



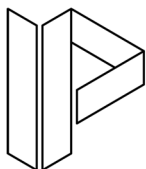
Marktgemeinde Premstätten

Bebauungsplan B062

„Gewerbepark Zettling 2026“

Verordnungswortlaut | Erläuterungen | Zeichnerische Darstellung

GZ: RO-606-70/BPL B062



Interplan
Ziviltechniker

Termine des Verfahrens

Auflage gemäß
§ 40 (6) Z.1 Stmk. ROG 2010
idF LGBL. 68/2025

von 13.02.2026 bis 10.04.2026

Beschluss gemäß
§ 40 (6) iVm 38 (6) Stmk. ROG 2010

am 21.05.2026 GZ:

Kundmachung gemäß
§ 40 (6) Stmk. ROG 2010

von bis

Rechtswirksamkeit

mit

Verordnungsprüfung durch das
Amt der Stmk. Landesregierung
gemäß § 100 Stmk. GemO 1967

vom

Abkürzungsverzeichnis

BPL.....	Bebauungsplan
FWP.....	Flächenwidmungsplan
ÖEK / STEK.....	Örtliches Entwicklungskonzept / Stadtentwicklungskonzept
REPRO.....	Regionales Entwicklungsprogramm
SAPRO.....	Sachprogramm des Landes Steiermark
KG.....	Katastralgemeinde
Gst.	Grundstück
Tfl.	Teilfläche (eines Grundstückes)
u.a.	unter anderen
u.ä.	und ähnliche(s)
Vgl.	vergleiche hierzu
s.a.....	siehe auch
BGBL. / LGBL. Nr.	Bundes- / Landesgesetzblatt Nummer
idF / idgF.....	in der Fassung / in der geltenden Fassung
iVm.....	in Verbindung mit
iS.....	im Sinne des/der
Z.....	Ziffer/Zahl
lit.	Litera
GZ.....	Geschäftszahl
Stmk. ROG 2010.....	Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010 LGBL. Nr. 49/2010 idgF
Stmk. BauG 1995.....	Steiermärkisches Baugesetz 1995 LGBL. Nr. 59/1995 idgF
BBD-VO 1993.....	Bebauungsdichteverordnung 1993 LGBL. Nr. 38/1993 idgF
Stmk. GemO 1967.....	Steiermärkische Gemeindeordnung 1967 LGBL. Nr. 115/1967 idgF

Verordnung

des Gemeinderates der Marktgemeinde Premstätten vom 21.05.2026, mit der der Bebauungsplan B062 „Gewerbepark Zettling 2026“ erlassen wird. Auf Grund der §§ 40 und 41 des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes 2010, LGBL. Nr. 49/2010, in der Fassung LGBL. Nr. 68/2025 wird verordnet:

I. Grundlagen und Planungsgebiet

§ 1 Rechtsgrundlage

Die Festlegungen des Bebauungsplanes erfolgen nach den Bestimmungen des Stmk. ROG 2010. Sie betreffen nach § 41 (1) Stmk. ROG 2010:

1. Ersichtlichmachungen,
2. Festlegungen,

sowie nach § 41 (2) Stmk. ROG 2010:

Zusätzliche Inhalte betreffend Verkehrsflächen, Erschließungssystem, Nutzung der Gebäude und deren Höhenentwicklung, Lage der Gebäude, Baugrenzlinien, Grünflächenfaktor etc. und weitere Inhalte betreffend die Erhaltung und Gestaltung eines erhaltenswerten Orts-, Straßen- oder Landschaftsbildes, in denen nähere Ausführungen über die äußere Gestaltung (Ansichten, Dachformen, Dachdeckungen, Anstriche, Baustoffe u. dgl.) von Bauten, Werbeeinrichtungen und Einfriedungen enthalten sind.

§ 2 Größe des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet umfasst die Grundstücke 386/4, 387/1, 388/2, 388/3, 390, 391/1, 391/2, 391/3 und 392 der KG Laa mit einer Größe von 8,80 ha.

§ 3 Zeichnerische Darstellung

Die zeichnerische Darstellung (Rechtsplan) GZ: RO-606-70/BPL B062 vom 13.05.2026, im Maßstab 1:1.000, verfasst von der Interplan ZT GmbH, vertreten durch Arch. DI Günter Reissner MSc, ist Teil dieser Verordnung.

§ 4 Festlegungen des Flächenwidmungsplanes

Im Flächenwidmungsplan 1.00 idgF der Marktgemeinde Premstätten ist für das Planungsgebiet Folgendes festgelegt:

- (1) Die Grundstücke 386/4, 387/1, 388/2, 390 und 391/3 sowie Teilflächen des Grundstücks 392 der KG Laa als Industriegebiet 1 mit einem Bebauungsdichterahmen von 0,2 – 1,2.

- (2) Das Grundstück 391/2 der KG Laa als Aufschließungsgebiet für Industriegebiet 1 (Nr. 518) mit einem Bebauungsdichterahmen von 0,2 – 1,2.
- Als Aufschließungserfordernisse, die von Privaten zu erfüllen sind, sind festgelegt:
- Sicherung der äußeren Anbindung (dauerhaft auch rechtlich gesicherte Zufahrt von einer befahrbaren öff. Verkehrsfläche), erforderlichenfalls unter Berücksichtigung von Eisenbahn- und Landes-Straßenplanungen (Bauverbots- und Freihaltebereiche, Knoten, Kreuzungen udgl.).
 - Sicherung der inneren Aufschließung (Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Strom/Energieversorgung, innere Verkehrserschließung).
 - Geordnete Oberflächenentwässerung auf Grundlage einer wasserbautechnischen Gesamtbetrachtung, erforderlichenfalls unter Berücksichtigung von Fließpfaden und Hangwässern.
 - Berücksichtigung von Infrastrukturleitungen und deren Schutzabstände.
- (3) Das Grundstück 391/1 der KG Laa als Aufschließungsgebiet für Industriegebiet 1 (Nr. 519) mit einem Bebauungsdichterahmen von 0,2 – 1,2.
- Als Aufschließungserfordernisse, die von Privaten zu erfüllen sind, sind festgelegt:
- Sicherung der äußeren Anbindung (dauerhaft auch rechtlich gesicherte Zufahrt von einer befahrbaren öff. Verkehrsfläche), erforderlichenfalls unter Berücksichtigung von Eisenbahn- und Landes-Straßenplanungen (Bauverbots- und Freihaltebereiche, Knoten, Kreuzungen udgl.).
 - Sicherung der inneren Aufschließung (Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Strom/Energieversorgung, innere Verkehrserschließung).
 - Geordnete Oberflächenentwässerung auf Grundlage einer wasserbautechnischen Gesamtbetrachtung, erforderlichenfalls unter Berücksichtigung von Fließpfaden und Hangwässern.
 - Berücksichtigung von Infrastrukturleitungen und deren Schutzabstände.
- (4) Das Grundstück 388/3 und eine Teilfläche des Grundstücks 392 der KG Laa als Verkehrsfläche.
- (5) Gemäß der Bebauungsplanzonierung des FWP 1.00 bestehen für die o.a. Flächen Bebauungspläne.

§ 5 Festlegungen des Räumlichen Leitbildes

Gemäß dem Räumlichen Leitbild 1.00 der Marktgemeinde Premstätten ist das Planungsgebiet dem Gebietstyp [8] „Betriebs-, Gewerbe- und Industriegebiete“ zugeordnet.

§ 6 Einschränkungen

- (1) Entlang der Bundesstraße A9 Pyhrn Autobahn sind die Bauverbote gemäß Bundesstraßengesetz 1971 sowie das ASFINAG-Projekt zur A9 Kapazitäts-

erweiterung zu berücksichtigen. Bauführungen in diesen Zonen bedürfen auch einer Bewilligung der Bundesstraßenverwaltung.

- (2) Verkehrliche und bauliche Maßnahmen entlang der Autobahn dürfen zu keiner Blendwirkung für Verkehrsteilnehmer führen. Erforderlichenfalls sind Abschirmungsmaßnahmen zu ergreifen und abzustimmen.
- (3) Das Planungsgebiet liegt im Bereich von Landes-Straßenplanungen zur Errichtung der A9-Begleitstraße.
- (4) Das Planungsgebiet liegt innerhalb einer REPRO-Vorrangzone für Industrie und Gewerbe.
- (5) Das Planungsgebiet liegt innerhalb der im Regionalplan ausgewiesenen Lärmbelastungszonen (60 dB Isophone).
- (6) Das Planungsgebiet liegt gemäß der *Verordnung der Bundesministerien für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Festlegung der Sicherheitszone für den Flughafen Graz* (2013) innerhalb der Sicherheitszone B des Flughafens Graz-Thalerhof. Erforderlichenfalls sind Bewilligungen auf Grundlage des Luftfahrtgesetzes einzuholen.
- (7) Das Planungsgebiet liegt innerhalb des Widmungsgebietes 1 und 2 des Grundwasserschutzprogrammes Graz bis Radkersburg 2018. Planungen sind bei Erfordernis mit der Wasserrechtsbehörde abzustimmen und Vorgaben im Rahmen der Umsetzung der Projektierung zu berücksichtigen.
- (8) Auf bestehende Infrastrukturanlagen im Planungsgebiet bzw. angrenzend an das Planungsgebiet ist in Bauverfahren Bedacht zu nehmen. Eine Überbauung bzw. Verlegung ist nur im Einvernehmen mit den Trägern bzw. Betreibern zulässig.

II. **Bebauung**

§ 7 Bauplätze

Innerhalb des Planungsgebietes sind zur Herstellung von zweckmäßigen Bauplätzen und Straßengrundstücken Teilungen und Vereinigungen von Grundstücken zulässig.

§ 8 Bebauungsweise

Bauliche Anlagen sind in offener, gekuppelter oder geschlossener Bebauungsweise zu errichten (§ 4 Z.18 Stmk. BauG).

§ 9 Bebauungsdichte und Bebauungsgrad

- (1) Der Bebauungsdichterahmen wird festgelegt mit:

- Maximal 1,26 am Grundstück 392 der KG Laa,
- maximal 1,24 am Grundstück 391/1 der KG Laa und
- maximal 1,20 im übrigen Planungsgebiet.

Bei Teilungen der bezeichneten Grundstücke gelten die Festlegungen auch für die resultierenden Baugrundstücke.

- (2) Entwicklungsziel: Auf den Grundstücken 387/1 und 391/2 der KG Laa soll im Fall einer Grundinanspruchnahme für eine Nordauffahrt der A9-Anschlussstelle zur Kompensation für Abtretungen in das öffentliche Gut eine Erhöhung der max. zulässigen Bebauungsdichte erfolgen.
- (3) Der Bebauungsgrad wird mit maximal 0,7 festgelegt.

III. Gebäude und Gestaltung

§ 10 Lage und Stellung der Gebäude

- (1) Die Lage der oberirdischen Teile von neuen Hauptgebäuden ist in der zeichnerischen Darstellung durch Baugrenzl意思 in § 4 Z.10 Stmk. BauG festgelegt (Baufelder).
- (2) Die Errichtung von Nebengebäuden (Ausnahme gemäß § 4 Z.10 Stmk. BauG), Überdachungen ohne Gebäudeeigenschaft, Vordächern samt Stützenkonstruktionen und Aufbauten, Bauwerken für Aufstiegshilfen (Stiegen, Rampen, Aufzüge etc.), Sicht- und Lärmschutzanlagen, Trafos (auch begehbar und mit Gebäudeeigenschaft) und Werbeanlagen ist auch außerhalb der Baugrenzl意思 zulässig.

Auf die Einschränkungen gemäß § 6 wird hingewiesen. Erforderlichenfalls sind Abstimmungen mit den zuständigen Dienststellen vorzunehmen.

- (3) Die Längserstreckung von Gebäuden ist in der zeichnerischen Darstellung festgelegt. Eine 90°-Drehung und Abweichungen im Ausmaß von +/- 10° sind zulässig.

§ 11 Höhenlage der Gebäude

Die Höhe der Erdgeschoßebene der Gebäude ist dem Verlauf des natürlichen Geländes bzw. der Erschließungsstraße anzupassen.

§ 12 Höhe der Gebäude

Die zulässige Gesamthöhe der Gebäude (§ 4 Z.33 Stmk. BauG) beträgt max. 16,00 m.

Stiegenhäuser und Aufzugsanlagen, kleinvolumige Bauteile sowie Haustechnikanlagen und -dachaufbauten (zB Wartungsstege, Sicherungsanlagen, Kamine, Lüftungsanlagen) und Solar- bzw. Photovoltaik-Aufdächanlagen bleiben unberücksichtigt.

§ 13 Dachformen und Dächer

- (1) Neue Hauptdächer sind als Gründächer auszubilden und/oder überwiegend mit Solar- oder Photovoltaik-Aufdachanlagen auszustatten. Wird weniger als 50 % der projizierten Dachfläche mit Solar- oder Photovoltaik-Aufdachanlagen ausgestattet, sind die verbleibenden Dachflächen als Gründach auszubilden.
- (2) Als Dachformen für neue Gebäude sind nur Flachdächer und flach geneigte Dächer mit Neigungen von max. 15° sowie Satteldächer mit Neigungen von max. 30° zulässig. Abweichungen für besondere Gestaltungen (Eingänge, Oberlichten etc.) sind im Ausmaß von max. 10 % bezogen auf die Gebäudefläche sowie für Vor- und Flugdächer zulässig.
- (3) Nicht als Gründächer ausgeführte Flachdächer und flach geneigte Dächer sind als bekiesstes Dach oder als nicht glänzendes Blechdach in grauer Farbe auszuführen. Weiße Foliendächer sind unzulässig. Satteldächer sind mit nicht glänzender Deckung in grauer Farbe auszuführen.
- (4) Solar- und Photovoltaik-Aufdachanlagen sind bei Satteldächern nur in dachflächenparalleler oder -integrierter Ausführung zulässig. Auf Flachdächern und flach geneigten Dächern sind sie mind. 1 m vom Dachrand abgerückt auszuführen.

§ 14 Sonstige Vorschriften zur Gestaltung

Bei der Gestaltung von Gebäuden und Anlagen sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- Ein dem Straßen-, Orts- und Landschaftsbild angemessenes Erscheinungsbild ist durch die Verwendung geeigneter Materialien für Oberflächen herzustellen.
- Fassaden sind in hell- bis dunkelgrauen oder erdigen Farbtönen mit geringem farbigem Eindruck (geringe Farbvalenz) auszuführen. Für kleine Flächen sind Effektfarben zulässig (Firmenwerbung etc.). Grelle Farbgebungen und glänzende Oberflächen sind grundsätzlich nicht zulässig (ausgenommen PV- und Glasflächen).
- Die Errichtung einer Standortkennzeichnung mit einer Gesamthöhe von max. 18 m ist einmalig zwischen dem in der zeichnerischen Darstellung abgegrenzten Baufeld Nr. 4 und der A9 Pyhrn Autobahn zulässig. Freistehende Werbeeinrichtungen sind ansonsten nur bis zu einer Gesamthöhe von max. 8 m zulässig.
- Beleuchtete bauliche Werbeeinrichtungen sind nur auf Fassadenflächen sowie für die Standortkennzeichnung zulässig.

IV. Verkehrsanlagen

§ 15 Verkehrsflächen

- (1) Entsprechend der zeichnerischen Darstellung ist eine Hauptanbindung an den Sternweg (Zu- und Abfahrt für den Kfz-Verkehr) herzustellen.

Die Schließung der zusätzlich bestehenden Anbindungen an den Sternweg stellt ein Entwicklungsziel der Bebauungsplanung dar.

- (2) Nebenanbindungen an das untergeordnete öffentliche Straßennetz (Industriestraße, Europaweg, Josef-Prangl-Straße) sind nur an den in der zeichnerischen Darstellung gekennzeichneten Stellen zulässig.

Zusätzlich ist einmalig die Herstellung einer Nebenanbindung an den Europaweg zwischen dem in der zeichnerischen Darstellung abgegrenzten Baufeld Nr. 4 und der A9 Pyhrn Autobahn zulässig, wenn diese Anbindung aufgrund einer Teilung des Grundstücks 391/2 der KG Laa erforderlich ist und Bundes-Straßenplanungen nicht verhindert oder erschwert werden.

Die Schließung der Anbindung des Grundstücks 387/1 der KG Laa an den Europaweg stellt ein Entwicklungsziel der Bebauungsplanung dar.

- (3) Die Begrenzung der Verkehrs- und inneren Erschließungsflächen ist in der zeichnerischen Darstellung festgelegt.

Langfristiges Entwicklungsziel: In Abstimmung mit der ASFINAG Planung und Errichtung einer Nordauffahrt für die A9-Anschlussstelle Kalsdorf und Freihaltung der dafür geeigneten Flächen innerhalb des Planungsgebietes von Bebauung.

- (4) Die Errichtung von innerbetrieblichen Straßen und Wegen ist innerhalb der Baugrenzlinien und auf allen Flächen der inneren Erschließung zulässig. Die innere Erschließung inkl. Wendemöglichkeiten auf den Bauplätzen ist in verkehrstechnisch einwandfreier Form sicherzustellen und auf LKW-Verkehr auszulegen.

- (5) Die Breite des Straßengrundstücks allfälliger neuer Erschließungsstraßen innerhalb des Planungsgebietes hat mindestens 8,00 m zu betragen.

§ 16 Ruhender Verkehr

- (1) Die Anzahl der erforderlichen Kfz-Abstellplätze ist auf Grundlage der „Stellplatz-Verordnung“ der Marktgemeinde Premstätten idgF zu ermitteln. Die Berechnung ist in Bauverfahren vorzulegen.

- (2) Kfz-Stellplätze mit und ohne Schutzdächer einschließlich Zufahrt dürfen nur innerhalb der Baugrenzlinien sowie auf Verkehrs- und Erschließungsflächen errichtet werden. Garagen, die keine Nebengebäude iS des Stmk. BauG sind, sind nur innerhalb der Baugrenzlinien zulässig.

- (3) Auf die Bestimmungen der „Bepflanzungsverordnung für Kfz-Abstellplätze“ der Marktgemeinde Premstätten in der jeweils gültigen Fassung wird verwiesen. Für Ersatzpflanzungen für Hoch- und Tiefgaragen ist die Ebene mit der höchsten Stellplatzanzahl Ermittlungsgrundlage.

V. Freiflächen, Grüngestaltung, Ver- und Entsorgung

§ 17 Freiflächen und Grüngestaltung

- (1) Innerhalb des Planungsgebietes sind nicht bebaute oder befestigte Flächen als Grünflächen zu gestalten.
- (2) Neue Befestigungen sind nur innerhalb der Baugrenzlinsen sowie auf den Flächen der inneren Erschließung zulässig. Die Abdeckung des Bodens mit einer wasserundurchlässigen Schicht der in der zeichnerischen Darstellung festgelegten Freiflächen ist unzulässig. Davon ausgenommen sind bestehende Verkehrsanlagen sowie Haupt- und Nebenanbindungen (Zu- und Abfahrten für den Kfz-Verkehr).
- (3) Der Grad der Bodenversiegelung von unbebauten Flächen am Bauplatz wird festgelegt mit:
- Maximal 0,7 innerhalb der im Flächenwidmungsplan 1.00 festgelegten Aufschließungsgebiete Nr. 518 und 519 und
 - maximal 0,8 im übrigen Planungsgebiet.
- (4) Der Grünflächenfaktor am Bauplatz wird festgelegt mit:
- Mindestens 0,3 innerhalb der im Flächenwidmungsplan 1.00 festgelegten Aufschließungsgebiete Nr. 518 und 519 und
 - mindestens 0,2 im übrigen Planungsgebiet.
- (5) Im Planungsgebiet sind entlang des Sternwegs und der Josef-Prangl-Straße entsprechend der zeichnerischen Darstellung großkronige Bäume im Abstand von ca. 15 m zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Geringfügige Abweichungen in der Lage sind zulässig, wenn diese der Verkehrssicherheit dienen oder Infrastrukturleitungen zu berücksichtigen sind. Auf bereits bebauten Flächen gilt die Verpflichtung erst bei wesentlichen Änderungen der bestehenden Anlagen.

Diese Baumpflanzungen sind in Baumschulqualität mit einem Stammumfang von mind. 18/20 cm in ein Meter Höhe und mind. 6 m³ Wurzelraum durchzuführen. Abschnittsweise sind dieselben Sorten zu verwenden.

Entwicklungsziel: Unter Berücksichtigung einer allfälligen Nordauffahrt für die A9-Anschlussstelle Kalsdorf sollen in Anlehnung an die zeichnerische Darstellung entlang der A9 Pyhrn Autobahn großkronige Bäume im Abstand von ca. 15 m gepflanzt und dauerhaft erhalten werden.

- (6) Für Pflanzungen von Bäumen und Sträuchern sind nur standortgerechte und klimafitte Laubgehölze in Anlehnung an die potentiell natürliche Vegetation zulässig. Die Anpflanzung neophytischer, invasiver Pflanzen ist untersagt.

§ 18 Einfriedungen und lebende Zäune

- (1) Einfriedungen (ausgenommen Lärm- bzw. Sichtschutzwände) sind in licht- und luftdurchlässiger Konstruktion zu errichten. Lärm- bzw. Sichtschutzwände sind straßenseitig dauerhaft zu begrünen.
- (2) Neue Tore, Schranken udgl. sind mit einem Abstand von mind. 5,00 m von der Grenze des öffentlichen Gutes zu errichten.
- (3) Straßenseitige Einfriedungen dürfen eine Gesamthöhe von 2,00 m nicht überschreiten. Die Ansichtshöhe von Sockeln bzw. Stützmauern ist bei der Ermittlung der Gesamthöhe mit einzurechnen.
- (4) Hecken und lebende Zäune sind so weit von Grundgrenzen zurückversetzt zu pflanzen, dass die Pflege vollständig auf dem eigenen Grundstück stattfinden kann. Für die Pflanzung von Hecken sind nur standortgerechte Gehölze in Anlehnung an die potentiell natürliche Vegetation zulässig. Nadelgehölze dürfen hierbei einen Anteil von 10% nicht überschreiten. Die Verwendung von Thujen ist unzulässig.

§ 19 Oberflächenentwässerung

- (1) Die ordnungsgemäße Entsorgung der anfallenden Oberflächenwässer gemäß ÖNORM B 2506-1 ist bei neuen Anlagen in Bauverfahren nachzuweisen. Ein entsprechender Versickerungs- bzw. Funktionsnachweis ist in Bauverfahren als Projektbestandteil vorzulegen. Die Funktionsfähigkeit der Anlagen ist durch entsprechende Wartung dauerhaft sicherzustellen.
- (2) Oberflächenwässer von Verkehrsflächen und Kfz-Stellplätzen, bei denen eine Verunreinigung (durch Kraftstoffe, Schmiermittel, etc.) nicht ausgeschlossen werden kann, dürfen nur über Bodenfilterschichten oder nach entsprechender Vorreinigung zur Versickerung gebracht bzw. abgeleitet werden.
- (3) Die Errichtung von Teich-, Entwässerungs-, Filter-, Klär- und Retentionsanlagen ist innerhalb der Baugrenzlinien und auch auf Verkehrs- und Freiflächen zulässig. Auf die Einschränkungen des § 6 wird hingewiesen.

§ 20 Ver- und Entsorgung

An die Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Energieleitungsnetz, Wasserleitung und Kanalnetz) ist anzuschließen.

VI. Umsetzung und Rechtswirksamkeit

§ 21 Rechtswirksamkeit

- (1) Dieser Bebauungsplan tritt nach Beschlussfassung durch den Gemeinderat mit dem auf den Ablauf der Kundmachungsfrist (2 Wochen) folgenden Tag in Kraft.
- (2) Mit Rechtskraft dieses Bebauungsplanes treten die Bebauungspläne „Denzel“ (1995) und „Gewerbepark Zettling“ (1997) sowie der innerhalb des Planungsgebietes gelegene Teil des Bebauungsplanes „Gewerbepark 2“ idF der 2. Änderung (2010) außer Kraft.

Für den Gemeinderat

Der Bürgermeister

(Dr. Matthias Pokorn)

Erläuterungsbericht

Zum Standort

Das Planungsgebiet ist östlich der A9 Pyhrn Autobahn unmittelbar an der Anschlussstelle Kalsdorf und südwestlich des Flughafens Graz-Thalerhof gelegen. Es handelt sich um eine Keimzelle des heute großräumigen und gemeindeübergreifenden Industrie- und Gewerbegebietes südlich des Flughafens und wurde Mitte der 1990er Jahre in der Altgemeinde Zettling begründet.

Das Gebiet wird im Süden durch die Industriestraße und die parallel verlaufende Landesstraße L-373 Bierbaumerstraße, im Westen durch den Europaweg und die parallel verlaufende Autobahn, im Norden durch die Josef-Prangl-Straße (auch Lastenstraße) und im Osten durch den Sternweg begrenzt. Das Gebiet wird im Bestand daher vollständig von öffentlichen Straßen umschlossen und bietet grundsätzlich in allen Himmelsrichtungen Möglichkeiten der Zu- und Abfahrt. Die verkehrliche Hupterschließung der noch unbebauten Flächen soll jedoch v.a. von Osten aus über den Sternweg erfolgen, der Teil der geplanten A9-Begleitstraße ist und zukünftig als Landesstraße geführt werden soll.

Das Planungsgebiet ist im Bestand teilweise bereits industriell-gewerblich bebaut und genutzt, u.a. mit Werkstätten, Handels- und Verwaltungsgebäuden (v.a. der im Automobilhandel aktiven Pappas-Gruppe) sowie Verkehrs-, Stellplatz- und Manipulationsflächen. Die Oberflächen sind stellenweise hochversiegelt, die Grünausstattung in den bebauten Gebieten ist gering. Teilweise werden Flächen noch wenig intensiv landwirtschaftlich genutzt oder liegen brach.



Orthofoto GIS Steiermark, Erhebungsdatum 01/2026, maßstabslos

Zur Sensibilität des Planungsraumes und des erforderlichen Regelungsumfang

Die Marktgemeinde Premstätten ist im REPRO als regionaler Industrie- und Gewerbestandort festgelegt. Gemäß ÖEK 1.00 besteht aus örtlicher Sicht eine Schwerpunktsetzung und hohe Entwicklungspriorität u.a. im Teilraum I „Industrie- und Gewerbegebiet Industriestraße“, dem das ggst. Planungsgebiet zugeordnet ist.

Das Planungsgebiet liegt gemäß REPRO Steirischer Zentralraum 2016 im Teilraum „Siedlungs- und Industrielandschaften (Agglomerationsräume)“ und innerhalb einer überörtlichen Vorrangzone für Industrie und Gewerbe.

Das Planungsgebiet weist aufgrund seiner vom Hauptsiedlungs- und Wohngebiet der Gemeinde abgesetzten Lage zwischen Autobahn, Landes- und Gemeindestraßen sowie zwischen bestehenden Industrie- und Gewerbegebieten trotz guter Einsehbarkeit grundsätzlich keine erhöhte Sensibilität für die weitere bauliche Entwicklung auf. Im aktuellen Zustand ist das Gebiet bereits durch großvolumige Bauten in zweckmäßiger Form und einfacher Gestaltung geprägt. Aufgrund seiner Dimension und Lage entfaltet dieses einen eigenständigen Gebietscharakter. Die aktuell noch vorhandenen Lücken und Brachen bedeuten eine Unternutzung des Gebietes. Sie stellen aus Sicht der Gemeinde keine zu erhaltenden Qualitäten dar und sind auch nicht geeignet, die in einer I/G-Vorrangzone des REPRO angestrebte Stärkung des Arbeits- und Wirtschaftsstandortes zu erreichen.

Mit der Bebauungsplanung ist gemäß § 40 (2) Stmk. ROG 2010 allgemein eine den Raumordnungsgrundsätzen entsprechende Entwicklung der Struktur und Gestaltung u.a. des Baulandes anzustreben. Der Regelungsumfang der Bebauungsplanung ist insbesondere abhängig von Nutzungskonflikten, vom Flächenausmaß, von der infrastrukturellen Ausstattung, vom Erfordernis einer Grundumlegung oder Grenzänderung und von der Sensibilität des Planungsraumes. Dazu wird zum ggst. Planungsgebiet festgehalten:

- Das Gebiet befindet sich abseits von Wohngebieten oder sonstigen sensiblen Nutzungen. Obwohl die Widmung Industriegebiet gemäß der raumordnungsgesetzlichen Baulanddefinition keinen Immissionsschutz für benachbarte Baugebiete vorsieht, besteht somit kein maßgebliches Potential für Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzungen.
- Die technisch-infrastrukturelle Ausstattung des Baulandes ist gut.
- Die Grundstücke im Planungsgebiet stehen überwiegend im gleichen Eigentum und sind zweckmäßig zu Bauplätzen strukturiert. Für eine widmungskonforme Nutzung des Baulandes sind Grundumlegungen oder Grenzänderungen nicht zwingend erforderlich.
- Die äußere Anbindung ist über öffentliche Verkehrsflächen gut gesichert, weshalb für die die innere Erschließung vielfältige Möglichkeiten bestehen und eine detaillierte Regelung im Bebauungsplan nicht erforderlich ist.
- In der Bebauungsplanung ist jedenfalls die Landes-Straßenplanung der A9-Begleitstraße zu berücksichtigen. Weiters ist eine Bedachtnahme auf mögliche Aus- und Umbauten der Autobahn A9 (dritte Spur) bzw. der Anschlussstelle Kalsdorf (zB Auffahrt mittels einer Nordrampe) geboten.
- Hinsichtlich grüner bzw. blau-grüner Infrastruktur (Grünraumvernetzung) bestehen aufgrund der Bodenversiegelung und der geringen Grünraumausstattung teilweise Defizite und Mängel.

Zur Neuerlassung

Im Zuge der Gemeindestrukturreform 2015 wurden u.a. folgende Bebauungspläne übergeleitet, die vom Gemeinderat der ehemaligen Gemeinde Zettling auf der Rechtsgrundlage des Stmk. Raumordnungsgesetzes 1974 erlassen wurden und bislang jeweils für Teile des ggst. Planungsgebietes rechtsgültig waren (im Bebauungsplanzonierungsplan 1.00 zusammengefasst zur Zonierung B062.1-00a):

- Bebauungsplan „Denzel“ (1995),
- Bebauungsplan „Gewerbepark (Zettling)“ (1997) und
- Bebauungsplan „Gewerbepark 2“, zuletzt idF der 2. Änderung (2010).

Die Verordnungswortlaute und zeichnerische Darstellungen dieser Bebauungspläne sind dem Anhang beigefügt.

Die aus der Gemeindefusion hervorgegangene „neue“ Marktgemeinde Premstätten ist in einer nachhaltigen Raumordnung allgemein dazu angehalten, auf geänderte Planungsvoraussetzungen und Entwicklungshemmnisse zu reagieren und die Bebauungsplanung gemäß § 40 (1) Stmk. ROG 2010 fortzuführen. Bebauungspläne sind gemäß FWP 1.00 im Anlassfall fortzuführen (zB Änderung oder Neuerlassung). In der Bebauungsplanzonierung des FWP 1.00 wurde für die o.a. Bebauungsplanungen bereits ein Anpassungsbedarf festgestellt.

Seitens der Gemeinde wurden daher die Festlegungen der rkl. Bebauungspläne insbesondere auch vor dem Hintergrund der inzwischen wesentlich geänderten rechtlichen und fachlichen Planungsvoraussetzungen kritisch geprüft – diese bestehen insbesondere in der Gemeindefusion, im Stmk. ROG 2010, dem REPRO 2016, dem ÖEK 1.00 inkl. dem Räumlichen Leitbild, dem FWP 1.00 inkl. der Bebauungsplanzonierung sowie der Straßenplanungen für die A9-Begleitstraße.

In Anbetracht des Alters und der geringen Planungstiefe der Bebauungspläne, der tlw. sehr geringen Präzision der auf alten Katasterständen erfolgten zeichnerischen Darstellungen sowie der inzwischen höheren Planungs- und Gestaltungsanforderungen auch an Industriegebiete (vgl. Zielsetzungen des Räumlichen Leitbildes 1.00) werden zweckmäßig eine Aufhebung der alten Bebauungspläne und eine Neuerlassung für den Gesamtbereich mit der Bezeichnung „Gewerbepark Zettling 2026“ durchgeführt. Dies auch zur Erhöhung der Rechtssicherheit und der besseren Handhabung im baurechtlichen Vollzug.

Zu den Änderungen:

- Der Bebauungsplan wird für Bauland- und Verkehrsflächen zwischen Sternweg und A9 Pyhrn Autobahn neu erlassen. Im Wortlaut werden die Grundstücke gemäß der aktuellen DKM angeführt. Die Grundlagen des Flächenwidmungsplanes werden aktualisiert und an den Rechtsbestand der „neuen“ Gemeinde angepasst. Die Festlegungen des Räumlichen Leitbildes 1.00 werden ergänzt und ersichtlich gemacht. Mögliche Einschränkungen der Bebauung werden in zusammengefasster Form angeführt und im erforderlichen Ausmaß um neue Aspekte ergänzt.
- Im Plan werden Bereiche mit unterschiedlichen Festlegungen und Bebauungsmöglichkeiten (zB „Baufelder“, Verkehrs- und Freiflächen) zweckmäßig neu festgelegt, wobei die bestehende Struktur und Bebauung des Gebietes sowie bekannte und zu erwartende Bundes- und Landes-Straßenplanungen in geeigneter Weise berücksichtigt werden.

- Die Festlegungen zur Höhenentwicklung (im Bestand sind in den Bebauungsplänen je nach Lage Gebäudehöhen von 7 m bis hin zu 19 m zulässig) werden vereinheitlicht und unter Berücksichtigung der Lage innerhalb einer REPRO-Vorrangzone sowie der in jüngerer Zeit erlassenen Bebauungsplanungen entlang des Sternweges zweckmäßig liberalisiert.
- Festlegungen zur Gestaltung und Ausführung neuer Gebäude werden ergänzt (zB Dachformen und Dächer) – für Objekte des Rechtsbestandes entsteht dadurch kein unmittelbarer Anpassungsbedarf.
- Festlegungen zu Freiflächen und Grüngestaltung werden ergänzt, um iS der Zielsetzungen des Räumlichen Leitbildes 1.00 langfristig (zB bei auch Änderungen am Gebäude- und Oberflächenbestand) eine zeitgemäße Mindestgrünausstattung und -bepflanzung zu erreichen.

Durch die auf den Bestand folgenden Festlegungen im neuen Bebauungsplan sind grundsätzlich keine negativen Auswirkungen auf das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild zu erwarten. Das siedlungsstrukturelle und verkehrliche Konzept des Bestandes wird weitestgehend berücksichtigt und es erfolgt keine Beeinträchtigung angrenzender Liegenschaften oder Bestände. Die Planungen zur A9-Begleitstraße werden durch die ggst. Bebauungsplanung nicht erschwert.

Die ggst. Bebauungsplanung erfolgt im Kontext mit den rk. Bebauungsplanungen B520.1 „Sternweg Mitte“ (2025), B521.1 „Sternweg Ost I“ (2024) und B521.2 „Sternweg Ost II“ (2025), die allesamt entlang der zukünftigen A9-Begleitstraße am Sternweg gelegen sind und für die ein Gesamtgestaltungskonzept erstellt wurde:



Zu § 1 Rechtsgrundlage

Das Stmk. Raumordnungsgesetz 2010 regelt in den §§ 40 und 41 die Bebauungsplanung. Der darin gesetzlich eröffnete Regelungsumfang deckt auch die in den Verordnungsermächtigungen der §§ 8 und § 11 Stmk. BauG 1995 enthaltenen Inhalte (Bepflanzungsmaßnahmen bzw. Gestaltungsregelungen für Einfriedungen und lebende Zäune) ab, weshalb sich die Bebauungsplanung ausschließlich auf das Stmk. Raumordnungsgesetz 2010 stützt. Aufgrund einer aufsichtsbehördlichen Einwendung zum Entwurf wurden die vorangestellte Promulgationsklausel sowie die Bestimmungen des § 1 des Wortlautes für den Beschluss entsprechend abgeändert.

Aufgrund der Größe des Planungsgebietes sowie der möglichen Auswirkungen auch auf nicht anrainende oder nahe gelegene Grundstücke, wird die Erlassung des Bebauungsplanes im Auflageverfahren gemäß § 40 (6) Z.1 Stmk. ROG 2010 durchgeführt. Die Eigentümer der im Planungsgebiet liegenden Grundstücke werden innerhalb der Auflagefrist zusätzlich angehört.

Während der Auflage wurde ein von der Gemeinde beauftragtes Verkehrskonzept erstellt, das für den Beschluss durch eine geringfügige Anpassung der planlichen Festlegungen berücksichtigt wird (vgl. zu § 17 und Anhang). Eine Anhörung nach der Auflage war nicht erforderlich, da diese Berücksichtigung auch von den betroffenen Eigentümern und Baurechtsnehmern der Grundstücke am Sternweg angeregt wurde und keine darüber hinaus gehenden Rückwirkungen auf Dritte gegeben sind.

Zu § 2 Größe des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet (Bauland- und Verkehrsflächen gemäß FWP idF 1.05) hat gemäß der DKM mit Stand 12/2025 ein Flächenausmaß von insgesamt rd. 8,80 ha. Das Gelände ist eben.

Zu § 3 Zeichnerische Darstellung

Diese Darstellung erfolgt im Maßstab 1:1.000 auf planlicher Grundlage der DKM mit Stand 12/2025. In der zeichnerischen Darstellung sind ergänzend die Grenzen geplanter Teilungen ersichtlich gemacht:

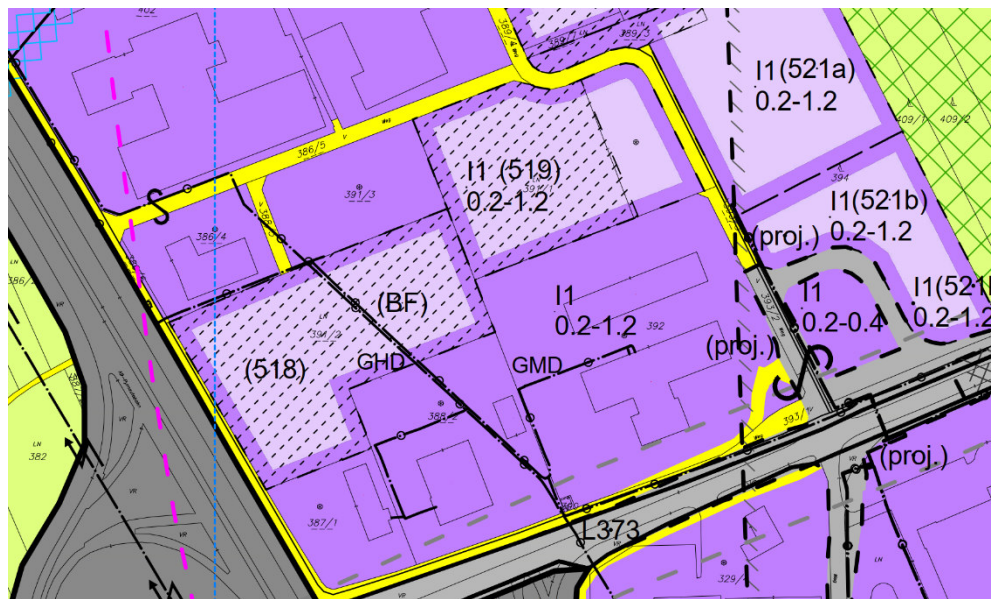
- Teilungspläne „L373 Bierbaumerstraße und L397 Gradenfelderstraße“ der Vermessung DI Knapp, GZ: 2022-483B vom 27.06.2024, die bereits eine Grundlage für die FWP-Änderung 1.05 „Sternweg-Industriestraße-Frikusweg“ war und deren Durchführung bevorsteht sowie
- Teilungsplan für die neue Straßenführung in der S-Kurve des Sternwegs der Vermessung Huber ZT-GmbH GZ: 8309 vom 05.12.2025, der in dieser Form am 05.12.2025 vom Vermessungsamt Graz unter der GFN 3358/2025/63 bescheinigt worden ist (siehe Anhang).

Zu § 4 Festlegungen des Flächenwidmungsplanes

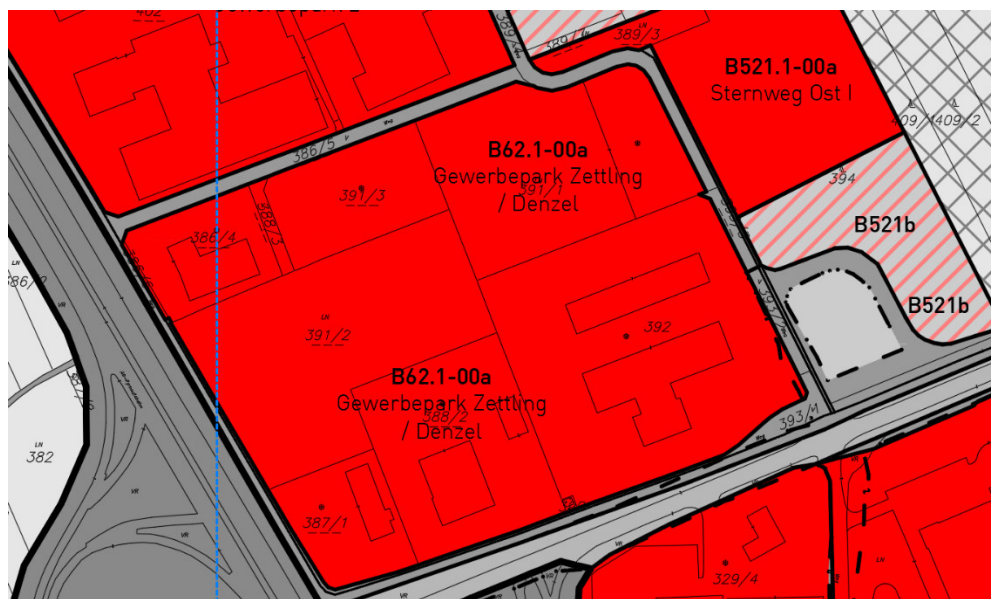
Für den Bereich der Bebauungsplanung liegt der Flächenwidmungsplan 1.00 der Marktgemeinde Premstätten in der Fassung der Änderung 1.05 vor, die nach Beschluss durch den Gemeinderat und Kundmachung am 23.10.2024 in Rechtskraft erwachsen ist.

Die innerhalb der Bebauungsplanzonierung B062.1-00a gelegenen Grundflächen sind im FWP-Rechtsbestand daher teilweise als Bauland und teilweise als Verkehrsflächen festgelegt. Die Abgrenzungen der FWP-Festlegungen sind in der zeichnerischen Darstellung ersichtlich gemacht.

Die im FWP 1.00 festgelegten Anschließungserfordernisse sind durch Private (Grundeigentümer bzw. Bauwerber) zu erfüllen.



Ausschnitt FWP idF 1.05, maßstabslos

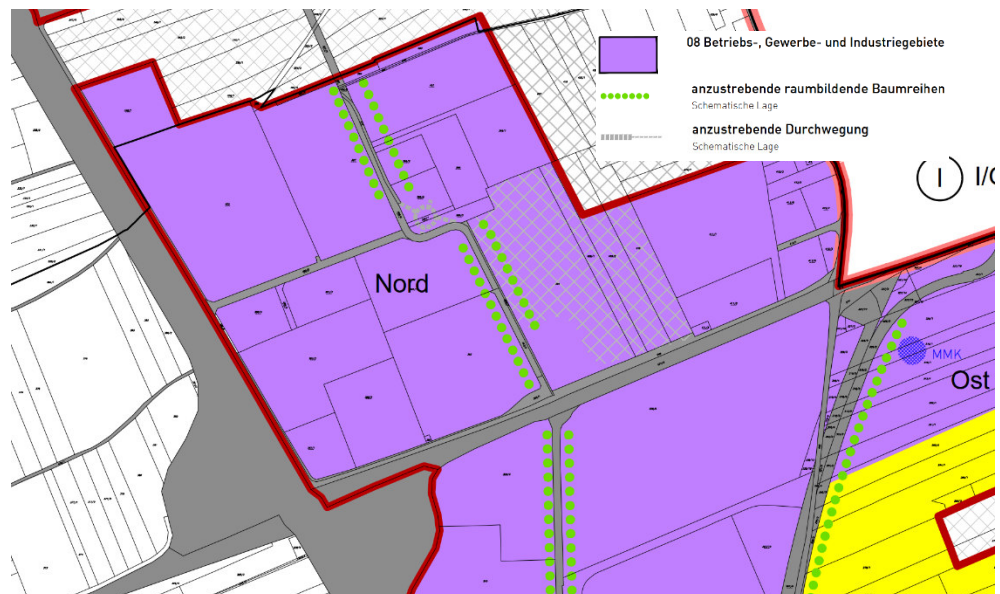


Ausschnitt Bebauungsplanzonierung des FWP 1.05, maßstabslos

Nach Umlegung des Sternwegs aufgrund des zu § 3 angeführten Teilungsplanes wird seitens der Gemeinde eine Anpassung der Bauland- und Verkehrsflächenabgrenzungen durch neuerliche Änderung des Flächenwidmungsplanes in Erwägung gezogen. Für resultierende Baulandflächen im Anschluss an die derzeit noch bestehende S-Kurve des Sternweges entsteht dadurch ggf. das Erfordernis einer Bebauungsplanung, die zweckmäßig auch durch Erfassung im Zuge einer Änderung des ggst. Bebauungsplanes erfolgen könnte.

Zu § 5 Festlegungen des Räumlichen Leitbildes

Im Räumlichen Leitbild 1.00 wurde das Siedlungsgebiet der Marktgemeinde Premstätten u.a. in Gebietstypen gegliedert, für die spezifische Handlungsgebote, Zielsetzungen der Siedlungsentwicklung und Richtwerte für städtebauliche Kennzahlen festgelegt werden. Das ggst. Planungsgebiet ist gemäß Leitbildplan dem Gebietstyp (8) „Betriebs-, Gewerbe- und Industriegebiete“ zugeordnet, für den als Handlungsgebote hinsichtlich Gebietscharakter die Verbesserung und Entwicklung vorgesehen sind.



Ausschnitt Leitbildplan des Räumlichen Leitbildes 1.00, maßstabslos

Zielsetzungen der Siedlungsentwicklung

- Sicherstellung der infrastrukturellen Ausstattung.
- Verbesserung der Qualität in der Baugestaltung.
- Verbesserung der Qualität der Außenräume. Sicherung einer Mindestausstattung mit Vegetation, insbesondere im Bereich von Haupterschließungsstraße (Baumreihen), Vorfeldern und Parkplätzen. Festlegungen im Einzelfall unter Berücksichtigung der örtlichen Situation.
- Sicherstellung und Verbesserung der Durchwegung sowie der multimodalen Mobilität in Bereichen mit hohem Arbeitsplatzangebot.
- Geordnete Oberflächenentwässerung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse (nach Möglichkeit durch Versickerung oder Verrieselung).

Grundsätze zu Bauungsweise, Erschließungssystem und Freiraumgestaltung

- Bauungsweise: Grundsätzlich offen. Lage zur Straße abgerückt bis straßenbegleitend.
- Hauptdächer sind mit PV-Anlagen auszustatten und/oder als Gründächer auszubilden.

Richtwerte für städtebauliche Kennzahlen

- Bebauungsgrad max. 0,8
- Versiegelungsgrad max. 70 % (bezogen auf d. Gesamtbauplatz; auch unter Berücksichtigung von Abflussbeiwerten nach Art der Entwässerungsfläche); Ausnahmen unter Berücksichtigung des Bestandes möglich).
- Bebauungsdichte max. 1,2 – Verringerung oder Überhöhung durch Bebauungsplanung im qualifizierten Einzelfall.

Zu § 6 Einschränkungen

Zu (1) Im § 21 des Bundesstraßengesetzes 1971 ist u.a. festgelegt, dass in einer Entfernung bis 40 m beiderseits von Bundesautobahnen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden dürfen (Bauverbotszonen). Die ASFINAG hat als Bundesstraßenverwaltung auf Antrag Ausnahmen zuzustimmen, soweit dadurch Rücksichten auf den Bestand der Straßenanlagen und des Straßenbildes, Verkehrsrücksichten sowie Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung oder erforderliche Maßnahmen nach §§ 7 und 7a BStG nicht beeinträchtigt werden.

Erwächst einem Grundeigentümer beziehungsweise Bergbauberechtigten durch die Verweigerung der Ausnahmebewilligung ein Nachteil, so hat die Behörde dem Grundeigentümer (Bergbauberechtigten) auf seinen Antrag in sinngemäßer Anwendung der §§ 18 und 20 BStG eine angemessene Entschädigung zuzuerkennen, soweit es sich nicht um ein Vorhaben des Grundeigentümers (Bergbauberechtigten) innerhalb einer Zone von 15 m handelt. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann in diesem Verfahren die Enteignung des von der Verfügung betroffenen Grundstückes oder Grundstückteiles beantragen.

Die Breite der Bauverbotszonen, die im Rechtsplan ausgehend von einer Nutzungsgrenze des Katasters ersichtlich gemacht und bei den Festlegungen des Bebauungsplanes berücksichtigt werden, ist vom äußeren Rand des Straßengrabens, bei aufgedämmten Straßen vom Böschungsfuß, bei im Gelände eingeschnittenen Straßen von der oberen Einschnittsböschungskante, in Ermangelung von Gräben und Böschungen von der äußeren Begrenzungslinie der Straßenbankette zu messen.

Gemäß der Stellungnahme der ASFINAG zum BPL-Entwurf (Schreiben mit GZ: ASF/2026/001377 vom 04.03.2026) können entsprechend der aktuellen Pläne und Unterlagen des laufenden Projekts zur A9 Kapazitätserweiterung und aufgrund der Anordnung einer durchgängigen Entwässerungsmulde Verschiebungen der Bauverbotsgrenzen um ca. 7 m nicht ausgeschlossen werden.

Die in der zeichnerischen Darstellung ersichtlich gemachte 40 m breite Bauverbotszone gemäß § 21 BStG wird für den Beschluss daher um eine 7 m versetzte Linie mit der Bezeichnung „potentielle Verschiebung der Bauverbotszone“ ergänzt. Damit wird auf das Vorhaben „dritte Spur der A9“ (Bauftrag vom Verkehrsministerium erteilt im April 2026; Verkehrsfreigabe vorgesehen ab 2033) hingewiesen, um Konflikten in Zusammenhang mit einer heranrückenden Bebauung an das hochrangige Straßennetz vorzubeugen.

Zum Entwicklungsziel einer „Nordauffahrt“:

In der ggst. Bebauungsplanung wird auf Eigeninitiative der Gemeinde und iS der vorausschauenden Planung eine bauliche Adaptierung der A9-Anschlussstelle Kalsdorf zur Verbesserung der langfristigen Leistungsfähigkeit berücksichtigt. Dies in Einklang mit den Zielen des ÖEK 1.00, demzufolge das Planungsgebiet innerhalb des ÖEK-Teilraums I „Industrie- und Gewerbegebiet Industriestraße“ gelegen ist, welcher eine hohe Entwicklungspriorität aufweist und über große Potentialflächen verfügt. Grundlage für die Neuerstellung 1.00 war u.a. die Verkehrsuntersuchung „Premstätten – 7ha Grundstück in Zettling“ (Version B-02 vom März 2023) der Trafility GmbH, die die Industriegebiete, die Landesstraßen, die Autobahn A9 sowie einmündende Industriestraßen in den Planfällen 2026 und 2040 betrachtete (vgl. Anhang zum ÖEK 1.00).

Die Nordauffahrt auf die Autobahn erfolgt ausgehend von der Landesstraße L-373, aus Richtung Kalsdorf kommend, aktuell über ein Linksabbiegen am Knoten „VLSA 3152: L373 / ASt Kalsdorf Ost“. Dazu aus der Verkehrsuntersuchung: *Im Planfall 2040 werden an der Kreuzung ASt Kalsdorf Ost Auslastungen bis 94 % erreicht. Am Linksabbiegestreifen von Osten werden zur Morgenspitze Rückstaulängen von rund 100 m erwartet. Die Länge des Linksabbiegestreifens beträgt im Bestand etwa 180 m, wodurch von keiner Überstauung auszugehen ist.*

In Richtung Westen werden Rückstaulängen von 72 m prognostiziert. Die Länge des zweiten Geradeausfahrtstreifens beträgt im Bestand rund 125 m.

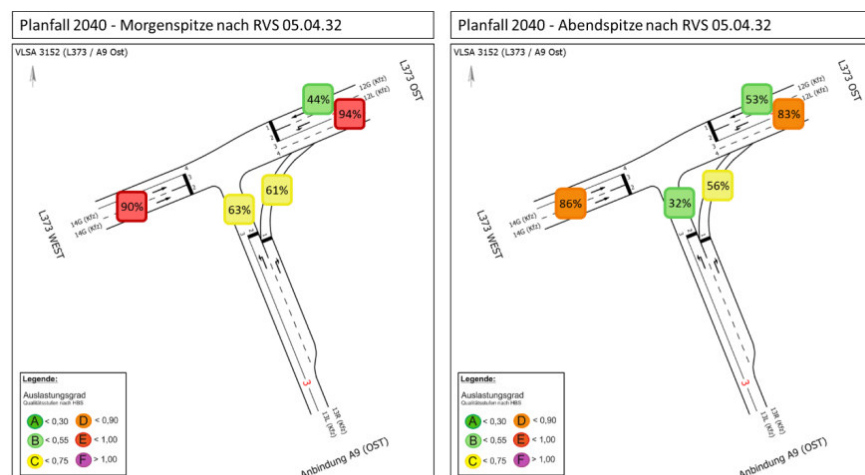


Abbildung 21: Auslastungsgrade ASt Kalsdorf Ost (Planfall 2040)

Es wird erwartet, dass die VLSA L373 / ASt Kalsdorf Ost bei weiteren Verkehrssteigerungen zuerst an die Leistungsfähigkeitsgrenze gerät.

Aufgrund der abschließenden Einschätzung, dass bereits im Jahr 2024 die Leistungsfähigkeitsgrenze dieses Knotens erwartet wird, bestehen aus Sicht der Gemeinde dringender Handlungsbedarf und ein besonderes überörtliches Interesse an der Flächensicherung im ggst. BPL-Gebiet.

Lt. Kenntnis der Gemeinde beinhaltet die von der Abteilung 16 betriebene Fortschreibung des „Masterplans Grazerfeld 2040“ auch den Entwurf einer Direktrampe nach Norden. Mangels konkreter Planunterlagen wird im Bebauungsplan daher vorläufig von einer Lage und Dimension der angestrebten Nordauffahrt vergleichbar mit jener der Anschlussstelle Schachenwald ausgegangen. Diese ist in der zeichnerischen Darstellung als symbolische Trasse ausgewiesen und dient der Orientierung. Bei Vorliegen von Bundes-Straßenplanungen ist der Bebauungsplan in diesem Bereich ggf. zu konkretisieren.

- Zu (2) Eine detaillierte Beurteilung und die Festlegung von allfälligen technischen Maßnahmen erfolgen bei Erfordernis auf Grundlage eines Projektes in Bauverfahren und in Abstimmung mit der ASFINAG. Im Zuge der Entwurfsauflage wurde von der ASFINAG u.a. bekannt gegeben: *Der Grundeigentümer/ zukünftige Bauwerber muss im Verfahren um Ausnahmegenehmigung vom Bauverbot gem. § 21 BStG nachweisen, dass es durch die geplante Errichtung der Photovoltaikanlage gem. den geltenden Ö-Normen zu keiner Blendwirkung auf die Autobahn kommen kann. Für den Fall, dass es – wider Erwarten – jedoch trotzdem zu einer Blendwirkung auf die Autobahn kommt, verpflichtet sich der Grundeigentümer/zukünftige Bauwerber zum Rückbau bzw. Demontage der gegenständlichen Anlage bzw. der betroffenen Module.*
- Zu (3) Die A9-Begleitstraße ist ein gemeindeübergreifendes Straßenprojekt zwischen Graz und dem Cargo Center (CCG), das vom Land Stmk. seit Anfang der 2000er Jahre verfolgt wird und abschnittsweise bereits umgesetzt ist. Im Gemeindegebiet von Premstätten soll die Begleitstraße überwiegend östlich der Autobahn A9 und auch im Bereich des Sternwegs verlaufen, dessen Erklärung zur Landesstraße hierfür zweckmäßig wäre.

Für den an das ggst. Planungsgebiet angrenzenden Straßenabschnitt „Schwarzl“ (von L-379 bis L-373) liegen Vorplanungen in Varianten, verfasst von der IKK im Auftrag des Landes (Varianten 1 und 2; 2019) vor. Eine rechtsverbindliche Trassenverordnung für die Straße liegt nicht vor. Auch im Regionalplan des REPRO 2016 ist im ggst. Abschnitt keine Trassierung der A9-Begleitstraße (Planungsinformation Straßenprojekt) ausgewiesen, weshalb keine gesicherte übergeordnete Planung vorliegt, die gemäß § 3 (1) Stmk. ROG 2010 zu berücksichtigen wäre.

Auf Betreiben der Marktgemeinde Premstätten wurde in Abstimmung mit der Abteilung 16 eine neue Planung für den Bereich der S-Kurve am Sternweg erarbeitet (IKK Group GmbH, Stand 20.03.2024; siehe Lageplan im Anhang), die eine Grundlage der ggst. Bebauungsplanung bildet.

- Zu (4) REPRO-Vorrangzonen für Industrie und Gewerbe sichern die betreffenden regionsweit bedeutenden Flächen für diese Nutzung. Eine etwaige lw. Nutzung bleibt von dieser Bestimmung unberührt, andere Nutzungen wie zB Wohnen sind generell unzulässig.



Ausschnitt Regionalplan des REPRO 2016

Gemäß § 5 (1) REPRO Steirischer Zentralraum 2016 gelten für Vorrangzonen für Industrie und Gewerbe folgende Zielsetzungen und Festlegungen: 1. Sicherung bzw. Mobilisierung der für Industrie- und Gewerbebetriebe von regionaler bzw. überregionaler Bedeutung geeigneten Flächen und 2. Vorrangzonen für Industrie und Gewerbe sind – einschließlich erforderlicher Abstandsflächen – von Widmungs- und Nutzungsarten, die die Realisierung einer industriell/gewerblichen Nutzung verhindern bzw. gefährden, freizuhalten.

Auf die Bestimmungen des § 2 (2) des Entwicklungsprogramms für den Sachbereich Erneuerbare Energie – Solarenergie (Stammfassung: LGBL Nr. 52/2023) wird in diesem Zusammenhang hingewiesen: *In Vorrangzonen für Industrie und Gewerbe eines Regionalen Entwicklungsprogrammes ist die Errichtung von Photovoltaik – Freiflächenanlagen unzulässig. Davon ausgenommen sind Anlagen auf bereits für Industrie und Gewerbe gewidmeten und bebauten Grundstücken im Ausmaß von maximal 10 Prozent der Grundstücksfläche in Ergänzung zu Photovoltaikanlagen auf Dach- und/oder Fassadenflächen von Betriebsgebäuden.*

- Zu (5) Gemäß § 2 (8) REPRO sind die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Graz Thalerhof durch die Freihaltung der im Regionalplan ausgewiesenen Lärmbelastungszonen von neuen Wohn- bzw. Erholungsbauandfestlegungen (reine Wohngebiete, allgemeine Wohngebiete, Dorfgebiete, Ferienwohngebiete, Erholungsgebiete, Kurgebiete) und die mittel- bis langfristige Umstrukturierung von lärmempfindlichen Wohnnutzungen – ausgenommen Bereiche mit ausschließlich oder überwiegend bestehender Wohnfunktion – in Betriebsnutzungen zu sichern.
- Zu (6) Der Großteil des Gemeindegebietes der Marktgemeinde Premstätten liegt innerhalb von Sicherheitszonen des Flughafens Graz-Thalerhof. Aufgrund der einschränkenden Festlegungen des Flächenwidmungsplanes und Bebauungsplanes ist davon auszugehen, dass im Planungsgebiet keine Luftfahrthindernisse errichtet werden können. Dies ist jedoch von Seiten der Antragsteller zu prüfen – ggf. sind die entsprechenden Bewilligungen auf Grundlage des Luftfahrtgesetzes einzuholen. Link zum Zonenplan:

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/recht/sicherheitszonen/graz.html>

Hinsichtlich möglicher Anlagen mit optischer und elektrischer Störwirkung iSd § 94 Luftfahrtgesetz wird darauf hingewiesen, dass diese von der zuständigen (Gewerbe-)Behörde im Genehmigungsverfahren zu beachten sein werden.

- Zu (7) Das Planungsgebiet liegt gemäß der Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark idgF innerhalb des Widmungsgebietes 1 und 2 des Grundwasserschutzprogrammes Graz bis Radkersburg, wodurch es zu einem Schongebiet erklärt wurde. Ziel dieser Verordnung ist u.a. die Sicherung und Erhaltung des guten Zustandes der Grundwasservorkommen und des Grundwasserkörpers. Planungen sind daher ggf. mit der Wasserrechtsbehörde abzustimmen.
- Zu (8) Bekannte Infrastrukturleitungen im Planungsgebiet und im Anschluss daran sind im Flächenwidmungsplan 1.00 ersichtlich gemacht. Insbesondere verlaufen Gasleitungen quer durch das Gebiet.

Zu § 7 Bauplätze

Im Planungsgebiet soll die Teilung und Vereinigung von Grundflächen zu Bauplätzen (Baugrundstücken) und Straßengrundstücken nicht eingeschränkt werden, um die nachhaltige und vollständige Nutzung des hochwertigen Industriegebietes sicherzustellen. Auf die Bestimmungen der §§ 45 und 47 des Stmk. ROG 2010 wird hingewiesen. In nachfolgenden Bauverfahren ist die Dichte auf den jeweiligen konkreten Bauplatz zu beziehen.

Zu § 8 Bebauungsweise

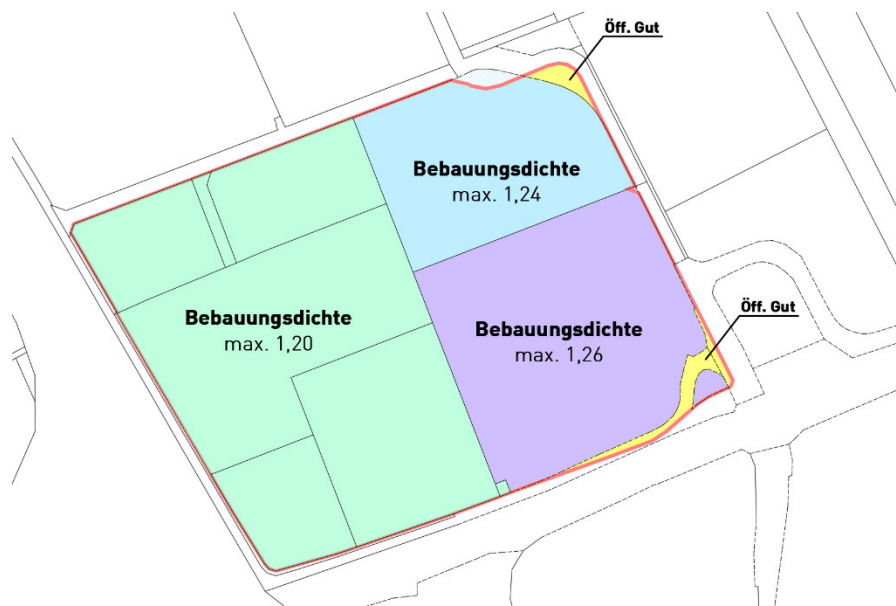
Die Bebauung hat unter Berücksichtigung des Bestandes grundsätzlich offen zu erfolgen. Da innerhalb des Planungsgebietes jedoch zweckmäßige Grundgrenzen bestehen und keine Pflicht zur Grundstücksvereinigung festgelegt ist, kann eine Bebauung innerhalb der Baugrenzen schadlos auch in gekuppelter oder geschlossener Bebauungsweise erfolgen, ohne dass Störwirkungen auf angrenzende Flächen und Gebiete entstehen. Die Verteilung der Baumassen innerhalb des Planungsgebietes wird maßgeblich durch Baugrenzen geregelt.

Zu § 9 Bebauungsdichte und Bebauungsgrad

- Zu (1) Gemäß § 3 der Bebauungsdichteverordnung 1993 können die im Flächenwidmungsplan angegebenen Höchstwerte der Bebauungsdichte durch Festsetzungen in einem Bebauungsplan zB bei Vorliegen von städtebaulichen Gründen überschritten werden. Als derartige Gründe kommen insbesondere u.a. jene der Verkehrserschließung in Betracht.

Für das Planungsgebiet wird im Bebauungsplan die Bebauungsdichte gegenüber der Festlegung des Flächenwidmungsplanes von max. 1,2 gemäß § 41 (1) Z.2. lit. i Stmk. ROG 2010 für Teilbereiche maßvoll erhöht,

da innerhalb des Planungsgebietes Abtretungen von privaten Grundflächen in das öffentliche Gut erfolgen, um einerseits die Landesstraßenplanungen der A9-Begleitstraße im Verlauf des Sternweges sicherzustellen sowie eine zweckmäßige Führung der Industriestraße im Nahebereich des Knotens Sternweg/L-373 zu ermöglichen. Diese beiden Grundinanspruchnahmen wurden in Vorverfahren außerhalb der ggst. Bebauungsplanung bereits ausgehandelt (vgl. auch FWP-Änderung 1.05), weshalb kein Regelungsbedarf bzgl. der Abtretungen in das öffentliche Gut mehr besteht. Die Kompensation des ursprünglichen Geschosßflächenpotentials erfolgt hingegen zweckmäßig in der Bebauungsplanung und bezogen auf die zukünftig verkleinerten Bauplätze. Es erfolgt lediglich eine Umrechnung auf die neuen Bauplatzgrößen (d.h. keine Erhöhung des ursprünglichen Geschosßflächenpotentials):



Das Grundstück 392 der KG Laa hat vor der Neuvermessung ein Ausmaß von 25.307 m², für das im FWP 1.00 eine max. Bebauungsdichte von 1,2 festgelegt wurde. Das ursprüngliche max. Geschosßflächenpotential betrug daher 30.369 m² BGF. Aus den Neuabgrenzungen der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung auf Grundlage der Teilungspläne (vgl. Anhang) ergeben sich zwei neue Grundstücke mit einem Gesamtausmaß von 24.201 m². Bei gleichmäßiger Verteilung des max. Geschosßflächenpotentials auf diese Bauplätze ergibt sich eine Maximaldichte von aufgerundet 1,26.

Das Grundstück 391/1 der KG Laa hat vor der Neuvermessung ein Ausmaß von 15.334 m², für das im FWP 1.00 eine max. Bebauungsdichte von 1,2 festgelegt wurde. Das ursprüngliche max. Geschosßflächenpotential betrug daher 18.401 m² BGF. Aus der Neuabgrenzung in der Bebauungsplanung ergibt sich ein Grundstück mit einem Ausmaß von 14.863 m². Bei gleichmäßiger Verteilung des max. Geschosßflächenpotentials auf diesen Bauplatz ergibt sich eine Maximaldichte von aufgerundet 1,24.

Zusätzliche Abtretungen in das öffentliche Gut für den v.a. im Interesse der Grundeigentümer gelegenen Aus- und Umbau des Sternwegs (Linksabbiegestreifen; vgl. Verkehrsplanung im Anhang) werden bei dieser Berechnung und Festlegung nicht berücksichtigt.

Die Erhöhung der max. zulässigen Bebauungsdichte steht in Einklang mit den Bestimmungen des Räumlichen Leitbildes 1.00, das Maximalwerte > 1,2 durch Bebauungsplanung im qualifizierten Einzelfall vorsieht. Die Erhöhung ist weiters im Sinne der Bestimmungen des § 3 der Bebauungsdichteverordnung 1993 auch aufgrund der Lage innerhalb einer REPRO-Vorrangzone für Industrie und Gewerbe (iS einer städtebaulichen Schwerpunktsetzung) zulässig und begründet.

Die Berechnung erfolgt nach den Bestimmungen der Bebauungsdichteverordnung 1993 idgF.

- Zu (2) Im Sinne der Gleichbehandlung soll in Zusammenhang mit der angestrebten Errichtung einer Nordauffahrt der A9-Anschlussstelle eine Kompensation des ursprünglichen max. Geschoßflächenpotentials auch auf den Grundstücken 387/1 und 391/2 der KG Laa erfolgen.

Da derzeit noch keine Bundes-Straßenplanung vorliegt, die eine exakte Bezeichnung der Abtretungsflächen erlaubt, kann diese Kompensation noch nicht zahlenmäßig verordnet werden. Sie ist daher lediglich als Entwicklungsziel und öffentliches Interesse dokumentiert und müsste im Anlassfall in der nachfolgenden Flächenwidmungs- oder Bebauungsplanung entsprechend umgesetzt werden. Bis dahin gilt für die betreffenden Grundstücke unverändert eine max. Bebauungsdichte von 1,20 bezogen auf das im Flächenwidmungsplan festgelegte Bauland (d.h. einschließlich der für eine mögliche Nordauffahrt freizuhaltenen Flächen).

- Zu (3) Der Bebauungsgrad (§ 4 Z.17 Stmk. BauG) ergibt sich aus dem Verhältnis der bebauten Fläche zur Bauplatzfläche und wird unter Berücksichtigung der möglichen Errichtung von großflächigen Betriebsgebäuden sowie in Einklang mit den Vorgaben des räumlichen Leitbildes festgelegt.

Zu § 10 Lage und Stellung der Gebäude

- Zu (1) Die zulässige Lage der oberirdischen Teile von neuen Hauptgebäuden (das sind Gebäude, die keine Nebengebäude darstellen sowie Garagen) ist im Plan durch die Festlegung von Baugrenzlinien fixiert. Durch die Baugrenzlinien werden Baufelder gebildet, die im Plan färbig dargestellt sind. Neue Gebäude dürfen Baugrenzlinien nicht überschreiten. Für Bestände außerhalb der neu festgelegten Baugrenzlinien gilt keine Einschränkung.
- Zu (2) Die im Wortlaut angeführten Bauwerke und -teile dürfen auch außerhalb der Baugrenzlinien (ausgenommen auf planlich festgelegten Freiflächen) errichtet werden, da sie visuell nur untergeordnet in Erscheinung treten. Auf die Bestimmungen des § 12 Stmk. BauG wird ergänzend verwiesen, die durch den Bebauungsplan nicht beschränkt werden. Entlang der Autobahn sind ggf. Abstimmungen mit der ASFINAG erforderlich (Bauverbotszone gemäß § 21 BStG und deren potentielle Verschiebung um ca. 7 m im Zuge des laufenden Projektes zur A9 Kapazitätserweiterung).

Zu (3) Die Längserstreckung der Hauptgebäude ist bei Satteldächern ident mit der Hauptfirstrichtung. Die Festlegungen orientieren sich an der Struktur der Umgebung und haben ein geordnetes Erscheinungsbild zum Ziel. Die Möglichkeiten der Gebäudedrehung berücksichtigen die Außengrenzen des Planungsgebietes, an denen Bauwerke auszurichten sind. Da in Randbereichen vom rechten Winkel abgewichen wird, sind maßvolle Abweichungen vertretbar.

Zu § 11 Höhenlage der Gebäude

Das Planungsgebiet ist weitgehend flach, weshalb Geländeänderungen grundsätzlich nicht erforderlich sind. Aufgrund der Größe der Baufelder sind auch nutzungstypische Gebäude mit Längsausdehnungen von mehr als 100 m möglich, bei denen dennoch ein Geländeausgleich am Bauplatz erforderlich sein kann – dieser wird durch die Festlegungen des Bebauungsplanes nicht ausgeschlossen. Eine zahlenmäßige Festlegung von Maximalhöhen udgl. ist angesichts der vielfältig möglichen Bebauung und der grundsätzlich geringen Sensibilität des ggst. Industriegebietes auch gegenüber Geländemodellierungen nicht zweckmäßig.

Die Bestimmung stellt jedoch sicher, dass die topographische Situation bei der Anordnung von Gebäuden berücksichtigt wird und verhindert, dass Gebäude auf künstlich geschaffenen Plateaus errichtet werden. Sie verpflichtet nicht zur Neigung der Erdgeschoßebenen von Gebäuden und nicht grundsätzlich zu Abtreppungen. Die Höhenlage wird im Rahmen des Bauverfahrens geprüft werden. Dabei werden auch die Belange des Schutzes des Straßen-, Orts- und Landschaftsbildes zu berücksichtigen sein. In nachfolgenden Bauverfahren wird es zweckmäßig sein, im Projekt Höhenfestpunkte mit Absoluthöhen darzustellen.

Zu § 12 Höhe der Gebäude

Die maximale Höhe der Gebäude wird im Bebauungsplan durch die Festlegung der Gesamthöhe gemäß Stmk. BauG festgelegt, das ist gemäß § 4 Z.33 Stmk. BauG *der vertikale Abstand zwischen dem tiefsten Punkt der Geländeverschneidung (natürliches Gelände) mit den Außenwandflächen und der höchsten Stelle des Gebäudes, wobei kleinvolumige Bauteile, wie Rauchfänge, Rohraufsätze u. dgl., unberücksichtigt bleiben.*

Zusätzlich werden im Bebauungsplan u.a. Ausnahmen für Bauwerke und -teile wie Stiegenhäuser, Aufzugsanlagen und Dachaufbauten für Haustechnikanlagen festgelegt, da diese visuell nur untergeordnet und zB bei zurückversetzter Anordnung in der Regel nicht als Geschoß in Erscheinung treten. Die bezeichneten Bauwerke und Bauwerksteile dürfen daher über die festgelegte Gesamthöhe hinausragen. Für bauliche Anlagen ohne Gebäudeeigenschaft wird keine Festlegung getroffen.

Auf die Festlegung von Geschoßen wird verzichtet, da industriell-gewerblich genutzte Gebäude (Hallen, Garagen, Lager etc.) zumeist nicht über eine übliche Geschoßeinteilung verfügen und durch die Vorgabe der Gesamthöhe, der Dachform und Dachneigung ausreichende Festlegungen getroffen werden.

Zu § 13 Dachformen und Dächer

- Zu (1) Bei der Errichtung von neuen Hauptdächern wird in Einklang mit den Bestimmungen des Räumlichen Leitbildes freigestellt, ob diese als begrünte Dächer (wahlweise extensiv oder intensiv; Vegetationsschicht sollte jedenfalls mind. 8 cm betragen) errichtet werden und somit einen Ausgleich zur Bodenversiegelung schaffen, oder ob auf dem Dach Solar- bzw. Photovoltaikanlagen angebracht werden, um eine emissionsfreie nachhaltige Energiegewinnung und -nutzung am Betriebsstandort zu fördern. Für bestehende Dächer entsteht kein Anpassungsbedarf.

Bei der Errichtung von Solar- bzw. PV-Anlagen sind die Dachflächen im überwiegenden Ausmaß, d.h. zu mehr als 50 % der projizierten Fläche zu bestücken, damit kein Gründach errichtet werden muss. Bei einer Ausstattung mit Solar- oder Photovoltaik-Aufdachanlagen im Ausmaß von weniger als 50 % der projizierten Dachfläche sind die verbleibenden Dachflächen als Gründach (extensiv oder intensiv) auszubilden.

Die Festlegungen berücksichtigen energie- und klimapolitische Aspekte gleichermaßen und haben eine nachhaltige Bebauung des Areals zum Ziel. Eine verpflichtende Quote für Gründächer wird nicht vorgegeben, da Bauten industriell-gewerblicher Nutzung auch eine hervorragende Eignung für PV-Aufdachanlagen aufweisen und eine großflächige bis vollständige PV-Nutzung von Dachflächen im Gebiet auch iS der Ziele des *Entwicklungsprogramms für den Sachbereich Erneuerbare Energie – Solarenergie* (SAPRO) nicht ausgeschlossen werden soll.

- Zu (2) Die Festlegung von flachen und flach geneigten (Pult-)Dächern ergibt sich auch aus der im Regelfall zu erwartenden Errichtung von neuen Hallen, die üblicherweise mit solchen Dächern errichtet werden. Durch die wahlweise Ausführung von Satteldächern wird zudem eine dem Umgebungsbestand entsprechende Ordnung und Gestaltung ermöglicht. Maßvolle Akzentuierungen von Teilen der Gebäude (zB von Eingängen) bleiben freigestellt und sind hinsichtlich ihrer gestalterischen Bedeutung im Bauverfahren zu beurteilen. Abweichungen im Bestand bleiben von der Neufestlegung unberührt.
- Zu (3) Die Oberfläche von Flachdächern oder flach geneigten Dächern tritt visuell aus dem Straßenraum nur gering in Erscheinung, kann aber dennoch Auswirkungen auf den Flug- oder Straßenverkehr entfalten. In der Draufsicht fügen sich die zulässigen Materialien gut ins Landschaftsbild ein. Auch graue, nicht glänzende Satteldächer fügen sich in der Regel gut in das Landschaftsbild ein.
- Zu (4) Um durch die Errichtung von Solar- bzw. Photovoltaikanlagen udgl. auf Dächern negative Auswirkungen auf das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild hintan zu halten, sollen diese bei flachen und flach geneigten Dächern nur mit unbedingt erforderlichen Unterkonstruktionshöhen und möglichst parallel zur Dachhaut ausgeführt werden. Bei den stärker geneigten Satteldächern müssen diese parallel zur Dachhaut (d.h. zB auch in die Dachhaut integriert) ausgeführt werden.

Die Auswirkungen derartiger Anlagen auf das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild sind maßgeblich vom Betrachtungsstandpunkt, der Ausrichtung, Lage und Höhe des Gebäudes sowie der Entfernung zu diesem abhängig. Die Auswirkungen und ggf. erforderlichen Abstände vom Dachrand sind daher unter Berücksichtigung der jeweiligen Planung auch projektspezifisch zu beurteilen.

Zu § 14 Sonstige Vorschriften zur Gestaltung

Die Festlegungen zur Gestaltung von Gebäuden und Anlagen erfolgen im eigenen Wirkungsbereich gemäß § 41 (2) Z.9 Stmk. ROG 2010.

Die Gestaltung der Oberflächen und deren Vereinbarkeit mit dem Straßen-, Orts- und Landschaftsbild werden im Zuge von Bauverfahren geprüft werden. Für die Beurteilung der äußeren Gestaltung soll dazu aus der Planung die gestalterische Leitidee hervorgehen (angestrebte Atmosphäre, Wirkung und Funktion). Empfohlen wird eine abgestimmte Auswahl von Farben und Materialien, die in verbindlichen Systemen festgehalten und den jeweiligen Flächen oder Elementen zugeordnet werden, zB durch planliche und textliche Angaben zu den Farben (Festlegung von Haupt- und Akzentfarben, zB RAL) bzw. Materialien (ggf. mit Produktbezeichnungen). Es können auch Visualisierungen beigelegt werden.

Auf die Bestimmungen des § 23 Stmk. BauG (Projektunterlagen) wird verwiesen.

Aufgrund der ggf. beträchtlichen Größe kommt der Gestaltung von Objekten eine erhöhte Bedeutung zu. Stark einschränkende Vorgaben für Materialien etc. erscheinen für ein Industriegebiet und angesichts der wenig exponierten Lage jedoch nicht zweckmäßig. Zu den verordneten Bedingungen wird festgehalten:

- Bzgl. geeigneter Materialien für Oberflächen wird aus Gründen des Kleinklimas empfohlen, Gebäude auch mit naturbelassenen Holzfassaden und Gründächern zu errichten. Eine diesbezügliche Verpflichtung besteht jedoch nicht, da im Umgebungsbestand auch Metall- und Elementfassaden bestehen und diese für industriell-gewerbliche Bauten typisch sind.
- Bzgl. Farbgebungen werden matte und graue bis anthrazitfarbige Oberflächen empfohlen, da sich diese besonders gut und unaufdringlich in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild einfügen. Allgemein sind helle Farbtöne insbesondere jene, die einen Hellbezugswert von 50 nicht unterschreiten. Ein max. Hellbezugswert von 80 wird empfohlen, um visuelle Störwirkungen (Blendungseffekt) bei reinweißen Fassaden zu verhindern und ein dezentes, d.h. nicht unangenehm auffallendes Erscheinungsbild sicherzustellen. Farben mit hohem Sättigungsgrad sollen bei der Fassadengestaltung nicht verwendet werden (Ausschluss von Signalfarben für große Flächen). Kleine Flächen iS der Regelung von Effektfarben haben ein im Verhältnis zur zugehörigen Fassadenfläche deutlich untergeordnetes Ausmaß aufzuweisen – die Beurteilung erfolgt projektspezifisch im Bauverfahren auf Grundlage des § 43 (4) Stmk. BauG.
- Unter Berücksichtigung der Lage unmittelbar an der Autobahn wird die Errichtung einer einzigen freistehenden Standortkennzeichnung ermöglicht, deren max. Höhe sich an den bestehenden Anlagen dieser Art orientiert (konkret: Standortkennzeichnung am weiter nördlich gelegenen Grundstück 288/1 der KG Bierbaum).

Die konkrete Standortwahl hat in Folgeverfahren und in Abstimmung mit der ASFINAG zu erfolgen – auf die Einschränkungen gemäß § 6 wird hingewiesen. Da großformatige Werbeeinrichtungen negative Auswirkungen auf das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild haben und Störwirkungen auf übergeordneten Straßen verursachen können, wird auch die Höhe sonstiger Werbeeinrichtungen beschränkt.

- Zur Sicherstellung eines geordneten und dezenten Erscheinungsbildes auch bei Dunkelheit sowie zur Vermeidung von Störwirkungen auf den Verkehr dürfen mit Ausnahme der Standortkennzeichnung freistehende Pylone udgl. nicht von außen beleuchtet (zB angestrahlt) werden.

Auf die Einrichtung des Baukulturbeirates der Marktgemeinde Premstätten wird zusätzlich hingewiesen, dessen Aufgabe die Unterstützung des Bürgermeisters als Baubehörde ist. Der Beirat soll gemäß seinen Statuten insbesondere im Sinne der Bestimmungen des § 43 (1) und (4) Stmk. BauG bei Projekten, die das öffentliche Interesse berühren, tätig werden (u.a. bei Bauwerken mit Kubaturen über 1.000 m³ Bauvolumen).

Zu § 15 Verkehrsflächen

- Zu (1) Auf die IKK-Planungen in Zusammenhang mit der Landes-Straßenplanung der A9-Begleitstraße wird hingewiesen (vgl. auch zu § 6). Ziel der Planung ist die Reduktion der Zu- und Abfahrten von der zukünftigen Landesstraße im Verlauf des Sternweges und eine Aufschließung des Planungsgebietes insbesondere ausgehend von einer neu zu errichtenden Hauptanbindung, die exakt gegenüber der bereits umgesetzten Zu- und Abfahrt zum Bebauungsplangebiet B521.1 „Sternweg Ost I“ anzuordnen ist.

Für den Beschluss des Bebauungsplanes wird zusätzlich das von der Marktgemeinde Premstätten beauftragte Verkehrskonzept „Gewerbepark Zettling“ der verkehrplus ZT GmbH (Mai 2026; vgl. Anhang) berücksichtigt, das aufgrund von Verkehrserhebungen und einer Leistungsfähigkeitsberechnung u.a. Vorgaben für die Ausbildung der Hauptanbindung des Planungsgebietes an den Sternweg (zukünftige A9-Begleitstraße) umfasst und auch bereits die Errichtung eines Linksabbiegestreifens für die Fahrrelation Sternweg Süd in das ggst. Planungsgebiet berücksichtigt.

Auszug aus der Zusammenfassung und Empfehlung:

Die Leistungsfähigkeitsberechnung erfolgte nach RVS 03.05.12 für die Kreuzung mit Hilfe des Berechnungsprogramms FSV Knoten V 3.1.00. Der Knoten hat sich als leistungsfähig erwiesen. Aus den Berechnungen ergab sich in den wesentlichen Maximalstunden die Erfordernis für die Errichtung eines Linksabbiegestreifens für die Fahrrelation Sternweg SÜD in das BBPL-Gebiet B062. Insgesamt wird aus fachlicher Sicht die Errichtung eines Linksabbiegestreifens empfohlen. Weiters wird ob der möglichen Geometrie im Straßenverlauf des Sternwegs mit Kreisbögen mit 50 m, ob der Zufahrtskreuzung zum BBPL B062 mit Gastronomiebetrieb mit erwartbarem Fußverkehr, ob der Nahelage zur Kreuzung Sternweg / L397, ob der Nahelage zur VLSA-Kreuzung L397 / L373 eine Untersuchung zur abschnittswisen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Vmax von 50 km/h empfohlen.



Abbildung 27: Entwurf Verkehrskonzept Premstätten Gewerbepark Zettling (verkehrplus, 2026)

Auch im Sinne der Verkehrssicherheit ist eine geringe Anzahl an Anbindungen an die zukünftige Landesstraße anzustreben und wird daher in Zusammenhang mit der neuen Hauptanbindung die Schließung der bestehenden Zu- und Abfahrten zum Sternweg als Entwicklungsziel festgelegt. Auf die Bestimmungen des § 43 (3) Stmk. ROG 2010 wird verwiesen.

- Zu (2) Bei der Festlegung der zulässigen Nebenanbindung in der zeichnerischen werden die geeigneten Bestandszufahrten berücksichtigt. Für das Grundstück 391/3 der KG Laa wird eine neue Anbindung exakt gegenüber der des Bestands auf dem Grundstück 397 abgestrebt. Bei Neuerrichtungen oder Änderungen von Anbindungen sind in Folgeverfahren erforderlichenfalls verkehrstechnische Detailplanungen (Aufstelllängen, Sichtweitennachweise, Schleppkurvennachweise etc.) durchzuführen.

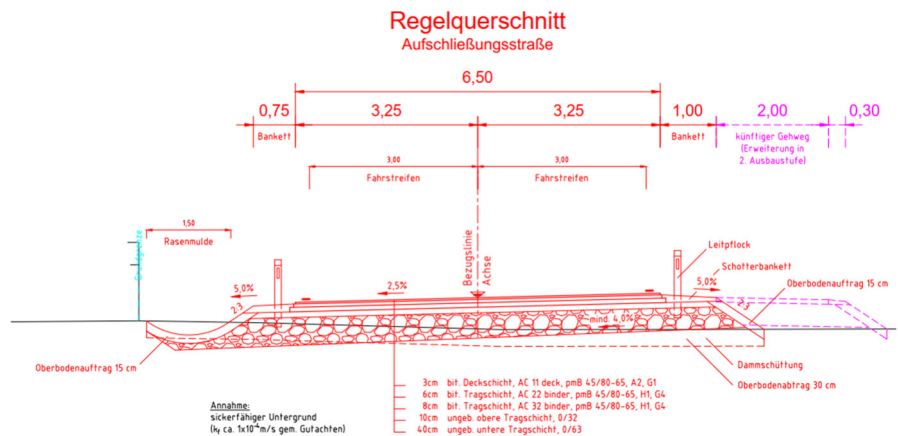
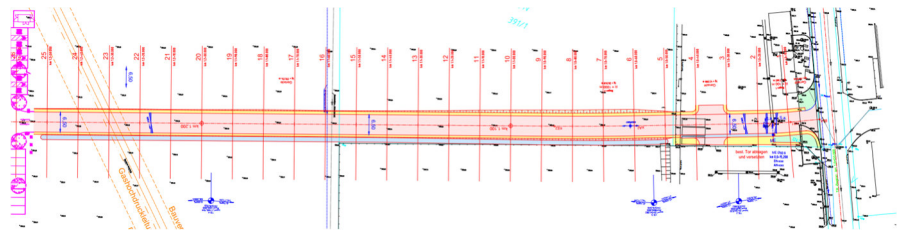
In Hinblick auf mögliche bauliche Maßnahmen entlang der Autobahn wird angestrebt, Zu- und Abfahrten ausgehend von der Industriestraße bzw. dem Europaweg weitestgehend zu vermeiden. Für das Baufeld Nr. 4 kann eine Zufahrt vom Europaweg daher nur erfolgen, wenn nach Vorprüfung Zustimmungen der ASFINAG und der Gemeinde gegeben werden.

Das Entwicklungsziel der Schließung der Anbindung des Grundstücks 387/1 der KG Laa an den Europaweg soll die Errichtung einer Nordauffahrt auf die Autobahn erleichtern, die in diesem Bereich vermutlich auch über derzeit privates Grundeigentum führen muss. Da es sich jedoch um einen Rechtsbestand handelt, kann die Schließung nicht angeordnet werden und ist iS der Bestimmungen des § 43 (3) Stmk. ROG 2010 ggf. zu verhandeln). Bis dahin ist die Nutzung wie im Bestand nicht eingeschränkt.

Zu (3) Detailfestlegungen zur inneren Erschließung sind im Industriegebiet nicht zweckmäßig und werden im Bebauungsplan daher weitgehend freigestellt.

Die noch unbebauten Flächen im Planungsgebiet sowie nach Möglichkeit auch der Bestand sollen im Endausbau über die neu herzustellende Hauptanbindung an die zukünftige Landesstraße Sternweg verkehrlich erschlossen werden. Unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse im Planungsgebiet sowie der Umgrenzung durch öffentliches Gut ist eine Abtretung der neuen Hauptanbindung in das öffentliche Gut allerdings nicht erforderlich. Der Bebauungsplan schließt dessen ungeachtet Abtretungen von Grundflächen in das öffentliche Gut nicht aus (zB auch für einen Aus- und Umbau des Sternweges).

Zum Zeitpunkt des Beschlusses liegt auch bereits der Vorabzug einer privat beauftragten Straßenplanung für die innere Haupterschließung vor (verfasst von der RZP Rust - Zinthauer & Partner ZT-GmbH mit Stand Mai 2026), die in Abstimmung mit dem o.a. Verkehrskonzept der verkehrplus ZT GmbH erstellt wurde und zwei Ausbaustufen vorsieht. Ein nordseitiger Gehweg soll in der 2. Ausbauphase errichtet werden:



Planausschnitte aus der Straßenplanung der RZP Rust - Zinthauer & Partner ZT-GmbH

Bei der Abgrenzung der Baugrenzlinien und der Verkehrsflächen im Bereich der angestrebten Nordauffahrt auf die Autobahn wird berücksichtigt, dass auch die bislang rk. Bebauungsplanung Bauführungen im Nahebereich der Autobahn und im südlichen Kurvenbereich bereits stark beschränkt hat. Die Festlegung stellt daher keine wesentliche Schlechterstellung dar und ist in Abwägung der öffentlichen und privaten Planungsinteressen geboten. Die Freihaltung von Bebauung kann aufgrund des Rechtsbestandes nicht angeordnet werden und ist daher als Entwicklungsziel formuliert. Auf die Bestimmungen des § 43 (3) Stmk. ROG 2010 wird verwiesen.

- Zu (4) Für eine optimale Ausnutzung der Baufelder ist auch die Errichtung von ergänzenden innerbetrieblichen Straßen und Wegen innerhalb der Baugrenzlinien und auf allen Flächen der inneren Erschließung zulässig. Bei nachträglichen Teilungen der Bauplätze und Baufelder sind Zufahrtsrechte sicher zu stellen. Die Erforderlichkeit der Errichtung von Wendemöglichkeiten auf den Bauplätzen ist in nachfolgenden Verfahren projektspezifisch zu bestimmen.
- Zu (5) Die Festlegung der Mindestbreite allfälliger neuer Erschließungsstraßen erfolgt unter Berücksichtigung der entsprechenden allgemeinen Zielsetzung des Räumlichen Leitbildes 1.00.

Zu § 16 Ruhender Verkehr

- Zu (1) Die Marktgemeinde Premstätten hat am 12.10.2018 die „Stellplatzverordnung 2018“ zur Ermittlung der erforderlichen Kfz-Abstellplätze erlassen. Die Anzahl der Kfz-Abstellplätze ist auf Grundlage der Stellplatzverordnung in der jeweils geltenden Fassung zu ermitteln. Ein entsprechender Nachweis ist im Bauverfahren vorzulegen.
- Zu (2) Kfz-Stellplätze dürfen innerhalb der Baugrenzlinien und auch auf Flächen der inneren Erschließung errichtet werden. Dies bedeutet insbesondere, dass auch überdachte Stellplätze (zB Carports) auch vor Baugrenzlinien vortreten dürfen.
- Zu (3) § 1 der Verordnung des Gemeinderates der Marktgemeinde Premstätten vom 10.04.2018 („Bepflanzungsverordnung für Kfz-Abstellplätze“) lautet in der derzeit geltenden Fassung: *Bei Neuerrichtungen, Erweiterungen oder Umgestaltungen von PKW – Parkplätzen ist pro 4 Stellplätze ein einheimisches Gehölz mit einer Mindesthöhe von 3m zu pflanzen.*

Diese sind derart zu gliedern, dass nach jedem 4. Stellplatz ein solches Gehölz zu pflanzen und zu erhalten ist. Bei überdachten Stellplätzen sowie bei Tiefgaragen hat eine Ersatzpflanzung auf demselben Grundstück in unmittelbarer Nähe der Parkplätze zu erfolgen. Gemäß § 3 ist diese Verordnung sowohl auf bereits geltende als auch auf neu zu erlassende Bebauungspläne anzuwenden.

Im ggst. Bebauungsplan wird zweckmäßig konkretisiert, dass im Falle von Ersatzpflanzungen gemäß § 1 für Hoch- und Tiefgaragen nicht alle Parkdecks (Ebenen mit Kfz-Stellplätzen) zu berücksichtigen sind, sondern dass die für die Ermittlung der Baumanzahl maßgebliche Ebene jene ist, die die meisten Kfz-Stellplatz aufweist. Eine diesbezügliche Überarbeitung der Bepflanzungsverordnung wird seitens der Gemeinde diskutiert.

Zu § 17 Freiflächen und Grüngestaltung

Zu (1) Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen sind zur Eingliederung der Bebauung in den Naturraum sowie das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild erforderlich, da iS der Ziele des Räumlichen Leitbildes 1.00 auch in Industriegebieten eine angemessene Grünausstattung sicherzustellen ist.

Bepflanzungsmaßnahmen sind als Projektunterlage gemäß § 22 (3) iVm § 23 Stmk. BauG in Bauverfahren zu prüfen und zu bewilligen. Ein qualifizierter Außenanlagenplan mit Bepflanzungskonzept umfasst:

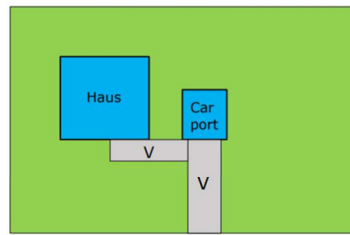
- Geländeentwicklung mit Höhenlinien und Höhenfixpunkten an den jeweiligen Grundstücksgrenzen und Gebäudeanschlüssen.
- Oberflächenmaterialien der befestigten Flächen inkl. Angaben zur Oberflächenentwässerung,
- Techn. Einbauten (auch unter Geländeneiveau; zB Rigolensysteme, Sickerschächte etc.) sowie Leitungstrassen der Ver- und Entsorgung (Wasser, Abwasser, Energie, Kommunikation, etc.).
- Baumart und Pflanzqualität bei Neupflanzungen.
- Ggf. Funktionsbereiche inkl. Ausstattung und Einfriedungen.

Zu (2) Die Festlegung stellt sicher, dass die in der zeichnerischen Darstellung abgegrenzten Freiflächen entlang des öffentlichen Gutes sowie entlang von Grundstücksgrenzen innerhalb des Planungsgebietes als mit Vegetation oder Wasser bedeckte Flächen von Bebauung und Befestigung freigehalten werden. Die Ausnahmebestimmung stellt u.a. sicher, dass die planlichen Freiflächen dennoch für bestehende und neue Anbindungen (Zu- und Abfahrten) in Anspruch genommen und gequert werden können.

Zu (3) Im Räumlichen Leitbild 1.00 wurden auf Grundlage des Stmk. ROG 2010 idF LGBl. 06/2020 u.a. Grundsätze zu einem „Versiegelungsgrad“ festgelegt, der für die Gebietstypen in Prozent der gesamten Bauplatzfläche angegeben wurde. Erst mit der „Raumordnungs- und Baugesetznovelle 2022“, LGBl. Nr. 45/2022 (Inkrafttreten mit 29.06.2022) wurde u.a. der „Grad der Bodenversiegelung“ als Mindestinhalt der Bebauungsplanung ergänzt, der im § 8 (3) Stmk. BauG näher bestimmt ist und auf unbebaute Flächen Bezug nimmt. Die Richtwerte für städtebauliche Kennzahlen des Räumlichen Leitbildes stellen noch keine unmittelbar wirkenden Maßnahmen dar werden in der Bebauungsplanung daher zweckmäßig konkretisiert.

Der Grad der Bodenversiegelung wird im Bebauungsplan iS der Bestimmung des § 8 (3) Stmk. BauG festgelegt und errechnet sich aus dem Verhältnis der versiegelten unbebauten Fläche zur unbebauten Fläche am Bauplatz wie folgt:

Bodenversiegelungsgrad unbebauter Flächen - Skizze



V Versiegelte **unbebaute** Fläche

Haus, Carport → überdachte Fläche berücksichtigen

Unbebaute Fläche = Grundstücksfläche – Fläche Haus – Fläche Carport

$$\text{Bodenversiegelungsgrad} = \frac{\text{versiegelte unbebaute Fläche}}{\text{unbebaute Fläche}} \leq \text{zul. Bodenversiegelungsgrad}$$



21.05.2025 © Lanz/Schwarzenbacher

Beschränkung der Bodenversiegelung

7

Unbebaute Flächen am Bauplatz sind gemäß § 2 Z.33 Stmk. ROG 2010 jene Grundflächen, die nicht mit einem widmungskonformen Gebäude (Rohbaufertigstellung) oder mit einer mit der widmungskonformen Nutzung zusammenhängenden baulichen Anlage (wie Carport, Schwimmbecken und dergleichen) bebaut sind.

Versiegelte unbebaute Flächen sind jene Grundflächen, die die o.a. Begriffsbestimmung erfüllen und zusätzlich eine Bodenversiegelung iS des § 4 Z.18a Stmk. BauG aufweisen, das ist die *Abdeckung des Bodens mit einer wasserundurchlässigen Schicht, wodurch Regenwasser nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen versickern kann, wie z. B. mit Beton, Asphalt, Pflastersteinen oder wassergebundenen Decken.*

Mit Ausnahme der Aufschließungsgebiete Nr. 518 und 519 sind die Grundstücke im Planungsgebiet im Bestand in hohem Ausmaß versiegelt und weisen Werte über dem gemäß dem Räumlichen Leitbild 1.00 angestrebten Richtwert auf, für den unter Berücksichtigung des Bestandes jedoch Ausnahmen möglich sind. Eine Ausnahme wird im ggst. Fall durch die geringfügige Erhöhung des grundsätzlich angestrebten zulässigen Grades der Bodenversiegelung von max. 0,7 umgesetzt.

Für die aus dem Räumlichen Leitbild 1.00 abgeleitete Möglichkeit der Berücksichtigung von Abflussbeiwerten nach Art der Entwässerungsfläche für zum Zeitpunkt der Bebauungsplanung bereits versiegelte Flächen (Erleichterung für den Bestand) wird beispielhaft auf die entsprechende Tabelle der ÖNORM B 2506-1 „Regenwasser-Sickeranlagen für Abläufe von Dachflächen und befestigten Flächen - Anwendung, hydraulische Bemessung, Bau und Betrieb“ verwiesen:

Tabelle 1 — Abflussbeiwerte a_n

Art der Entwässerungsfläche	Abflussbeiwert a_n
hartgedeckte Dächer	1,0
extensiv begrünte Dächer gemäß ÖNORM L 1131 sowie ÖNORM B 2501	0,5
intensiv begrünte Dächer gemäß ÖNORM L 1131 sowie ÖNORM B 2501	0,3
befestigte (zB asphaltierte) Höfe und Wege	0,8 bis 1,0
Kieswege (verdichtet)	0,6 bis 0,8
Grünflächen und Rasengittersteine, je nach Neigung und Durchlässigkeit inklusive Untergrund	< 0,5

Auf die Anforderungen des § 23 (1) Z.1 Stmk. BauG (Projektunterlagen) wird hingewiesen, wonach ein Lageplan u.a. auch Bodenversiegelungsflächen auszuweisen hat. Gemäß § 8 (3) Stmk. BauG sind grundsätzlich mind. 50 % der nicht überdachten Abstellflächen für Kraftfahrzeuge, Krafträder und Fahrräder mit einer wasserdurchlässigen Schicht, wie zB mit Rasengittersteinen auszuführen (Ausnahmen lt. baugesetzlicher Bestimmung).

- Zu (4) Der Grünflächenfaktor ist gemäß § 4 Z.34b Stmk. BauG das Verhältnis der mit Vegetation bedeckten Flächen zur Bauplatzfläche. Gemäß § 8 (5) können dabei können *Oberflächen von baulichen Anlagen, die mit Pflanzsubstrat oder Erdreich überdeckt und begrünt sind, sowie natürliche Wasserflächen berücksichtigt werden.* Bei der Ermittlung des Grünflächenfaktors ist die Höhe der Vegetationsschicht daher irrelevant.

Die Festlegung eines Grünflächenfaktors sichert iS des Räumlichen Leitbildes 1.00 eine Mindestgrünausstattung, ermöglicht aber auch, dass die hochwertigen Industriegebietsflächen entsprechend ihrer Widmung verwertet werden können. Sollten die ebenerdigen Grundflächen in hohem Ausmaß versiegelt werden, können zum Ausgleich zB begrünte Dächer errichtet werden. Bei der Festlegung wird berücksichtigt, dass das Planungsgebiet mit Ausnahme der Aufschließungsgebiete Nr. 518 und 519 baulich bereits weit entwickelt ist.

- Zu (5) Langfristig angestrebt wird die Herstellung einer straßenbegleitenden Baumreihe und einer „Einpflanzung“ des Gebietes. Die Baumpflanzungen sollen einen Grünpuffer herstellen und die Auswirkungen der Bebauung auf das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild durch eine visuelle Abschirmung mindern. Entlang des Sternweges soll durch den Aufbau einer Allee zwischen Betriebsgelände und hochrangiger Straße eine zeitgemäße Gestaltung eines Industrieparks erfolgen. Entlang der Josef-Prangl-Straße wird ebenfalls eine Baumreihe angestrebt, wobei im bereits bebauten Abschnitt unter Berücksichtigung bestehender Anlagen (u.a. Entwässerung) keine Anordnung im Bebauungsplan erfolgt.

Bei der Pflanzung von Bäumen sind die örtlichen Gegebenheiten (Infrastrukturleitungen, Einbauten, Bodenverhältnisse udgl.) sowie die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Sichtweiten bei Zu- und Abfahrten) zu berücksichtigen. Die exakte Lage der Bäume kann daher erst in Folgeverfahren ermittelt werden, weshalb Abweichungen von den im Rechtsplan festgelegten Baumstandorten erforderlich sein können. Die Festlegung einer Meterangabe ist nicht zweckmäßig.

Für die Alleebäume wird die Pflanzung von Spitzahorn (v.a. die Sorten Cleveland, Emerald Queen, Schwedleri und Deborah) empfohlen. Diese Baumart ist klimafit und gut für Verkehrsflächen geeignet. Die Sorten sollen abschnittsweise einheitlich verwendet werden, da sie sich im Erscheinungsbild hinsichtlich der Laubfärbung unterscheiden. Durch die Festlegung der Mindestpflanzqualität soll sichergestellt werden, dass die Neupflanzungen zum einen ein gutes Anwachspotential haben, und zum anderen bereits zum Zeitpunkt der Pflanzung raumprägenden Charakter und der Nutzung entsprechende Funktionalität aufweisen.

Unter einem Abschnitt ist die jeweils straßenbegleitende Fläche zwischen Kreuzungspunkten oder Zu- und Abfahrten zu verstehen. Wesentliche Änderungen bestehender Anlagen sind zB deren Neuorganisation und -anordnung oder die Herstellung eines neuen Unterbaus udgl.

Bei Verlust eines dauerhaft zu erhaltenden Baumes (durch zB Krankheit, Blitzschlag, Sturm etc.) ist spätestens in der auf den Abgang folgenden Pflanzperiode für entsprechenden gleichwertigen Ersatz zu sorgen und ist dieser dauerhaft zu erhalten.

Auf die Bestimmungen des § 41 (3) Stmk. ROG 2010 wird hingewiesen.

Die im Plan als Entwicklungsziel festgelegten Baumpflanzungen entlang der Autobahn u können im Bebauungsplan nicht verbindlich angeordnet werden, da sie innerhalb der bundesstraßenrechtlichen Bauverbotszone gelegen sind. Dessen ungeachtet besteht ein besonderes Interesse der Gemeinde daran, dass – sofern mit Bundesstraßenplanungen (v.a. dem aktuellen ASFINAG-Projekt zur A9 Kapazitätserweiterung) vereinbar - eine Baumreihe entlang der Autobahn gepflanzt und dauerhaft erhalten wird. Die planlichen Festlegungen sind dabei als Mindeststandard anzusehen.

- Zu (6) Eine der örtlichen Charakteristik angepasste Grüngestaltung und Bepflanzung wird angestrebt. Standortgerechte Gehölze der heimischen Flora sind zu bevorzugen (Baumarten zB Ahorn, Linde, Eiche etc.). In Hinblick auf die fortschreitenden Klimaveränderungen, Starkregenereignisse in Verbindung mit längeren Hitze- und Trockenperioden, wird die Verwendung von Baumarten und neuerer Züchtungen empfohlen, die nachweislich gute Resistenzen gegen vorgenannte Umwelteinflüsse aufweisen. Hinsichtlich klimafitter Bäume wird auf einschlägige Publikationen sowie auf Maßnahmen der Landeshauptstadt verwiesen:

www.graz.at/cms/beitrag/10395663/9821093/Neue_Baumarten_fuer_Graz.html

Die Anpflanzung neophytischer, invasiver Pflanzen, v.a. der Arten Götterbaum, Staudenknötericharten, Robinienarten, Bambusarten, Riesen-Bärenklau, Kanadische- und Riesen-Goldrute wird durch diese Festlegung ausgeschlossen.

Zu § 18 Einfriedungen und lebende Zäune

- Zu (1) Eine Verpflichtung zur Errichtung von Einfriedungen besteht nicht. Falls Zäune errichtet werden, sollen diese von Hecken durchwachsen werden können und in der Fernwirkung mit möglichst geringer Barrierewirkung in Erscheinung treten (zB Maschendraht- oder Stabgitterzäune).

Die Errichtung von mauerartigen und geschlossenen Einfriedungen, die nicht dem Gebietscharakter entsprechen und eine Beeinträchtigung des Straßen- und Ortsbildes mit sich bringen würden, wird so vermieden. Um die Einfügung von neuen Lärm- bzw. Sichtschutzwänden in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild bestmöglich sicherzustellen, sind diese zumindest straßenseitig zu begrünen.

- Zu (2) Durch den Abstand von Toranlagen, Schranken udgl. bei Zufahrten wird sichergestellt, dass die Aufstellung von Fahrzeugen nicht unmittelbar auf angrenzenden Straßen erfolgt und Verkehrsbehinderungen verursacht. Für bestehende Anlagen entsteht kein unmittelbarer Anpassungsbedarf.
- Zu (3) Die Bestimmung stellt die Vermeidung von negativen Auswirkungen auf das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild sicher.
- Zu (4) Die Festlegungen für Hecken haben u.a. die Vermeidung von Beeinträchtigungen auf benachbarter Grundstücke und von negativen Auswirkungen auf das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild zum Ziel. Der Ausschluss bestimmter Nadelgehölze stellt sicher, dass Heckenpflanzungen einen Mehrwert für die heimische Fauna bieten (Nährgehölze für Vögel und Insekten), als auch gehobenen Gestaltungsansprüchen genügen.

Zu § 19 Oberflächenentwässerung

Um das Gleichgewicht des Wasserhaushaltes möglichst wenig zu beeinflussen, sind versiegelte Flächen auf das erforderliche Ausmaß zu beschränken.

- Zu (1) Die ordnungsgemäße Entsorgung der anfallenden Oberflächenwässer gemäß ÖNORM B 2506-1 kann aufgrund der bestehenden Bebauung und der damit verbundenen funktionierenden Entwässerung vorläufig als sichergestellt angesehen werden. Bei neuen Anlagen ist die ordnungsgemäße Verbringung der anfallenden Oberflächenwässer auf Grundlage eines Entwässerungskonzeptes, das im Zuge der Projektierung zu erstellen ist, im Bauverfahren nachzuweisen. Entwässerungsanlagen sind auf Starkregenereignisse zu bemessen. Auf eine allfällige wasserrechtliche Bewilligungspflicht bei der Einleitung von Oberflächenwässern in einen Vorfluter wird hingewiesen.
- Zu (2) Die Filterung der Oberflächenwässer von Verkehrsflächen durch Bodenschichten entspricht dem Stand der Technik (vgl. Vorgaben der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser).
- Zu (3) Die Errichtung von Entwässerungsanlagen udgl. soll projektbezogen realisierbar sein. Ihre Errichtung kann zB auch direkt auf Verkehrsflächen zweckmäßig sein.

Hinsichtlich hydraulische Bemessung, Bau und Betrieb von Regenwasser-Sickeranlagen wird auf den „Leitfaden für Oberflächenentwässerung 2.1“ des Amtes der Stmk. Landesregierung sowie auf die ÖNORM B 2506-1, auf die ÖNORM B 2506-2, auf das ÖWAV Regelblatt 35, auf das ÖWAV Regelblatt 45 und auf das DWA Regelblatt A 138 - jeweils in den derzeit gültigen Fassungen - verwiesen.

Zu § 20 Ver- und Entsorgung

Die Verpflichtungen ergeben sich aus anderen Rechtsmaterien. Die Wasserversorgung soll durch die Ortswasserleitung, die Abwasserentsorgung durch die Ortskanalisation erfolgen.

Zu § 21 Rechtswirksamkeit

Nach einer achtwöchigen Auflage des Entwurfes und Anhörung der Eigentümer der im Planungsgebiet liegenden Grundstücke sowie der Abteilung 13 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung hat der Gemeinderat über Einwendungen und Stellungnahmen zum Bebauungsplan befunden.

Im Anschluss wurden für das Planungsgebiet die Aufhebung der noch rk. Bebauungspläne sowie die ersatzweise Neuerlassung des ggst. Bebauungsplanes B062 „Gewerbepark Zettling 2026“ beschlossen.

Der Bebauungsplan wird ortsüblich mindestens 14 Tage kundgemacht und tritt mit dem auf den Ablauf der Kundmachungsfrist folgenden Tag in Kraft.

Fotodokumentation (Google Maps & Street View; 01/2026)



Vogelperspektive (Globusansicht) von Südwest

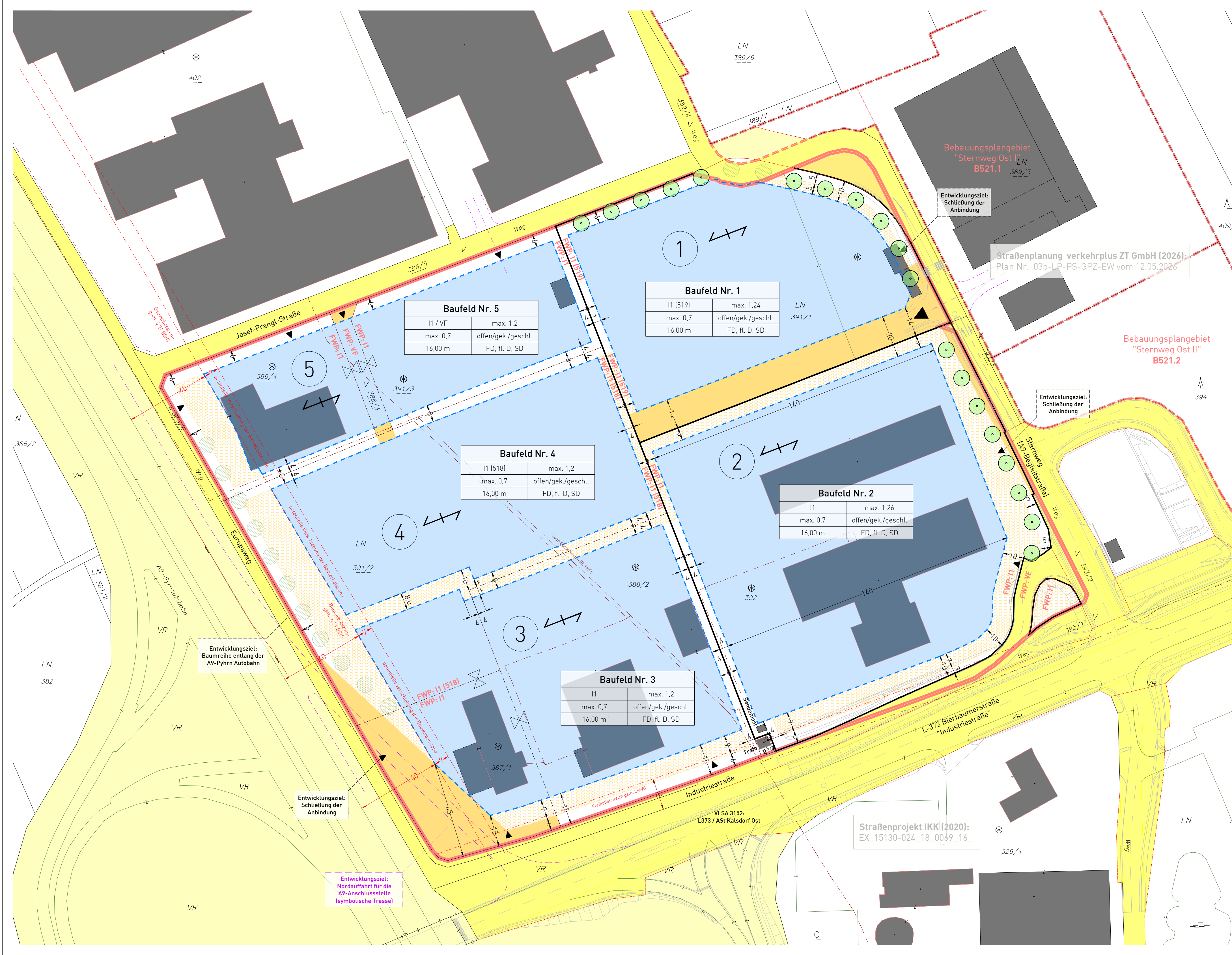


Vogelperspektive (Globusansicht) von Südost



Zeichnerische Darstellung

1) Rechtsplan



Legende

- ERSICHTLICHMACHUNGEN**
- DKM Grundstücksgrenzen außerhalb des Planungsgebietes (gelb - geplante Löschung)
 - DKM Grundstücksgrenzen innerhalb des Planungsgebietes
 - geplante Teilung u.a. lt. Vöplan der Vermessung DI Knapp, GZ. 2022-4838 vom 27.08.2024
- FESTLEGUNGEN**
- Grenze des Planungsgebietes Geltungsbereich lt. Verordnungswortlaut
 - Bauplatzgrenze für die Differenzierung der Bebauungsdichte
 - Verkehrsfläche Haupterschließungsflächen
 - Innere Erschließung Nebenschließungsflächen, Manipulation, Stellplätze
 - Hauptanbindung an den Sternweg Zu- und Abfahrt für den Kfz-Verkehr
 - Nebenanbindungen Zu- und Abfahrt für den Kfz-Verkehr
 - Freiflächen
 - Bauliche Anlagen Bestand DKM und Nachtrag gemäß der Bestandsaufnahme
 - Äußere Erschließung Öffentliche und private Verkehrsflächen
 - Entwicklungsziel: Baumpflanzung vgl. Wortlaut
 - Baufeld für Gebäude mit Höhendifferenzierung lt. Wortlaut
 - Baufeldnummer Unterteilungen zulässig
 - Firstrichtung Hauptgebäude mit zulässiger 90°-Drehung
 - Anbaumöglichkeit an Grundgrenze offene oder gekuppelte bzw. geschlossene Bebauungsweise
 - Verpflichtende Baumpflanzungen Abweichungen lt. Wortlaut zulässig
- Nutzungsschablone**
- | | |
|------------------|-----------------|
| Wärnung gem. FWP | Bebauungsdichte |
| Bebauungsgrad | Bebauungsweise |
| max. Gesamthöhe | Dachformen |
- Vgl. Wortlaut der Verordnung!

ORIENTIERUNG / PLANUNGSGRUNDLAGE

DKM Stand 12/2025

Maßstab 1:1.000



Bebauungsplan B062 "Gewerbepark Zettling 2026" Rechtsplan

Plandatum: 13.05.2026

GZ: RO-606-70 / BPL B062

Planverfasser

Von 13.02.2026 bis 10.04.2026

Auflagefrist gemäß § 40 (6) Z.1 Stmk. ROG 2010

Datum:

GZ:

Verordnungsprüfung gemäß § 100 Stmk. GemO

Datum: 21.05.2026

GZ:

Beschluss Gemeinderat gemäß § 38 (6) Stmk. ROG 2010

Datum:

GZ:

Rechtskraft



Anhänge

1) Bebauungsplan „Denzel“ der ehem. Gemeinde Zettling (1995)

Verordnung und zeichnerische Darstellung

2) Bebauungsplan „Gewerbepark Zettling“ der ehem. Gemeinde Zettling (1997)

Verordnung und zeichnerische Darstellung

3) Bebauungsplan „Gewerbepark 2“ der ehem. Gemeinde Zettling idF der 2. Änderung (2010)

Verordnung und zeichnerische Darstellung

4) Straßenplanung Sternweg

Lageplan der Studie vom 20.03.2024,
verfasst von der IKK Group GmbH

5) Teilungsplan Sternweg

Vermessung Huber ZT-GmbH,
GZ: 8309 vom 05.12.2025

6) Verkehrsuntersuchung „Gewerbepark Zettling“

verkehrplus ZT GmbH, Mai 2026

BEBAUUNGSPLANUNG

"DENZEL"

GEMEINDE ZETTLING

Projekts-Nr. 95/35

ERSTELLT FÜR DIE GRUNDSTÜCKE: Teile von 391, 392 und 393

KATASTRALGEMEINDE: Laa

AUSWEISUNG IM FLÄCHENWIDMUNGSPLAN: Aufschließungsgebiet für
Industrie- und Gewerbegebiet II
Bebauungsdichte 0,2-1,2

KÜNFTIGE AUSWEISUNG IM
FLÄCHENWIDMUNGSPLAN: Industrie- und Gewerbegebiet II
Bebauungsdichte 0,2-1,2

ERSTELLT VON: Büro Architekt Dipl.-Ing. Heinz Malek
Körösisstraße 17/III
8010 Graz

Zettling, im Jänner 1995

Örtlicher Raumplaner:



Für den Gemeinderat:

Der Bürgermeister:



Göpf Johann



gemäß Gemeinderatsbeschuß

GZ. 53/1995 51/1995
vom 12.5.1995 27.1.1995

I. SCHRIFTLICHER TEIL:

A. VERORDNUNGSTEIL:

1. Die Beilagen bilden einen Bestandteil der Verordnung und die, in den Schriftstücken enthaltenen Auflagen, Bedingungen udgl. sind zu erfüllen.
2. Das gesamte Areal wird der Nutzung nach in folgende Zonen unterteilt:

<i>J/2</i>	<i>Baufläche</i>
<i>J/2</i>	<i>Stell- und Verkehrsflächen mit Bauverbot</i>
<i>J/2</i>	<i>Freifläche</i>
<i>J/2</i>	<i>Verrieselungsmulde</i>

Die genaue Zuordnung ist dem beiliegenden Ordnungsplan zu entnehmen.

3. Auf den, als Baufläche ausgewiesenen Zonen dürfen nur solche Objekte errichtet werden, die der, unter Punkt 2 angeführten Nutzungsart entsprechen, wobei die Freiräume zwischen den Gebäuden zu begrünen und naturmah zu gestalten sind.
4. Die Bebauungsdichte von 1,2 darf auf keinen Fall überschritten werden.
5. Sämtliche Baumaßnahmen sind der zuständigen Baubehörde zur Genehmigung vorzulegen.
6. Die maximale Gebäudehöhe für Einzelobjekte wird mit 7,0 m begrenzt. Einzelüberschreitungen dieser Höhe sind - wenn aus technischen Gründen, wie z.B. Aufzugs- und Lüftungsaufbauten notwendig - möglich.
7. Sämtliche Fäkal- und Brauchwässer sind in den öffentlichen Abwasserkanal zu leiten.
8. Für die Oberflächenentwässerung ist bereits um eine gesonderte wasserrechtliche Bewilligung angesucht worden, deren Auflagen verbindlich einzuhalten sind. Erforderlichenfalls sind Öl- und Benzinabscheider zu installieren.
9. Die Beheizung des Betriebes hat nach Möglichkeit durch den Anschluß an die Erdgasversorgung zu erfolgen. Sollte dies aus technischen Gründen nicht möglich sein, darf die Heizungsanlage mit Heizöl extra-leicht betrieben werden.
10. Sämtliche Verkehrs- und Abstellflächen im Bereich des Betriebes sind entsprechend auszubauen und staubfrei herzustellen. Hierbei ist auf die optimale Oberflächenentwässerung nach neuesten Erkenntnissen von Wissenschaft und Technik Bedacht zu nehmen.
11. Es sind ausreichende Maßnahmen zu ergreifen, daß für die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen keine unzumutbaren Immissionen durch den Betrieb verursacht werden.



12. Die im Verordnungsplan dargestellten Baugrenzlinien sind unbedingt einzuhalten.. Die Einhaltung der in der Bauordnung festgelegten Gebäude- und Grenzabstände ist erforderlich und dies gilt im besonderen auch für die Abstände zu den Landes- und Gemeindestraßen.
13. Die vorgesehene Zufahrtsstraße in einer Breite von 8m am östlichen Rand des Arealis gilt gleichzeitig als Erschließungsmöglichkeit für das gesamte Industrieaufschließungsgebiet und wird in weiteren Planungsphasen je nach Erfordernis erweitert. Die uneingeschränkte Benützung dieser Zufahrtsstraße ist rechtlich abzusichern.
14. Der Gemeindeweg mit der Parzellennummer 569 stellt die Zufahrtsmöglichkeit zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen dar. Für die Verbreiterung dieses Weges wird eine kostenlose und lastenfreie Grundabtretung im Rahmen des Widmungsverfahrens vorgeschrieben.
15. Ein Teil des Grundstückes 393 liegt im äußeren Gefährdungsbereich des Munitionslagers Kalsdorf. Die genaue Grenze ist den Planbeilagen zu entnehmen. Die Bestimmungen der Verordnung für dieses Munitionslager sind auf jeden Fall einzuhalten. Im Rahmen des Widmungs- und Bauverfahrens ist das Militärkommando Steiermark beizuziehen.



389/2

393

392

Erschließungs-
straße L(J/2)

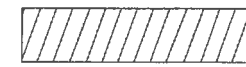
BEBAUUNGSPLAN DENZEL VERORDNUNGSPLAN

Gemeinde Zettling

391



Nutzungsart :



Baufläche



Verkehrsfläche



Parkplatz



Freifläche

Gesamtfläche : 2,74 ha

Baufläche : 1,32 ha

390

394

167

176.7

389/1A

328/10



M = 1:1000

388/2

477/2

329/4

571

Außerer Gefahrenbereich des
Munitionsdepot Kalsdorf

Projekt-Nr.: 95/35
Jänner 1995

ARCHITEKT DIPL. ING.



MALEK HEINZ

Staatl. bef. u. beeid. Ziviltechniker
KÖRÖSISTRASSE 17/III : 8010 GRAZ

0316 681440-0* FAX 0316 681440-33

BEBAUUNGSPLANUNG

"GEWERBEPARK ZETTLING"

GEMEINDE ZETTLING

Projekts-Nr. 97/13

ERSTELLT FÜR DIE GRUNDSTÜCKE: 387/1, 388/1-2, 388/4, 390, 478/2
Teile von 386/1, 386/4-5, 388/3, 391-393

KATASTRALGEMEINDE: Laa

AUSWEISUNG IM FLÄCHENWIDMUNGSPLAN: Aufschließungsgebiet für
Industrie- und Gewerbegebiet II
Bebauungsdichte 0,2-1,2

KÜNFTIGE AUSWEISUNG IM
FLÄCHENWIDMUNGSPLAN: Industrie- und Gewerbegebiet II
Bebauungsdichte 0,2-1,2

ERSTELLT VON: Büro Architekt Dipl.-Ing. Heinz Malek
Körösisstraße 17/III
8010 Graz

Zettling, im März 1997

Örtlicher Raumplaner:



Für den Gemeinderat:

Der Bürgermeister:

gemäß Gemeinderatsbeschluss

GZ. 56/1997

vom 24.6.1997

I. SCHRIFTLICHER TEIL:

A. VERORDNUNGSTEIL:

1. Der Ordnungsplan ist ein wesentlicher Bestandteil des Bebauungsplanes. Die darin enthaltenen Aussagekriterien sind einzuhalten. Die Beilagen bilden einen Bestandteil der Verordnung und die, in den Schriftstücken enthaltenen Auflagen, Bedingungen udgl. sind zu erfüllen.

2. Das gesamte Areal wird der Nutzung nach in folgende Zonen unterteilt:

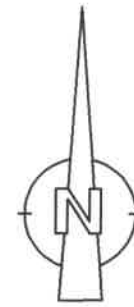
<i>J/2</i>	<i>Baufläche</i>
<i>J/2</i>	<i>Stell- und Verkehrsflächen mit Bauverbot</i>
<i>J/2</i>	<i>Freifläche</i>
<i>J/2</i>	<i>Verrieselungsmulde</i>

Die genaue Zuordnung ist dem beiliegenden Ordnungsplan zu entnehmen.

3. Auf den, als Baufläche ausgewiesenen Zonen dürfen nur solche Objekte errichtet werden, die der, unter Punkt 2 angeführten Nutzungsart entsprechen, wobei die Freiräume zwischen den Gebäuden zu begrünen und naturnah zu gestalten sind.
4. Die Bebauungsdichte von 1,2 darf auf keinen Fall überschritten werden.
5. Sämtliche Baumaßnahmen sind der zuständigen Baubehörde zur Genehmigung vorzulegen.
6. Die maximale Gebäudehöhe für Einzelobjekte (Werkstätten und Bürobauten) wird mit 12,0 m begrenzt. Einzelüberschreitungen dieser Höhe sind - wenn aus technischen Gründen, wie z.B. Aufzugs- und Lüftungsaufbauten notwendig - möglich. Diese Höhenbegrenzung gilt nicht für Förderanlagen, Silobauten und Kamine, die im Zusammenhang mit der Mischgutanlage technisch erforderlich sind.
7. Sämtliche Fäkal- und Brauchwässer sind in den öffentlichen Abwasserkanal zu leiten.
8. Für die Oberflächenentwässerung ist eine gesonderte wasserrechtliche Bewilligung einzuholen. Erforderlichenfalls sind Öl- und Benzinabscheider zu installieren.
9. Die Beheizung der Betriebe hat nach Möglichkeit durch den Anschluß an die Erdgasversorgung zu erfolgen. Sollte dies aus technischen Gründen nicht möglich sein, darf die Heizungsanlage mit Heizöl extra-leicht betrieben werden.
10. Sämtliche Verkehrs- und Abstellflächen im Bereich der Betriebsareale sind entsprechend auszubauen und staubfrei herzustellen. Hierbei ist auf die optimale Oberflächenentwässerung nach neuesten Erkenntnissen von Wissenschaft und Technik Bedacht zu nehmen.






11. Es sind ausreichende Maßnahmen zu ergreifen, daß für die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen keine unzumutbaren Immissionen durch die Betriebe verursacht werden.
12. Die baulichen Anlagen dürfen lediglich auf den im Ordnungsplan dargestellten Bauflächen errichtet werden. Die baugesetzlichen Abstandsbestimmungen sind einzuhalten. Dies gilt im besonderen auch für die Abstände zu den Landes- und Gemeindestraßen.
13. Die vorgesehenen Zufahrtsstraßen in einer Mindestbreite von 8m gelten gleichzeitig als Erschließungsmöglichkeit für das gesamte Industrieaufschließungsgebiet und werden in weiteren Planungsphasen je nach Erfordernis erweitert. Die uneingeschränkte Benützung dieser Zufahrtsstraßen ist rechtlich abzusichern.
14. Der Gemeindeweg mit der Parzellenummer 569 stellt die Zufahrtmöglichkeit zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen dar. Dieses Recht darf auf keinen Fall eingeschränkt werden. Für die erforderliche Verbreiterung dieses Weges ist eine kostenlose und lastenfreie Grundabtretung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens vorgeschrieben.

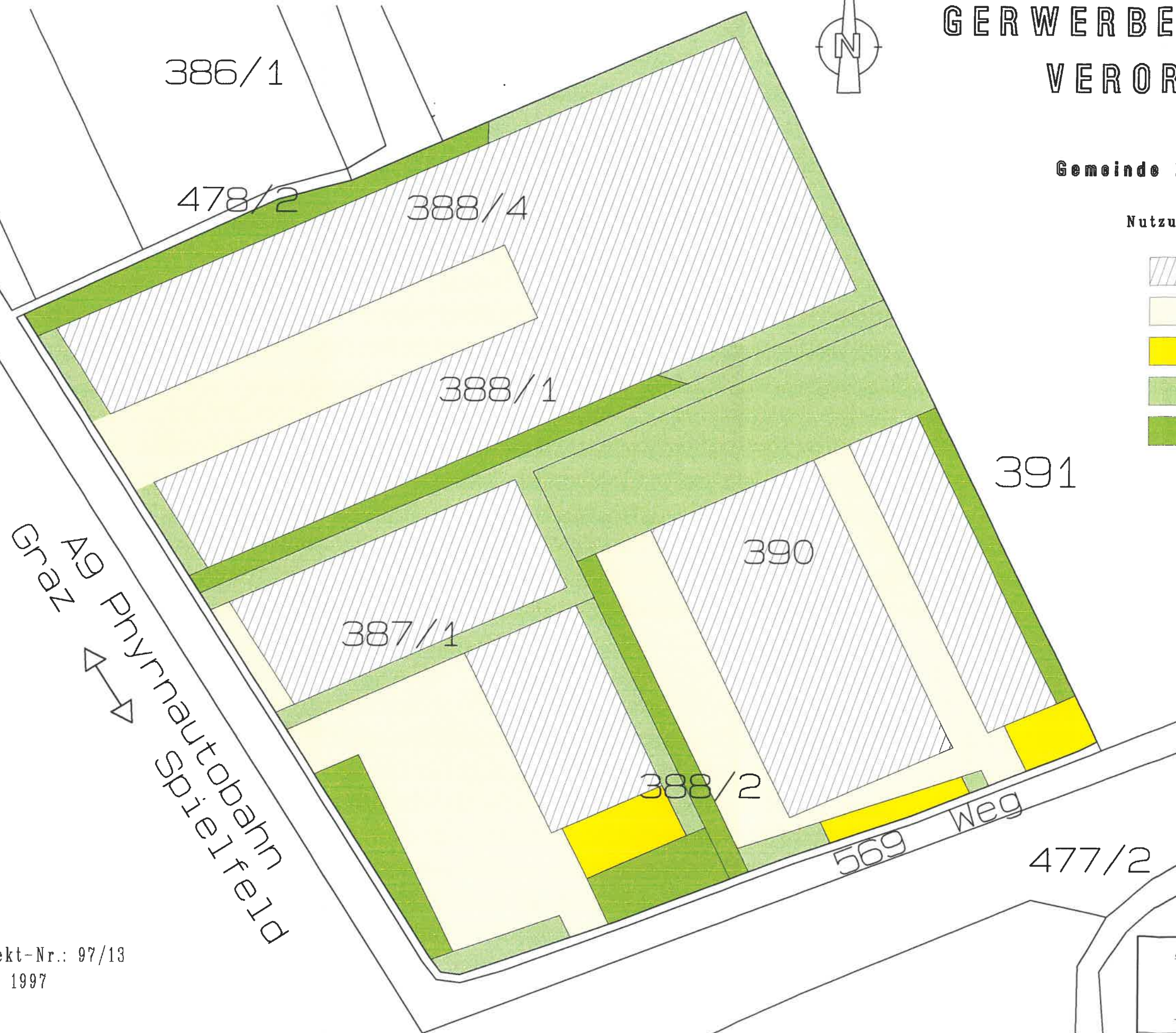
B E B A U U N G S P L A N GERWERBEPARK ZETTLING VERORDNUNGSPLAN



Gemeinde Zettling

Nutzungsart :

-  Baufäche
-  Verkehrsfläche
-  Parkplatz
-  Freifläche
-  Verrieselungsmulde



AG Phyrrautobahn
Spielplatz
Graz

M = 1:1000

Projekt-Nr.: 97/13
MÄRZ 1997

ARCHITEKT DIPL. ING.



MALEK HEINZ

Staatl. bef. u. beeid. Ziviltechniker
KÖRSISTRASSE 17/III ; 8010 GRAZ

0316 681440-0* FAX 0316 681440-33

Gemeinde Zettling



Bebauungsplan 2. Änderung Gewerbepark 2

Projekt-Nr. 2010/07

Bebauungsplan Grundstücke-Nr nach aktuellem Kataster:

340/1 KG Bierbaum

4/2, 386/4, 388/3, 389/7, 389/6, 389/5, 389/3, 396, 397, 399/2, 399/1, 400, 401, 402,
406/2, 406/1, 489, 581, 582/2, 583, 584, 585, 586, Teilfläche von 389/4 und 386/5
alle KG Laa

Ausweisung im Flächenwidmungsplan 3.0:

Industrie- und Gewerbegebiet II mit einer Bebauungsdichte von 0,2 -1,2

Zettling im Mai 2010

§1 PLANGRUNDLAGEN

- (1) Der vorliegende Bebauungsplan ist auf der Grundlage der digitalen Katastermappe ausgearbeitet. Sämtliche Angaben über die Grundstücke beziehen sich auf die oben genannte Katastergrundlage, unabhängig von eventuellen zwischenzeitlich erfolgten Teilungen oder Grundzusammenlegungen.
- (2) Die vom Bebauungsplan betroffenen Grundstücke befinden sich in den Katastralgemeinden Bierbaum und Laa (siehe § 2 Geltungsbereich).
- (3) Der Flächenwidmungsplan 3.0, der seit August 2002 rechtskräftig ist, stellt die Grundlage für die Baulandsausweisung im Planungsgebiet dar.

§2 GELTUNGSBEREICH

- (1) Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes erstreckt sich auf folgende Grundstücke bzw. Grundstücksteile :

a) KG. Bierbaum: 340/1

b) KG. Laa: 4/2, 386/4, 388/3, 389/7, 389/6, 389/5, 389/3, 396, 397, 399/2, 399/1, 400, 401, 402, 406/2, 406/1, 489, 581, 582/2, 583, 584, 585, 586, und Teilfläche von 389/4 und 386/5

- (2) Im Flächenwidmungsplan 3.0 sind die Grundstücke dem Bauland der Kategorie Industrie- und Gewerbegebiet II mit einer Bebauungsdichte von 0,2 -1,2 zugeordnet.

§3 VERKEHRSERSCHLIESSUNG

- (1) Das Planungsgebiet wird von der L 373 (Industriestraße) bzw. im weiteren Verlauf über den Sternweg (Wegparzelle 393/2 KG. Laa) erschlossen.
- (2) Die interne Erschließung des Planungsareals hat lt. Darstellung im Verordnungsplan zu erfolgen.

- (3) Die Breite der inneren Erschließungsstraßen hat mindestens 8,0 m zu betragen. Wendemöglichkeiten sind wie im Ordnungsplan dargestellt zu errichten, Wendekreise müssen einen Radius von mindestens 12,0 m aufweisen.
- (4) Zwecks Verlegung der Wegparzelle 418 ist zwischen der Sternstraße und dem parallel entlang der Autobahn verlaufenden Weg eine Verbindungsstraße in einer Breite von 8,0 m im südlichen Bereich des Planungsgebietes herzustellen. Sämtliche bestehende Geh- und Fahrrechte sind vertraglich weiterhin sicherzustellen.
- (5) Die Breite der Erschließungsstraße (Europaweg) auf dem Grundstück 569 KG Laa hat mindestens 6,5 m zu betragen.
- (6) Das Bebauungsareal des Grundstückes Nr. 402 KG Laa kann sowohl von der westlichen Erschließungsstraße Europaweg als auch von der südlichen Erschließungsstraße erschlossen werden.

§4 BEBAUUNGSDICHTE – BEBAUUNGSGRAD - BEBAUUNGSWEISE

- (1) Die im Flächenwidmungsplan festgelegte höchstzulässige Bebauungsdichte von 1,2 für Industrie- und Gewerbegebiet wird nicht eingeschränkt und darf voll ausgeschöpft werden.
- (2) Der maximale Bebauungsgrad auf dem Industrie- und Gewerbegebiet wird mit 0,8 festgelegt.
- (3) Die Bauwerke dürfen freistehend oder an zwei Grundgrenzen innerhalb der Bebauungsareale mit anderen Bauten gekuppelt errichtet werden.

§5 SCHUTZZONEN - BESCHRÄNKUNGEN

- (1) Entlang der A9 „Pyhrnautobahn“ gilt ein Streifen in einer Breite von 40 m als Schutzzone. Für die Nutzung und Bebauung dieser Schutzzone ist eine Sondergenehmigung der Bundesstraßenverwaltung erforderlich.

- (2) Das Planungsareal wird im westlichen Bereich von der Gashochdruckleitung überquert. Hinsichtlich der Beschränkungen sind die Vorschriften der Steirischen Ferngas einzuhalten.
- (3) Das Planungsareal befindet sich in der Sicherheitszone B des Flughafens Thalerhof. Diesbezüglich sind sämtliche Vorschriften des Bundesministeriums für Verkehr bzw. Austro-Control verbindlich einzuhalten.
- (4) Ein Großteil des Planungsareals befindet sich im Grundwasserschutzgebiet GS I, daher ist für sämtliche bauliche Maßnahmen die Einholung einer wasserrechtlichen Genehmigung erforderlich.

§ 6 BAUGRENZLINIEN - ABSTÄNDE

- (1) Die im Ordnungsplan eingetragenen Baugrenzen sind einzuhalten. Außerhalb dieser Grenzen dürfen lediglich Vorbauten, überdachte Eingangsbereiche und dgl. errichtet werden.
- (2) Die Baugrenzen verlaufen parallel zum Sternweg, zur inneren Erschließungsstraße sowie parallel zu den Grenzen der einzelnen Bebauungsareale jeweils in einem Abstand von 6 m.
- (3) Entlang der nördlichen und südlichen Grundstücksgrenze des Grundstückes 402 KG Laa hat die Baugrenze mind. 5m zu betragen.
- (4) Entlang der A9 deckt sich die festgelegte Baugrenze mit der Schutzzonengrenze der Autobahn. Die im Ordnungsplan als Freifläche dargestellte Schutzzone kann jedoch bei Vorliegen einer Sondergenehmigung der Bundesstraßenverwaltung für eine eventuelle Bebauung heran gezogen werden. Hierbei gelten die jeweiligen Auflagen der Sondergenehmigung.
- (5) Der im Ordnungsplan dargestellte Mindestabstand der Baugrenze entlang des Europaweges hat mind. 18,0 m zu betragen.
- (6) Für Gebäude- und Grenzabstände innerhalb der einzelnen Bebauungsareale gelten die Bestimmungen von § 13 des Steiermärkischen Baugesetzes 1995.

§7 GRUNDSTÜCKSGRÖSSEN

- (1) Das gesamte Planungsgebiet ist durch Erschließungsstraßen bzw. durch vorgegebene Grenzen in 8 Bebauungsareale unterteilt. Die Straßenführung ist laut Darstellung im Ordnungsplan vorzunehmen. Geringfügige Abweichungen im Zuge der Vermessung und Errichtung der inneren Erschließungsstraße sind zulässig.
- (2) Innerhalb der einzelnen durch die Zufahrtsstraßen bzw. die vorgegebene Begrenzung festgelegten Bebauungsareale dürfen unabhängig von bestehenden Grundgrenzen, Zusammenlegungen bzw. Neuteilungen, je nach Platzbedarf der künftigen Unternehmen beliebig gewählt werden. Die im Ordnungsplan ersichtlichen, bestehenden Grundgrenzen zählen nicht zum Inhalt dieser Verordnung und sind daher unverbindlich.

§8 DACHFORMEN

Sämtliche Neubauten auf dem Planungsareal sind mit Flachdächern zu versehen.

§9 GEBÄUDEHÖHEN

- (1) Die maximale Gebäudehöhe auf dem gesamten Planungsareal wird mit 16 m festgelegt.
- (2) Auf dem Grundstück 402 KG Laa ist aus konstruktiven Gründen und punktuell eine Überschreitung der maximalen Gebäudehöhe bis 19,0m zulässig.
- (3) Einzelüberschreitungen der unter Absatz 1 festgelegten Gebäudehöhen – wenn aus technischen Gründen, wie Aufzugs- und Lüftungsaufbauten, Kamine, Antennen und Gerüste von Firmenlogos- sind zulässig.

§10 BEPFLANZUNG – BEGRÜNUNG

- (1) Außerhalb der Baugrenzlinien, entlang der Anschließungsstraßen, an den Grundstücksgrenzen sowie auf den Freiflächen der einzelnen Betriebsareale, sind reichliche Baum- und Strauchbepflanzungen vorzunehmen.

- (2) Die unverbauten Freiflächen auf den einzelnen Firmenarealen sind zu begrünen. Asphaltierte und betonierte Flächen sind auf das unbedingt notwendige Ausmaß zu beschränken.

§11 INKRAFTTRETEN

Der Bebauungsplan in der Fassung der zweiten Änderung (Verordnungsplan und Wortlaut) tritt gemäß § 92 der Steiermärkischen Gemeindeordnung 1967 LGBl. 115/67 i.d.g.F. mit dem auf den Ablauf der Kundmachungsfrist folgenden Tag in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung des Bebauungsplanes in der bisherigen Fassung außer Kraft.

Für den Gemeinderat:

Der Bürgermeister:



Gemeinde Zetting

Bebauungsplan

"2. Änderung - Gewerbepark 2"

Verordnungsplan

Gemeinde Zetting
KG Laa: Gs/Nr 4/2, 386/4, 388/3, 389/7, 389/6, 389/5, 389/3, 396, 397, 399/2, 399/1, 400, 401, 402, 406/2, 406/1, 489, 581, 582/2, 583, 584, 585, 586 und Teilflächen von 389/4, 386/5

_____ für den Gemeinderat, der Bürgermeister _____
_____ Planverfasser _____

Sachbearbeiter Ing. Haas

Planmattl Bauungsplan

"2. Änderung - Gewerbepark 2"

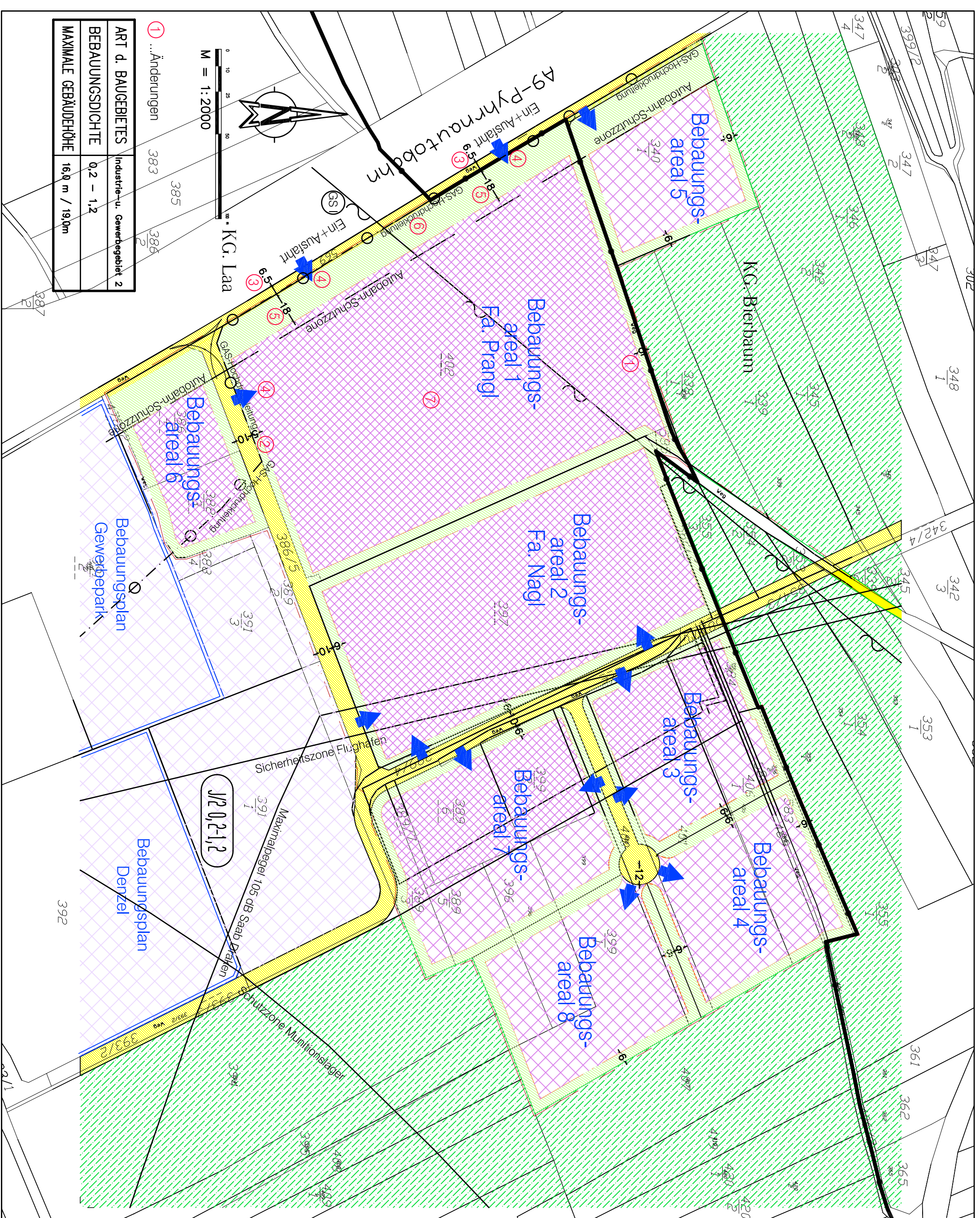
Dat	März 2010	Proj Nr	2009/07	Gez	mto
Masß	1:2000	Index	---	Gepr	Ing. Haas
				qm	0,2

HEINZ MALEK

Architekten
Kirschenstraße, 17 A-8070 Gatz
T +43(0)3136651440-0 F-53
Schönbrunner Str. 2, A-1040 Wien
T +43(0)159058650
www.malekma.com
office@malekma.com

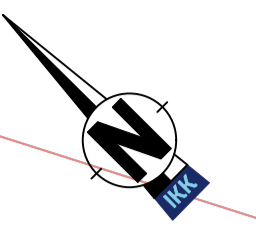
Legende:

- Geltungsbereich
- Kataster Grundgrenze Bestand
- Teilung
- Katastralgemeindegrenze
- Baugrenzlinie inkl. Kollierung in Meter
- Industrie und Gewerbegebiet 1
- Wald
- Freiflächen
- Nutzflächen
- Erweiterungsfläche
- mögliche Zufahrt - Grundstück
- Straße



ART d. BAUGEBIETES	Industrie- u. Gewerbegebiet 2
BEBAUUNGSDICHTE	0,2 - 1,2
MAXIMALE GEBÄUDEHÖHE	16,0 m / 19,0m

①...Änderungen



Inhalt:		
Lageplan Studie MG Premstätten Sternweg		
		IKK Group GmbH Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau Reinigungsstraße 78 • A-8020 Graz Tel.: +43 50 978 0 • Fax: DW 2001 office@ikkgroup.at • www.ikkgroup.at
DATUM: 20.03.2024	PLANBEZEICHNUNG: LAGEPLAN_Premstätten_Sternweg	MASSSTAB: 1:500



**VERMESSUNG
HUBER**

Mariatroster Str. 243
8044 Graz-Mariatrost

T: 0316 464630 (0)
F: 0316 464630 (6)

office@dihuber.at
www.dihuber.at

KG.: 63246 Laa
Ger.Bez.: Graz-Ost

GZ.: 8309

KATASTER U. NATUR M 1:500

Weg 386/5

389/7

389/8

396

nach GP 493

10002

10001

10003

389/4

Weg

393/3

393/2

10004

1246

391/3

LN

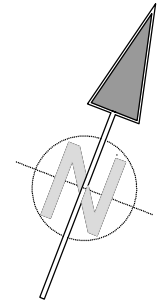
391/1

LN

389/3

LN

391/2



Maßstab M: 1: 500



Datum der Vermessung: 22.07.2025

Planverfasser:

Befugnis: 19.1.1987, Zahl 331.420/2-1042/87

392



GEWERBEPARK ZETTLING

Bebauungsplan

verkehrplus ZT GmbH

Verkehrsuntersuchung
2026



MARKTGEMEINDE
premstätten

GEWERBEPARK ZETTLING

Bebauungsplan

Auftragnehmer:

verkehrplus ZT GmbH

Bearbeitungsteam:

Dr. Ulrich Bergmann (Projektleiter)

DI Irene Bergmann

Frederick Frantz, BSc



T: +43 316 908 707

E: office@verkehrplus.at

Geschäftsführung:

Dr. Ulrich Bergmann

Dr. Markus Frewein

AuftraggeberIn:

Marktgemeinde Premstätten

Herr Raffael Steinbrugger

Hauptplatz 1

8141 Premstätten

T: +43 3136 / 52405-43

E: steinbrugger@premstaetten.gv.at



Beauftragt am: 20.04.2026

Zitierweise:

verkehrplus (2026): Gewerbepark Zettling, Bebauungsplan, Graz im Mai 2026

Alle Bezeichnungen in diesem Bericht gelten für alle Geschlechter gleichermaßen.

Graz, Mai 2026

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	8
1.1	Systemabgrenzung	9
1.2	Verwendete Unterlagen	10
2	VERKEHRSERHEBUNG – BESTAND	11
2.1	Sternweg	12
2.2	Industriestraße	14
3	ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVE - VERKEHRSENTWICKLUNG	15
3.1	Abschätzung Verkehrsaufkommen im Bereich des Gewerbeparks Zettling – außerhalb BBPI-B062	15
3.1.1	Kika/Leiner-Areal	16
3.1.2	Meyer Parkett	17
3.1.3	SMB	18
3.1.4	Wacker Neuson	19
3.2	BBPL Gebiet B062	20
3.2.1	Baufeld 4a: McDonald's	20
3.2.2	Baufeld 1	21
3.2.3	Bauplatz 4b	22
3.2.4	Baufeld 3: Verlagerung Betriebszufahrt Industriestraße – Fa. Pappas	23
4	ZUFAHRTSKREUZUNG BBPL B062 / STERNWEG	24
4.1	Bemessungsverkehr	24
4.1.1	Verkehrsprognose	24
4.1.2	Verkehrsverteilung	24
4.2	Verkehrsmenge Spitzenstunden	25
4.2.1	Morgenspitze 7.00 bis 8.00	25
4.2.2	Mittagsspitze 13.00 – 14.00	26
4.2.3	Abendspitze 15.00 – 16.00	27
4.2.4	Abendspitze 16.00 – 17.00	28
4.3	Leistungsfähigkeit Zufahrtskreuzung	29
4.3.1	Morgenspitze 7.00 – 8.00	29
4.3.2	Mittagsspitze 13.00 – 14.00	30
4.3.3	Abendspitze 15.00 – 16.00	30
4.3.4	Abendspitze 16.00 – 17.00	31

4.4	Linksabbiegererfordernis.....	31
4.5	Regelquerschnitt Sternweg	32
4.6	Fahrflächenverbreiterung in der Kurve - Sternweg	32
4.7	Lageplan Zufahrtskreuzung	32
4.8	Entwässerungskonzept.....	33
4.9	Geschwindigkeitsreduktion 50 km/h	34
5	ANFORDERUNG INNERE ERSCHLIEßUNG BBPL B062.....	35
6	ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNG.....	36
7	ANHANG	38

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: BBPL B062 „Gewerbepark Zettling 2026“ (Quelle: Interplan ZT GmbH)	8
Abbildung 2: Übersichtskarte Verkehrserhebungen (Basiskarte: GIS Steiermark, eigene Bearbeitung 2026).....	11
Abbildung 3: DTVw Sternweg, Mittelwert über 48 Stunden von Mi. 22.04.2026 - Do. 23.04.2026 (verkehrplus, 2026).....	12
Abbildung 4: DTV Sternweg, 72 Stunden (Mi. 22.04.2026 - So. 26.04.2026) (verkehrplus, 2026).....	13
Abbildung 5: DTV Industriestraße, 72 Stunden (Mi. 22.04.2026 - So. 26.04.2026) (verkehrplus, 2026)	13
Abbildung 6: DTVw Industriestraße, Mittelwert über 48 Stunden von Mi. 22.04.2026 - Do. 23.04.2026 (verkehrplus, 2026).....	14
Abbildung 7: Ehemaliges Kika/Leiner Areal, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026)	16
Abbildung 8: Ehemaliges Kika/Leiner Areal, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)....	16
Abbildung 9: Meyer Parkett, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026).....	17
Abbildung 10: Meyer Parkett, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)	17
Abbildung 11: SMB, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026).....	18
Abbildung 12: SMB, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)	18
Abbildung 13: Wacker Neuson, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026).....	19
Abbildung 14: Wacker Neuson, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026).....	19
Abbildung 15: Baufeld 4a: McDonald´s, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026)	20
Abbildung 16: Baufeld 4a: McDonald´s, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)	20
Abbildung 17: Bauplatz 1, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026).....	21
Abbildung 18: Bauplatz 1, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)	21
Abbildung 19: Bauplatz 4b, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026).....	22
Abbildung 20: Bauplatz 4b, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)	22
Abbildung 21: Verlagerung Industriestraße Pappas, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026).....	23
Abbildung 22: Verlagerung Industriestraße Pappas, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)	23
Abbildung 23: Morgenspitze, Prognose 2040 (verkehrplus, 2026).....	25
Abbildung 24: Mittagsspitze, Prognose 2040 (verkehrplus, 2026)	26
Abbildung 25: Abendspitze 15.00 – 16.00 Uhr, Prognose 2040 (verkehrplus, 2026)	27
Abbildung 26: Abendspitze 16.00 – 17.00 Uhr, Prognose 2040 (verkehrplus, 2026)	28
Abbildung 27: Entwurf Verkehrskonzept Premstätten Gewerbepark Zettling (verkehrplus, 2026).....	33
Abbildung 28: Entwurf Entwässerungskonzept Premstätten Gewerbepark Zettling (verkehrplus, 2026)	34

Abbildung 29: Regelquerschnitt Aufschließungsstraße (Quelle: RZP ZT GmbH, 2026) 35

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Systemabgrenzung	9
Tabelle 2: Verkehrsaufkommen Kika/Leiner-Areal (2026) (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026).....	16
Tabelle 3: Verkehrsaufkommen Meyer Parkett (2024) (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026).....	17
Tabelle 4: Verkehrsaufkommen SMB (laufendes Verfahren) (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026).....	18
Tabelle 5: Verkehrsaufkommen Wacker Neuson (2026) (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026).....	19
Tabelle 6: BBPL B062 – Kennwerte Baufeld (Quelle: Interplan ZT GmbH und eigene Bearbeitung).....	21
Tabelle 7: BBPL B062 – Kennwerte Baufeld (Quelle: Interplan ZT GmbH und eigene Bearbeitung).....	22
Tabelle 8: Kreuzung Sternweg / BBPL B062 – Leistungsfähigkeit 2040 - Morgenspitzenstunde	29
Tabelle 9: Kreuzung Sternweg / BBPL B062 – Leistungsfähigkeit 2040 - Mittagsspitzenstunde.....	30
Tabelle 10: Kreuzung Sternweg / BBPL B062 – Leistungsfähigkeit 2040 – Abendspitzenstunde 15.00 – 16.00 Uhr.....	30
Tabelle 11: Kreuzung Sternweg / BBPL B062 – Leistungsfähigkeit 2040 – Abendspitzenstunde 16.00 – 17.00 Uhr.....	31

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Marktgemeinde Premstätten hat namens Herrn Raffael Steinbrugger, **verkehrplus**, um die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den Gewerbepark Zettling (Bebauungsplangebiet B062) gebeten (► Abbildung 1).

Aufgabe war es, die erforderliche Ausbildung der Zufahrt zum Bebauungsplangebiet (BBPL) B062 (insbesondere Bauplatz 1, 2 und 4) zu ermitteln und Verkehrsflächenfestlegungen im Planungsgebiet zu definieren. Dabei sollten weitere Entwicklungen um und am Rande des Bebauungsgebiets berücksichtigt werden, um eine zukunftssichere Ausbildung der Verkehrsinfrastruktur sicher zu stellen. U.a. wurde die Bebauung der nördlichen und östlichen Flächen sowie eine eventuelle Flächenreduktion durch eine angedachte Verlegung der Auffahrtsrampe inkl. Kappung der bestehenden Straßen (Industriestraße und Europaweg) berücksichtigt.

Die Untersuchung der Kreuzung zur Landesstraße L373 war NICHT Teil des angebotenen Verkehrskonzeptes.

Im Zuge der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes wurden Verkehrserhebungen (► Abbildung 2) durchgeführt sowie Verkehrsprognosen, Leistungsfähigkeitsberechnungen und geometrische Vorgaben erstellt.

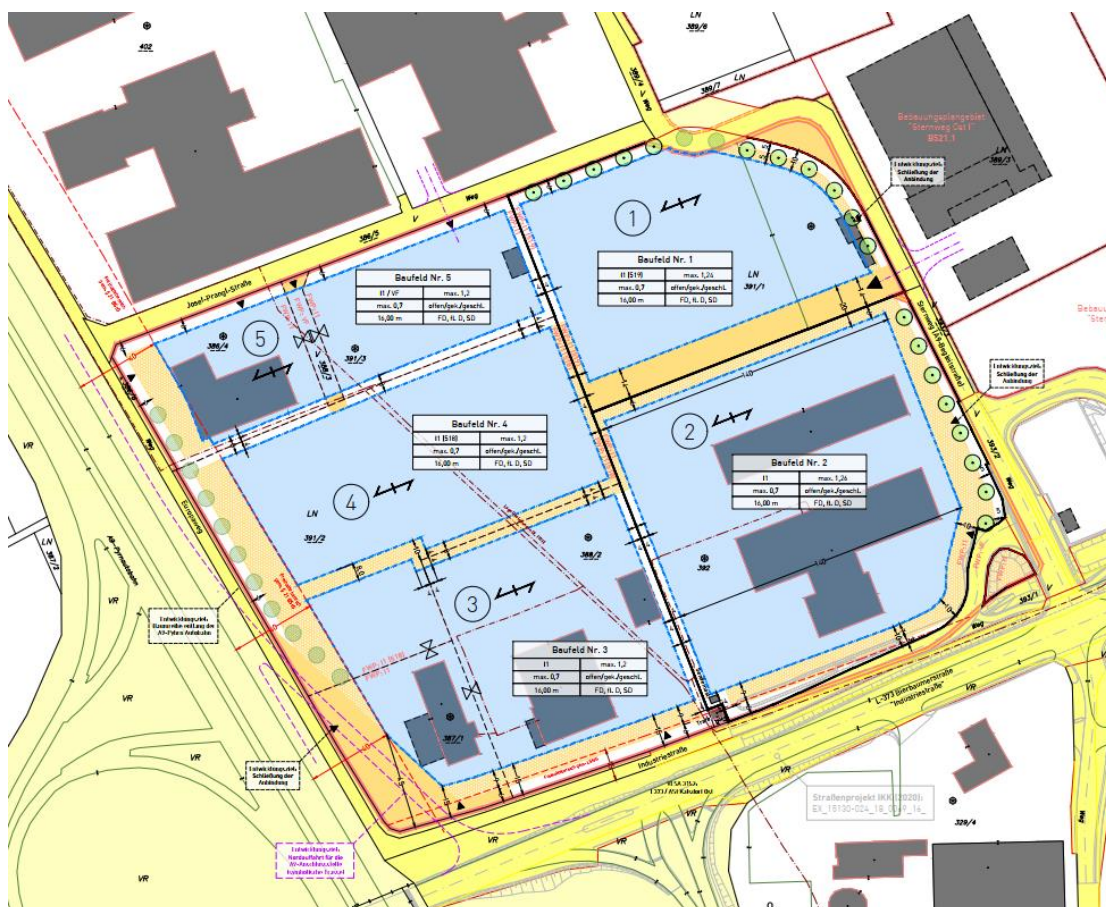


Abbildung 1: BBPL B062 „Gewerbepark Zettling 2026“ (Quelle: Interplan ZT GmbH)

1.1 Systemabgrenzung

Der Untersuchungsrahmen wird räumlich, inhaltlich und zeitlich abgegrenzt (► Tabelle 1).

Tabelle 1: Systemabgrenzung

ASPEKT	PROJEKT	ANMERKUNGEN
räumlich	► Marktgemeinde Premstätten	► Abbildung 1
zeitlich	► Analyse 2026 ► Prognose 2040	► Komplettbetrieb 2040 mit nördlich gelegenen Flächen
inhaltlich	► Grundlagenanalyse und Verkehrserhebung ► Verkehrsprognose Sternweg ► Leistungsfähigkeit Zufahrtsknoten BBPL-Gebiet B062 ► Geometrische Vorgaben für BBPL-Gebiet B062 ► Dokumentation und Kommunikation	

1.2 Verwendete Unterlagen

Konkrete Unterlagen zum Untersuchungsgegenstand

- ▶ Bebauungsplan B062, „Gewerbepark Zettling 2026“ | Entwurf, Verordnungswortlaut | Erläuterungen | Zeichnerische Darstellung, GZ: RO-606-70/BPL B062, Interplan ZT GmbH, Graz
- ▶ Verkehrsuntersuchung Leiner Lager Unterpremstätten, IKK, Graz, Marktgemeinde Premstätten, Jänner 2017, IKK Kaufmann – Kribernegg ZT GmbH, Graz
- ▶ Verkehrskonzept 2026 – Aufschließung des Gewerbepark Zettling 2026 – RZP Rust – Zinthauer & Partner ZT-GmbH, Graz

Gesetze und Richtlinien

- ▶ Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, StVO i.d.g.F. (Mai 2026)
- ▶ RVS 03.02.12, Fußgängerverkehr, Ausgabe Oktober 2015, herausgegeben von der FSV (Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße – Schiene -Verkehr)
- ▶ RVS 03.03.23, Linienführung und Trassierung, Ausgabe Februar 2025, herausgegeben von der FSV (Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße – Schiene -Verkehr)
- ▶ RVS 03.03.31, Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen, Ausgabe Jänner 2024, herausgegeben von der FSV (Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße – Schiene -Verkehr)
- ▶ RVS 03.04.12, Planung und Entwurf von Innerortsstraßen, Ausgabe März 2020, herausgegeben von der FSV (Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße – Schiene -Verkehr)
- ▶ RVS 03.05.12, Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen, Ausgabe März 2007, herausgegeben von der FSV (Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße – Schiene – Verkehr)

Berechnungsvorschriften

- ▶ Bosserhoff D. (2006): Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung, Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden 2000
- ▶ FSV-Knoten (Version 3.1.00) – Hilfsprogramm zur Berechnung der Leistungsfähigkeit von Kreuzungen und T-Kreuzungen
- ▶ Österreich unterwegs 2013/2014, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.), Wien, 2016

Verwendete Karten- und Datendienste

- GIS-Steiermark (abgerufen über gis.steiermark.at)
- Google Maps (abgerufen über maps.google.at)

2 Verkehrserhebung – Bestand

Zur Erfassung des Kfz-Verkehrsaufkommens wurden Querschnittserhebungen mittels Seitenradar von Mittwoch, 22. April 2026 bis Sonntag, 26. April 2026 am Sternweg und in der Industriestraße vorgenommen. Folgende Abbildung zeigt die Örtlichkeiten der Erhebungen:

- Querschnitt Sternweg
- Querschnitt Industriestraße

Die Erhebung am Sternweg diente zur Erfassung des tageszeitlichen Verkehrsaufkommens der bestehenden Betriebe im BBPL-Gebiet B062 und der bestehenden Betriebe im Umfeld. Die Erhebung in der Industriestraße diente zur Erfassung des Verkehrsaufkommens eines Teils des BBPL B062, das in Zukunft gegebenenfalls über die Haupteinführungskreuzung zu führen ist, da dieser Bereich für Infrastrukturausbau (Autobahnanschluss) benötigt wird.



Abbildung 2: Übersichtskarte Verkehrserhebungen (Basiskarte: GIS Steiermark, eigene Bearbeitung 2026)

Folgende Betriebe sind derzeit im Bebauungsplangebiet B062 bereits in Betrieb und werden demnach bei der Erhebung erfasst:

- Pappas Steiermark GmbH – Industriestraße 27 – 31, 8141 Premstätten
- Daimler Buses Austria – Industriestraße 29, 8141 Premstätten
- Hagleitner Hygiene Österreich – Europaweg 3, 8141 Premstätten
- FCC Austria GmbH – Josef-Prangl-Straße

Folgende Betriebe sind derzeit im nahen Umfeld des Bebauungsplangebiets noch nicht in Betrieb bzw. erst in Errichtung und sind demnach bei der Erhebung NICHT erfasst:

- Kika/Leiner-Areal – Nordweg 3, Gst. 288/5, KG 63206 Bierbaum
- Meyer Parkett – Sternweg 4, Gst. 389/3, KG 63246 Laa
- SMB – Sternweg 6, Gst. 396, KG 63246 Laa
- Wacker-Neuson – Industriestraße 35, Gst. 394/3, KG 63246 Laa

2.1 Sternweg

Abbildung 3 zeigt die im Zeitraum von Mittwoch, 22. April 2026 bis Donnerstag, 23. April 2026 erhobenen Querschnittswerte im DTVw, der DTV für den Zeitraum Mittwoch, 22.04.2026 bis Sonntag, 26.04.2026 ist in Abbildung 4 dargestellt.

Der DTV ergibt sich im Erhebungszeitraum zu 1.410 Fz/24 bzw. 2.014 Fz/24h im DTVw.

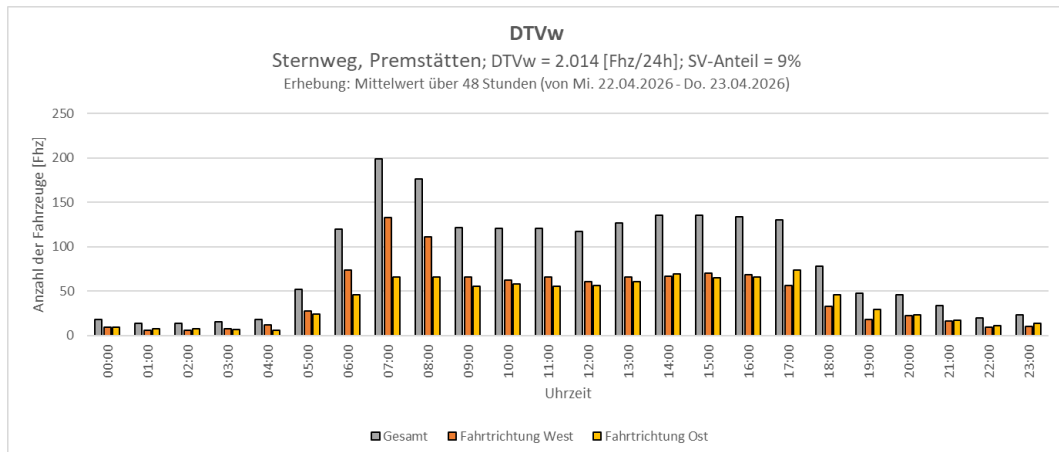


Abbildung 3: DTVw Sternweg, Mittelwert über 48 Stunden von Mi. 22.04.2026 - Do. 23.04.2026 (verkehrplus, 2026)

Die Spitzenstunde im werktäglichen Verkehrsaufkommen liegt zwischen 06.00 und 07.00 Uhr mit 206 Fz/h im gesamten Querschnitt (►Abbildung 4).

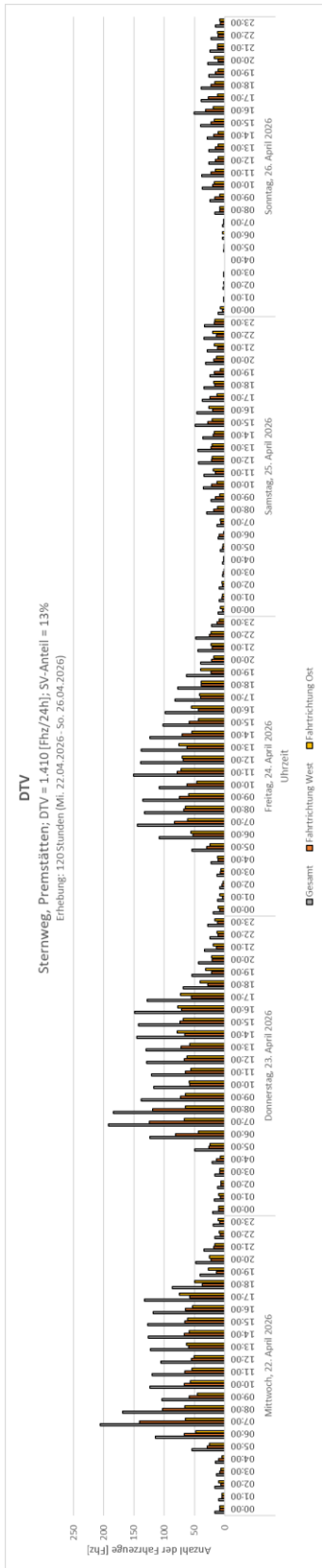


Abbildung 4: DTV Sternweg, 72 Stunden (Mi. 22.04.2026 - So. 26.04.2026) (verkehrplus, 2026)

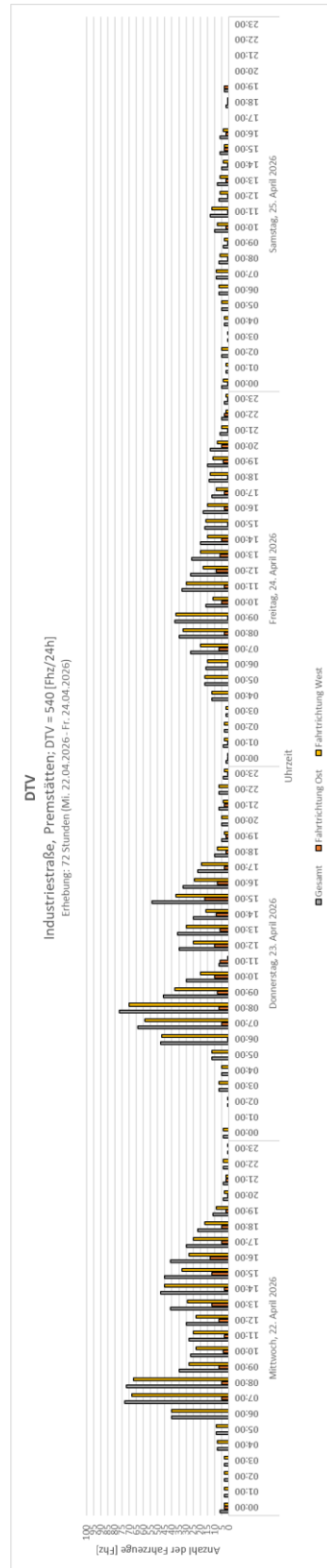


Abbildung 5: DTV Industriestraße, 72 Stunden (Mi. 22.04.2026 - So. 26.04.2026) (verkehrplus, 2026)

2.2 Industriestraße

Abbildung 6 zeigt die im Zeitraum von Mittwoch, 22. April 2026 bis Donnerstag, 23. April 2026 erhobenen Querschnittswerte im DTVw, der DTV für den Zeitraum Mittwoch, 22.04.2026 bis Sonntag, 26.04.2026 ist in Abbildung 5 dargestellt.

Der DTV ergibt sich im Erhebungszeitraum zu 540 Fz/24 bzw. 566 Fz/24h im DTVw.

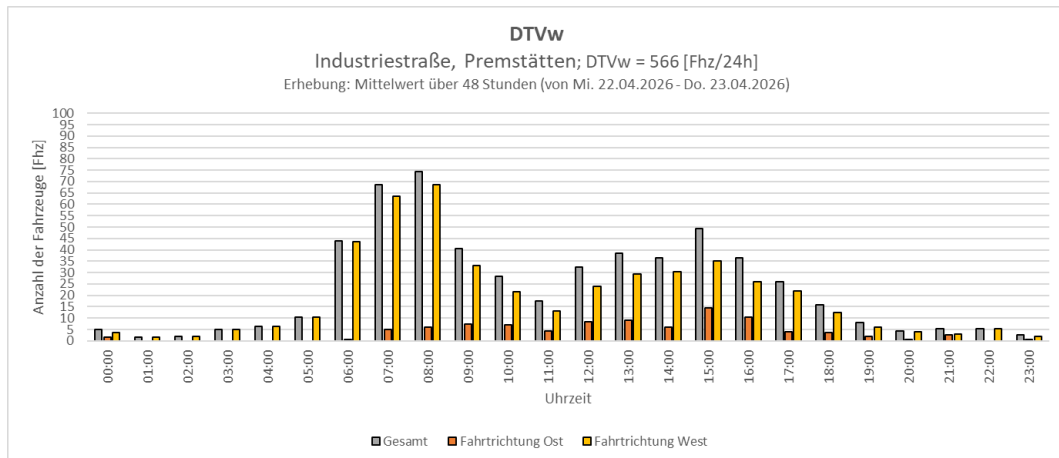


Abbildung 6: DTVw Industriestraße, Mittelwert über 48 Stunden von Mi. 22.04.2026 - Do. 23.04.2026 (verkehrplus, 2026)

Die Spitzenstunde im werktäglichen Verkehrsaufkommen liegt zwischen 08.00 und 09.00 Uhr mit 77 Fz/h im gesamten Querschnitt (►Abbildung 5).

3 Entwicklungsperspektive - Verkehrsentwicklung

3.1 Abschätzung Verkehrsaufkommen im Bereich des Gewerbeparks Zettling – außerhalb BBPI-B062

Für folgende Betriebe außerhalb des Bebauungsplangebiets B062 werden Abschätzungen zum Verkehrsaufkommen erstellt:

- Kika/Leiner-Areal – Nordweg 3, Gst. 288/5, KG 63206 Bierbaum
- Meyer Parkett – Sternweg 2, Gst. 389/3, KG 63246 Laa
- SMB – Sternweg 6, Gst. 396, KG 63246 Laa
- Wacker-Neuson – Industriestraße 35, Gst. 394/3, KG 63246 Laa

3.1.1 Kika/Leiner-Areal

Das Verkehrsaufkommen wird in Tabelle 2 nach Tageszeit und Verkehrsmittelart dargestellt (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026). Diese wurden mittels Ganglinie für den Zielverkehr (►Abbildung 7) und den Quellverkehr (►Abbildung 8) über den Tag verteilt (Ermittlung der Ganglinie aus IKK, 2017).

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen Kika/Leiner-Areal (2026) (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026)

Erweiterung KIKA/Leiner (2026)	Tag 6 bis 19 Uhr	Abend 19 bis 22 Uhr	Nacht 22-6 Uhr
LKW	89	16	20
Transporter	205	48	84
PKW	82	30	35

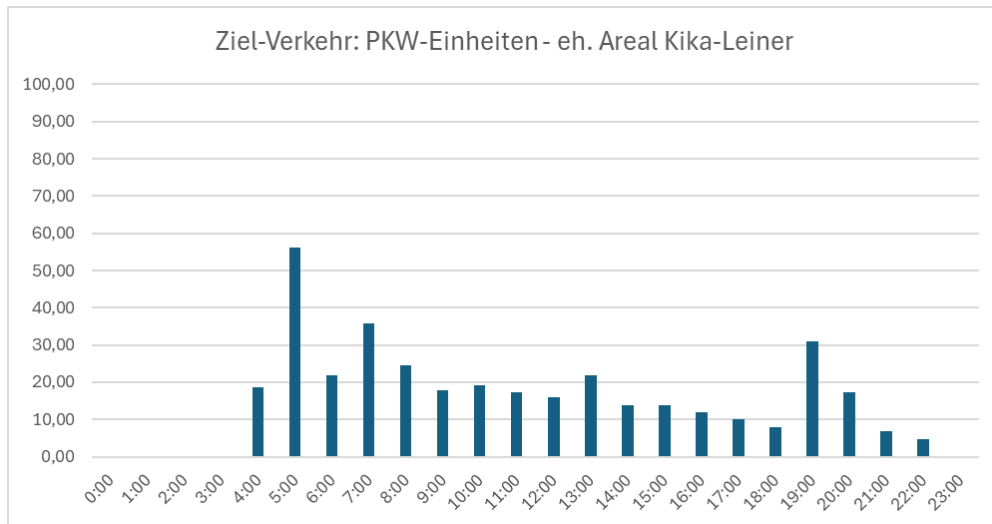


Abbildung 7: Ehemaliges Kika/Leiner Areal, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026)

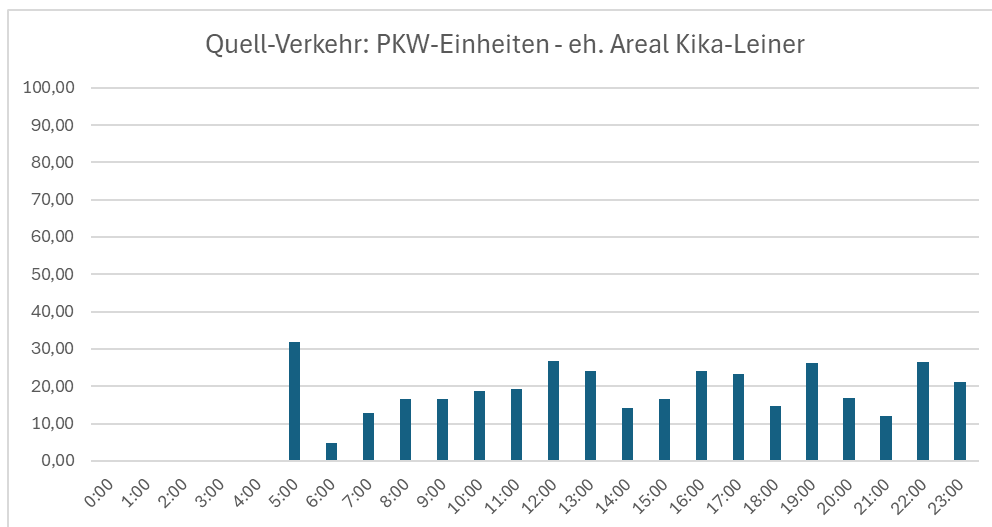


Abbildung 8: Ehemaliges Kika/Leiner Areal, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)

3.1.2 Meyer Parkett

Das Verkehrsaufkommen wird in Tabelle 3 nach Tageszeit und Verkehrsmittelart dargestellt (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026). Diese wurden mittels Ganglinie für den Zielverkehr (► Abbildung 9) und den Quellverkehr (► Abbildung 10) über den Tag verteilt.

Tabelle 3: Verkehrsaufkommen Meyer Parkett (2024) (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026)

Meyer Parkett (2024)	Tag 6 bis 19 Uhr	Abend 19 bis 22 Uhr	Nacht 22-6 Uhr
LKW >3,5t	20	2	2
PKW	205	10	5

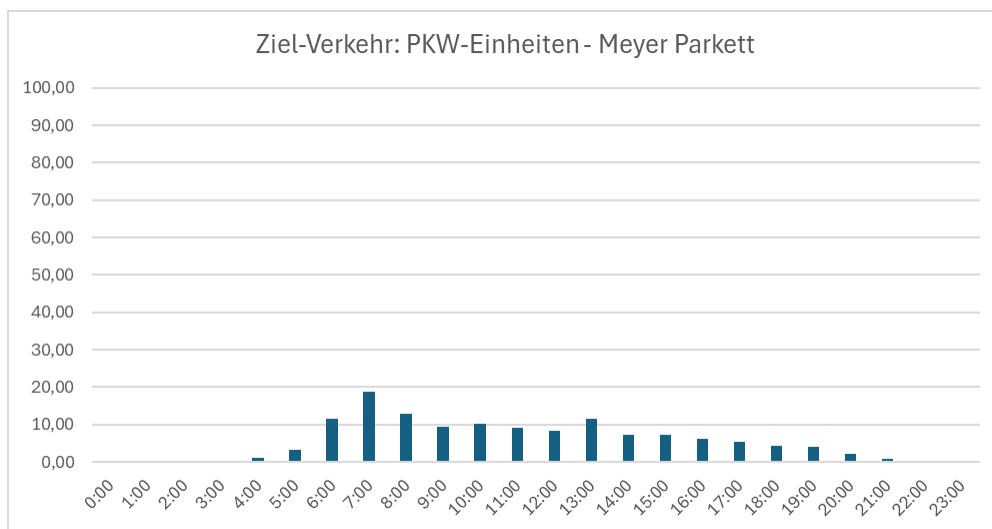


Abbildung 9: Meyer Parkett, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026)

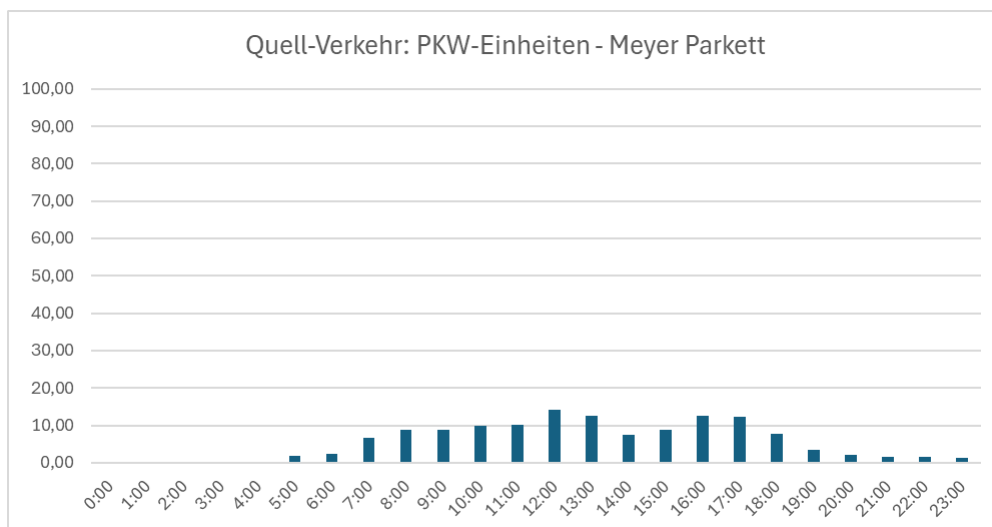


Abbildung 10: Meyer Parkett, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)

3.1.3 SMB

Das Verkehrsaufkommen wird in Tabelle 4 nach Tageszeit und Verkehrsmittelart dargestellt (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026). Diese wurden mittels Ganglinie für den Zielverkehr (►Abbildung 11) und den Quellverkehr (►Abbildung 12) über den Tag verteilt.

Tabelle 4: Verkehrsaufkommen SMB (laufendes Verfahren) (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026)

SMB (laufendes Verfahren)	Tag 6 bis 19 Uhr	Abend 19 bis 22 Uhr	Nacht 22-6 Uhr
LKW	30	0	0
Kleintransporter	4	4	4
PKW	610	20	4

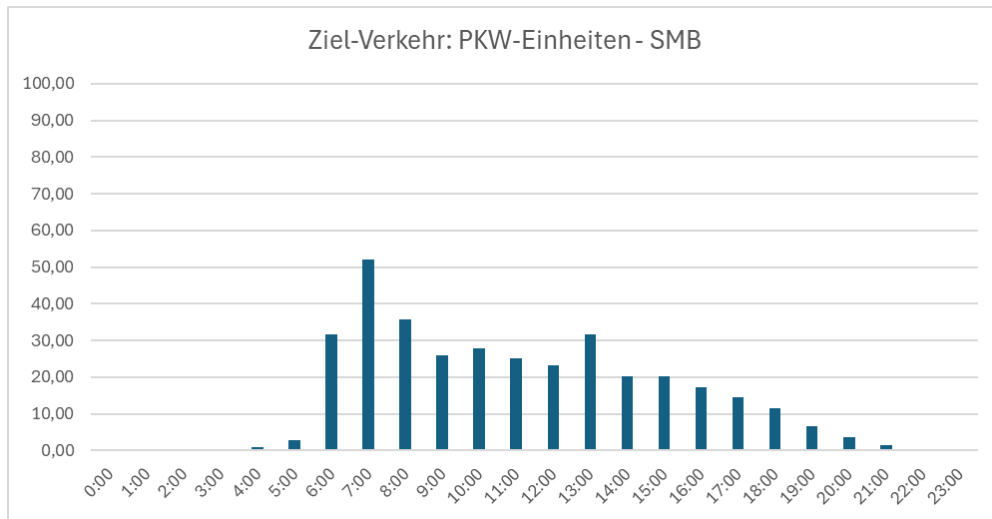


Abbildung 11: SMB, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026)

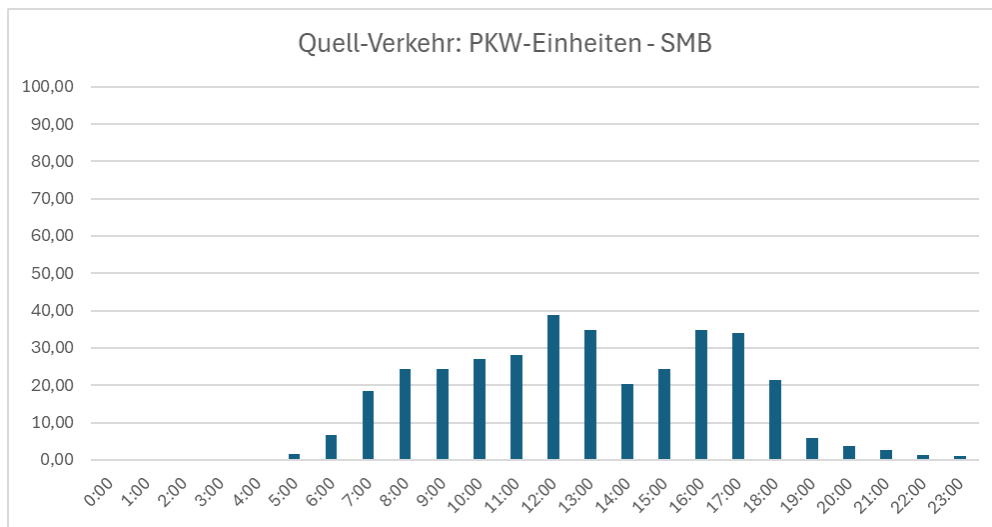


Abbildung 12: SMB, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)

3.1.4 Wacker Neuson

Das Verkehrsaufkommen wird in Tabelle 5 nach Tageszeit und Verkehrsmittelart dargestellt (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026). Diese wurden mittels Ganglinie für den Zielverkehr (►Abbildung 13) und den Quellverkehr (►Abbildung 14) über den Tag verteilt.

Tabelle 5: Verkehrsaufkommen Wacker Neuson (2026) (Quelle: Gemeinde Premstätten, 2026)

Wacker Neuson (2026)	Tag 6 bis 19 Uhr	Abend 19 bis 22 Uhr	Nacht 22-6 Uhr
LKW	25		
Sprinter	35		
PKW	k.A.		

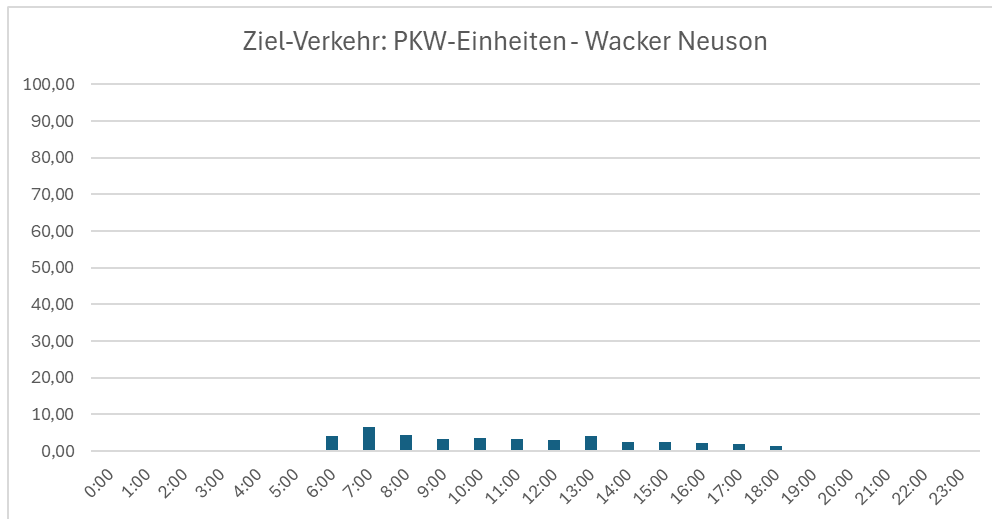


Abbildung 13: Wacker Neuson, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026)

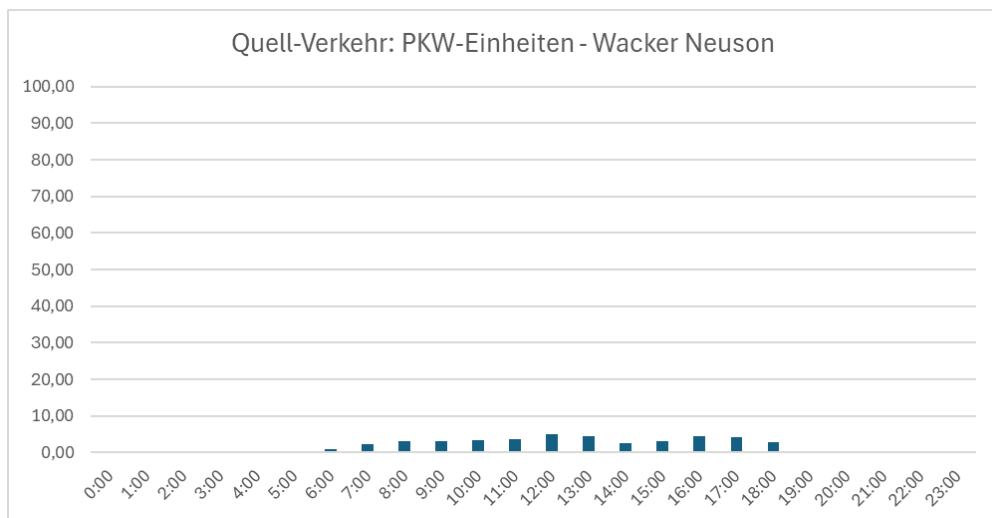


Abbildung 14: Wacker Neuson, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)

3.2 BBPL Gebiet B062

3.2.1 Baufeld 4a: McDonald's

Das Verkehrsaufkommen des geplanten Gastronomiebetriebs McDonalds wurde dem Verkehrskonzept 2026 (RZP 2026) entnommen. Für die verkehrstechnische Betrachtung wurde von einer Kundenfrequenz von rd. 770 Kunden ausgegangen. Die Tageszeitliche Verteilung orientiert sich an den Angaben im Verkehrskonzept 2026 (RZP 2026). Die Ganglinien für den Ziel- (►Abbildung 15) und Quellverkehr (►Abbildung 16) werden dargestellt.

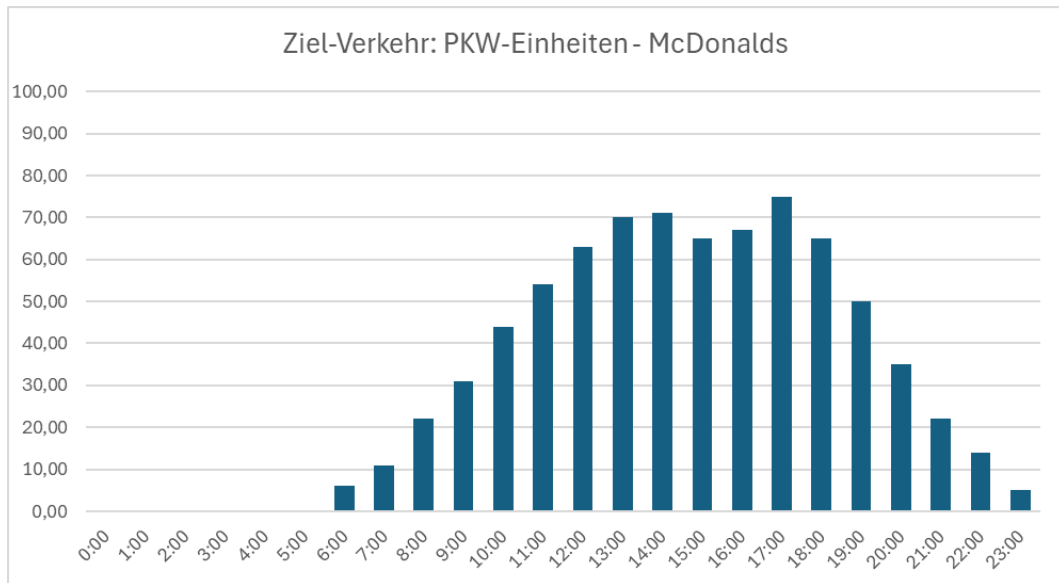


Abbildung 15: Baufeld 4a: McDonald's, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026)

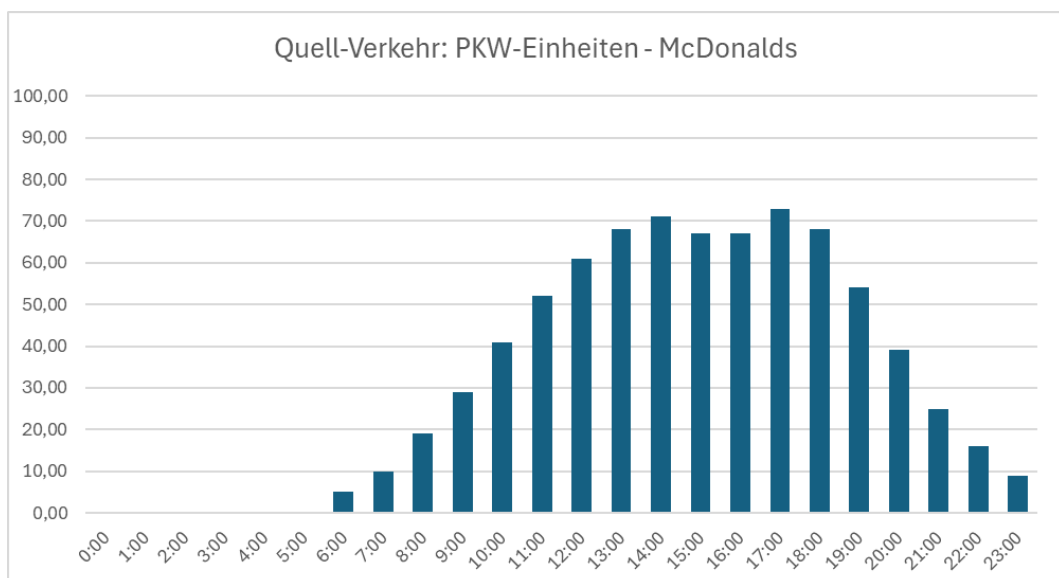


Abbildung 16: Baufeld 4a: McDonald's, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)

3.2.2 Baufeld 1

Für das Baufeld 1 wurden folgende Kennwerte gewählt und Annahmen getroffen:

Tabelle 6: BBPL B062 – Kennwerte Baufeld (Quelle: Interplan ZT GmbH und eigene Bearbeitung)

Baufeld 1	Fläche	max Dichte	BGF	1 Mitarbeiter / BGF	Anzahl Mitarbeiter
	10.500 m ²	1,24	12.990 m ²	150 m ²	87
	Wege / Tag	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Wege / Mitarbeiter	Wege / Tag
Mitarbeiter	2,5	100%	1,1	-	197 Pkw-W/Tag
Kunden	-	-	-	0,5	43 Pkw-W/Tag
Lieferverkehr	-	-	-	1	87 Lkw-W/Tag
gesamt	Summe Ziel- und Quellverkehr mit 1 Lkw = 2 Pkw-E				413 Pkw-E/Tag

Die Ganglinien für den Ziel- (►Abbildung 17) und Quellverkehr (►Abbildung 18) werden dargestellt.

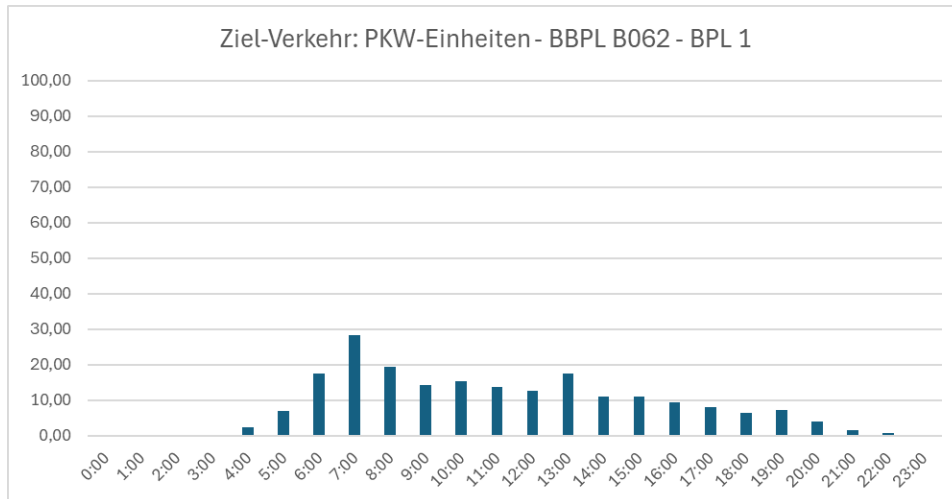


Abbildung 17: Bauplatz 1, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026)

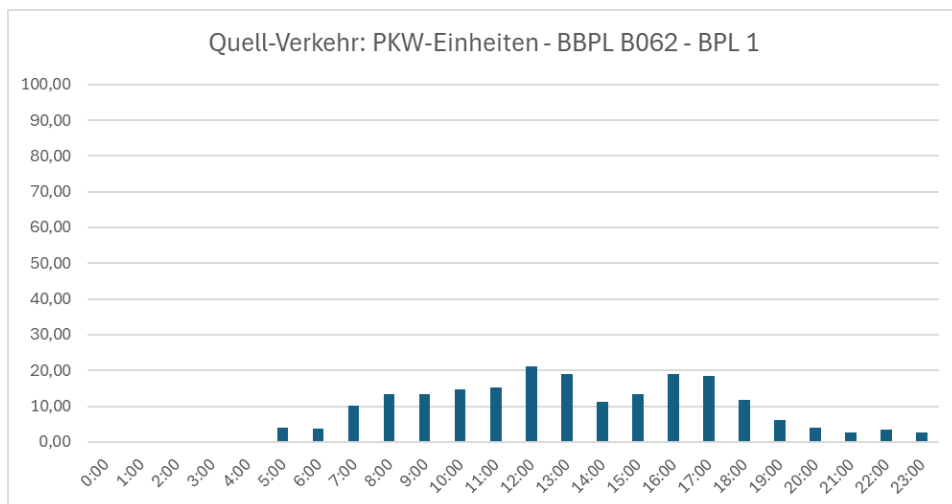


Abbildung 18: Bauplatz 1, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)

3.2.3 Bauplatz 4b

Für das Baufeld 4b wurden folgende Kennwerte gewählt und Annahmen getroffen:

Tabelle 7: BBPL B062 – Kennwerte Baufeld (Quelle: Interplan ZT GmbH und eigene Bearbeitung)

Baufeld 4b	Fläche	max Dichte	BGF	1 Mitarbeiter / BGF	Anzahl Mitarbeiter
	5.170 m ²	1,20	6.200 m ²	150 m ²	41
	Wege / Tag	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Wege / Mitarbeiter	Wege / Tag
Mitarbeiter	2,5	100%	1,1	-	94 Pkw-W/Tag
Kunden	-	-	-	0,5	21 Pkw-W/Tag
Lieferverkehr	-	-	-	1	41 Lkw-W/Tag
gesamt	Summe Ziel- und Quellverkehr mit 1 Lkw = 2 Pkw-E				197 Pkw-E/Tag

Die Ganglinien für den Ziel- (►Abbildung 19) und Quellverkehr (►Abbildung 20) werden dargestellt.

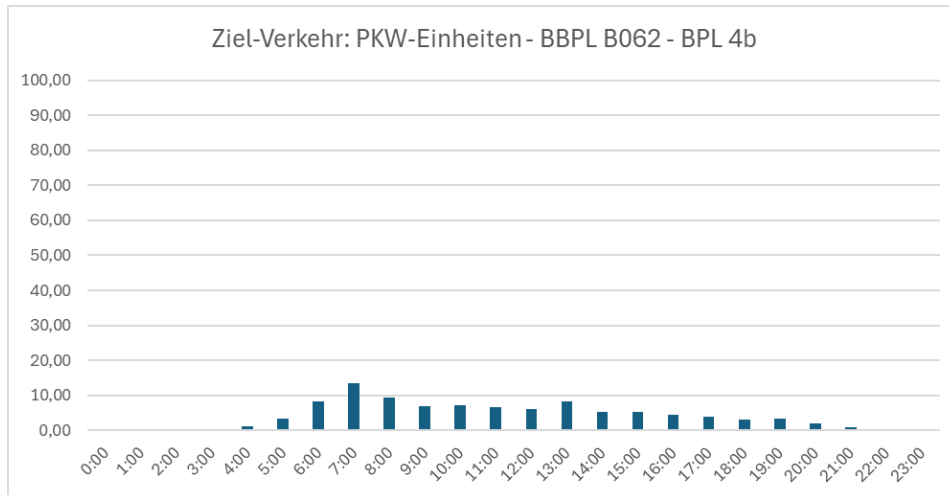


Abbildung 19: Bauplatz 4b, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026)

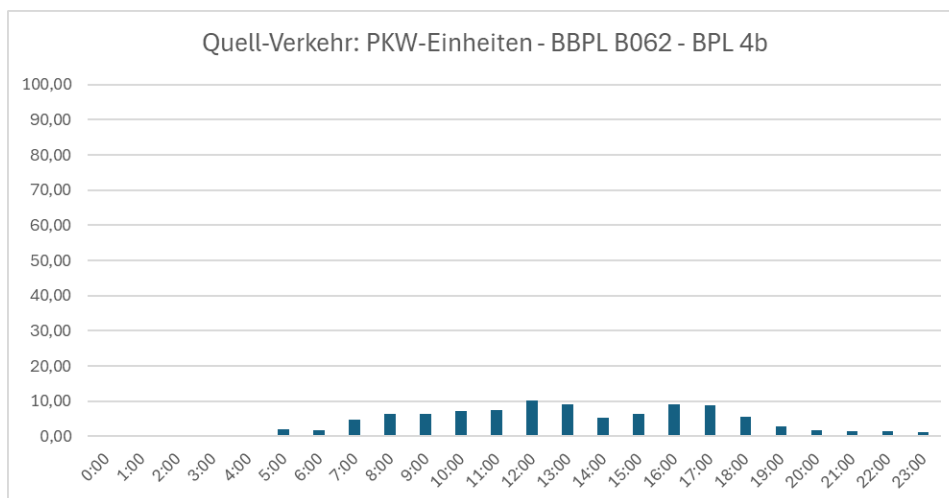


Abbildung 20: Bauplatz 4b, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)

3.2.4 Baufeld 3: Verlagerung Betriebszufahrt Industriestraße – Fa. Pappas

Durch zukünftige Adaptierungen der Autobahnanschlussstelle A9 Kalsdorf werden Flächen des GP Zettling im Bereich des Baufelds 3 beansprucht. Dabei wird die Zufahrt zum bestehenden Betrieb Fa. Pappas wegfallen. Die betreffenden Teilflächen des Baufelds 3 sollen über die Hautzufahrt erschlossen. Informationen zum Verkehrsaufkommen wurden aus der Erhebung in der Industriestraße abgeleitet.

Die Ganglinien für den Ziel- (►Abbildung 21) und Quellverkehr (►Abbildung 22) werden dargestellt.

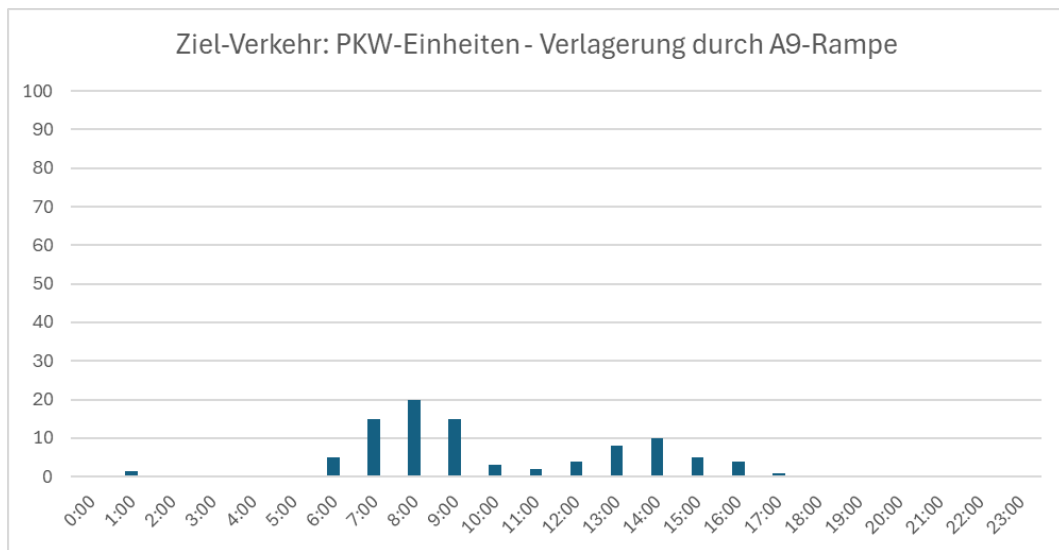


Abbildung 21: Verlagerung Industriestraße Pappas, Ganglinie Zielverkehr (verkehrplus, 2026)

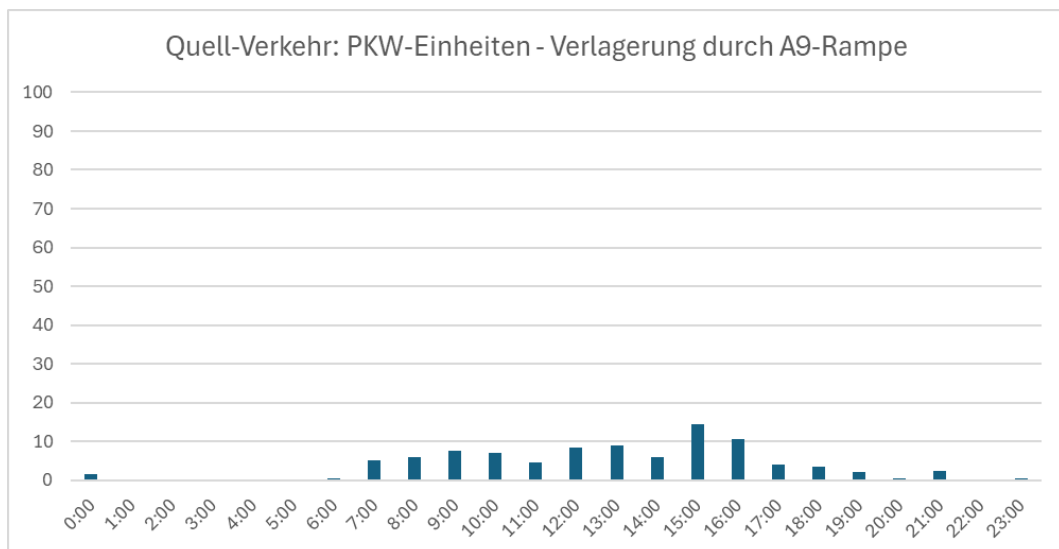


Abbildung 22: Verlagerung Industriestraße Pappas, Ganglinie Quellverkehr (verkehrplus, 2026)

4 Zufahrtskreuzung BBPL B062 / Sternweg

4.1 Bemessungsverkehr

Der Bemessungsverkehr für die verkehrstechnischen Berechnungen ergibt sich durch Überlagerung des Grundverkehrs (siehe Kapitel 2.1) mit dem Verkehrsaufkommen einerseits des BBPL B062 (siehe Kapitel 3.2) und andererseits mit den weiteren bekannten Entwicklungen (siehe Kapitel 3.1). Überlagert werden die Spitzenstunde in der Grundbelastung mit der Spitzenstunde der Entwicklungen.

4.1.1 Verkehrsprognose

Für die Abbildung derzeit noch unbekannter Entwicklungen wird ein jährliches Wachstum von +1,0 % angesetzt. Für das Jahr 2040 ergibt dies ein Gesamtwachstum von rund +15 %. Dieses Wachstum wird ausschließlich dem Grundverkehrsaufkommen (siehe Kapitel 2.1) zugeschlagen.

4.1.2 Verkehrsverteilung

Die Verteilung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens wird anhand der Möglichkeiten des Straßennetzes abgeschätzt. Das Gewerbegebiet liegt zwischen zwei Autobahn Anschlussstellen der A9 Pyhrnautobahn:

- ASt 194 Kalsdorf A9 / L373: diese liegt unmittelbar südlich des GP Zettling
- ASt 192 Schachenwald A9 / L397: diese liegt rd. 2,5km nördlich der Kreuzung L373 / Sternweg

Folgende Annahmen wurden für jene Verkehre getroffen, die nicht mit den Verkehrserhebungen erfasst wurden bzw. erfasst werden konnten:

Südliche Teil des GP Zettling

Ziel- und Quellverkehr orientieren sich zu einem überwiegenden Teil nach Süden

- 90% von/nach Süden
- 10% von/nach Norden

Dies betrifft folgende Bereiche bzw. Betriebe:

- BBPL-Gebiet B062
- Meyer Parkett – Sternweg 2, Gst. 389/3, KG 63246 Laa
- SMB – Sternweg 6, Gst. 396, KG 63246 Laa
- Wacker-Neuson – Industriestraße 35, Gst. 394/3, KG 63246 Laa

Mittlere Teil des GP Zettling

Ziel- und Quellverkehr orientieren sich zu einem überwiegenden Teil nach Süden

- 50% von/nach Süden
- 50% von/nach Norden

Dies betrifft folgende Bereiche bzw. Betriebe:

- Kika/Leiner-Areal – Nordweg 3, Gst. 288/5, KG 63206 Bierbaum

4.2 Verkehrsmenge Spitzenstunden

Die Verkehrsmenge in den Spitzenstunden für das Prognosejahr 2040 wurden für die Zufahrtskreuzung zu Sternweg / BBPL B062 / Fa. Meyer Parkett wie folgt ermittelt.

4.2.1 Morgenspitze 7.00 bis 8.00

Die Morgenspitze ist in Abbildung 23 dargestellt.

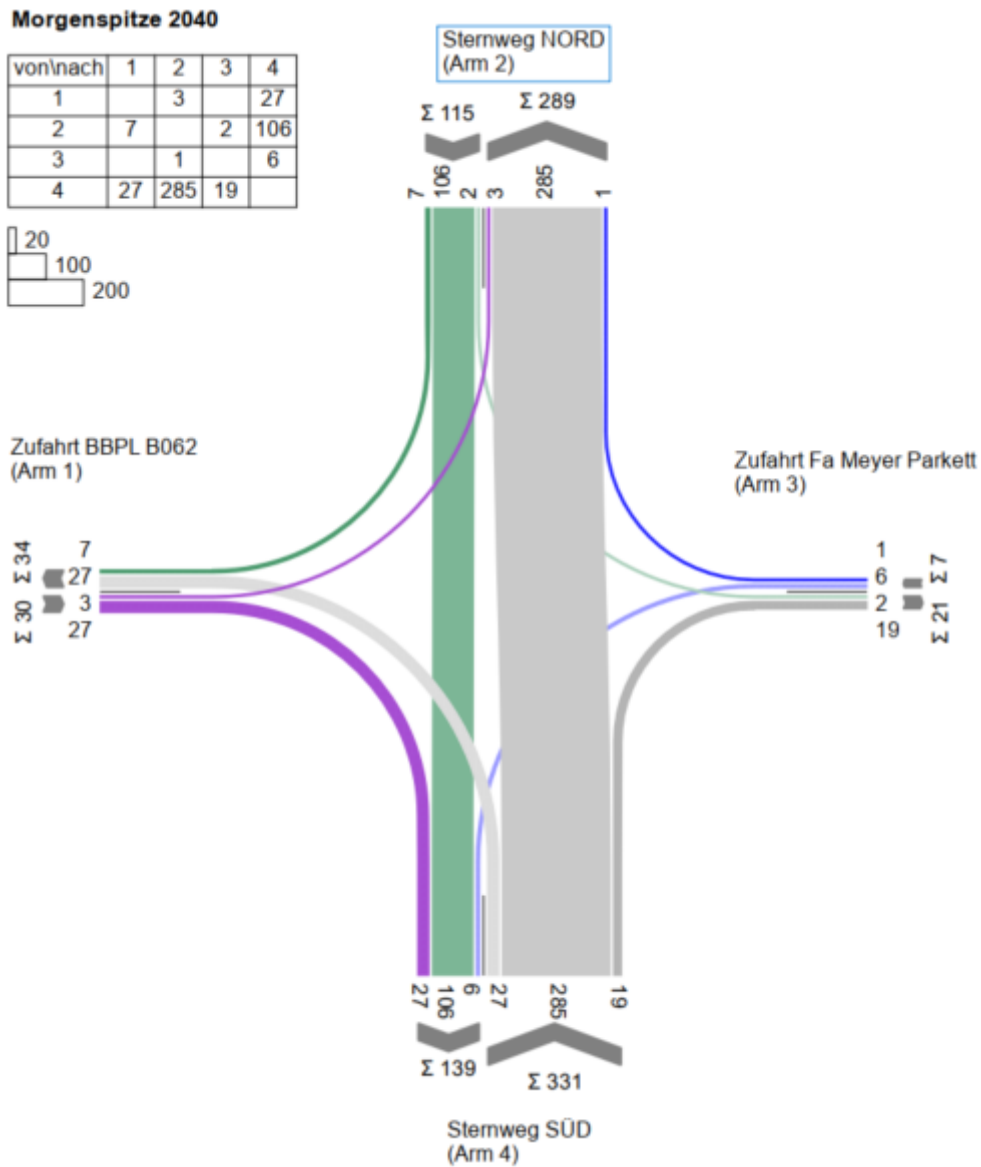


Abbildung 23: Morgenspitze, Prognose 2040 (verkehrplus, 2026)

4.2.2 Mittagsspitze 13.00 – 14.00

Die Mittagsspitze ist in Abbildung 24 dargestellt.

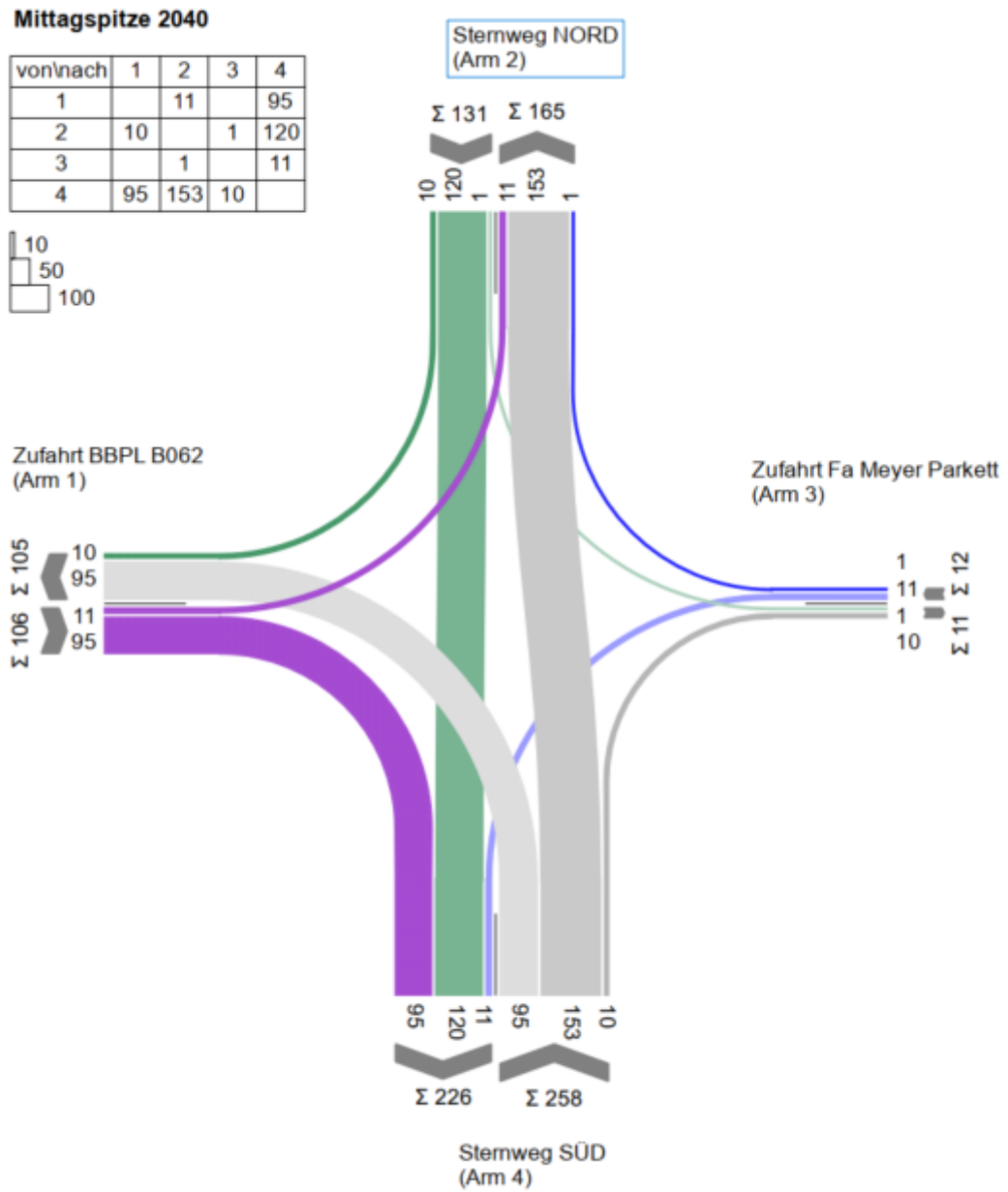


Abbildung 24: Mittagsspitze, Prognose 2040 (verkehrplus, 2026)

4.2.3 Abendspitze 15.00 – 16.00

Die Abendspitze 15.00 – 16.00 ist in Abbildung 25 dargestellt.

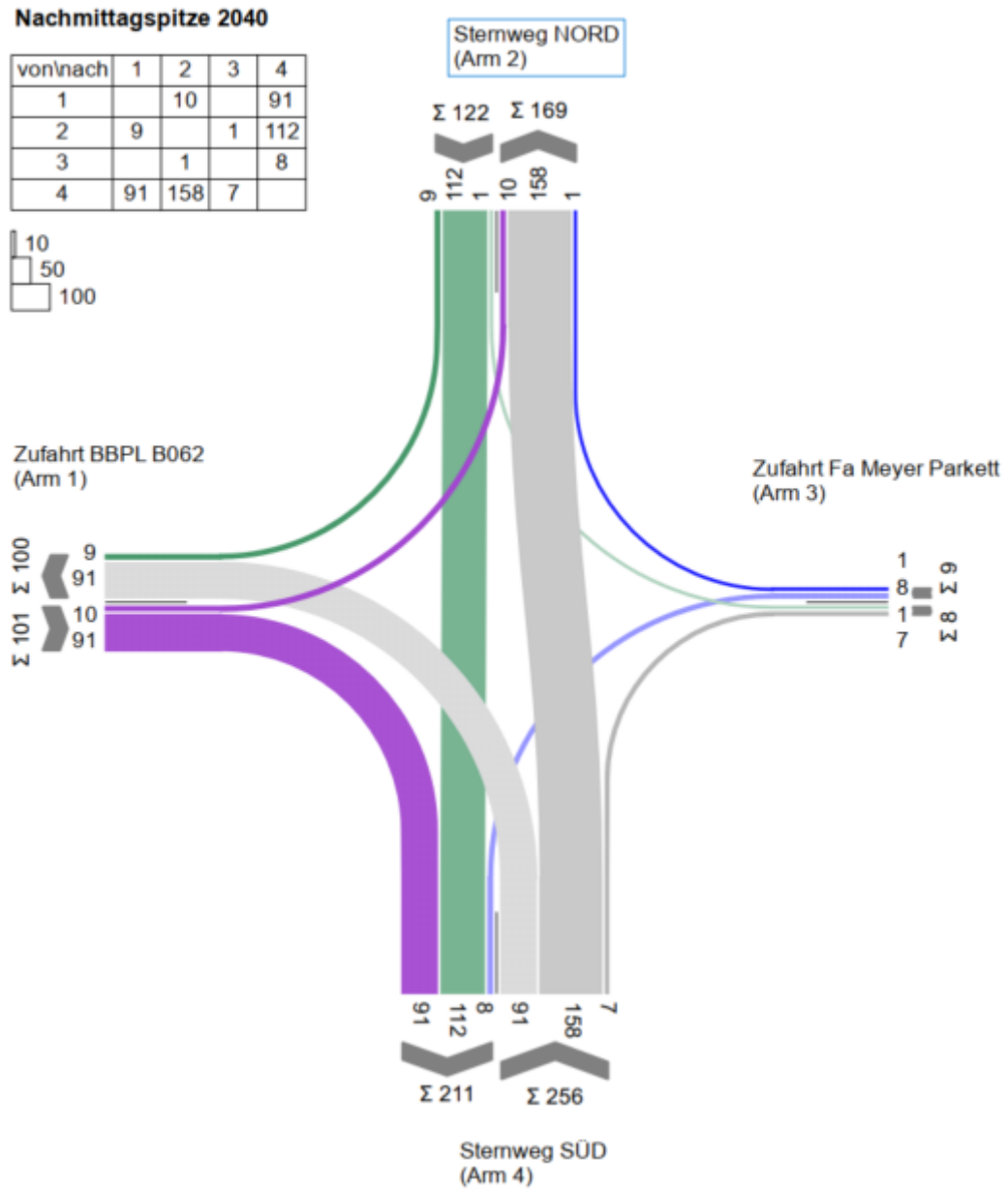


Abbildung 25: Abendspitze 15.00 – 16.00 Uhr, Prognose 2040 (verkehrplus, 2026)

4.2.4 Abendspitze 16.00 – 17.00

Die Abendspitze 16.00 – 17.00 ist in Abbildung 26 dargestellt.

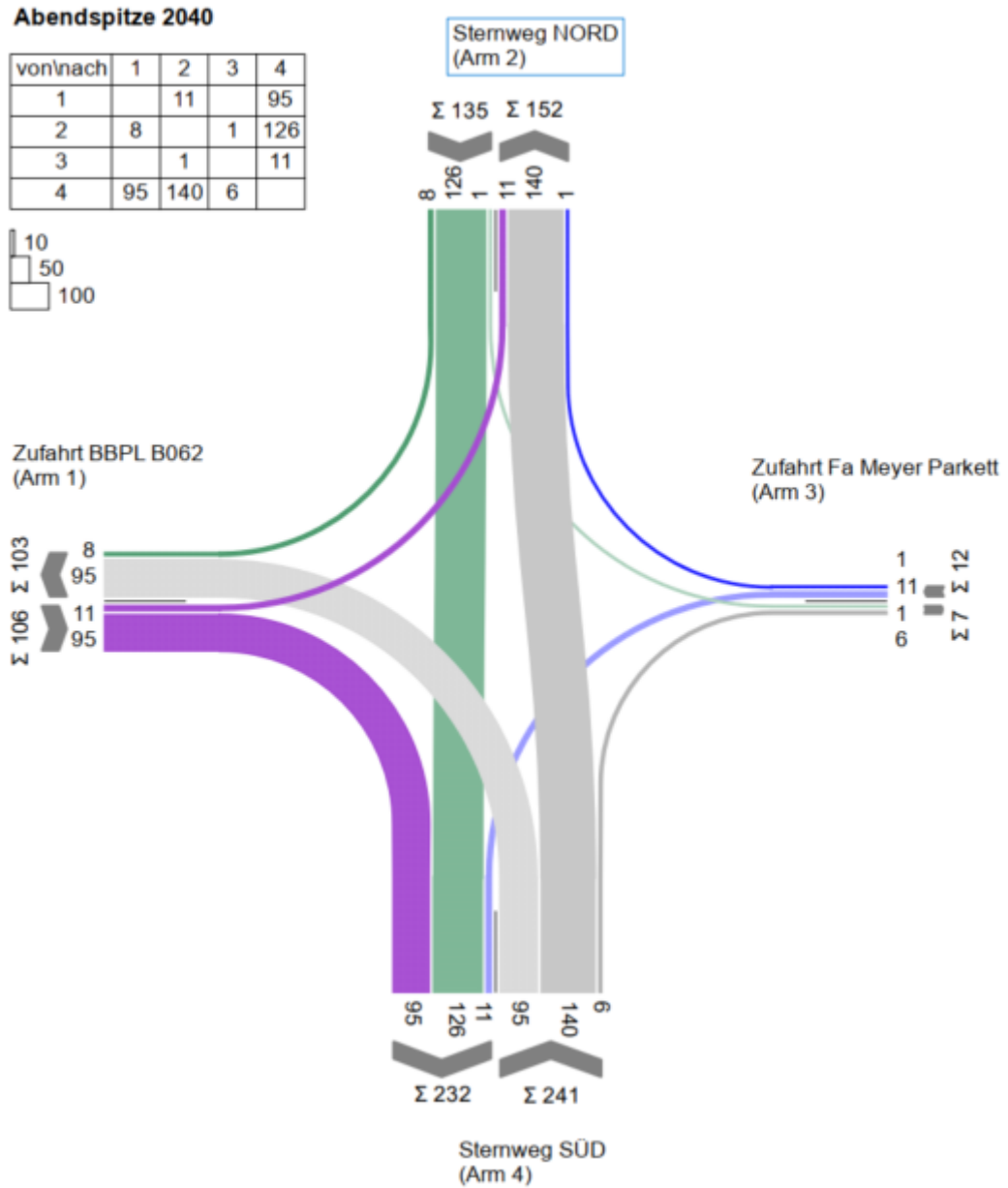


Abbildung 26: Abendspitze 16.00 – 17.00 Uhr, Prognose 2040 (verkehrplus, 2026)

4.3 Leistungsfähigkeit Zufahrtskreuzung

Die Leistungsfähigkeitsberechnung erfolgt nach RVS 03.05.12 für die Kreuzung mit Hilfe des Berechnungsprogramms FSV Knoten V 3.1.00. Folgende Annahmen wurden getroffen:

- Lage: außerorts / innerhalb von Ballungsräumen
- Straßenkategorie: Hauptverkehrsstraße
- Projektierungsgeschwindigkeit: 50 km/h (auf Grund der nördlichen Bogenfolge)
- Vorfahrtregelung
- keine Aufweitungen
- keine Linklabbiegestreifen (Relationen 1 und 7)

4.3.1 Morgenspitze 7.00 – 8.00

Tabelle 8: Kreuzung Sternweg / BBPL B062 – Leistungsfähigkeit 2040 - Morgenspitzenstunde

FAHRRELATION	BEMESSUNG S-VERKEHR	SÄTTIGUNGS -GRAD	MITTLERE WARTEZEIT	QUALITÄTS- STUFE
1+2+3 Zufahrt Sternweg NORD	115	0,06	2	GUT
4+5+6 Zufahrt BBPL B062	30	0,03	4	GUT
7+8+9 Zufahrt Sternweg SÜD	329	0,19	3	GUT
10+11+12 Zufahrt Meyer Parkett	7	0,02	8	GUT
Linksabbiegestreifen		qG,max	qG,vorh.	Erfordernis
1 Zufahrt Sternweg NORD nach Meyr Parkett		709	106	NEIN
7 Zufahrt Sternweg SÜD nach BBPL B062		387	285	NEIN

Beurteilung der Leistungsfähigkeit:

- Die Zufahrten zur Kreuzung sind maximal zu 19 % ausgelastet.
- Es ergeben sich maximal 8 sec mittlere Wartezeit bei der Ausfahrt Meyer Parkett.
- Es ergeben sich maximal 3 sec mittlere Wartezeit beim Linksabbiegen vom Sternweg in das Gebiet BBPL B062.
- Es ist KEIN Linksabbiegestreifen (Fahrrelation 1 + 7) erforderlich.

4.3.2 Mittagsspitze 13.00 – 14.00

Tabelle 9: Kreuzung Sternweg / BBPL B062 – Leistungsfähigkeit 2040 - Mittagsspitzenstunde

FAHRRELATION	BEMESSUNG S-VERKEHR	SÄTTIGUNGS -GRAD	MITTLERE WARTEZEIT	QUALITÄTS- STUFE
1+2+3 Zufahrt Sternweg NORD	131	0,07	2	GUT
4+5+6 Zufahrt BBPL B062	106	0,12	5	GUT
7+8+9 Zufahrt Sternweg SÜD	258	0,17	3	GUT
10+11+12 Zufahrt Meyer Parkett	12	0,03	9	GUT
Linksabbiegestreifen		qG,max	qG,vorh.	Erfordernis
1 Zufahrt Sternweg NORD nach Meyr Parkett		830	120	NEIN
7 Zufahrt Sternweg SÜD nach BBPL B062		151	153	JA

Beurteilung der Leistungsfähigkeit:

- Die Zufahrten zur Kreuzung sind maximal zu 17 % ausgelastet.
- Es ergeben sich maximal 9 sec mittlere Wartezeit bei der Ausfahrt Meyer Parkett.
- Es ergeben sich maximal 3 sec mittlere Wartezeit beim Linksabbiegen vom Sternweg in das Gebiet BBPL B062.
- Es ist KEIN Linksabbiegestreifen (Fahrrelation 1) erforderlich.
- Es ist ein Linksabbiegestreifen (Fahrrelation 7) ERFORDERLICH.

4.3.3 Abendspitze 15.00 – 16.00

Tabelle 10: Kreuzung Sternweg / BBPL B062 – Leistungsfähigkeit 2040 – Abendspitzenstunde 15.00 – 16.00 Uhr

FAHRRELATION	BEMESSUNG S-VERKEHR	SÄTTIGUNGS -GRAD	MITTLERE WARTEZEIT	QUALITÄTS- STUFE
1+2+3 Zufahrt Sternweg NORD	122	0,07	2	GUT
4+5+6 Zufahrt BBPL B062	101	0,11	4	GUT
7+8+9 Zufahrt Sternweg SÜD	256	0,17	3	GUT
10+11+12 Zufahrt Meyer Parkett	9	0,02	9	GUT
Linksabbiegestreifen		qG,max	qG,vorh.	Erfordernis
1 Zufahrt Sternweg NORD nach Meyr Parkett		829	112	NEIN
7 Zufahrt Sternweg SÜD nach BBPL B062		156	158	JA

Beurteilung der Leistungsfähigkeit:

- Die Zufahrten zur Kreuzung sind maximal zu 17 % ausgelastet.
- Es ergeben sich maximal 8 sec mittlere Wartezeit bei der Ausfahrt Meyer Parkett.
- Es ergeben sich maximal 3 sec mittlere Wartezeit beim Linksabbiegen vom Sternweg in das Gebiet BBPL B062.
- Es ist KEIN Linksabbiegestreifen (Fahrrelation 1) erforderlich.
- Es ist ein Linksabbiegestreifen (Fahrrelation 7) ERFORDERLICH.

4.3.4 Abendspitze 16.00 – 17.00

Tabelle 11: Kreuzung Sternweg / BBPL B062 – Leistungsfähigkeit 2040 – Abendspitzenstunde 16.00 – 17.00 Uhr

FAHRRELATION	BEMESSUNG S-VERKEHR	SÄTTIGUNGS -GRAD	MITTLERE WARTEZEIT	QUALITÄTS- STUFE
1+2+3 Zufahrt Sternweg NORD	135	0,08	2	GUT
4+5+6 Zufahrt BBPL B062	106	0,12	5	GUT
7+8+9 Zufahrt Sternweg SÜD	241	0,16	3	GUT
10+11+12 Zufahrt Meyer Parkett	12	0,03	9	GUT
Linksabbiegestreifen		qG,max	qG,vorh.	Erfordernis
1 Zufahrt Sternweg NORD nach Meyr Parkett		848	126	NEIN
7 Zufahrt Sternweg SÜD nach BBPL B062		148	140	NEIN

Beurteilung der Leistungsfähigkeit:

- Die Zufahrten zur Kreuzung sind maximal zu 16 % ausgelastet.
- Es ergeben sich maximal 9 sec mittlere Wartezeit bei der Ausfahrt Meyer Parkett.
- Es ergeben sich maximal 3 sec mittlere Wartezeit beim Linksabbiegen vom Sternweg in das Gebiet BBPL B062.
- Es ist KEIN Linksabbiegestreifen (Fahrrelation 1 + 7) erforderlich.

4.4 Linksabbiegerfordernis

Aus den Berechnungen ergibt sich in zwei von vier betrachteten Maximalstunden ein Erfordernis für die Errichtung. In einer Maximalstunde wird das Erfordernis nur knapp nicht erreicht. Insgesamt wird deshalb aus fachlicher Sicht die Errichtung eines Linksabbiegestreifens empfohlen.

4.5 Regelquerschnitt Sternweg

Als Grundlage zur Ermittlung erforderlicher Flächen im Zuge des Kreuzungsbauwerks Sternweg / Zufahrt BBPL B062 wird für den Sternweg folgende Querschnittsausbildung gemäß RVS 03.03.31.angenommen:

- Fahrbahnbreite 7,00m
- Fahrflächenbreite 6,50m
- befestigter Seitenstreifen 0,25m
- Bankett 0,75m
- Linksabbiegestreifen 3,00m

4.6 Fahrflächenverbreiterung in der Kurve - Sternweg

Für den Abschnitt nördlich der Zufahrtskreuzung liegt eine Straßenplanung vor (IKK Group GmbH – Studie vom 20.03.2024) die eine Beilage im Entwurf des Bebauungsplan B062 (Interplan 2026) darstellt. In dieser Studie ist eine Begradigung der derzeitigen zwei 90-Grad-Kurven vorgesehen. Die Begradigung ist mit zwei Kurven mit einem Radius von 50m inkl. Übergangsbögen projektiert.

Gemäß RVS 03.03.23 ist in den Bögen eine Fahrflächenverbreiterung erforderlich. Folgende Eingangsgrößen werden angesetzt:

- Unverbreiterte Fahrstreifenbreite 3,25 m
- Breite Bemessungsfahrzeug 2,55 m
- Sicherheitsabstand je Fahrstreifen 0,25 m
- Reduzierte Deichsellänge 9,73 m
- Zentriwinkel des Kreisbogens 50 gon
- Kreisbogenradius 50,00 m

Damit ergibt sich ein zusätzlicher Breitenbedarf des Bemessungsfahrzeugs von 0,86 m und eine daraus resultierende Fahrflächenverbreiterung von 0,41 m je Fahrstreifen bzw. 0,82 m als Gesamtverbreiterung.

4.7 Lageplan Zufahrtskreuzung

Auf Basis der gewählten Konstruktionskennwerte wurde die Zufahrtskreuzung projektiert. Dabei wurden die Vorgaben der RVS 03.05.12 berücksichtigt. Wegen der Bogenradien nördlich der Kreuzung wird von einer Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich von max. 50 km/h ausgegangen. Daraus ergeben sich folgende Kennwerte für den Linksabbiegestreifen:

- Fahrstreifenwechselstrecke – beschränkten Platzverhältnisse 30,00 m
- Verzögerungsstrecke (50km/h, $qV < 300$ Fz/h) 0,00 m
- Aufstellstrecke 20,00 m

Abbildung 27 zeigt den Entwurf für das Verkehrskonzept Premstätten Gewerbepark Zettling.

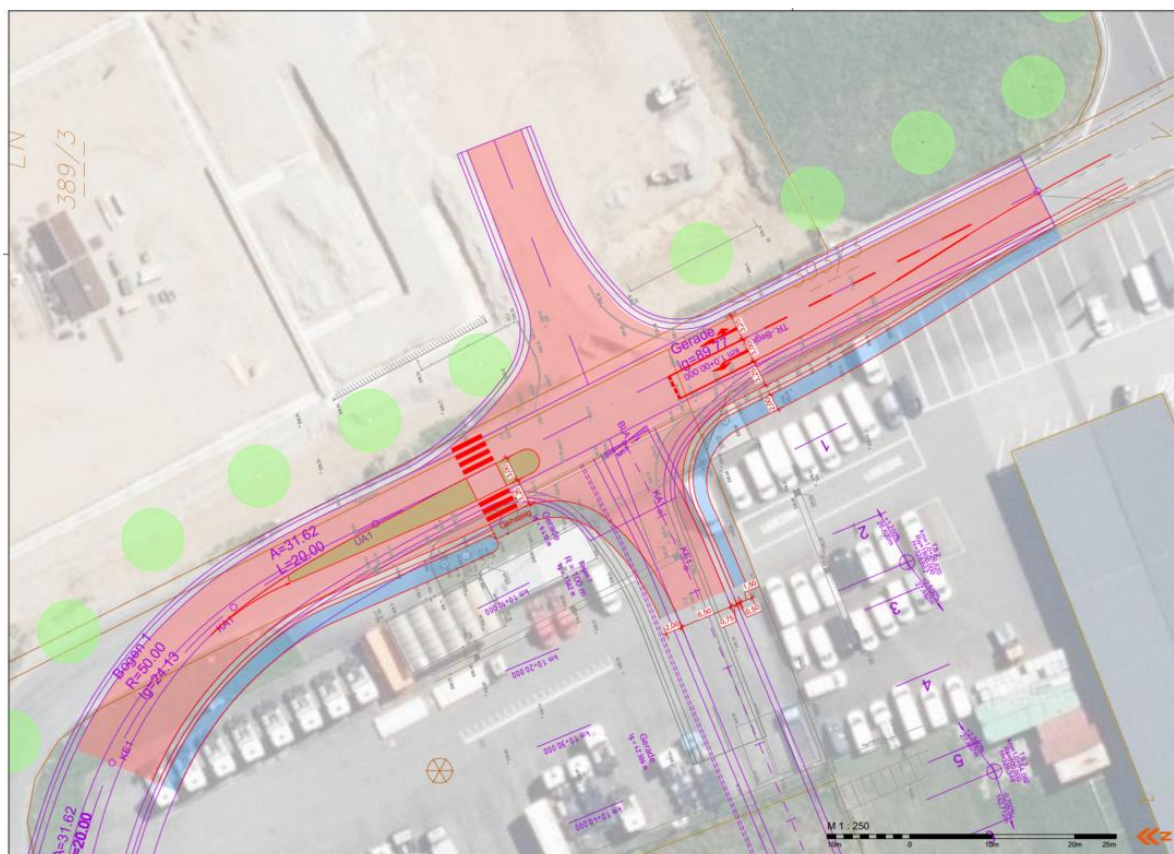


Abbildung 27: Entwurf Verkehrskonzept Premstätten Gewerbepark Zettling (verkehrplus, 2026)

4.8 Entwässerungskonzept

Zur Ermittlung zusätzlicher Flächenbedarfe in Bezug auf bauliche Erfordernisse für die Entwässerung wurde ein Entwässerungskonzept erstellt. Dabei wurde davon ausgegangen, dass es sich im Umfeld um versickerungsfähige Böden handelt und somit die anfallenden Regenwässer oberflächlich zur Versickerung gebracht werden können. Berücksichtigt wurden:

- (vorhandenes) Dachprofil des Sternwegs
- (geplantes) Pultprofil der inneren Erschließungsstraße des BBPL B062
- Längsneigung des Sternwegs (ermittelt aus Längsprofil nach GIS Steiermark)
- (geplante) Längsneigung der inneren Erschließungsstraße des BBPL B062

Abbildung 28 zeigt den Entwurf für das Entwässerungskonzept Premstätten Gewerbepark Zettling.



Abbildung 28: Entwurf Entwässerungskonzept Premstätten Gewerbepark Zettling (verkehrplus, 2026)

4.9 Geschwindigkeitsreduktion 50 km/h

Die Planungen haben gezeigt, dass

- ob der möglichen Geometrie im Straßenverlauf des Sternwegs mit Kreisbögen mit 50 m,
- ob der Zufahrtskreuzung zum BBPL B062 mit Gastronomiebetrieb mit erwartbarem Fußverkehr,
- ob der Nahelage zur Kreuzung Sternweg / L397,
- ob der Nahelage zur VLSA-Kreuzung L397 / L373

eine Untersuchung zur abschnittswisen Geschwindigkeitsbeschränkung auf V_{max} von 50 km/h zu empfehlen ist.

5 Anforderung Innere Erschließung BBPL B062

Im GP Zettling – BBPL B062 sind zum Zeitpunkt der vorliegenden Untersuchung unterschiedliche Nutzungen angedacht. Einerseits finden sich Gewerbetriebe im Bereich Fahrzeughandel, Fahrzeugreparatur, Hygienetechnik und Abfalltechnik, andererseits ist die Ansiedlung eines Gastronomiebetriebs geplant. Daraus resultiert, dass neben dem Fahrzeugverkehr auch mit Fußgängerverkehr zu rechnen ist. Dies auch deshalb, weil der Sternweg von Regionalbuslinien (510, 671, 640) bedient wird.

Zusätzlich beabsichtigt die Markgemeinde Premstätten die Errichtung eines den Sternweg begleitenden Geh- und Radwegs (ostseitig).

Folgende verkehrliche Ausbildung der Aufschließungsstraße ist daher vorzusehen:

- Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen (Gegenverkehr) mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von 50 km/h.
- Gehsteig oder Gehweg mit 2,00 m Mindestbreite. Bei Ausbildung eines Gehwegs sind Sicherheitsabstände zur KFZ-Fahrbahn gemäß RVS 03.02.12 einzuhalten.
- Radverkehr kann im Mischverkehr abgewickelt werden.

Der geplante Regelquerschnitt der Aufschließungsstraße ist Abbildung 29 zu entnehmen (Quelle: RZP-ZT 2026).

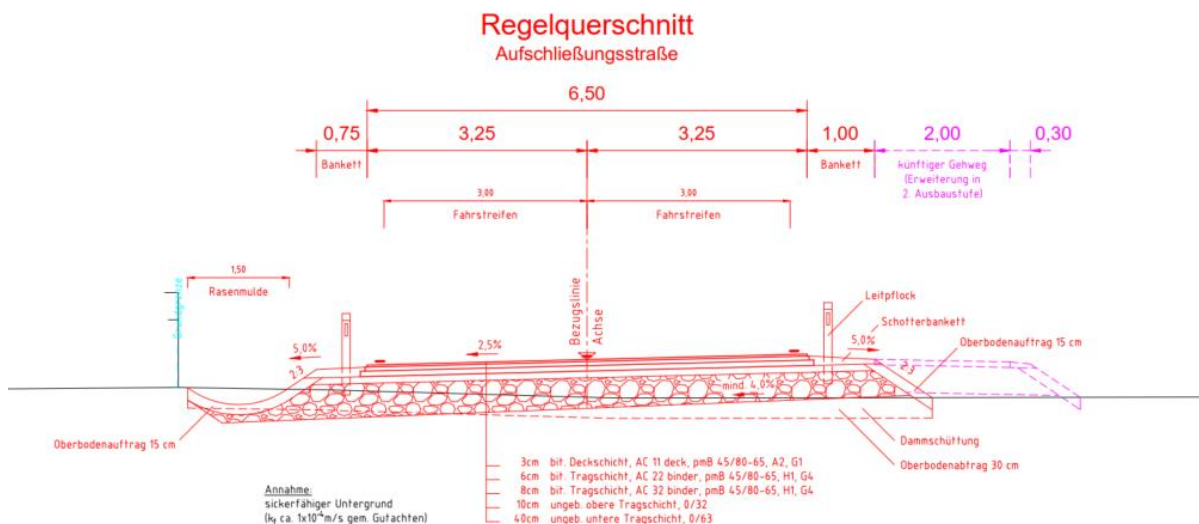


Abbildung 29: Regelquerschnitt Aufschließungsstraße (Quelle: RZP ZT GmbH, 2026)

6 Zusammenfassung und Empfehlung

Für das Bebauungsplangebiet (BBPL) B062 „Gewerbepark Zettling“ in der Markgemeinde Premstätten war die erforderliche Ausbildung des Zufahrtsknotens zu untersuchen. Dabei sollten weitere Entwicklungen um und am Rande des Bebauungsgebiets berücksichtigt werden, um eine zukunftssichere Ausbildung der Verkehrsinfrastruktur sicher zu stellen. U.a. wurde die Bebauung der nördlichen und östlichen Flächen sowie eine eventuelle Flächenreduktion durch eine angedachte Verlegung der Auffahrtsrampe inkl. Kappung der bestehenden Straßen (Industriestraße und Europaweg) berücksichtigt.

Die Untersuchung der Kreuzung zur Landesstraße L373 war NICHT Teil des angebotenen Verkehrskonzepts.

Zur Erfassung des Kfz-Verkehrsaufkommens wurden Querschnittserhebungen mittels Seitenradar von Mittwoch, 22. April 2026 bis Sonntag, 26. April 2026 am Sternweg und in der Industriestraße vorgenommen. Für bekannte Vorhaben innerhalb und außerhalb des Bebauungsplangebiets B062 bzw. Firmenstandorte, die noch nicht in Betrieb sind, wurden Abschätzungen zum Verkehrsaufkommen erstellt. Der Bemessungsverkehr für die verkehrstechnischen Berechnungen ergab sich durch Überlagerung des Grundverkehrs mit dem Verkehrsaufkommen des BBPL B062 einerseits und andererseits mit den weiteren bekannten Entwicklungen.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung erfolgte nach RVS 03.05.12 für die Kreuzung mit Hilfe des Berechnungsprogramms FSV Knoten V 3.1.00. Der Knoten hat sich als leistungsfähig erwiesen. Aus den Berechnungen ergab sich in den wesentlichen Maximalstunden die Erfordernis für die Errichtung eines Linksabbiegestreifens für die Fahrrelation Sternweg SÜD in das BBPL-Gebiet B062.

Insgesamt wird aus fachlicher Sicht die Errichtung eines Linksabbiegestreifens empfohlen.

Weiters wird ob der möglichen Geometrie im Straßenverlauf des Sternwegs mit Kreisbögen mit 50 m, ob der Zufahrtskreuzung zum BBPL B062 mit Gastronomiebetrieb mit erwartbarem Fußverkehr, ob der Nahelage zur Kreuzung Sternweg / L397, ob der Nahelage zur VLSA-Kreuzung L397 / L373 eine Untersuchung zur abschnittswisen Geschwindigkeitsbeschränkung auf V_{max} von 50 km/h empfohlen.

Zur Ermittlung des Flächenbedarfs wurde ein Entwurf der Zufahrtskreuzung mit Linksabbiegestreifen erstellt. Dabei wurde auf eine bestehende Straßenplanung aufgebaut, die eine „Begradigung“ der zwei 90-Grad-Kurven nördlich der Zufahrtskreuzung BBPL B062 vorsieht. Zusätzlich wurde ein Entwässerungskonzept entwickelt. Der daraus entstehende Flächenbedarf wurde in einem Gesamtplan dargestellt.

Aus den zum Zeitpunkt der vorliegenden Untersuchung bekannten Nutzungs-Entwicklungen im BBPL B062 kann abgeleitet werden, dass neben KFZ-Verkehr auch von Fußverkehr auszugehen ist. Insofern werden für die Ausbildung der Aufschließungsstraße folgende Vorgaben empfohlen:

- **Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen (Gegenverkehr) mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von 50 km/h.**
- **Gehsteig oder Gehweg mit 2,00 m Mindestbreite. Bei Ausbildung eines Gehwegs sind Sicherheitsabstände zur KFZ-Fahrbahn gemäß RVS 03.02.12 einzuhalten.**
- **Radverkehr kann im Mischverkehr abgewickelt werden.**

Graz, Mai 2026

eh. Dr. Ulrich Bergmann

7 Anhang

- ▶ Leistungsfähigkeitsberechnungen
 - Morgenspitze 2040 7.00 – 8.00
 - Mittagsspitze 2040 13.00 – 14.00
 - Abendspitze 2040 15.00 – 16.00
 - Abendspitze 2040 16.00 – 17.00
- ▶ Entwurf Sternweg mit Kreuzung BBPL B062 und „Kurvenbegradigung“
- ▶ Entwässerungskonzept



Lage und Geometrie

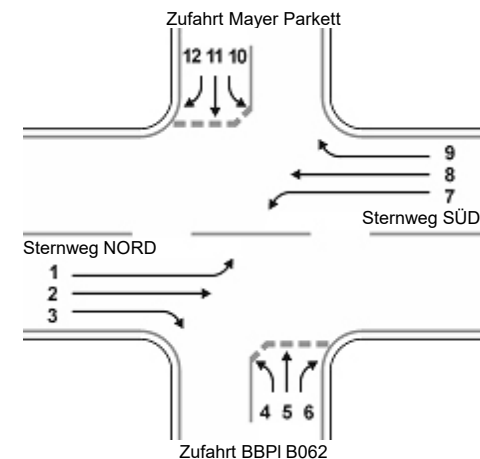
Kreuzung, außerorts, innerhalb von Ballungsräumen

Relation Beschreibung

- 1 ohne Linksabbiegestreifen
- 2
- 3 ohne Dreiecksinsel ohne Vorrang
- 4
- 5 mit Vorrang geben
- 6 ohne Dreiecksinsel

Relation Beschreibung

- 7 ohne Linksabbiegestreifen
- 8
- 9 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 10
- 11 mit Vorrang geben
- 12 ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links [%] [-]	Aufteilung Rechts [%] [s]
1	0	0	2	0	0			
2	0	0	106	0	0			
3	0	0	7	0	0			
4	0	0	3	0	0			
5	0	0	0	0	0			
6	0	0	27	0	0			
7	0	0	27	0	0			
8	0	0	285	0	0			
9	0	0	17	0	0			
10	0	0	6	0	0			
11	0	0	0	0	0			
12	0	0	1	0	0			



Standardparameter wurden verändert!

Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk e_{q_i} [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	2	2	302	973	973	0,00	0,9352	971	-	-	-
2	106	106		1800	1800	0,06	0,9411	1694	-	-	-
3	7	7		1800	1800	0,00	0,9961	1793	-	-	-
4	3	3	433	587	444	0,01		441	-	-	-
5	0	0	441	575	436	0,00	1,0000	436	-	-	-
6	27	27	110	998	998	0,03	0,9729	971	-	-	-
7	27	27	113	1214	1214	0,02	0,8100	1187	-	-	-
8	285	285		1800	1800	0,16	0,8417	1515	-	-	-
9	17	17		1800	1800	0,01	0,9906	1783	-	-	-
10	6	6	459	567	418	0,01		412	-	-	-
11	0	0	435	579	439	0,00	1,0000	439	-	-	-
12	1	1	294	775	775	0,00	0,9987	774	-	-	-

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3	115	1774	0,06	1659	2	gut	1,25
4+5+6	30	887	0,03	857	4	gut	0,63
7+8+9	329	1731	0,19	1402	3	gut	4,22
10+11+12	7	447	0,02	440	8	gut	0,29

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Nein	709	106	Nein			
7	Nein	387	285	Nein			



Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]
Relation					
1+2+3	Mischstrom überg. Str.	115	0,06	2	gut
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	30	0,03	4	gut
7+8+9	Mischstrom überg. Str.	329	0,19	3	gut
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	7	0,02	8	gut

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
	1	Nein	709	106	Nein		
7	Nein	387	285	Nein			



Lage und Geometrie

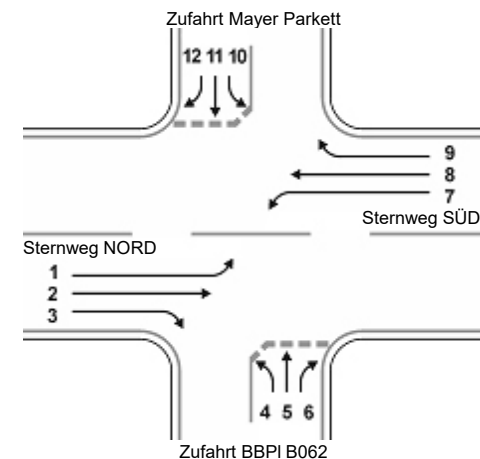
Kreuzung, außerorts, innerhalb von Ballungsräumen

Relation Beschreibung

- 1 ohne Linksabbiegestreifen
- 2
- 3 ohne Dreiecksinsel ohne Vorrang
- 4
- 5 mit Vorrang geben
- 6 ohne Dreiecksinsel

Relation Beschreibung

- 7 ohne Linksabbiegestreifen
- 8
- 9 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 10
- 11 mit Vorrang geben
- 12 ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links [%] [-]	Aufteilung Rechts [%] [s]
1	0	0	1	0	0			
2	0	0	120	0	0			
3	0	0	10	0	0			
4	0	0	11	0	0			
5	0	0	0	0	0			
6	0	0	95	0	0			
7	0	0	95	0	0			
8	0	0	153	0	0			
9	0	0	10	0	0			
10	0	0	11	0	0			
11	0	0	0	0	0			
12	0	0	1	0	0			



Standardparameter wurden verändert!

Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungsverkehrsstärk e_{q_i} [Fz/h]	Bemessungsverkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrombelastung q_p [Fz/h]	Grundleistungsfähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungsfähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähigkeitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%-Staulänge L_{St} [m]
1	1	1	163	1145	1145	0,00	0,9269	1144	-	-	
2	120	120		1800	1800	0,07	0,9333	1680	-	-	
3	10	10		1800	1800	0,01	0,9944	1790	-	-	
4	11	11	380	631	485	0,02		474	-	-	
5	0	0	384	620	477	0,00	1,0000	477	-	-	
6	95	95	125	978	978	0,10	0,9029	883	-	-	
7	95	95	130	1190	1190	0,08	0,8296	1095	-	-	
8	153	153		1800	1800	0,09	0,9150	1647	-	-	
9	10	10		1800	1800	0,01	0,9944	1790	-	-	
10	11	11	474	555	385	0,03		374	-	-	
11	0	0	384	620	477	0,00	1,0000	477	-	-	
12	1	1	158	935	935	0,00	0,9989	934	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungsverkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungsfähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Leistungsfähigkeitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%-Staulänge L_{St} [m]
1+2+3	131	1792	0,07	1661	2	gut	1,42
4+5+6	106	885	0,12	779	5	gut	2,45
7+8+9	258	1514	0,17	1256	3	gut	3,69
10+11+12	12	405	0,03	393	9	gut	0,55

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiegestreifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiegestreifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Nein	830	120	Nein			
7	Nein	151	153	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]
Relation					
1+2+3	Mischstrom überg. Str.	131	0,07	2	gut
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	106	0,12	5	gut
7+8+9	Mischstrom überg. Str.	258	0,17	3	gut
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	12	0,03	9	gut

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Nein	830	120	Nein			
7	Nein	151	153	Ja	6,0	20,0	



Lage und Geometrie

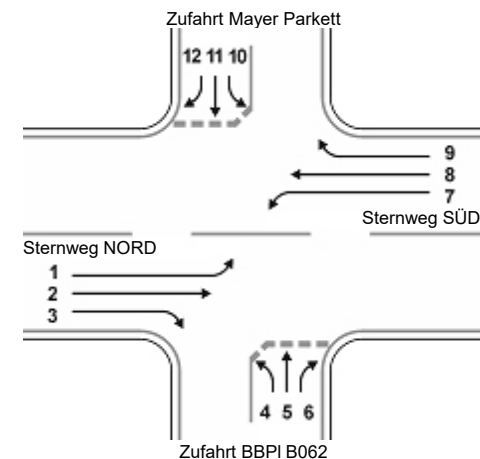
Kreuzung, außerorts, innerhalb von Ballungsräumen

Relation Beschreibung

- 1 ohne Linksabbiegestreifen
- 2
- 3 ohne Dreiecksinsel ohne Vorrang
- 4
- 5 mit Vorrang geben
- 6 ohne Dreiecksinsel

Relation Beschreibung

- 7 ohne Linksabbiegestreifen
- 8
- 9 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 10
- 11 mit Vorrang geben
- 12 ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links [%] [-]	Aufteilung Rechts [%] [s]
1	0	0	1	0	0			
2	0	0	112	0	0			
3	0	0	9	0	0			
4	0	0	10	0	0			
5	0	0	0	0	0			
6	0	0	91	0	0			
7	0	0	91	0	0			
8	0	0	158	0	0			
9	0	0	7	0	0			
10	0	0	8	0	0			
11	0	0	0	0	0			
12	0	0	1	0	0			



Standardparameter wurden verändert!

Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk e_{q_i} [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	1	1	165	1142	1142	0,00	0,9319	1141	-	-	-
2	112	112		1800	1800	0,06	0,9378	1688	-	-	-
3	9	9		1800	1800	0,01	0,9950	1791	-	-	-
4	10	10	371	639	495	0,02		485	-	-	-
5	0	0	373	629	488	0,00	1,0000	488	-	-	-
6	91	91	116	990	990	0,09	0,9081	899	-	-	-
7	91	91	121	1202	1202	0,08	0,8326	1111	-	-	-
8	158	158		1800	1800	0,09	0,9122	1642	-	-	-
9	7	7		1800	1800	0,00	0,9961	1793	-	-	-
10	8	8	461	565	398	0,02		390	-	-	-
11	0	0	375	627	487	0,00	1,0000	487	-	-	-
12	1	1	162	929	929	0,00	0,9989	928	-	-	-

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3	122	1792	0,07	1670	2	gut	1,31
4+5+6	101	901	0,11	800	4	gut	2,27
7+8+9	256	1530	0,17	1274	3	gut	3,61
10+11+12	9	425	0,02	416	9	gut	0,39

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Nein	829	112	Nein			
7	Nein	156	158	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]
Relation					
1+2+3	Mischstrom überg. Str.	122	0,07	2	gut
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	101	0,11	4	gut
7+8+9	Mischstrom überg. Str.	256	0,17	3	gut
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	9	0,02	9	gut

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Nein	829	112	Nein			
7	Nein	156	158	Ja	6,0	20,0	



Lage und Geometrie

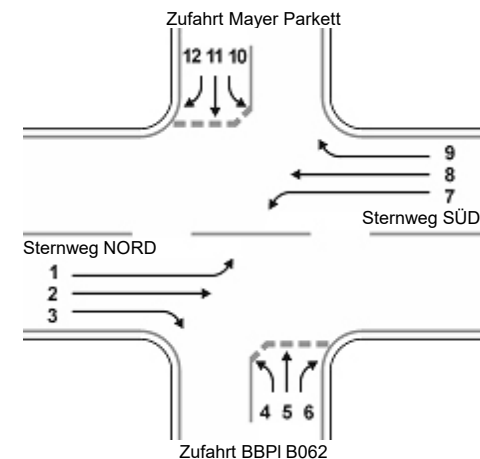
Kreuzung, außerorts, innerhalb von Ballungsräumen

Relation Beschreibung

- 1 ohne Linksabbiegestreifen
- 2
- 3 ohne Dreiecksinsel ohne Vorrang
- 4
- 5 mit Vorrang geben
- 6 ohne Dreiecksinsel

Relation Beschreibung

- 7 ohne Linksabbiegestreifen
- 8
- 9 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 10
- 11 mit Vorrang geben
- 12 ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links [%] [-]	Aufteilung Rechts [%] [s]
1	0	0	1	0	0			
2	0	0	126	0	0			
3	0	0	8	0	0			
4	0	0	11	0	0			
5	0	0	0	0	0			
6	0	0	95	0	0			
7	0	0	95	0	0			
8	0	0	140	0	0			
9	0	0	6	0	0			
10	0	0	11	0	0			
11	0	0	0	0	0			
12	0	0	1	0	0			



Standardparameter wurden verändert!

Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk e_{q_i} [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei P_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	1	1	146	1168	1168	0,00	0,9247	1167	-	-	
2	126	126		1800	1800	0,07	0,9300	1674	-	-	
3	8	8		1800	1800	0,00	0,9956	1792	-	-	
4	11	11	370	640	496	0,02		485	-	-	
5	0	0	372	630	489	0,00	1,0000	489	-	-	
6	95	95	130	971	971	0,10	0,9022	876	-	-	
7	95	95	134	1184	1184	0,08	0,8387	1089	-	-	
8	140	140		1800	1800	0,08	0,9222	1660	-	-	
9	6	6		1800	1800	0,00	0,9967	1794	-	-	
10	11	11	464	563	394	0,03		383	-	-	
11	0	0	373	629	488	0,00	1,0000	488	-	-	
12	1	1	143	954	954	0,00	0,9990	953	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3	135	1793	0,08	1658	2	gut	1,47
4+5+6	106	883	0,12	777	5	gut	2,45
7+8+9	241	1494	0,16	1253	3	gut	3,46
10+11+12	12	414	0,03	402	9	gut	0,54

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Nein	848	126	Nein			
7	Nein	148	140	Nein			



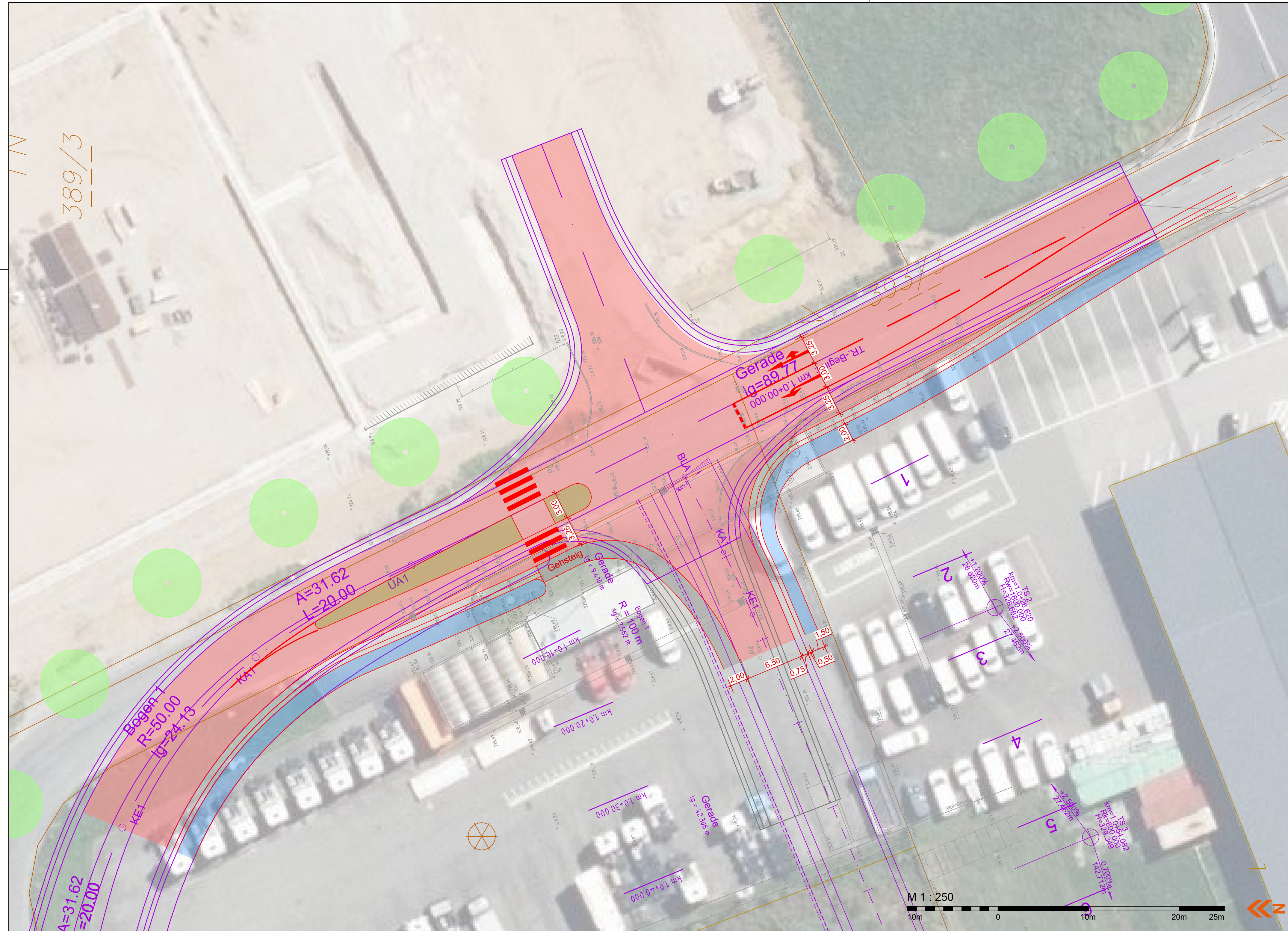
Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]
Relation					
1+2+3	Mischstrom überg. Str.	135	0,08	2	gut
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	106	0,12	5	gut
7+8+9	Mischstrom überg. Str.	241	0,16	3	gut
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	12	0,03	9	gut

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
	1	Nein	848	126	Nein		
7	Nein	148	140	Nein			



LEGENDE

	Kataster		Gehweg Neu
	Bestand		Fahrbahn Neu
	Neuplanung		Grünfläche Neu
	Bodenmarkierung Neu		Sickermulde Neu
	Fremdplanung		

-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-
Index	Datum	Änderungsvermerk

PROJEKTSTATUS:

ENTWURF

AUFTRAGGEBER:

STAND
12.05.2026

PROJEKT: **Premstätten Gewerbepark Zetting**
Verkehrskonzept Sternweg

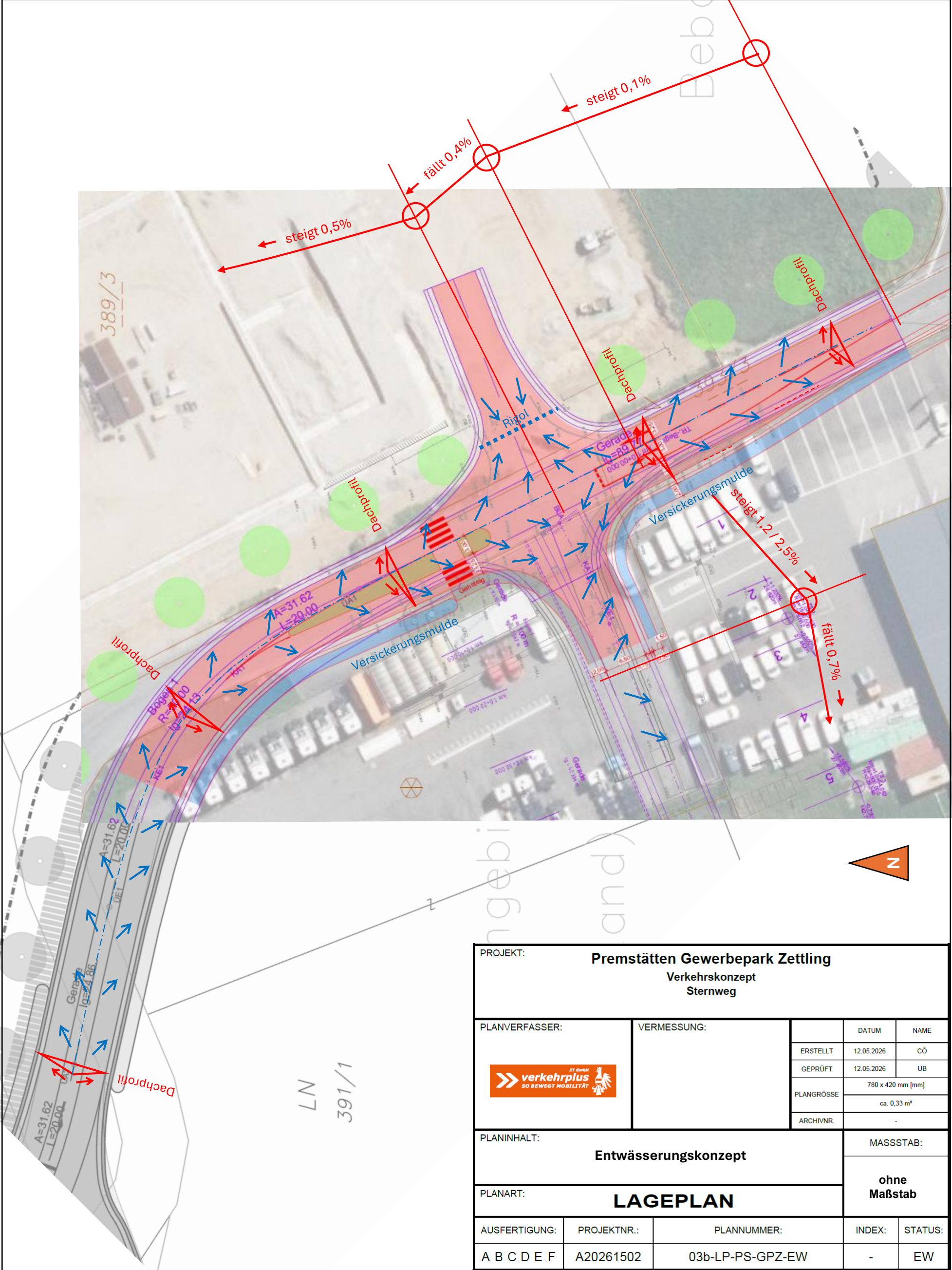
PLANVERFASSER:	VERMESSUNG:	DATUM	NAME
		ERSTELLT	CO
		GEPRÜFT	UB
		PLANGRÖSSE	780 x 420 mm [mm] ca. 0,33 m²
		ARCHIVNR.	

PLANINHALT: **Entwurf Linksabbiegestreifen** MASSSTAB: **1 : 250**

PLANART: **LAGEPLAN**

AUSFERTIGUNG:	PROJEKTNR.:	PLANNUMMER:	INDEX:	STATUS:
A B C D E F	A20261502	03b-LP-PS-GPZ-EW	-	EW

R:\Premstätten_GP-Zetting-VT_A20261502\0404_Entwurf\03LP_vplus_Premstätten_GP-Zetting_Entwurf_20260512_CO



PROJEKT: Premstätten Gewerbepark Zetting					
Verkehrskonzept Sternweg					
PLANVERFASSER:	VERMESSUNG:		DATUM	NAME	
			ERSTELLT	12.05.2026	CÖ
			GEPRÜFT	12.05.2026	UB
			PLANGRÖSSE	780 x 420 mm [mm] ca. 0,33 m²	
		ARCHIVNR.	-		
PLANINHALT: Entwässerungskonzept			MASSSTAB:		
PLANART: LAGEPLAN			ohne Maßstab		
AUSFERTIGUNG:	PROJEKTNR.:	PLANNUMMER:	INDEX:	STATUS:	
A B C D E F	A20261502	03b-LP-PS-GPZ-EW	-	EW	

ZT GmbH
verkehrplus
SO BEWEGT MOBILITÄT



verkehrplus ZT GmbH
Elisabethnergasse 27a
A - 8020 Graz

www.verkehrplus.at