebauungsplänen
- Gestaltung des Öffentlichen Raums zur Förderung der Nahmobilität: Schaffung attraktiver Fußgängerbereiche
- Nahversorgung in möglichst fußläufiger Entfernung
- Förderung der Bezirks- und Stadtteilzentren in ihrer Ausstattungsqualität
- Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes

(s. Beilage: 21-Verkehrsplanungsrichtlinie Mobilitätsstrategie der Stadt Graz_Nov 2011)

Erschließungssystem: Der Rahmenplan gibt durch die Gliederung in Bauflächen, Freiflächen und Verkehrsflächen ein räumlich gedachtes Erschließungssystem vor. Es ermöglicht ein feinmaschiges Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr, das sich nicht nur auf die öffentlichen Verkehrsflächen, sondern durchdringt auch die Baufelder (s. Beilagen in Ordner: 6-ECR Studien TU Graz-Forschungsgruppe).

Betreffend den MIV gibt es eine Differenzierung zwischen Straßen, die vom gebietsübergreifenden Kfz-Verkehr geprägt sind (Verlängerung Josef-Huber-Gasse, östlich der Alte-Post-Straße, Alte-Post-Straße, Reininghausstraße, Wetzelsdorfer Straße, Brauhausstraße) und solchen, die der inneren Erschließung des Gebietes dienen und in höherem Ausmaß fußläufigen Charakter haben, wie die Kratkystraße und die zukünftige Verlängerung der Josef-Huber-Gasse (westlich der Alte-Post-Straße).

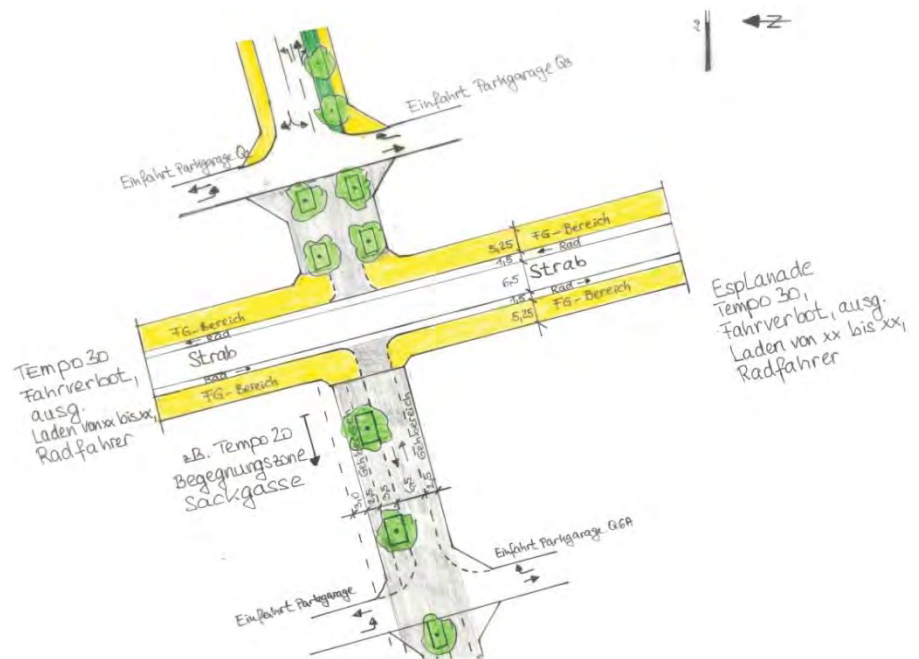
Aus der Eingliederung des Gebietes in das Straßenverkehrsnetz von Graz ergeben sich Notwendigkeiten des Aus- und Umbaus im hochrangigen Straßennetz. Vor allem der geplante Durchstich der Josef-Huber-Gasse bringt beträchtliche Veränderungen der Verkehrsströme im MIV.



Verkehrsstromanalyse MIV aus ZIS+P:
Untersuchung der Leistungsfähigkeit - Straßennetzvariante 2 (Mai 2014)

Wesentlich für die Verkehrsorganisation ist das System des Parkens. Generell wird für das Gebiet Parkraumbewirtschaftung vorgegeben. Das ist die Grundlage für das Funktionieren einer weiteren Festlegung, nämlich der Deckelung der zulässigen Parkplätze auf den Baufeldern. Diese Parkplätze sollen in Tiefgaragen angeordnet werden. Der Rahmenplan geht davon aus, dass die Baufelder (Quartiere) in wenigen Punkten mit Tiefgarageneinfahrten versehen werden. Es werden Sammelgaragen vorgegeben, d.h. 1 - 2 Garagenanlagen pro Baufeld.

Mittlerweile liegen Entwürfe für die verkehrstechnische Gliederung einzelner Straßenzüge und Kreuzungen vor (s. Beilagen in Ordner: 7-Verkehrsplanung Entwurf ZIS+P)



Beispiel Entwurfsplanung ZIS+P

Diese Entwürfe haben im Rahmen eines Workshops im April 2015 von externen ExpertInnen größtenteils Zustimmung erfahren.

Mobilitätsmanagement

Um das Mobilitätsverhalten in Graz-Reininghaus auch in der weiteren Entwicklung steuern zu können, werden eine Fülle von Maßnahmen angeführt (Jobticket, Modellprojekt autofreies Wohnen, uvm.).

In einer speziellen Regelung soll die maximale Anzahl an „Ausfahrten“ aus den Tiefgaragen festgelegt werden. Ein Überschreiten dieser Zahl hat Pönale-Zahlungen zulasten der Liegenschaftseigentümer zur Folge.

Zudem wird postuliert: „Um die Belebung des öffentlichen Raums in den Quartieren sicher zu stellen, erfolgt der Zugang zu den Garagen über den öffentlichen Raum.“

Die Bebauungsplanung schwächt diese Festlegungen teilweise ab. So wurde für die Baufelder Q4a und Q1 festgelegt, dass 50% der Wohnungen auch direkt von den Tiefgaragen erreichbar sein können.

3.6. Stellungnahmen *Stakeholder*

Forschung TU Graz Institut für Städtebau

Eine Forschungsgruppe der TU Graz, Institut für Städtebau, hat in den letzten Jahren einen Kriterienkatalog für einen „smarten öffentlichen Raum“ erstellt¹⁸.

„Der vorliegende Wettbewerb behandelt den öffentlichen Raum in einem „smarten“ Stadtteil, weshalb den sogenannten „weichen Faktoren“ eines qualitativen städtischen Raums auch bei der Beurteilung besondere Beachtung geschenkt wird.

Ein nachhaltiger Stadtteil erschöpft sich nicht in energetischer Nachhaltigkeit, nachhaltiger Mobilität, und nachhaltigen Gebäuden, sondern basiert direkt und indirekt auf nachhaltigen Nachbarschaften, manifestiert in einem öffentlichen Raum mit hohen Aufenthaltsqualitäten für alle NutzerInnengruppen.

Der öffentliche Raum ist langlebiger und stabiler als Gebäude, die wiederum langlebiger sind als urbane Technologien, die in kürzeren Abständen auf einen aktuellen technischen Stand gebracht werden. Im Planungsprozess muss daher ein qualitativer öffentlicher Raum als stabiles Gefäß eines smarten Stadtteils an erster Stelle stehen.

Gefordert ist ein holistisches Konzept, das von den Menschen, ihren spezifischen Bedürfnissen und ihren Aktivitäten ausgeht, einen intensiven Dialog mit der bestehenden und geplanten Bebauung eingeht und über den unmittelbaren Planungsbereich hinaus denkt. Ziel ist die Schaffung von Räumen für Menschen.

Ein Raum wird vor allem dann als attraktiv wahrgenommen, wenn er belebt ist. Für die gewünschte Urbanität sind jedoch meist zu wenige Menschen auf der Straße. Daher ist die Versammlung und Zerstreung von NutzernInnen ein kritischer Faktor, um Teilräume mit hoher sozialer Dichte zu schaffen.

Der öffentliche Raum besteht nicht nur aus der Gestaltung unterschiedlicher Freiräume, sondern basiert auf einem engen Wechselspiel zwischen Gebäuden, Raum und Aktivitäten. Die Planung muss daher im Dialog mit der (ebenfalls im Planungsstadium befindlichen) Bebauung, insbesondere mit Ein- und Durchgängen und der Erdgeschoßzone passieren.“

Im Dokument *6-TUG - Smart Urban Space v2* (s. Beilage in Ordner: 6-ECR Studien TU Graz-Forschungsgruppe) werden folgende Punkte, die maßgeblich auf der theoretischen und praktischen Arbeit des Kopenhagener Stadtplaners Jan Gehl basieren, herausgegriffen:

¹⁸ TU Graz – Städtebau: Forschungsgruppe Team Ernst Rainer

- Verbindung statt Trennung: Vernetzung mit benachbarten Baufeldern, Durchwegungen derselben für Fußgänger/Fahrradwege (Grünverbindungen)
- Maßstab und Detaillierung am menschlichen Maßstab und FußgängerInnenengeschwindigkeit (5 km/h) orientieren
- Allgemeiner wünschenswerter Grundsatz: Räumliche Umsetzung einer „inversen Mobilitätshierarchie“ - FußgängerInnen vor Fahrrad vor ÖPNV vor Zulieferung vor MIV - in Fläche, Geschwindigkeit, Vorrang
- Soziale und funktionale Durchmischung: Vielfältige Nutzbarkeit/Nutzungsüberlagerungen/Mehrfach-nutzungen
- Sonneneinstrahlung und Beschattung in Sommer und Winter
- Bereiche und Ermöglichung temporärer Nutzungen
- Nicht homogen, nicht uniform, nicht undifferenziert
- Öffentlicher und öffentlich zugänglicher Raum: Sichtachsen und -bezüge, Bewegungsachsen berücksichtigen
- Identitäten und Charakter schaffen: z.B.: Ortsspezifikation durch Besonderes in Möblierung und Beleuchtung
- Ausformulierung von Rand- und Übergangsbereichen
- Räumlicher Dialog mit bestehender und projektierte Bebauung
- Stadtinventar: Vielfalt und Wiedererkennbarkeit (kohärentes Erscheinungsbild)
- Angemessene Stadtmöblierung (Umfang und Positionierung), zum Ausruhen alle 100 m Möglichkeit zum Rasten
- Abfall- / Entsorgungskonzept (Abstimmung mit Vorgaben der Holding Graz, Konzept zur Problemstoffsammlung)

(...)

„Ein smarter Stadtteil ist ein Stadtteil der kurzen Wege und damit ein Raum, der sich unmittelbar am Menschen als FußgängerInnen und RadfahrerInnen orientiert: in Maßstäblichkeit (Kubaturen, Dimensionen, Texturen) und Geschwindigkeit.“

Ziel ist die Schaffung eines Netzwerks attraktiver öffentlicher Räume und Raumsequenzen mit unterschiedlichen räumlichen und funktionalen Qualitäten mit der Esplanade als Rückgrat. Dieses auf fußläufige und radfahrende Erschließung ausgelegte Netz stellt die Grundlage des "Stadtteils der kurzen Wege" dar.

(s. Beilage in Ordner: 6-ECR Studien TU Graz-Forschungsgruppe)

BürgerInnenbeteiligung

Im neuen Stadtteil Graz-Reininghaus sind derzeit überwiegend Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt. Bei den beiden öffentlichen Informationsveranstaltungen zu den bisherigen Bebauungsplänen wurden 740 bzw. 1.120 Haushalte in der Umgebung direkt eingeladen. Es nahmen jeweils 20 - 30 Personen an den Veranstaltungen teil, davon waren zumindest 1/3 VertreterInnen von Interessensgruppen und der lokalen Politik.

Aufgrund der Tatsache, dass es im zentralen Planungsgebiet keine BewohnerInnen gibt, wurde das Format der Stakeholderbeteiligung gewählt, das bereits in einem ExpertInnenworkshop im Jahr 2013 erstmals angewandt wurde. Nachfolgend die primären Inputs daraus:

„Stadträumliche Identität“: Da Reininghaus derzeit in den Köpfen der GrazerInnen durch die Bahn vom Zentrum abgetrennt ist, ist das Ziel das Entstehen eines neuen urbanen Zentrums im Westen, inklusive einer guten Vernetzung mit der Umgebung. Es müssen alle Funktionen sowohl für die derzeitigen NutzerInnen, als auch für Menschen, die in Zukunft nach Reininghaus ziehen werden, bedacht werden. Eine eigenständige „Marke“ könnte zu einem positiven Image beitragen. Eine wichtige Aufgabe der Stadt (gerade zu Beginn der Quartiersentwicklungen) ist es, eine positive Imagebildung aktiv zu unterstützen und zu kommunizieren.

In die Planungsschritte sind einerseits alle Abteilungen der Verwaltung und die Wirtschaft einzubinden, andererseits alle Gruppen und Initiativen, die in den letzten Jahren rund um Reininghaus und im Gebiet selbst aktiv waren.

Generell ist eine „Kultur des Ermöglichens“ zu fördern; Architektur/ Städtebau kann mehr leisten, wenn Mitgestaltungsprozesse im Sinn von „*bottom up*“ in Gang gesetzt werden um „urbane Energien“ zu stimulieren;

Die Erdgeschoßzonen sollen von der Nutzung Wohnen frei gehalten werden, stattdessen sollen hier gemeinschaftliche nutzbare Räume angeboten werden, die auch unabhängig von der Jahreszeit genutzt werden können. Weitere Anregungen sind z.B.: Arkadengänge, Eigenreparaturräume/*Co-Working Spaces*, Waschküchen als Begegnungsort/Treffpunkt, Tauschen/Nutzen statt Besitzen, Fahrradstationen, (schalldichte) Räume/Ateliers für KünstlerInnen etc.

Zudem gab es im Juni 2015 eine Informations- und Konsultationsveranstaltung mit Stakeholdern (Bauträgern, Kulturschaffenden Mitgliedern des BürgerInnenbeteiligungsbeirat und Interessierten), um die Auslobungsunterlagen vorzustellen und Ideen und Anregungen für die Gestaltung der zukünftigen ÖV-Achse aufzunehmen. Die Ergebnisse wurden wie folgt zusammengefasst:

Kunst im öffentlichen Raum

- viel Kunst, nicht im Sinn von dauerhaft verortet, aber im Sinn von entwicklungsfähig, temporär
- ein Gebäude wie das „Lendhaus“

Möblierung

- einladend, wenig Metall, viel Holz
- funktional und nachhaltig
- zu jeder Jahreszeit angenehm nutzbar, differenziert nach Witterung (Sonne, Schatten, Regen...)
- Trinkbrunnen
- Müllinseln gestalterisch integrieren
- einheitliches identitätsstiftendes Design
- Wiederkehrende Elemente

Oberfläche

- möglichst wenig Versiegelung
- Platz für Wasserflächen
- Geräuschkämmung der Straßenbahn

Beleuchtung

- angenehme Atmosphäre
- Gestaltungsspielraum (z.B. Materialität, Achsabstände) für die massiven Masten, die auch die Oberleitung der Straßenbahnen tragen.

Bepflanzung

- Möglichkeiten für *Urban Gardening*, „die essbare Stadt“, sonst. gemeinschaftliche Nutzungen... „Aneignungsflächen“
- Bestandsbäume beachten - Sichtbeziehungen

Radverkehr / ÖV-Verkehr

- Ladestationen für E-bikes
- überdachte Fahrradabstellplätze
- Infos über Bildschirme, Abfahrtszeiten Straßenbahnen/Busse

Sonstige Einrichtungen

- öffentliche WC in Parknähe
- Hotspots für WLAN
- MMK (Multimodale Knoten) sollten gestalterisch mitbehandelt werden.
- Es sollten neue Plätze entstehen für generationenübergreifende und zielgruppenspezifische Nutzungen.
- Möglichkeitsräume: „das TUN zulassen“ = flexibel nutzbare Flächen.

Ergänzend zu den vorgegebenen Punkten wurde folgendes angemerkt:

Da es zwischen Q1 und Q4a einen großen, gestalteten Platz geben wird, dessen Entwurf auf der Grundlage eines Wettbewerbsergebnisses bereits vorliegt (s. Beilage SCHEGK), könnten die TeilnehmerInnen überlegen, ob man die ÖV-Achse gestalterisch einer Querzonierung nach den zu erwarteten Hauptnutzungen der Baufelder unterzieht:

- Funktion Platz zwischen Q1 und 4a
- Bereich Parkquartier/Esplanade/Platzbucht
- Bereich Wohnen/Esplanade (im südlichen Abschnitt)

Die PlanerInnen sollten sich bewusst sein, dass die Umsetzung dieses Projektes „ÖV-Achse Graz-Reininghaus“ durch weitere Beteiligungsformate öffentlich diskutiert und ergänzt werden kann. Ebenfalls sollten die PlanerInnen dem noch einzurichtenden Stadtteilmanagement für Kommunikationsschritte zur Verfügung stehen.

Die Entwurfsvorschläge sollen intelligent auf die aktuellen Planungen reagieren und so elastisch sein, dass sie auf die zukünftigen Entwicklungen der Baufelder und der Gestaltung des Reininghaus-Parks reagieren können.

Beirat für MigrantInnen

Der MigrantInnenbeirat definiert die Migrantinnen und Migranten in dieser Hinsicht nicht als Zielgruppe mit besonderen Bedürfnissen. Die genannten Anforderungen betreffend Barrierefreiheit, Gender und Kinder treffen auch bei migrantischen MitbürgerInnen in Graz zu. Es braucht daher keine speziellen Anforderungen für MigrantInnen.

Kinderbüro¹⁹

s. Aufstellung in 4.3. NutzerInnenspezifische Anforderungen – Kindergerechtigkeit

¹⁹ <http://www.kinderbuero.at/de/>

4. Anforderungen für das Wettbewerbsgebiet

4.1. Kulturelle Anforderungen

Unsere Vorstellungen von Urbanität, die sich in allen zeitgenössischen Stadtentwicklungsvorhaben abzeichnen, sind im Wesentlichen von den Ideen und Räumen des 19. Jahrhunderts geprägt. Ein zentraler Topos ist der *Boulevard*, der breite, zum *Flanieren* anregende, repräsentative Straßenraum. Der Dichter Charles Baudelaire (1821-1867) prägte 1863 den Begriff des *Flaneurs*, des aufmerksamen Benutzers des öffentlichen Raumes. Er sagt: „Das Schöne besteht aus einem ewigen und einem vergänglichen Element“, und bezieht sich auf die faszinierende Wechselwirkung von gebautem Raum und menschlicher Aktivität. Auch der deutsche Philosoph Walter Benjamin, (1892-1940), spricht vom *Flaneur* und identifiziert damit das bürgerliche Individuum in seinem Bezug zum Stadtraum. Der Bürger ist nicht mehr der „Etuimensch“ des Biedermeier, der auf seinen wohl ausgestatteten Innenraum beschränkt ist. Im „urbanen Gewusel“ (Benjamin) tritt er nun gleichzeitig mit den anderen Gesellschaftsschichten auf.



Camille PISSARO: *Der Boulevard Montmartre an einem Wintermorgen*; 1897, Metropolitan Museum of Arts, New York

Mit der Trennung der städtischen Funktionen nach industriellem Vorbild, vor allem aber mit der Inanspruchnahme der Straßen durch das Auto im 20. Jahrhundert, sind diese inspirierenden und zivilisierenden öffentlichen Räume verloren gegangen.

Im 21. Jahrhundert gehen die Menschen wieder gern zu Fuß. Sie „gehen“ einkaufen, sie „gehen“ Kaffee trinken sie „gehen“ ins Kino. Öffentliche Räume werden aber auch zumindest zeitweise „bewohnt“: Menschen sitzen, lungern, chillen,

flashmobben, machen spontane Märkte, Straßenfeste, Straßenmusik, sie betreiben *Urban Gardening* und vieles mehr. Die Nutzung des öffentlichen Raumes, temporär oder ständig, wirkt identitätsstiftend und hat große Auswirkung die Akzeptanz des Prinzips „Stadt“.



Die ÖV-Achse im Bereich Q2, Blick nach Norden
(aus: Schlussbericht Rahmenplan)

Die ÖV-Achse soll der *Boulevard* von Reininghaus werden, eines Gebietes, in dem einmal rund 10.000 Menschen zu Hause sein werden. Neben der reinen Funktion der ÖV-Erschließung muss auch ein Raum geschaffen werden, der die Identität des Gebietes trägt und langfristig attraktiv ist - ein Raum, der auch Veränderungen, die wir heute noch nicht absehen können, aufnehmen wird.

Da es noch keinen Namen für die ÖV-Achse gibt, sind Vorschläge erwünscht.

4.2. Anforderungen für die einzelnen Räume

Grundlage zur Bearbeitung der einzelnen Abschnitte sind die Skizzen zur verkehrstechnischen Gliederung, die in der Beilage (Ordner: 7-Verkehrsplanung Entwurf ZIS+P) bereitgestellt sind. Diese dienen zur Orientierung, und es ist den WettbewerbsteilnehmerInnen freigestellt, eigene Vorschläge zu erarbeiten, unter der Voraussetzung, dass die in den Skizzen abgebildete Verkehrsfunktion gewährleistet ist.

Bei der Gestaltung der Randzonen am Übergang zu den Baufeldern ist zu bedenken, dass zwischen Grundstücksgrenze und Gebäude unterschiedliche Vorbereiche entstehen werden. Hinweise darauf geben Rahmenplan und Bebauungsplanung. Eine systematische Definition von Vorbereichstypen hat bisher nicht stattgefunden. Es findet sich jedoch im Rahmenplan die Gestaltungsidee „Arkaden“ für einzelne Abschnitte der ÖV-Achse.

**Kreuzungsbereich
Alte-Post-Straße –
Friedhofgasse –
Reininghausstraße**

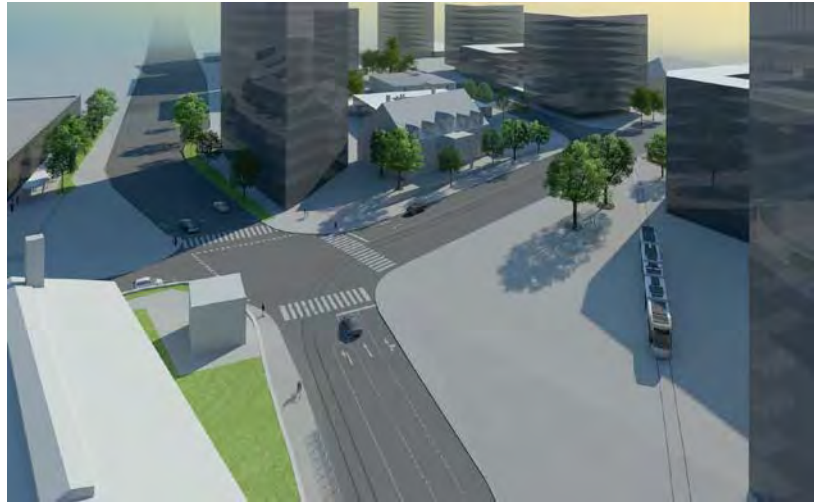
Der derzeitige Kreisverkehr wird eine Neuorganisation in Form einer ampelgeregelten Kreuzung erfahren. Die Straßenbahngleise stadteinwärts und stadtauswärts werden hier mit großem Abstand verlegt, sodass in ihrer Mitte eine mandelförmige Gestaltungsfläche entsteht.



Aktueller Planungsstand Kreuzung

Die Höhenlage in der Unterführung bleibt mit 4,5 m unverändert. Es ändern sich jedoch die Rampenneigungen. Auch der Geländesprung östlich der Rampe und der Radweg werden im Zuge des Umbaus neu zu gestalten sein.

Der Niveausprung im Nordwesten zum Baufeld Q4 entlang des stadtauswärts führenden Straßenbahngleises ist entsprechend den Angaben zum Baufeld Q4 zu gestalten. Der Bebauungsplan legt für diesen Bereich eine GOK von 359,50 fest. Das Brückenbauwerk bleibt bestehen. Die beiden Gebäude nahe der Bahnbrücke, 7 und 15 Geschosse hoch, werden in Zukunft den Geländesprung aufnehmen. Hier soll ein Vorplatz zu den Geleisen der Straßenbahn entstehen über den der Fuß- und Radweg möglichst niveaugleich führen soll. Dieser Bereich ist Teil des Wettbewerbsgebietes.



Blickrichtung Süden, auf die Kreuzung Alte-Post-Straße / Reininghausstraße
(Rendering: Arch. Pretenthaler)

An der Nordost-Ecke der Kreuzung besteht gegenüber dem GKB-Gelände eine Stützmauer, die abgebrochen wird. Die erhöhte Radfahrrampe bleibt in dieser Form bestehen.

An der südöstlichen Ecke ist kürzlich das ÖAMTC-Gebäude mit einer abgetreppten Außenanlagengestaltung errichtet worden (s. Beilage: 8-ÖAMTC Außenanlagenplan heuserpiber).

Der Übergang zu Baufeld Q1 wird im Bereich des „Bräustüberls“ zur Reininghausstraße hin gebösch und an der Alte-Post-Straße mit Gebäuden kontinuierlich ausgeglichen (siehe Beilage: 9-BBBPL-Entwurf 02_14_13_0-Q1, Q4a).

Im gesamten Kreuzungsbereich ist Begrünung erwünscht, jedoch unter Beachtung der für den Verkehr erforderlichen Blickbeziehungen. Die Kreuzung wird allerdings von einem Kanal mit großem Querschnitt gequert (siehe lichtblaue Doppellinie in der Beilage: 7-Lageplan_AltePostStraße.jpg), sodass eine Absenkung des Niveaus und eine Bepflanzung auf dessen Trasse nicht möglich sind.

(s. Beilagen im Ordner: 7-Verkehrsplanung Entwurf ZIS+P: 7-Entwurf Straßenbau_Reininh_AltePost_Lage und Höhenplan)

Reininghausstraße westlich

Durch die Reininghausstraße führt eine wichtige Fuß- und Radverbindung nach Baierdorf/Eggenberg und Wetzelsdorf. Zu bearbeiten sind die Seitenfahrbahn zu Q4 und die Mündung der ÖV-Achse.

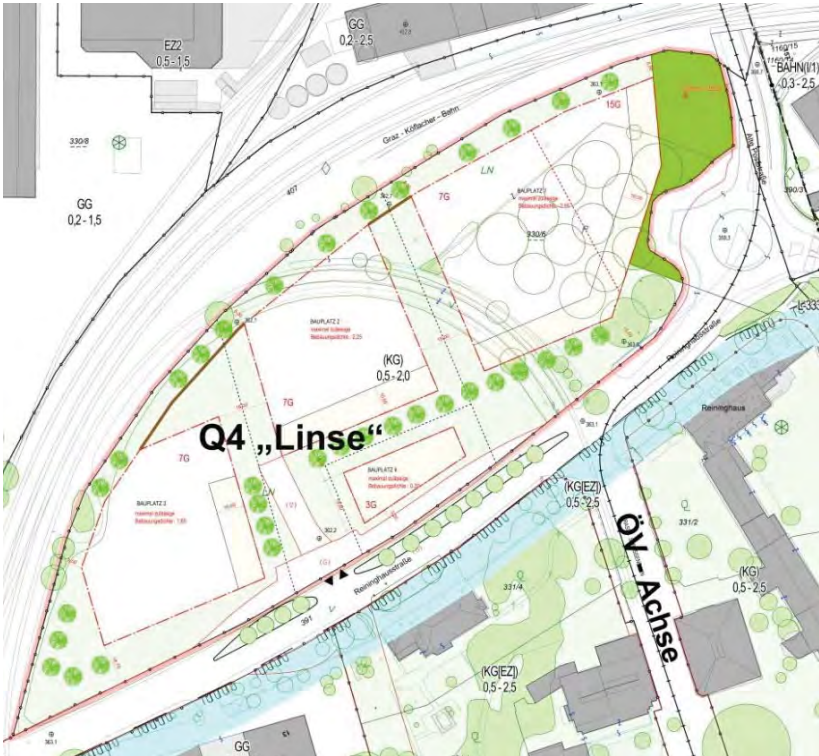
(s. Beilage: 10-Einbindung Nord Abt. für Verkehrsplanung Entwurf).

Im Bereich des Baufeldes Q4 („Linse“) nördlich der Einmündung ÖV-Achse ist ein Multimodaler Knoten vorgesehen.



aktuelle Straßenplanungen

Zu beachten ist der straßenbegleitende Baumbestand (Kastanienallee), der weitgehend erhalten werden sollte, sowie die Möglichkeit zu weiteren Bepflanzungen.



Q4_Bebauungsplan 14.11.0

ÖV-Achse gesamt

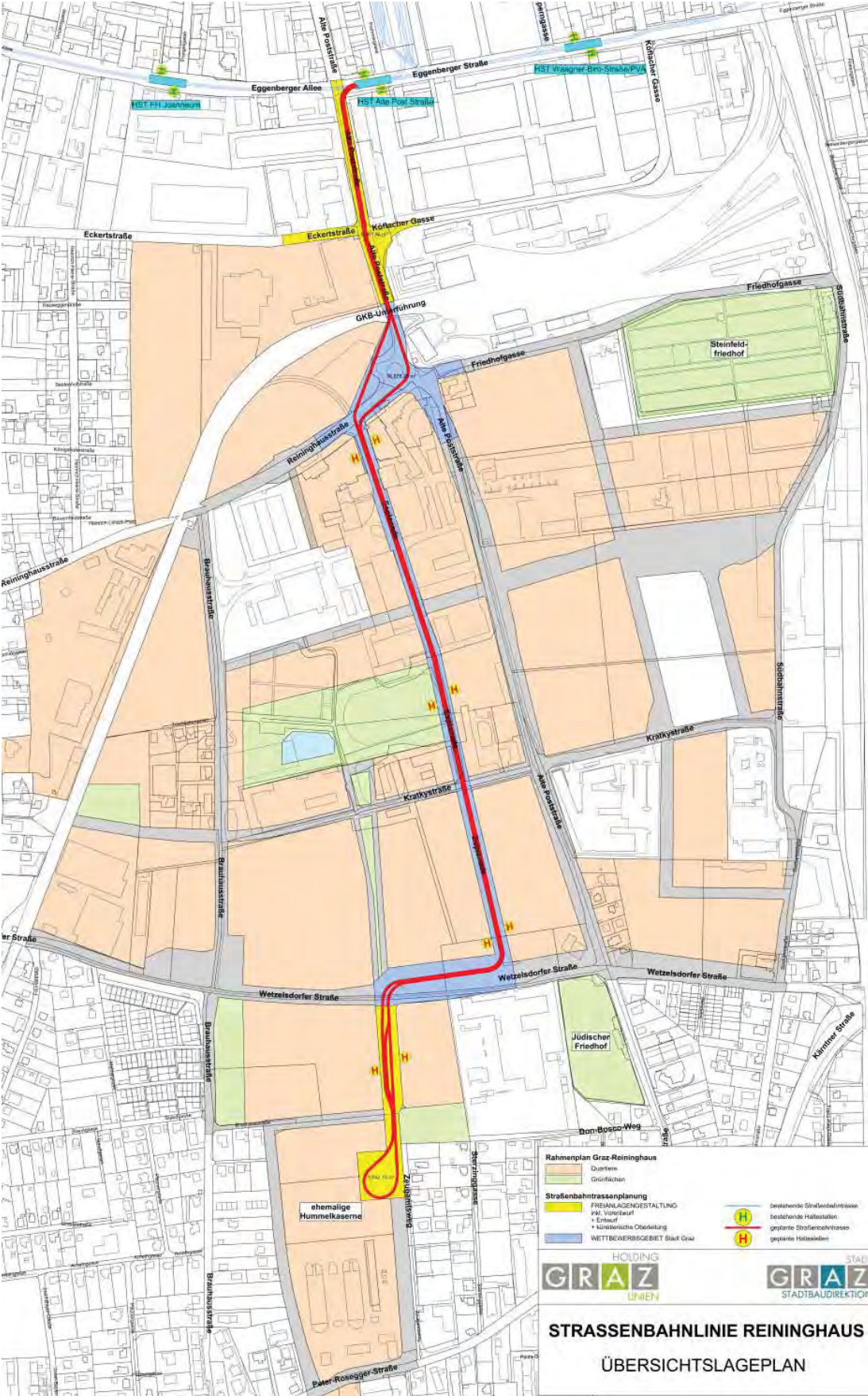
Die Achse ist als Teil und westlicher Abschluss der *Esplanade* zu betrachten. Während die Baufelder der *Esplanade* Privatliegenschaften sind - mit geplanten örtlich gestatteten Durchwegungen - ist die ÖV-Achse Teil des öffentlichen Gutes.

Hier besteht die Anforderung in der Herstellung eines städtischen Korridors mit durchgehenden Merkmalen, der klar als öffentliche Verkehrsfläche erkennbar ist, für jede und jeden zu allen Tageszeiten zugänglich, nicht konditioniert von privaten Interessen und frei von Konsumzwang nutzbar.

Dieser öffentliche Raum ist als autofreie Zone ausgelegt. Verkehrsrechtlich soll die ÖV-Achse als „verkehrsberuhigte Zone mit Fahrverbot, ausgenommen Holding Graz Linien (HGL) und Ladeverkehr, zeitlich beschränkt“, ausgewiesen werden. Da es sich nicht um eine Vorrangstraße handelt, gilt eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.

An der ÖV-Achse gibt es keine Garageneinfahrten. Querungen durch KFZ-Verkehr werden in der Verlängerung Josef-Huber-Gasse (zw. Baufeld Q1 und Q2) und in der Kratkystraße möglich sein. Die ÖV-Achse wird teilweise mit Tiefgaragen unterbaut (siehe Bebauungsplanung Q1, 4a).

Die ÖV-Achse ist in ihrer gesamten Länge mit einer Straßenbahntrasse mit einer Breite von 6,5 m ausgestattet. Die Trasse wird auch von Bussen befahren. Gegenüber den sonstigen Flächen ist die Trasse für den ÖV um mindestens 3 cm abgesenkt anzulegen.



Übersichtsplan: Straßenbahn, Haltestellenbereiche (Verlängerung der Straßenbahn vom Zentrum über Hauptbahnhof nach Reininghaus) (s. Beilage: 19-Straba _Linie vom Zentrum über HBH)

Der Ladeverkehr benützt die ÖV-Trasse. Für die Ladetätigkeit sollen an mehreren Stellen Aufstellbereiche zu beiden Seiten der ÖV-Trasse gestalterisch erkenntlich gemacht werden.

Zu beiden Seiten der Straßenbahn soll es Raum für FußgängerInnen und für das Radfahren geben. RadfahrerInnen sind hinter den Wartebereichen der Haltestelle vorbei zu führen. Für den schnellen Radverkehr stehen die Radwege entlang der Alte-Post-Straße zur Verfügung.

Grundsätzlich muss der Straßenraum überall zu Fuß überquerbar sein. Zusätzlich sollen besonders gekennzeichnete Querungen angeboten werden – vor allem in Haltestellenbereichen. Diese sind mit Signalanlagen zu sichern. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben Vorrang.

Es sollen auch die räumlichen Verbindungen zu den im Rahmenplan geforderten Quartiersparks auf den angrenzenden Baufeldern/Quartiere betrachtet und Vorschläge zu deren Lage gemacht werden.

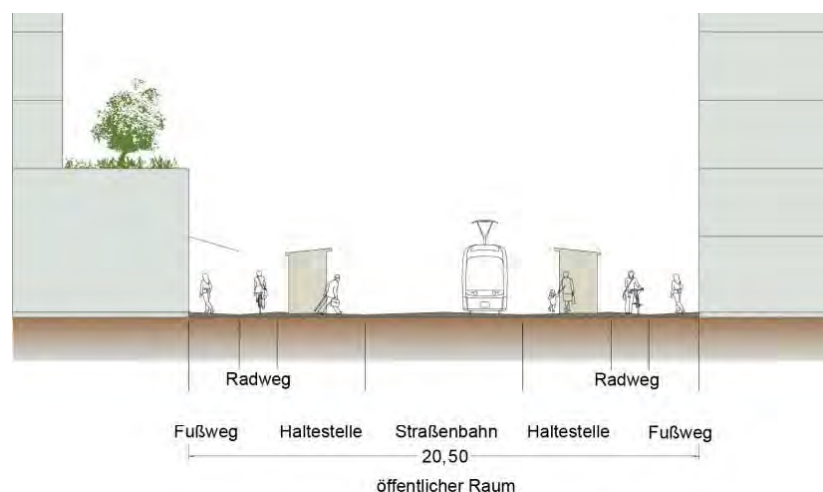
Eine durchgehende Bepflanzung (Allee) ist mit Hinweis auf die Verkehrsfunktion und die Notwendigkeit der Leitungsführung nicht vorgesehen:

„...keine durchgehenden Baumreihen, einzelne Bäume im Straßenraum möglich, Baumkarrées der angrenzenden Plätze der Esplanade reichen optisch in die Achse herein“

(Rahmenplan Schlussbericht, Seite 129)

Der Rahmenplan sieht zudem vor, dass straßenbegleitende Baumpflanzungen auf den Baufeldern vorgenommen werden.

An Platz für Sitzgärten soll gedacht werden.



Rahmenplan 2011: typisches Straßenprofil
ÖV-Achse im Haltestellenbereich, Blick nach Süden

ÖV-Achse, Abschnitt Nord

Die beidseitig angeordnete Einengung, die sich auch im Katasterplan abbilden, ergibt sich aus der Lage von Bestandsgebäuden. Es ist seitens des Eigentümers beabsichtigt, dass das östlich der Achse gelegene Gebäude („Start-Up Center“ oder GründerInnenzentrum) erhalten bleibt. Bei der Einschnürung des Straßenraums auf rd.13,80 m Breite muss besonders auf das Zusammenführen von Fuß- und Radverkehr geachtet werden. Der westliche Vorsprung ist nach dem Wettbewerbsprojekt mit Balkons überbaut. Der östliche Vorsprung entsteht durch die Lage des Bestandsgebäudes.



Ausschnitt Bebauungsplan 14.11.0

Dort, wo der Bebauungsplan die Baulinie gegenüber der Grenze des öffentlichen Gutes zurückversetzt darstellt, soll eine platzartige Erweiterung, bestehend aus öffentlichen und privaten Flächen, geschaffen werden. Im Sinn der einführend genannten Kriterien für den öffentlichen Raum soll aber auch hier die Grenze zwischen öffentlich und privat deutlich erkennbar sein – ohne dass eine Barriere geschaffen wird. Diese Grenze ist nicht zuletzt in Hinblick auf die Wartung der Flächen von Bedeutung.

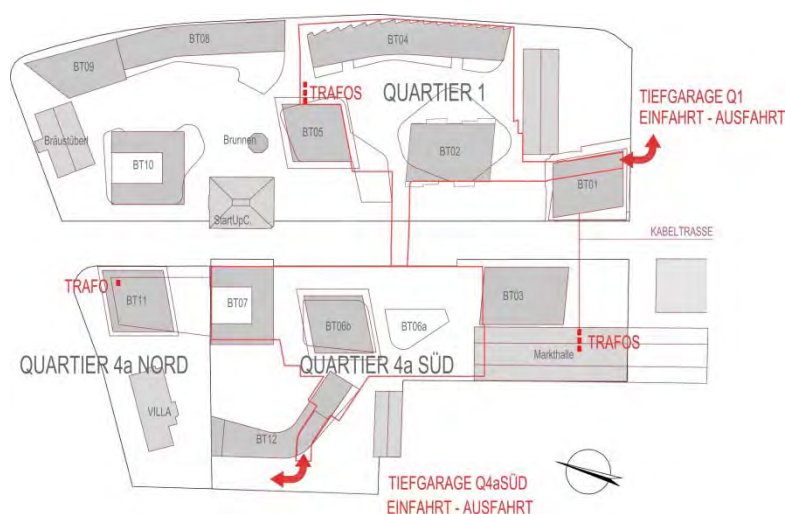
Um den öffentlichen Charakter dieses Stadtraums zu unterstützen, verordnet der Plan zudem, dass in den straßenseitigen Erdgeschoßen die Wohnnutzung

ausgeschlossen ist und dass diese eine Mindest-Geschoßhöhe von 4,0 m aufweisen müssen.

Die MIV-Zufahrt zu den Gebäuden erfolgt im Regelfall über die Reininghausstraße von Norden und über die Alte-Post-Straße von Osten. Im Süden dient eine neue Querstraße (Verlängerung Josef-Huber-Gasse) der MIV-Zufahrt.

Der Entwurf sieht eine 2-geschoßige unterirdische Quartiersgarage für Q1 und Q4a vor, die im Bereich der bestehenden Keller, der unter die ÖV-Achse reicht, beide Baufelder verbindet.

(s. Beilage: 9-Q1,Q4a _Vorentwurf-Schnitt im Bereich der Bestandskeller)



Tiefgaragenkonzept Q1 und Q4a (PUCHER)

ÖV-Achse, Abschnitt Mitte

Hier ist vor allem die gewünschte Querbewegung, die sich aus der Klammer Reininghaus-Park – Platz Bucht ergibt, zu berücksichtigen. Die Querung sollte auch auf die beiden parkbegleitenden Wege - einer im Norden, einer im Süden des Reininghaus-Parks - Bezug nehmen. Rechtlich handelt es sich dabei zwar um Privatwege, aber sie werden doch öffentliche Funktionen übernehmen. Kfz-Verkehr ist hier nicht vorgesehen. Auch auf künftige Durchwegungen von Baufeld Q2, die zur Durchlässigkeit der Esplanade gehören, sollte eingegangen werden.

In der Bepflanzung wird eine geeignete Fortsetzung des Parks über die ÖV-Achse hinweg zum Baufeld Q2 angeregt.

Im nördlichen Bereich von Baufeld Q2, soll vor der Einmündung der Josef-Huber-Gasse in die ÖV-Achse ein Multimodaler Knoten (MMK) ausgebildet werden (Details s. Pkt. 4.4).



ZIS+P, STADTLAND, KLEBOTH-LINDINGER-DOLLING: *Städtebauliche Potenzialanalyse*; Graz-Reinighaus Parkquartiere (04/2014) – Zusammenfassung

Im Erläuterungsbericht zum oben dargestellten Schema wird ausgeführt:

„Im Osten setzt sich der Parkweg über die ÖV-Achse und über die Alte Poststraße (durch Mittelinseln wird eine Querung hier erleichtert) bis zum Stadtteilplatz fort. Der Stadtteilplatz wird durch umlaufende Arkaden räumlich gefasst. Dieser umlaufende Parkweg ist somit Bindeglied zwischen Stadtpark, Esplanade und Stadtteilplatz und erstreckt über eine Gesamtlänge von ca. 1,2 km.“

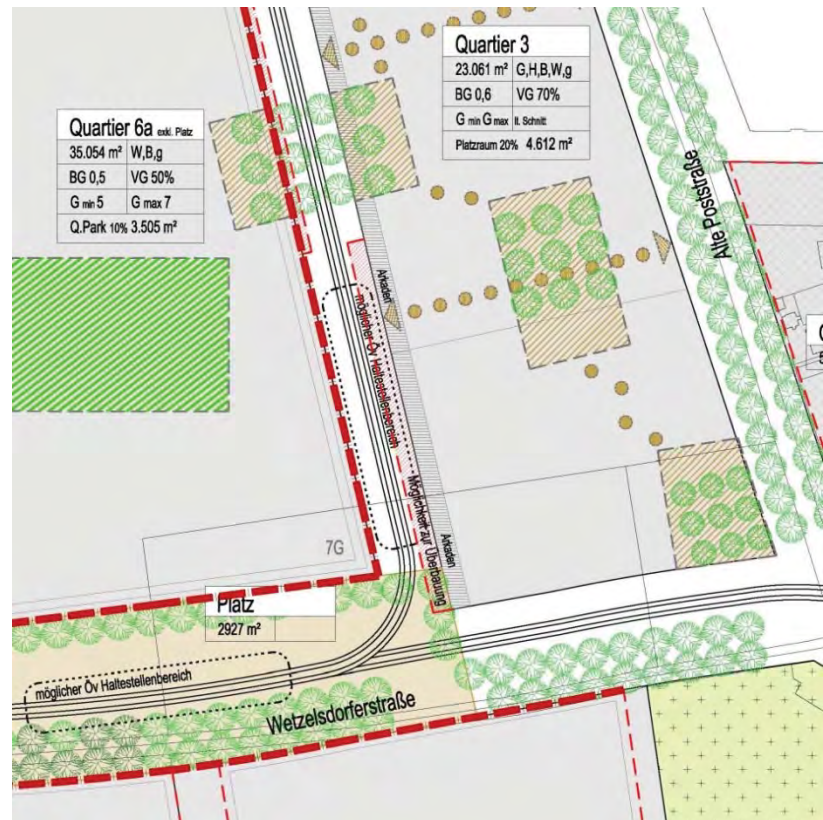
(s. zwei Beilagen: 11-KLD Potenzialanalyse; 11-KLD Städtebauliche Rahmenbedingungen für die Parkquartiere).

Im Bereich des Parks (NO-Ecke) befindet sich eine Straßenbahn/Bus-Haltestelle. Nahe der Haltestelle soll ein Multimodaler Knoten untergebracht werden (s. Pkt. 4.4).



Ausschnitt aus Rahmenplan - Mitte

ÖV-Achse Abschnitt Süd

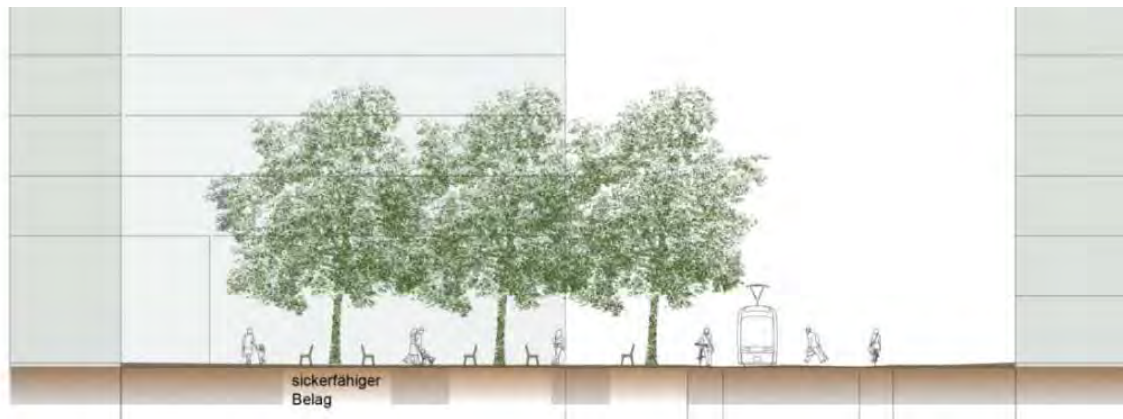


Ausschnitt aus Rahmenplan - Süd

Die Geometrie der Bebauung auf den Baufeldern Q3, Q6a und Q6 ist zum Zeitpunkt der Auslobung nicht absehbar. Aus dem Rahmenplan geht jedoch hervor, dass an der Ostseite eine offene Anordnung, im Westen eher eine geschlossene Raumkante mit einem Rücksprung im mittleren Bereich zu erwarten ist, denn dort ist ein Baumkarrée angedeutet.

An der Mündung zum Platz an der Wetzelsdorfer Straße wird es eine Straßenbahn/Bus-Haltestelle der, vom Zentrum über den HBH (Hauptbahnhof) geführten Linie, geben. Eine weitere Haltestelle ist als Umsteigemöglichkeit an der Wetzelsdorfer Straße in die künftige Süd-West Linie geplant.

In den Auslobungsunterlagen zum Wettbewerb auf Q3 werden eine Reihe von Festlegungen vorgenommen, die für den öffentlichen Raum relevant sind: Für die Erdgeschoßzone wird eine Geschoßhöhe von mindestens 4,50 m festgelegt, wobei die Wohnnutzung nur in den oberen Stockwerken anzuordnen ist. Offene Laubengänge entlang der Straßenzüge sind nicht gewünscht. Zur Aufwertung des Straßenraumes soll es straßenbegleitende Laubbaumpflanzungen geben.



ÖV-Achse mit Rücksprung auf Q3, Blick nach Süden
(aus dem Schlussbericht zum Rahmenplan, Seite 125)

Platzkette in der südlichen Esplanade zwischen Kratkystraße und Wetzelsdorfer Straße (s. Rahmenplan Schlussbericht, S. 125)

Dimension: mind. 0,45 ha

Anzahl der Plätze: mind. 4 (0,6 ha)

Mindestgröße: 500 m²

An das öffentliche Wegenetz angeschlossen

Zugänglichkeit von der ÖV-Achse und der Alten Poststraße

Platz an der Wetzelsdorfer Straße

Die Wetzelsdorfer Straße ist eine stark frequentierte Kfz-Verbindung in Ost-West-Richtung. Sie wird im Zuge der Entwicklung in Reininghaus einseitig im Norden mit einem Radweg ausgestattet, der zum Bahnhof Don Bosco zur einen und in den Bezirk Wetzelsdorf zur anderen Seite führt. Zusätzlich ist eine Straßenbahntrasse (Südwest-Linie) geplant, die vom Zentrum kommend über den Nahverkehrsknoten Don Bosco ins Gebiet führt und sich dort mit der auf der ÖV-Achse fahrenden Straßenbahnlinie vereinigt. Diese Straßenbahntrassen sind für das Wettbewerbsgebiet im Bereich Wetzelsdorfer Straße prägend. Für die Südwest-Linie ist in der Wetzelsdorfer Straße, nördlich des Friedhofs, eine Haltestelle geplant. Es wird angestrebt, die Trasse auch hier – im Sinne einer Platzgestaltung – um mind. 3 cm abgesenkt auszuführen. Vorerst ist im Platzbereich südlich des Baufeldes Q6a keine Haltestelle für die Straßenbahn vorgesehen.

Da es vorgesehen ist, den Platz nach Norden in das Baufeld Q6a zu erweitern (derzeit noch in Privatbesitz), ist dieser Bereich als Wettbewerbsgebiet ausgewiesen.

Es wird dort ein Multimodaler Knoten (MMK) eingerichtet werden (Details s. Pkt. 4.4).



Entwurf ZIS+P

Jedenfalls muss ein durchgängiges, attraktives und sicheres fußläufiges Wegesystem auf diesem Platz hergestellt werden. Es soll ein MMK untergebracht werden (Ausstattung s. Pkt. 4.4).

Der Rahmenplan sieht einen mit Bäumen bestandenen Platz vor. In die Bepflanzung integriert werden auch Bäume der alten Allee.



Wetzelsdorfer Straße mit Platz und Straßenbahn, Blick nach Osten (Systemschnitt aus dem Schlussbericht zum Rahmenplan, Seite 123)

Beschreibung des Platzes an der Wetzelsdorfer Straße
(Rahmenplan Schlussbericht Seite 123)

„Dimension: ca. 1,0 ha, inkl. Straßenbahntrasse und dem Straßenraum Wetzelsdorfer Straße - Verkehrsscharnier Straßenbahn zur Einschleifung bzw. zur Überquerung der Wetzelsdorfer Straße, autofreier Aufenthalts- und Bewegungsraum nördlich der Wetzelsdorfer Straße attraktiver, nach Süden orientierter Vorplatz zur angrenzenden Bebauung, zusätzliche Baumreihe zur zweiseitigen Allee entlang der Wetzelsdorfer Straße, räumlich gefasst durch angrenzende Bebauung und Baumreihen.“



Wetzelsdorfer Straße, Blick nach Westen
(Systemschnitt aus dem Schlussbericht zum Rahmenplan, Seite 128)

Der Rahmenplan beschreibt die Wetzelsdorfer Straße wie folgt (s. Rahmenplan Schlussbericht Seite 128):

„Durchgehende Allee aus großkronigen Bäumen (z.B. Fraxinus excelsior, Westhofs Glorie’) in einem Grünstreifen mit einer Breite von 3,6 m, wobei bei der Gestaltung auf den Baumbestand Rücksicht zu nehmen ist. Lediglich in den Kreuzungsbereichen sind auf ein Mindestmaß reduzierte Unterbrechungen in der Allee zulässig.

Zufahrten zu Tiefgaragen dürfen die Allee nicht wesentlich unterbrechen, Aufweitungen des Straßenraums für Linksabbieger auf Kosten der Allee sind nicht zulässig.

Aufstellzonen und Rampen sind innerhalb des Quartiers einzurichten und dürfen keinesfalls in die Allee eingreifen. geplanter Straßenverlauf nimmt auf bestehende Allee Rücksicht, die dadurch kurz- bis mittelfristig erhalten werden kann, langfristig kann die nördliche Baumreihe durch eine neue Baumreihe mit einem größerem Abstand zur Fahrbahn ersetzt werden.“

Anmerkung der Abteilung für Grünraum und Gewässer:
Fraxinus haben oft Probleme mit dem Eschentriebsterben.

4.3. NutzerInnenspezifische Anforderungen

Barrierefreiheit

Das gesamte Wettbewerbsgebiet muss für Menschen mit Sehbehinderung (z.B.: Orientierungshilfen) und Mobilitätsbehinderung (z.B.: gut berollbare, stufenlose Oberflächen) benutzbar sein.

Es sind die gesetzlichen Anforderungen der Barrierefreiheit (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen und Gemeinderatsbeschluss für Barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum) bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes und aller Verkehrsanlagen zu berücksichtigen, zum Beispiel Akustikampeln.²⁰

Grundlagen für eine barrierefreie Ausführung ist die ÖNORM B 1600, RVS 02.02.36 „Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum“ und s. Beilage: 12-Grazer T Richtlinien Barrieref. Gest.Öff. Raum.²¹ Auf die besonderen Bedürfnisse älterer Menschen ist zu achten, vor allem bei den Sitzgelegenheiten (Sitzhöhen, Rücken- und Armlehnen).

Gender-Aspekte

Im Zuge der Gestaltung des öffentlichen Raumes soll nachweislich auf Genderaspekte besondere Rücksicht genommen werden. Die Berücksichtigung spezieller Bedürfnisse von Frauen und Männern in allen Planungs- und Bauvorhaben, inklusive des öffentlichen Raums, ist ein Handlungsfeld unter dem Punkt „Sicherheit und Gewalt“ aus dem Gleichstellungsaktionsplan des „Haus Graz“²².

Folgende Aspekte müssen hier berücksichtigt werden:

- Gute Beleuchtung – für ein verbessertes Sicherheitsgefühl, z.B. Beleuchtung an Bushaltestellen, Plätzen oder Parks
- Übersichtlichkeit – keine Angsträume (z.B. uneinsehbare Winkel, unterirdische Passagen)
- Breite Gehsteige und Barrierefreiheit für RollstuhlfahrerInnen, aber auch für Personen mit Kinderwägen
- Kreuzungen: Gut sichtbare Übergänge, Ampelregelungen mit langen Grünphasen für FußgeherInnen
- Eine Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation im Haltestellenbereich (auch für Personen, die mit einem Kinderwagen unterwegs sind). Besonders Kinder und Jugendliche, ältere Personen und mehrheitlich Frauen nutzen den öffentlichen Verkehr, daher ist hier auf deren spezifische Bedürfnisse im Haltestellenbereich Rücksicht zu nehmen.

²⁰ <http://www.graz.at/cms/beitrag/10026648/421969/>

²¹ <http://www.graz.at/cms/beitrag/10026642/421969/>

²² <http://www.graz.at/cms/beitrag/10203335/4409196>

Kindergerechtigkeit

- In der Vorprüfung werden die Projekte und die Erläuterungstexte von Fachleuten daraufhin untersucht werden.

Die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern ist ein wichtiges Anliegen, welches im öffentlichen Raum berücksichtigt werden sollte.

Folgende Punkte sind für die Schaffung kindergerechter Straßenräume zu beachten:

- Beispielbare FußgängerInnenbereiche: Kleine Plätze als informelle Aufenthaltsmöglichkeit für Kinder und Familien schaffen.
- Nutzbarkeit der Freiflächen für Inline-Skates, Scooter, Sidewalker für Kinder ebenso Skate-, Kick- und Snakeboards
- Ein lückenloses Netz ausreichend breiter Gehwege ohne Behinderungen, Barrieren und Umwege
- Bequeme Gehsteige schaffen (Breite mind. 2,50 m, optimal 3,50 m)
- Ausreichende Schattenzonen in Straßen und auf Plätzen
- Kindgerechte Kennzeichnung und Beschilderung des Wegenetzes
- Wegenetz sollte mit Rad- und trendigen Fortbewegungsmitteln wie Scootern und Inlineskatern befahrbar sein
- Längere Intervalle bei Ampelschaltungen
- Kinderfreundliche Haltestellen sollten folgende Bedingungen erfüllen:

Keine unnötigen Überquerungen von Straßen und Kreuzungen (z.B. Anlegung der Haltestellen für beide Richtungen auf der Straßenseite der Schule)

Für jedes Kind muss ausreichender Warteplatz vorhanden sein, der gut überdacht und beleuchtet ist und zudem genügend Sitzflächen hat. Zu enge Haltestellen drängen die Kinder auf Radwege oder gar auf die Straße. Außerdem müssen die Kinder einen Sicherheitsabstand zur Bordsteinkante einhalten können.

Wichtig sind auch für Kinder leicht lesbare, in kindergerechter Höhe angebrachte Fahr- und Stadtpläne mit übersichtlicher Grafik.

4.4. Materielle Anforderungen

Nachhaltigkeit

Die ökologische Nachhaltigkeit in der Herstellung, die Robustheit in der Benutzung, sowie die Alterungsfähigkeit der gewählten Materialien für Oberflächen / Möblierung / Beleuchtung werden in der Beurteilung des Projektes eine bedeutende Rolle spielen. Ein weiterer Aspekt der Nachhaltigkeit ist der solid geplante Grünraum, z.B. die Beschattung der Oberflächen gegen das Aufheizen im Sommer. In der Vorprüfung werden die Projekte von Fachleuten auch auf den Aspekt „graue Energie“²³ untersucht werden.

Kosten

Bei allen Ausführungen zu bedenken ist die Wirtschaftlichkeit in Hinblick auf Anschaffungs-, Erhaltungs-, Instandsetzungs- und Entsorgungskosten sowie die Lebensdauer. Diese Qualitäten werden in der Vorprüfung von ExpertInnen beurteilt.

Oberflächenmaterial

Für die allgemeinen Verkehrsflächen gilt die Forderung nach Wirtschaftlichkeit und Wartungsfreundlichkeit, wobei selbstverständlich eine Akzentuierung einzelner Bereiche durch höherwertige Materialien möglich sein soll. Aus der Perspektive der Barrierefreiheit wichtig ist die stufenlose Zugänglichkeit aller Bewegungsflächen, gut berollbare hindernisfreie Wege (keine Rasengittersteine, kein loser Kiesweg, kein Kopfsteinpflaster, etc.).

Bei der Materialwahl für die Straßenbahntrasse ist zu berücksichtigen, dass diese auch mit Bussen befahren werden soll. Unbefestigte Oberflächen oder Rasensteine sind daher nicht geeignet. Von Seiten der HGL wird eine Oberfläche in Asphalt oder Beton bevorzugt.

Die gesamte Fläche soll für Schwerlastverkehr (40t + 20%) ausgelegt werden (Zufahrt zu Veranstaltungen, Baustellen, etc.).

Weitere Informationen zu übliche Aufbauten von Straßentypen befinden sich in der Beilage 13-Straßen der Stadt Graz Regelquerschnitte.

Entwässerung

Die Entwässerung der Straßenbahntrasse erfolgt über die Schienenentwässerung in das öffentliche Kanalnetz. Auf den sonstigen Flächen müssen die Regenwässer auf Grünflächen verrieselt bzw. durch andere Maßnahmen zur Versickerung gebracht werden.

Bevorzugt werden innovative Lösungen zur Oberflächenentwässerung, welche in die Gestaltung integriert werden sollen. Auch ansprechend gestaltete normgerechte „offene Rinnen“, wie Rigole, oder Wasserelemente sind denkbar. Da eine Abwicklung der Oberflächenentwässerung allein über

²³ Die Energiemenge, die für Herstellung (gesamter Prozess), Transport, Lagerung, Verkauf und Entsorgung eines Produktes benötigt wird.

Bepflanzung

Baumscheiben nicht zu bewerkstelligen sein wird (Gefahr der Übergießung), sollen etwaige Baumneupflanzungen dadurch nicht gefährdet werden. Die Abteilung für Grünraum und Gewässer findet, dass aufgrund von vermehrt auftretenden Trockenperioden und Starkregen-Ereignissen es sinnvoll wäre, Retentionsbecken anzudenken, die die Verwendung oder das langsame Versickern des Wassers ermöglichen.

Leitungen zu Versickerungsschächten müssen mit Ölabscheidern ausgestattet werden.

Alle Baufelder werden auf eigenem Grund entwässert.

Bei der Anordnung von Bäumen im Straßenraum sind folgende Aspekte zu berücksichtigen²⁴:

Ein Mindestabstand von 4,5 m zum aufgehenden Mauerwerk sollte generell nicht unterschritten werden. In Ausnahmefällen ist eine Unterschreitung denkbar. Zu den Oberleitungen der Straßenbahn ist jedenfalls ein Mindestabstand von 4,5 m einzuhalten.

Ein Mindestabstand zu unterirdischen Leitungen von 2,5 m ist anzustreben. Sollte dieser Abstand nicht eingehalten werden können, sind die Leitungen durch bauliche Maßnahmen z.B. Überschubrohr, Spundwand etc. zu schützen.

Es ist geplant, die Tiefgaragen für mögliche Baumpflanzungen in den Platzbereichen mit 1,5 m zu überdecken.

Eine Baumscheibengröße sollte den Standard von 3 m x 3 m x 1,5 m Tiefe aufweisen, es können auch Sondermaße z.B. 2,5 x 3,5 m x 1,5 m, o.ä. zum Einsatz kommen, jedenfalls sind grundsätzlich die Baumstandorte Einbauten- und Leitungsfrei zu halten.

Der Standraum der Bäume ist in den befestigten Bereichen durch Bewässerungs- bzw. Belüftungseinrichtungen oder durch eine ungebundene, wasserdurchlässige Ausführung zu sichern.

Baumscheiben sind durch entsprechende Maßnahmen vor dem Befahren zu schützen (z.B. Gitterroste, Baumschutzgitter) oder erhöht auszuführen. Mindest-Einfassungshöhe: 3 cm.

Die Mindestbreiten für durchgehende Baumstreifen betragen:

2,0 m (Baum grenzt an Parkplatz)

2,5 m (Fahrbahn grenzt unmittelbar an Baumstreifen)

3,0 m (mittige Lage zwischen den Fahrbahnen)

²⁴ Siehe: Freiraumplanerische Standards der Stadt Graz, Straßenbäume:
07_FRP_STand_strassenbaeume
11_FRP_STand_bodenversiegelung

Um einen Mindestabstand der Straßenbäume von 4,5 m (ab Mitte Stamm) zu aufgehendem Mauerwerk sicherzustellen, ist in den Baumstreifen eine exzentrische Pflanzung der Bäume möglich.

Baumarten sind frei wählbar (s. Beilage: 11-KLD Städtebauliche Rahmenbedingungen für die Parkquartiere).

Radverkehr

Die Breite eines Radwegs in eine Richtung hat mindestens 1,50 m zu betragen, jeweils mit einem Sicherheitsstreifen von 0,6 m gegenüber Fahrbahnen²⁵. In den Haltestellenbereichen sollen Fahrradstreifen hinter der Haltestelle geführt werden, um Konflikte zu vermeiden.

Abgesehen von den Multimodalen Knoten ist an ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten zu denken. Anzahl, Lage und Produkt sind frei wählbar (s. Mobilitätsstrategie der Stadt Graz²⁶)

Multimodale Knoten

Die Stadt Graz zieht in Erwägung, alle Haltestellen und „Multimodale Knoten“²⁷ (MMK) in einem einheitlichen Gestaltungskonzept zusammenzuführen.

Im WB-Gebiet sind 3 MMK teilweise auf öffentlichem Gut geplant, die sich in ihrer Ausstattung („Komponenten“ a,b,c,d,e) voneinander ein wenig unterscheiden²⁸:

MMK - Nord

- a: 4 Carsharing-Standplätze am „*Platz nördlich der Reininghausstraße*“, dieser Platz in Quartier 4 („Linse“), ist Privatgrund, aber öffentlich zugänglich.
- b: max. 30 Fahrradabstellplätze an der Straßenbahnhaltestelle (ÖV-Achse-Nord)
- c: 1 Infosteile
- d: Infotafel, Schließfächer, Kiosk, etc.

MMK – Mitte, Reininghaus-Park

Dieser Knoten teilt sich wie folgt auf: Die „Auto-Komponenten“ (Car sharing, Taxistandplätze, Leihwagenabholplatz, öffentliche Ladestationen) werden in der Erschließungsstraße zwischen Q1 und Q2 untergebracht, da die ÖV-Achse autofrei ist. Die nicht motorisierten Verkehrsarten sind bei der Straßenbahnhaltestelle am Park-Nord untergebracht.

an der Erschließungsstraße zwischen Q1 und Q2:

- a: 4 Carsharing-Standplätze im öffentlichen Gut, zusätzliche Car-sharing-Standplätze sind in den Quartieren 1, 2 und 4a auf Privatgrund vorgesehen.

²⁵ Verkehrsplanungsrichtlinie (Seite 16ff) <http://www.graz.at/cms/beitrag/10199296/4440201/>

²⁶ <http://www.graz.at/mobilitaetsstrategie>

²⁷ <http://www.holding-graz.at/holding-graz/unternehmen/news/preisverleihung-multimodaler-knoten.html>

²⁸ http://www.graz.at/cms/dokumente/10191191_4438924/1bfae640/vprl_web_final.pdf

2 Standplätze für E-Taxis

1 Leihwagen-Abholplatz

öffentliche Ladestationen

Taxistandplätze (Anzahl noch offen)

b: 5-10 Stück Fahrradabstellplätze, in der Erschließungsstraße bei der Straßenbahnhaltestelle

in der ÖV-Achse am Park-Nord:

c: 30 - 50 Stück Fahrradabstellplätze Stellplätze für Fahrradverleih in dieser Anzahl bereits inkludiert

d: 1 Infosteile (gut sichtbar für alle NutzerInnen zwischen den beiden Standorten)

e: Infotafel, Schließfächer, Kiosk

MMK –Süd, an der Wetzelsdorfer Straße im Nahbereich der Haltestellen

a: 3 Car-sharing-Stellplätze auf öffentlichem Gut, Erweiterungsflächen sind in den Quartieren auf Privatgrund vorgesehen.

1 Leihwagen-Abholplatz

Taxistandplätze (Anzahl noch offen)

b: 30 - 50 Stück Fahrradabstellplätze, Stellplätze für Fahrradverleih in dieser Anzahl bereits inkludiert

c: 1 Infosteile

d: Infotafel, Schließfächer, Kiosk, etc.

Haltestellen

Die Stadt Graz verwendet derzeit generell die Wartehäuschen des Typs WALL²⁹ (s.u.). Für den Wettbewerb kann man auch alternative Produkte vorschlagen, die die Anforderung des Standard-Wartehäuschens jedoch erfüllen müssen.

Es sind 3 Straßenbahnhaltestellen geplant.

- Geometrie und Ausstattung Haltestellenbereich

Länge:	40,0 m
Randleiste, Höhe	11 cm

 (s. Beilage im Ordner:14-holding graz linien:14- Regelplan Haltestelle HGL.pdf)
- je 1 Wartehäuschen³⁰ pro Haltestelle

Länge:	470 cm
Tiefe:	173 cm
Höhe:	249 cm
- je 1 Haltestellenstele pro Haltestelle
(s. Beilage in Ordner 14: 14-Typenblatt Haltestellenstele 2002)

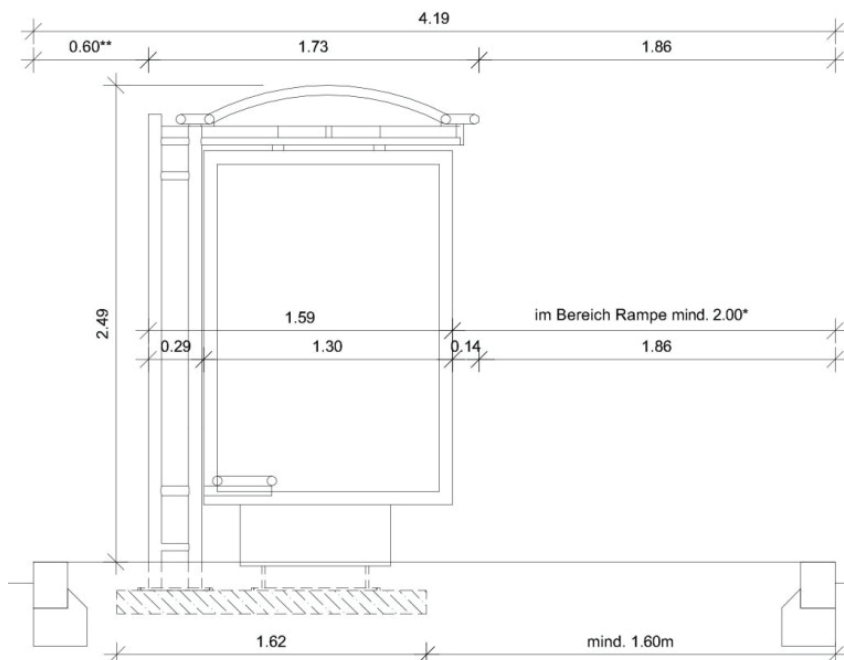
²⁹ http://www.graz.at/cms/dokumente/10199296_4440201/f3792d35/vprl_web_final.pdf

³⁰ siehe Verkehrsplanungsrichtlinie S. 94ff und S.111ff

Derzeit ist eine Adaptierung dieses Modells in Bezug auf die Infoscreens in Arbeit.

Derzeit ist eine Adaptierung dieses Modells in Bezug auf die Infoscreens in Arbeit.

Wartehaus TYP H1 - mit seitlicher Vitrine
Montage gem. Ankünder Regelblatt



Wartehäuschen Typ WALL³¹

Leitungen

Folgende Leitungsverlegungen sind derzeit geplant:

(s. Beilagen in Order: 21-Leitungsgsplanung: 21-0-LT-Koord.-Leitungsplanung_2015_Stand_150608):

Verlegung der 20 KV-Trasse *der Stromnetz Graz* :

In der Reininghausstraße westlich der ÖV-Achse beginnend (bei der Villa Keil) in Richtung Unterführung der GKB

Im nördlichen Abschnitt der ÖV-Achse bis zum jetzigen Baubestand Nr. 19 (westl. Gebäude an der Engstelle). Dort wird ein Trafo errichtet. Der bestehende Trafo nördlich des Reininghaus-Parks am Weg Nord (Bestand Nr. 21) wird zwischenzeitlich zur Baustromversorgung belassen, jedoch mittelfristig abgetragen und in eines der neuen Gebäude integriert.

Im Platzbereich zwischen Q1 und Q4a sind große Bereiche ohne Leitungen, es ist jedoch eine Querung mit einer Stromleitung zwischen BT 01 und BT03 (s. Tiefgaragenkonzept PUCHER, Abschnitt 4.2.)

³¹ http://www.graz.at/cms/dokumente/10199296_4440201/f3792d35/vprl_web_final.pdf

In der Kratkystraße soll die 20 KV-Trasse die ÖV-Trasse queren. Auf Baufeld Q2 wird an der Achse ein Trafo eingerichtet.

Grundsätzlich werden etwaige Trafoanlagen nach Möglichkeit in den neuen Gebäuden untergebracht.

Der Entwurf für die Nah/Fernwärme sieht in der ÖV-Achse eine Versorgungsleitung vor.

Der Entwurf sieht für Wasserversorgung und den Kanal in der ÖV-Achse eine Trasse vor.

Bzgl. der Leitungsverlegung im Geh- und Radweg Wetzelsdorfer Straße im Norden ist festzuhalten, dass heuer unter dem Geh- und Radweg Gas-, Wasser, Strom- (20kV), Fernwärme-, Telekom-, UPC- und VLISA-Leitungen bereits verlegt wurden. (s. Fotodokumentation)

Kunst

Im Sinne der Multifunktionalität des öffentlichen Raumes soll auch Raum für Kunst geschaffen werden. Bei konkreten (Projekt-)Vorschlägen sind KünstlerInnen dem Planungsteam beizuziehen. Permanente Klang- und Lichtinstallationen sind auszuschließen.

Möblierung

Das Ziel der Minimierung der Einschränkungen des Lichtraumes für den fußläufigen Verkehr (durch Aufbauten, Maste, Werbeeinrichtungen) ist mit jenen Anforderungen abzuwägen, die der Attraktivität des öffentlichen Raums entgegenkommen, also Bepflanzung, Beleuchtung, Gastgärten, Warenauslage, Werbung. Vor allem aus der Sicht der Barrierefreiheit sollen praktikable Wegführungen hergestellt werden.

Aus dem Rahmenplan(Seite 111):

„Der Rahmenplan sichert die Grundausrüstung des öffentlichen (Grün-)Raums mit Vegetation, Wasser und Ruhezonen, Spiel- und Sportmöglichkeiten für alle Altersgruppen, Freiluftevent-Möglichkeiten sowie urbanen Freiraumnutzungen, Cafés, etc.“

Sitzgelegenheiten:

Es sollen auch außerhalb der ÖV-Haltestellen ausreichend Sitzgelegenheiten angeboten werden. Sie sind mit Arm- und Rückenlehnen auszustatten. Die Sitzfläche sollte nicht zu niedrig angeordnet sein.

Spielgeräte:

In der ÖV- Achse sind keine Spielgeräte vorgesehen. An der Wetzelsdorfer Straße, insbesondere am Übergang zur Grünachse, sind Spielbereiche jedoch vorstellbar. Multifunktionalität von Möblierung ist generell erwünscht.

Trinkbrunnen:

Z.B. in Bereichen mit höherer Aufenthaltsqualität zu platzieren.

Abfallbehälter:

Mindestens ein Abfallbehälter bei jeder Haltestelle, zusätzlich im Bereich von Grünanlagen.

Fahrradständer:

Grundsätzlich sind die im Stadtgebiet verwendeten türkisen „Grazer Bügel“, mit Achsabstand von 1,0 m versetzt, gut geeignet. Wenn ein Produktvorschlag gemacht wird, sollte er derselben Höhe von OK 1,0 m entsprechen, das hat sich bewährt. Möglich sind auch Hoch/Tiefparker mit ein- oder zweiseitiger Aufstellung und Mindestachsabstand von 50 cm.

Beleuchtung

Mit Hinblick auf die zu erwartende uneinheitliche Bebauungsform entlang der ÖV-Achse sollte ein autonomes Beleuchtungssystem konzipiert werden, das auch während der Entwicklung der Baufelder seine Funktion sowohl in technischer als auch in identitätsstiftender Hinsicht erfüllt.

Wichtig für die allgemeine Wahrnehmung im öffentlichen Raum ist der gestalterische Einsatz von Lichtkörpern mit einerseits optisch zurückhaltender Tagwirkung und andererseits eine blendfreie gute Ausleuchtung in der Nacht.

Es wird empfohlen, eine/n LichtplanerInnen beizuziehen. Auf eine realistische Umsetzbarkeit des Lichtkonzeptes wird in der Wettbewerbsvorprüfung geachtet.

Auf den Einsatz von Leuchten im Boden soll mit Hinweis auf die Blendwirkung für NutzerInnen und für die BewohnerInnen der entstehenden angrenzenden Häuser verzichtet werden.

Vor dem Hintergrund zunehmender Lichtverschmutzung sollte Überbeleuchtung vermieden werden. Als Anregung kann statt durchgehender starker Ausleuchtung die Akzentuierung einzelner Bereiche vorgeschlagen werden, jedoch nur im Rahmen der Vorgaben des Straßenamtes (siehe Punkt Beleuchtung)

Betreffend die Leuchtentypen und Intensität wird auf den von der Stadt Graz / Energie Graz verfassten Grobentwurf „öffentliche Beleuchtung Graz-Reininghaus“ verwiesen (siehe Beilage: 15-Lichtmodell Reininghaus). Darin ist eine „funktionale LED- Leuchte“ als Beispiel erwähnt. Es können jedoch auch andere Systeme vorgeschlagen werden.

Vorgaben Stadt Graz - Straßenamt:

Bei Neuausbauten von öffentlichen Beleuchtungsanlagen ist die ÖNORM EN 13201 (Teil 1 – 4) anzuwenden. Als weitere relevante Planungsnormen sind die ÖNORM O 1051, welche die Beleuchtung von Konfliktzonen wie Schutzwege, Kreisverkehre und Kreuzungsbereiche regelt, die ÖNORM

O 1052, welche die höchstzulässigen Lichtimmissionen und deren Beurteilung beschreibt und die ÖNORM O 1053, die den situativen Verkehrsfluss berücksichtigt, heranzuziehen.

Zur Auswahl der lichttechnischen Anforderungen für die Straßenbeleuchtung wird das Online-Planungstool des Arbeitskreises Öffentliche Beleuchtung empfohlen. Mit diesem in der Praxis häufig eingesetztem Assistenzprogramm werden in einem mehrstufigen Auswahlverfahren die lichttechnischen Anforderungen an die Beleuchtungsanlage bestimmt. In Abhängigkeit von der herrschenden Situation für die betrachtete Fläche wird die Beleuchtungsklasse ermittelt. Das Tool zur ÖNORM EN 13201 ist so gestaltet, dass sämtliche lichttechnischen Abhängigkeiten der Flächen zueinander eingehalten werden.

Das photometrische Leuchtenkonzept muss Effizienz und Flexibilität ermöglichen und alle Anforderungen der öffentlichen Straßenbeleuchtung abdecken. Das heißt, es müssen Lichtstärkeverteilungen für Beleuchtungsklassen wie Geh- und Radwege, Anrainerstraßen, Sammelstraßen und Hauptstraßen zur Verfügung stehen. Es soll in der Tag- und Nachtwirkung ein ganzheitliches Bild des Straßenraumes gestaltet werden. Zur Verbesserung der räumlichen Orientierung und um das subjektive Sicherheitsgefühl für Verkehrsteilnehmer zu steigern, soll die eingesetzte Optik eine gewisse Umgebungsbeleuchtungsstärke gewährleisten. Die eingesetzte Lichttechnik soll zudem scharfe hell/dunkel Übergänge vermeiden.

Die Lichttechnik muss gewährleisten, dass keine Abstrahlung über die Horizontale in den oberen Halbraum erfolgt, und der Grenzwert von 0,0 cd/klm oberhalb von 90° eingehalten wird. Die durch die Beleuchtung hervorgerufenen vertikalen Beleuchtungsstärken an angrenzenden Hausfassaden sind in eine Immissionsbeurteilung einzubeziehen. Um die Lichtverschmutzung so gering wie möglich zu halten, dürfen die in der ÖNORM O1052 (Anhang A) angeführten Richtwerte für die mittlere vertikale Beleuchtungsstärke in der Fensterebene der zu beurteilenden Fläche und Räumlichkeit nicht überschritten werden.

(s. Beilage Ordner: 17-Beleuchtungstyp Beispiele)

Intelligente Beleuchtung (Option nur für Nebenstraßen und untergeordnete Bereiche):

- Im Rahmen des Projektes werden in den Straßen intelligente Lichtsteuerungssysteme mit Anwesenheitserkennung für die dynamische-bedarfsgerechte Steuerung installiert. Dabei sollen Lichtkomfort und Energieverbrauch optimiert werden.

Das System muss folgende Funktionen erfüllen:

- Erkennung und Erfassung von relevanten Verkehrsteilnehmern durch geeignete Sensoren (Kombination von Radar- und Passiv-Infrarot-Sensoren)
- Abfrage, Parametrierung, Speicherung und Visualisierung der Betriebswerte, Auswertefunktionen für Energieverbrauch, Brennstunden, Leistungsfaktor und diverse physikalische Messgrößen, Störungsmeldungen
- Erweiterungsoption bei Bedarf - Einbindung von Wettersensoren und Anpassung des Beleuchtungsniveaus bei Regen, Nebel, Eis oder Schnee
- Datenübertragung drahtlos per Funk, Kommunikation zur Anlage im Echtzeitbetrieb über Webserverapplikation oder Smartphone
- Leuchten individuell programmier- und einstellbar, Dimmvorgang langsam und sanft, Zusammenschaltung einzelner Leuchten oder von Leuchtengruppen
- Geolokalisierung der Leuchten, Visualisierungslösungen, Berichtsfunktionen
- Datensicherheit und Verschlüsselung der Daten, Notfallszenario für Störungen im Steuersystem, offene Technologie für Anwender und Entwickler

Beschattung

Der „*Urban Heat Island Effect*“³² (lokale Stadterwärmung) ist ein zunehmendes Problem. Mit Beschattung des Bodens und entsprechender Oberflächengestaltung soll der lokalen Erhitzung entgegengewirkt werden.

Oberleitung

Da davon auszugehen ist, dass die Aufhängung der Fahrleitung durchgehend über Maste erfolgt, sollte auch die Ausgestaltung der Fahrleitung (Maste) Teil der Gestaltung sein. Die Abhängung der Fahrleitung sollte jedoch – wo dies baulich möglich ist – an Gebäuden erfolgen. Die Fahrleitung als solche wird als flache Hochkette ausgebildet. Die Fahrdrathöhe beträgt in der Regel 5,5 m.

Straßenbahnmaste bzw. Kombimaste können aus Beton, Stahl (zylindrisch, konisch rund, verzinkt und beschichtet) oder aus GFK hergestellt werden.

Sonderkonstruktionen für Maste werden von HGL (Holding-Graz- Linien) sowohl aus genehmigungsrechtlichen (Zertifizierung, behördliche Genehmigung) als auch betrieblichen Gründen (Austausch, Wartung) abgelehnt.

Der Längsachsabstand von Masten als Gemeinschaftsanlage (HGL und Beleuchtung), die von den Grazer Linien und der

³² It. AIT - Austrian Institute of Technology: *Smart Cities Project - Urban and Regional Energy Strategies*
<http://www.ait.ac.at/departments/energy/smart-cities-and-regions/urban-regional-energy-strategies>

Stadt Graz präferiert werden, kann mit 25 m – 30 m angenommen werden.

Abspannungen (quer) an Gebäuden sind in einem Abstand von ca. 20 m möglich, sofern die Fassaden die erforderlichen Zugkräfte aufnehmen können.

Ausleger: Der horizontale Mindestabstand zwischen der Außenkante von Masten und der Gleisachse ist je nach Planungsparametern unterschiedlich, hier wird auf die GVB-Lichtraum-Bestimmungen verwiesen (Beilage im Ordner 14-holding graz linien: 14-GVB-Lichtraum-Bestimmungen). Die Oberleitung kann auch mit der Beleuchtung und/oder Verkehrslichtsignalanlagen kombiniert werden.

(s. Beilage: 16-Systemskizze Betonmast Fuß DM 606 mit Leuchte_2 Varianten 1050 cm Freie Länge)

Die Montage von Leuchten und Auslegern an Oberleitungsmasten funktioniert im Regelfall nur bei Anlagen mit kurzen (25 – 30 m) Mastabständen. Neuere Hochkettenanlagen weisen oftmals Mastabstände von 50 m und mehr auf, sie sind aber nicht für die Kombination mit der Straßen-Beleuchtung geeignet: Zum einen wird hier die Beleuchtung ungleichmäßig (Normen werden nicht erreicht) und durch die notwendigen höheren Lichtpunkte wird die Umgebung stärker aufgehellert. Deshalb wird beispielsweise ein zusätzlicher Lichtmast zwischen den Linienmasten gesetzt oder die Beleuchtung wird mittels Seilabspannungen hergestellt. Bei Abspannungen ergibt sich eine höhere Flexibilität, aber die stärkeren Zugkräfte führen auch zu noch größeren Materialstärken und Mastdurchmessern.

In einer Beilage befindet sich ein Profil, welches die Hochkette im Verhältnis zu Beleuchtung zeigt. Bei der sogenannten „Niedrigen Hochkette“ liegt der obere Leiterquerschnitt auf freier Strecke wesentlich höher (Abstand 1,5 – 1,7m von der Fahrleitung).

(siehe Beilage: 16-Profil_Hochkette_Bel-1_15-Schnitt 1)

Ampelanlagen

An folgenden Punkten des Planungsgebietes sind Ampelanlagen vorgesehen:

- Alte Poststraße / Reininghausstraße (VLSA 0920_1)
- Reininghausstraße / Einfahrt ÖV-Achse (VLSA 0920_2)
- Wetzelsdorfer Straße / "Grünachse", Straßenbahn-/ Bustrasse Richtung Süd zur Wendeschleife Hummelkaserne (VLSA 0925)

Eine Zusammenfassung von Maststandorten mit Straßenbeleuchtung, sowie im Einzelfall auch Oberleitung, ist unter Einhaltung der verkehrstechnischen Funktionalität und Rahmenbedingungen möglich.

Schaltschränke für Ampelanlagen müssen derart kreuzungsnah situiert werden, dass eine direkte und unbehinderte Sicht auf das gesamte Kreuzungsplateau gegeben ist. In Zukunft wird es angestrebt eine unterirdische Lösung zu finden, oder die Schaltschränke in Gebäuden zu integrieren.

Derzeit kommen in Graz standardisierte Schaltschränke aus ABS-Kunststoff, Farbe lichtgrau, mit in die Fronttür integrierten Bedientableau zur Anwendung. Die Einhausung ist möglich, sofern Zugänglichkeit und Kreuzungssicht nicht eingeschränkt werden, sowie eine ausreichende Belüftung sichergestellt werden kann. Eine Beschichtung der Schaltschränke ist nur in Sonderfällen möglich – jedoch aufgrund von Wärmeentwicklung jedenfalls nur in hellen Farben.

ALLGEMEINER TEIL

5. Verfahrensbestimmungen Wettbewerb

5.1. Verfahrensart

Der Wettbewerb wird als EU-weit offener, einstufiger, anonymer Realisierungswettbewerb mit anschließendem Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung nach den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006 (BVerG 2006) i.d.g.F. für den Oberschwellenbereich ausgeschrieben und durchgeführt.

Der Wettbewerb wird als einstufiger, offener, anonymer Realisierungswettbewerb nach den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006, BGBl II. Nr. 292/2014, idF. des BGBl II. Nr. 292/2014 durchgeführt. Aufgrund der zu erwartenden Auftragssumme wird der Wettbewerb EU-weit bekanntgemacht. Die Rechtsgrundlagen des Wettbewerbes sind in nachstehender Reihenfolge:

1. das Bundesvergabegesetz,
2. die Fragebeantwortung,
3. das Protokoll des Hearings,
4. der Auslobungstext samt ergänzenden Unterlagen,
5. die Wettbewerbsordnung Architektur (WSA 2010 – Teil B),
6. das Leistungsbild Architekturwettbewerb (WSA 2010 – Teil C)

Als am Verfahrensort zuständige Berufsvertretungen haben die Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für Steiermark und Kärnten (Schreiben vom 15.07.2015) sowie die Fachgruppe Ingenieurbüros der Wirtschaftskammer Steiermark (Schreiben vom 10.07.2015) die Auslobungsunterlagen hinsichtlich der Wahrung der Berufsinteressen der TeilnehmerInnen überprüft und ihre Kooperation mit der Ausloberin bekundet.

5.2. Rechtsschutz

Grundlage ist das Steiermärkische Vergaberechtsschutzgesetz 2012, LGBl. Nr. 80/2012 idF LGBl. Nr. 49/2014

5.3. Ausloberin

Stadt Graz
Abt. 14 - Stadtplanungsamt
Europaplatz 20
A- 8020 Graz
UID-Nummer: ATU36998709

5.4. Verfahrensbetreuung

Jördis Tornquist, Dipl.-Ing. Arch.
office@arch-urb.at

5.5. Teilnahmeberechtigung

Am Wettbewerb teilnahmeberechtigt sind ArchitektInnen, LandschaftsarchitektInnen und LandschaftplanerInnen mit den entsprechenden Berufsberechtigungen im Zulassungsbereich für die Wettbewerbsteilnahme, sofern Sie die Eignungsvoraussetzungen gemäß Bundesvergabegesetz (BVerG) hinsichtlich Befugnis, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit erfüllen.

Die Bildung von interdisziplinären Teams mit weiteren Fachleuten ist erwünscht. Bei Arbeitsgemeinschaft ist ein/e Hauptverantwortliche/r zu nominieren.

Der Zulassungsbereich für die Teilnahme am gegenständlichen Vergabeverfahren umfasst alle EU-Staaten und die EWR-Staaten (Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz).

Ausgehend von § 69 BVerG wird mit Verweis auf § 20 Abs. 1 BVerG darauf hingewiesen, dass WettbewerbsteilnehmerInnen, die im Gebiet einer anderen Vertragspartei des EWR-Abkommens oder in der Schweiz ansässig sind und die für die Ausübung einer Tätigkeit in Österreich eine behördliche Entscheidung betreffend ihrer Berufsqualifikation einholen müssen, ein darauf gerichtetes Verfahren möglichst umgehend, jedenfalls aber vor Ablauf des Zeitpunkts der Vorlage der Wettbewerbsarbeiten einzuleiten haben.

Die Wettbewerbssprache ist Deutsch.

Durch die Unterschrift auf der Verfassererklärung (siehe Anlage) bestätigt die/der TeilnehmerIn, dass sie/er geistige/r UrheberIn der Wettbewerbsarbeit ist und die gegenständlichen Verfahrensbestimmungen anerkennt. Außerdem bestätigt damit die/der TeilnehmerIn, ihre/seine Teilnahmeberechtigung im Sinne dieser Verfahrensbedingungen eigenverantwortlich geprüft zu haben.

Von der Teilnahme am Verfahren ausgeschlossen sind:

- die VorprüferInnen, VerfahrensbetreuerInnen und Mitglieder des Preisgerichts,
- deren nahe Angehörige und deren TeilhaberInnen an aufrechten Bürogemeinschaften und auf Dauer gebildeter Arbeitsgemeinschaften.

Die oben angeführten Ausschlussgründe betreffen auch die Mitglieder einer TeilnehmerInnen- bzw. Bietergemeinschaft, die auf Seiten der Ausloberin am Verfahren mitwirken. Es gelten die einschlägigen Bestimmungen des BVerG (insbesondere § 68 BVerG), sowie § 2 Teil B WSA.

5.6. Termine

Absendung zur Bekanntmachung:	17.07.2015
Registrierung und Download der Wettbewerbsunterlagen:	von 24.07.2015 - 12:00 bis 18.09.2015 - 12:00
Konstituierende Sitzung des Preisgerichtes:	19.08.2015
Hearing:	19.08.2015 - 14:00
Rückfragen:	bis 02.09.2015 - 00:00
Bereitstellen ergänzender Unterlagen und Fragenbeantwortung:	bis 09.09.2015 - 12:00
Abgabe der Wettbewerbsbeiträge:	bis 09.10.2015 - 17:00
Sitzung des Preisgerichtes:	27.- 28.10.2015

5.7. Registrierung

Die Registrierung erfolgt über die folgende Internetseite:

<http://reininghaus.arch-urb.at>

Die Registrierung ist Voraussetzung für die Teilnahme am Verfahren.

5.8. Hearing, Rückfragen

Die Ausloberin führt am angegebenen Termin ein allgemein zugängliches Hearing durch.

Ort:

Impulszentrum Graz-West
Seminarraum im 1. OG
Reininghausstraße 13
A-8020 Graz

Schriftliche Fragen zur Auslobung werden bis im genannten Datum entgegengenommen – direkt via E-Mail an folgende Adresse: office@arch-urb.at

Die Ergänzungen der Auslobungsunterlagen (z. B. Fragebeantwortung oder Protokoll des Hearings) werden allen registrierten TeilnehmerInnen ausschließlich per E-Mail übermittelt und werden im oben angeführten Datenbereich zum Download bereitgestellt. Allenfalls notwendige ergänzende Unterlagen (Pläne etc.), die auf Grund von Fragebeantwortungen etc. bereitgestellt werden, werden ausschließlich im Downloadbereich publiziert.

Die TeilnehmerInnen werden per E-Mail davon in Kenntnis gesetzt, wenn neue Unterlagen auf der Internetplattform zum Download bereitstehen.

5.9. Unterlagen

Die für die Ausarbeitung des Wettbewerbsprojektes erforderlichen Unterlagen werden im Downloadbereich der oben angeführten Internetseite bereitgestellt.

Anlagen:

- 0- Übersichtsplan (Synthese) ÖV-Achse .pdf
- 1-Gutachterliche Stellungnahme Bäume.pdf
- 2-Rahmenplan M1000.pdf
- 2-Rahmenplan-Schlussbericht.pdf
- 4-BBPL_Beschluss 14.11.0_Q4.pdf
- 4-ERL_04.07.Erg.g g. Gemeinderat 14_11_0_ Q4.pdf
- 4-Reininghaus_Modell
2013_Teil_6_2014_Höhenentwicklung_03k.pdf
- 4-Verordnung_14_11_ Q4.pdf
- 5-Freiraumkonzept von Schegk Q1,Q4a.pdf
- 6-ECR Studien TU Graz-Forschungsgruppe_folder
- 7-Verkehrsplanung Entwurf ZIS+P_folder
- 8-ÖAMTC Außenanlagenplan heuser-piber.pdf
- 9-BBBPL-Entwurf 02_14_13_0-Q1, Q4a.pdf
- 9-Q1,Q4a _Vorentwurf-Schnitt im Bereich der Bestandskeller.pdf
- 9-Q1,Q4a Entwurf_Lageplan_1_1000-pucher.pdf
- 10-Einbindung Nord Abt. für Verkehrsplanung Entwurf.pdf
- 11-KLD Potenzialanalyse.pdf
- 11-KLD Städtebauliche Rahmenbed. für die Parkquartiere.pdf
- 12-GrazerT Richtlinien Barrieref. Gest.Öff. Raum.pdf
- 13-Straßen der Stadt Graz Regelquerschnitte.pdf
- 14-holding graz linien_folder
- 15-Lichtmodell Reininghaus.pdf
- 16-Profil_Hochkette_Bel-1_15-Schnitt 1.pdf
- 16-Systemskizze Betonmast Fuß DM 606 mit Leuchte_2
Varianten 1050cm Freie Länge.pdf
- 17-Beleuchtungstyp Beispiel_folder
- 18-TOP_Mosaik_Graz_Reininghaus_BF2011.jpg
- 19-Straba_Linie vom Zentrum über HBH.pdf

20-Plan_Quartiere_reininghaus_V10.pdf

21-Leitungsgsplanung_folder

22-Fotodokumentation_folder

23-Übersichtsplan Parkquartiere Stand Wettbewerb 2014.pdf

24-VerfasserInnenklärung.pdf

25-Geschäftsbedingungen zur Nutzung der beigestellten Daten.pdf

26-Plangrundlagen_folder (beinhaltet die Datei 0-Plangrundlage mit referenzierten Unterlagen)

Die im Zuge der Wettbewerbsauslobung ausgegebenen digitalen Daten (Lage- und Höhenplan, Mehrzweckkarte, Luftbilder etc.) wurden von den Abteilungen der Stadt Graz ausschließlich für die Verwendung im Rahmen des gegenständlichen Vergabeverfahrens zur Verfügung gestellt. Mit der Registrierung verpflichtet sich der/die TeilnehmerIn zur Beachtung der Geschäftsbedingungen zur Nutzung der beigestellten Daten.

Jede anderweitige Verwendung – auch auszugsweise – ist strengstens untersagt und bedarf der ausdrücklichen Genehmigung seitens der Ausloberin bzw. der Stadt Graz. Bei Zuwiderhandeln behält sich die Ausloberin bzw. der die Stadt Graz rechtliche Schritte gegenüber dem Daten-Empfänger (WettbewerbsteilnehmerInnen) vor.

Der/die DatenempfängerIn hat dafür Sorge zu tragen, dass die Daten ausschließlich im Rahmen des gegenständlichen Vergabeverfahrens verwendet werden und haftet auch für jede missbräuchliche Verwendung durch Dritte. Eine Haftung für Mängel der übergebenen Daten und daraus resultierender Mängelfolgeschäden wird von der Ausloberin bzw. von der Stadt Graz nicht übernommen. Für Vollständigkeit, Aktualität und Detailgenauigkeit der Daten wird keine Gewähr geleistet. Die WettbewerbsteilnehmerInnen anerkennen mit der Aushebung der Auslobungsunterlagen die o. a. Nutzungsbestimmungen.

5.10. Abgabeleistungen

Die Gestaltungsvorschläge sind auf 3 Blättern im Format A0 (841 mm x 1189 mm), Hochformat, wie folgt darzustellen:

1. Pläne:

Blatt1:

- Grundriss des Planungsgebietes, M 1:500, nördlicher Teil, bis einschließlich Schnittlinie C, genordet
- Profilschnitte M 1:200, Lage lt. Plangrundlage, dem Grundriss zugeordnet
- Schaubild Standort 1, Größe ca. A3

Blatt 2:

- Grundriss des Planungsgebietes, M 1:500, südlicher Teil, ab Schnittlinie D, genordet
- Profilschnitte M 1:200, Lage lt. Plangrundlage, dem Grundriss zugeordnet
- Schaubild Standort 2, Größe ca. A3

Blatt 3:

- Grundriss M 1:200 des vorgegebenen Ausschnittes (s. Datei Plangrundlage)
- Detaildarstellungen typischer Lösungen für Oberflächen und Möblierung
- Schaubilder: FußgeherInnenperspektive (Augenhöhe 165 cm, Bebauung schematisch dargestellt), Standorte und Blickrichtungen lt. Vorgabe, s. Datei 0-Plangrundlage,
- Weitere Schaubilder nach freier Wahl, beliebig platziert.

2. Erläuterungsbericht mit grafischen Darstellungen, Format A4 quer
3. VerfasserInnenenerklärung mit Eigenerklärung zur Berufsberechtigung, lt. Vorlage, in verschlossenem, undurchsichtigem Kuvert
4. Datenträger mit folgenden Daten (unter Wahrung der Anonymität):
 - die Pläne als Datei im Format PDF (Dateiname = Kennzahl)
 - die Abbildungen (mind. 300 dpi) im Format JPEG in einem Folder (Foldernamen = Kennzahl)
 - der Erläuterungsbericht im Format PDF

Die Wettbewerbsbeiträge sind anonym auszufertigen und mit einer 6-stelligen Kennzahl mit 12 mm Höhe, bestehend aus 2 Großbuchstaben und 4 Zahlen, zu versehen. Die Kennzahl ist jeweils auf der Verpackung der einzelnen Stücke anzubringen. Alle Dokumente sind gesammelt in einer einzigen Rolle abzugeben.

5.11. Abgabe

Die Wettbewerbsarbeit muss bis zum angeführten Zeitpunkt bis 17:00 bei folgender Adresse eingelangt sein:

Haus der Architektur (Öffnungszeiten Mo.-Fr. ab 10:00)
Palais Thinnfeld
Mariahilferstraße 2
A-8020 Graz

5.12. Ausscheidungsgründe

Gründe für das Ausscheiden einer Wettbewerbsarbeit sind insbesondere:

- die Nichterfüllung der in Pkt. 5.5. ausgeführten Bedingungen für die Teilnahme

- die Nichterfüllung der Abgabeleistungen lt. Pkt. 5.8.
- die verspätete Abgabe des Wettbewerbsarbeit
- Nichterfüllung der Angaben gemäß Verfassererklärung
- Das Fehlen der Registrierung
- Weiters gelten die Ausscheidungsgründe lt. WSA §17, Teil B³³

5.13. Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch die Verfahrensbetreuung.

5.14. Preisgericht

Das Preisgericht hat die Aufgabe, ein PreisträgerInnenprojekt als Leitprojekt zu bestimmen und allenfalls Empfehlungen für eine Realisierung von Teilbereichen durch einzelne PreisträgerInnen vorzulegen.

Das Preisgericht setzt sich wie folgt zusammen:

FachpreisrichterInnen:

1. Kristian VILLADSEN, Architect MMA (GEHL architects, Kopenhagen)
Ersatz: Camilla van DEURS, Architect MMA, PhD (GEHL architects, Kopenhagen)
2. Dipl.-Ing. Martin REIN-CANO (TOPOTEK 1, Berlin)
Ersatz: Dipl.-Ing. Francesca VENIER (TOPOTEK 1, Berlin)
3. Arch. Dipl.-Ing. Richard SCHEICH (feld72, Wien)
Ersatz: Arch. Dipl.-Ing. Peter ZODERER (feld72, Wien)
4. Dipl.-Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Olga LACKNER (NATURPLAN Landschaftsarchitektur, Linz)
Ersatz: Univ. Prof.ⁱⁿ Dipl.-Ing.ⁱⁿ Lilli LICKA (BOKU Wien, KOSELICKA Landschaftsarchitektur, Wien)
5. Dipl.-Ing. Mag. Bertram WERLE (Stadtbaudirektion, Leiter)
Ersatz: Dipl.-Ing. Bernd SCHRUNNER (Stadtbaudirektion)
6. Dipl.-Ing. Bernhard INNINGER (Stadtplanungsamt, Leiter)
Ersatz: Dipl.-Ing. Klemens KLINAR (Stadtplanungsamt)
7. Dipl.-Ing. Robert WIENER (Abt. Grünraum und Gewässer, Leiter)
Ersatz: Dipl.-Ing.ⁱⁿ Christine RADL (Abt. Grünraum und Gewässer)

³³ http://www.arching.at/baik/upload/pdf/wsa/wsa_2010_teilb.pdf

BeraterInnen (nicht stimmberechtigt):

Als BeraterInnen werden Fachleute beigezogen:

1. Stadt Graz; Stadtplanungsamt
Dipl.-Ing Martin ZETTEL, Wettbewerbsbetreuung
2. Stadt Graz; Stadtplanungsamt
Dipl.-Ing.ⁱⁿ Suzanne ARTES, Bearbeiterin Bebauungspläne
Reininghaus
3. Stadt Graz; Verkehrsplanung
Dipl.-Ing.ⁱⁿ Barbara URBAN
4. Holding Graz Linien, Planungsmanagement / Infrastruktur
Dipl.-Ing. Andreas SOLYMOS

Externe Beraterin (nicht stimmberechtigt):

5. Dipl.-Ing.ⁱⁿ Heidrun PRIMAS
Sprecherin für die StadtDenkerInnen / Reiningherz / Offene
Reininghausgesellschaft – Leitung Forum Stadtpark

Von den im Folgenden angeführten Referaten können die genannten Personen bei Bedarf (ebenfalls nicht stimmberechtigt) zu den Preisgerichtssitzungen geladen werden:

- Stadt Graz, Stadtbaudirektion – Referat für barrierefreies Bauen:
Dipl. Ing. (FH) Oskar KALAMIDAS
- Stadt Graz, Amt für Jugend und Familie – Referat für Frauen und Gleichstellung:
Mag.a Dr.ⁱⁿ Priska PSCHAID
- Stadt Graz; Straßenamt – Beleuchtung:
Dipl.-WI (FH) Werner ZIPPER
- Stadt Graz, Stadtbaudirektion – Referat für BürgerInnenbeteiligung:
Wolf-Timo KÖHLER
- Stadt Graz, Stadtbaudirektion – Integrative Stadtentwicklung:
Mag.^a Simone REIS

In Abweichung von §7 Abs. 5 des WSA kann das Preisgericht jedes stimmberechtigte Mitglied zum/zur Vorsitzende/n wählen.

5.15. Beurteilungskriterien

Als von der Ausloberin vorgegebenen Kriterien für die Beurteilung der Projekte gelten in der nachstehenden Reihenfolge:

- die Qualität der gestalterischen Lösung
- der öffentliche Charakter der Gestaltung

- die Aufenthaltsqualität und Gebrauchsfähigkeit
- die Erfüllung der funktionalen Anforderungen
- die Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit, Dauerhaftigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen
- der innovative Charakter der vorgeschlagenen Lösungen

5.16. Preise und Ankäufe

Als Gesamtpreisumme im Wettbewerb wird ein Betrag von EUR 72.000 zuzügl. Ust. ausgelobt. Es ist folgende Verteilung des Preisgeldes vorgesehen:

1. Preis:	EUR 30.000 netto
2. Preis:	EUR 20.000 netto
3. Preis:	EUR 12.000 netto
2 Ankäufe zu je	EUR 5.000 netto

Zudem wird ein Projekt als Nachrücker bestimmt.

Das Preisgericht kann mit entsprechender Begründung auch eine andere Aufteilung der Preisgeldsumme bestimmen.

5.17. Absichtserklärung

Im Anschluss an den Wettbewerb wird – vorbehaltlich eines entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses für die Finanzierung der Planung und des Baus des Wettbewerbsareals – ein Verhandlungsverfahren zur Vergabe folgender Planungsleistungen durchgeführt:

Architektur und Freianlagengestaltung, bestehend aus den folgenden, im „Leistungsbild Freianlagen“³⁴ definierten Leistungen:

- LPH 1 Grundlagenanalyse
- LPH 2 Vorentwurf
- LPH 3 Entwurfsplanung (System- und Integrationsplanung)
- LPH 5 Ausführungsplanung – gestalterischer Anteil
- LPH 7 planerische Begleitung der Bauausführung (entspricht der Leistung „künstlerische Oberleitung“ Architektur)

Die Ausloberin behält sich eine Teilung der Planungsaufträge vor – in einen Hauptauftrag für das Leitprojekt und in ergänzende Aufträge für einzelne Bereiche. Dabei folgt die Auftraggeberin der Empfehlung der Jury.

Mit der Abgabe der Wettbewerbsarbeit erklärt die/der TeilnehmerIn ihre/seine Absicht, im Falle der Auswahl als WettbewerbsgewinnerIn dem anschließenden Verhandlungsverfahren beizutreten.

Die Verhandlungen werden zunächst mit dem oder der Erstgereihten geführt. Sollten die Verhandlungen mit dem

³⁴ http://www.arching.at/baik/upload/pdf/leistungen%20honorare/sammelpublikation/lm_freianlagen.pdf

oder der Erstgereihten jedoch scheitern, so behält sich die Ausloberin vor, weitere Verhandlungen mit dem/der Zweit- bzw. in der Folge mit dem/der Drittgereihten zu führen.

Nimmt die Ausloberin von der Realisierung des Projektes nach Abschluss des Wettbewerbs Abstand, so sind alle Ansprüche der TeilnehmerInnen durch die Ausschüttung des Preisgeldes abgedeckt.

Mit der Entwurfsplanung soll 2015 begonnen werden (s. auch Pkt. 1.4.).

Die Durchführung der Planung erfolgt im Auftrag der Stadt Graz und wird als kooperativer Prozess unter Einbindung folgender Beteiligter organisiert:

- Reininghaus-Koordinator
- Stadt Graz, Stadtbaudirektion – Referat für barrierefreies Bauen, Referat f. BürgerInnenbeteiligung (Vertretung der Stakeholder) u.a.
- Stadt Graz, Stadtplanung
- Stadt Graz, Verkehrsplanung
- Stadt Graz, Abt. f. Grünraum und Gewässer
- Stadt Graz, Straßenamt
- Stadt Graz Amt für Jugend u. Familie, Referat Frauen und Gleichstellung
- Energie Graz, Beleuchtung
- Holding Graz, Planungsmanagement / Infrastruktur
- Holding Graz, Services Stadtraum
- Leitungsträger – Telekom etc.
- Kinderbüro
- MigrantInnen-Beirat
- TU Graz, Institut für Städtebau
- Ingenieurkonsulenten Tiefbau

5.18. Verwendungs- und Verwertungsrechte

Mit der Abgabe der Ausarbeitungen geht das sachliche Eigentum der Ausarbeitungen in das Eigentum der Ausloberin über. Das geistige Eigentum bleibt jeder/jedem VerfahrensteilnehmerIn gewahrt. Der Auslober hat das Recht der Veröffentlichung der Ausarbeitungen unter Nennung der VerfasserInnen. Dieses Recht steht nach Abschluss des Vergabeverfahrens auch der/dem TeilnehmerIn für seine Arbeiten zu.

5.19. Rückstellung von Unterlagen

Die Abholung der Wettbewerbsarbeiten ist vom 19.10. bis einschließlich 2.11. bis 14:00 am Ort der Abgabe möglich.