

**MAGISTRAT DER STADT WIEN**  
Magistratsabteilung 21 A

**MA 21 A - Plan Nr. 8210**

Wien, 3. April 2019

Festsetzung des Flächenwidmungsplanes  
und des Bebauungsplanes für das Gebiet  
zwischen Kundratstraße, Linienzug 1-4,  
unbenannte Verkehrsfläche Code 06875  
(§ 53-Straße) und Linienzug 5-7 im  
10. Bezirk, Kat. G. Favoriten

**Beilagen:**

Antrag und Plan 1:2000

**Erläuterungsbericht 1 - FB**

für ein Verfahren gemäß § 2 der Bauordnung (BO) für Wien zur Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes.

**Lage und Charakteristik des Plangebiets**

Das Plangebiet liegt im nordwestlichen Randbereich des 10. Bezirks. Im Norden wird das Gebiet von den ausgedehnten Bahnanlagen des Traktionsstandortes Matzleinsdorf (Hightech Stützpunkt Matzleinsdorf), der sich zwischen Längenfeldgasse und Matzleinsdorfer Platz erstreckt, begrenzt. Östlich schließt eine gewerblich genutzte Bebauung (Baufachmarkt) entlang der Triester Straße und ein Wohnhochhaus mit mehrgeschoßiger Wohnhausneubebauung nahe der Kreuzung Triester Straße/Kundratstraße an. Südlich der Kundratstraße befindet sich der Martin-Luther-King-Park im Spitz zwischen Kundratstraße und Triester Straße sowie das weitläufige Areal des Kaiser-Franz-Josef-Spitals (SMZ-Süd). Die Wohnhausanlage Karplusgasse der Gemeinde Wien und das Unfallkrankenhaus (UKH) Meidling im Südwesten, als auch dominierend der George-Washington-Hof und der Friedhof Meidling im Westen definieren die großräumige

Lage des Plangebiets südlich des Südbahnareals Matzleinsdorf/Meidling. Unmittelbar westlich des Plangebietes, zwischen Bahn und Kundratstraße, erstreckt sich eine Wohnbebauung sowie Bürobauten und Ausbildungseinrichtungen der ÖBB.

Das Plangebiet selbst ist einerseits durch Wohnnutzung entlang der Kundratstraße, einer mit Bäumen bestockten Geländestufe zwischen Bahnareal und Kundratstraße und andererseits durch eine betrieblich, gewerbliche Nutzung auf Bahnniveau geprägt.

### **Historische Entwicklung**

Seine heutige Prägung erhielt das unmittelbar südlich des ehemaligen Linienwalls gelegene Gebiet mit der Entstehung des Frachten- und Verschiebebahnhofs Matzleinsdorf an der Gloggnitzer Bahn, die 1841 eröffnet wurde. Im zu einem kleinen Platz ausgeweiteten Eckbereich Triester Straße/Quellenstraße entstanden um 1900 einige Wohnhäuser. Diese Situation blieb lange Zeit stabil, bis in den 60er-Jahren des vorigen Jahrhunderts der Matzleinsdorfer Platz umgebaut wurde. Beim Bahnhof Matzleinsdorf, der bis zur Inbetriebnahme des Zentralverschiebebahnhofs in Kledering im Jahr 1986 einer der größten Güterbahnhöfe in Österreich war, gab es lange Zeit keine nennenswerten Änderungen. Nur vereinzelt wurden Flächen, die nicht mehr für den Bahnbetrieb erforderlich waren, neuen Nutzungen zugeführt. So entstand unter anderem an der Triester Straße ein Baustoffgroßhandel. 2007 wurde der Frachtenbahnhof jedoch aufgelassen, um Platz für die im Zuge der Errichtung des Hauptbahnhofes für den Bahnbetrieb erforderlichen Anlagen und Gebäude zu schaffen. Um 1990 führten Überlegungen über den Eckbereich Triester Straße/Kundratstraße zur Durchführung eines Expertenverfahrens, dessen Ergebnis die Entwicklung eines Hochhausstandortes war. Nach Realisierung des Hochhauses wurde in den letzten Jahren auch der zweite Teil des Projektes entlang der Triesterstraße umgesetzt. Ab den 1970er-Jahren entstanden auch die charakteristischen Wohnhausanlagen zwischen Bahnareal und Kundratstraße.

### **Gebietsdaten**

Die Größe des Plangebiets beträgt rund 8,7 Hektar.

Die verfügbaren statistischen Daten über Bevölkerung, Wohnungsanzahl, Arbeitsstätten und Beschäftigte beziehen sich auf eine deutlich größere Fläche als das Antragsgebiet. Die Aussagekraft dieser Angaben ist daher auf Grund des unterschiedlichen Flächenbezuges für das Plangebiet stark eingeschränkt, sodass die nachfolgenden Daten auf erhebungsbedingte Abschätzungen beruhen.

Bevölkerung: ca. 720 Einwohner  
Wohnraum: ca. 330 Wohneinheiten  
Wirtschaft: ca. 5 Arbeitsstätten  
rd. 70 Beschäftigte

### **Gegebenheiten im Plangebiet**

Bau- und Nutzungsbestand:

Das Plangebiet wird durch die markante Geländestufe in zwei Hälften geteilt. Auf Bahniveau südlich der Gleisanlagen befinden sich einige Betriebshallen, die zusammen mit den umgebenden Freiflächen von einem Altpapierhändler u.- Entsorgungsunternehmen sowie einem Bausoffhändler als Lager und Umschlagplatz genutzt werden.

Daran anschließend, parallel zur Allee der Kundratstraße, besteht eine 6- bis 8-geschoßige Wohnhausanlage, die etwas tiefer gelegen durch großzügige wohnhausanlagenbezogene Grün- u. Freiflächen eingefasst wird. Vor den Wohnbauten Kundratstraße 12 ist eine Tiefgarage, welche die Topographie nutzend, parallel zur Straße angelegt wurde und umfassend in die Freiraum- u. Grüngestaltung integriert ist. Am östlichen Ende des Plangebiets findet sich ein oberirdischer, befestigter Parkplatz im Ausmaß von rd. 950m<sup>2</sup>, am westlichen einer mit rd. 2.100 m<sup>2</sup>.

Unmittelbar außerhalb der Plangebietsgrenze, oberhalb der Geländestufe, steht in der Kundratstraße das "K6", der Wohnturm in der Kundratstraße 6 (23 Stockwerke, 267 geförderte Mietwohnungen), das in den Sockelgeschoßen auch Büro- und Geschäftsflächen sowie Seniorenwohnungen aufweist.

Freiflächen und Grünräume:

Der obere Teil des topographisch zweigeteilten Plangebietes bildet mit dem Böschungsbereich der Geländekante, den ausgedehnten Grün- u. Freiflächen um die Wohnhausanlage Kundratstraße 10-14, der Allee entlang des Kundratstraße sowie dem Martin-Luther-King-Park und straßennahen Teilen des KFJ-Spitals (beide unmittelbar außerhalb des Plangebietes) aufgrund des umfangreichen Baumbestandes ein bedeutendes lokales Grünelement innerhalb der Stadtstruktur. Dieses ist durch die Allee mit den sehr stark durchgrünten halböffentlichen Grünflächen der angrenzenden Wohnhausanlagen des George-Washington-Hofes, der Wohnhausanlage Karplusgasse sowie dem Friedhof Meidling verbunden und schafft dadurch für diese Bereiche des 10. u. 12. Bezirkes hohe Wohnqualität und günstige (klein)klimatische Bedingungen.

#### Eigentumsverhältnisse:

Der Baufachmarkt im östlichen Bereich des Plangebietes an der §53-Straße und dessen Betriebsflächen befinden sich in Privateigentum (als Immobilienverwaltungs GmbH). Die gesamten übrigen Grundflächen stehen im Eigentum der ÖBB Infrastruktur AG. Der anteilige Bereich der § 53-Straße ist dem angrenzenden Grundeigentümer (Baufachmarkt) zugeordnet.

Die übrigen Verkehrsflächen sind Öffentliches Gut der Stadt Wien.

#### Infrastruktur:

Im Plangebiet selbst sind außer dem bereits erwähnten Baufachmarkt keine Infrastruktureinrichtungen vorhanden.

Unmittelbar außerhalb des Plangebietes, beidseits angrenzend sind in der Kundratstraße Einkaufsmöglichkeiten mit Geschäften für den täglichen Bedarf angesiedelt, weitere sind in der Quellenstraße und Gudrunstraße vorhanden.

Soziale Infrastruktureinrichtungen wie Kindergärten und Schulen gibt es in der näheren Umgebung vor allem im Bereich (süd)östlich der Triester Straße. Mit dem Kaiser-Franz-Josef-Spital und dem UKH-Meidling mit Rehab-Zentrum Meidling liegen medizinische Einrichtungen mit übergeordneter Versorgungsfunktion in unmittelbarer Nähe des Plangebiets.

Der evangelische Friedhof mit Pfarrkirche beim Matzleinsdorfer Platz sowie der Friedhof Meidling im Südwesten sind ebenfalls als bedeutende soziale Einrichtungen zu nennen.

#### Verkehrssituation:

##### Fußgänger:

Dem Fußgängerverkehr stehen die vorhandenen Straßenzüge zur Verfügung; die Gehsteigbreiten entsprechen grundsätzlich den Anforderungen.

##### Radfahrverkehr:

Entlang der Kundratstraße führt ein 2-Richtungs-Radweg, der als Radfahranlage im Grundnetz des Hauptradwegnetzes die Triester Straße (Basisnetz) mit den südöstlich gelegen Radfahranlagen im 12. Bezirk (Längenfeldgasse bzw. Unter-Meidlinger Straße) und Anlagen im untergeordneten Netz verbindet. Laut ‚Hauptradverkehrsnetz Wien gesamt 2015‘ sind für die Davidgasse bzw. Triester Straße stadteinwärts Radfahranlagen im Grundnetz bzw. Basisnetz in Planung. Diese ermöglichen dann Anbindungen an das übergeordnete Radwegenetz außerhalb des Plangebietes, das mit unterschiedlich ausgeführten Radfahranlagen gute Erreichbarkeiten in sämtlichen Relationen bietet. Im Zuge des Ausbaues der U2 bis zum Matzleinsdorfer Platz soll der Lückenschluß in der Triester Straße

zw. Kundratstraße/Davidgasse und Matzleinsdorfer Platz sowie die Weiterführung in den 5. Bezirk bzw. die Anbindung an den Gürtelradweg realisiert werden.

#### Öffentlicher Verkehr (ÖV):

Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist durch die Buslinie 7A gegeben. Damit ergibt sich ein Anschluß an die Straßenbahnlinie 1 Richtung Matzleinsdorfer Platz mit zentraler Umsteigefunktion zu anderen Straßenbahnlinien als auch zur Schnellbahn und den ÖBB-Regionalzügen. In Weiterführung der Buslinie 7A wird der Anschluß an die U1 Reumannplatz bzw. in der Gegenrichtung an den Bahnhof Meidling Wien ermöglicht und schafft somit eine sehr gute Anbindung an das übergeordnete ÖV-Netz.

#### Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Das Gebiet ist bezüglich Individualverkehr gut erschlossen, die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz ist über die Kundratstraße zur Triester Straße als Hauptstraße B17 gegeben.

#### **Umweltsituation**

Im Plangebiet selbst treten die der Funktion entsprechenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen lediglich im Bereich der Gleisanlagen der Südbahn im Bereich der Bahnbetriebsanlagen Matzleinsdorf sowie entlang der Triester Straße auf. Ein weiterer Lärmemittent ist durch die betriebliche Nutzung südlich der Bahnanlagen, unterhalb der Geländekante gegeben.

Die Freiflächen auf dem Areal der Bahnbetriebsanlagen weisen keinen Grünflächenanteil auf; im Bereich der Gleise ist mit Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen.

Für ein positives Kleinklima und den nötigen Wasserrückhalt sorgt der Bereich des stockenden Baumbestandes entlang der Geländekante als Barriere bzw. Puffer zwischen Wohnbebauung an der Kundratstraße und dem Betriebsareal bzw. Betriebsanlagen der Bahn. Die ausgedehnten Grünflächen entlang der Wohnhausanlagen als auch der Grünbestand der Kundratstraße (Allee sowie Grünstreifen) tragen ebenso wie die infolge der überwiegend unbebauten Bahnbetriebsanlagen ungehinderten Frischluftzufuhr zu einer Verbesserung der Umweltsituation bei.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den ÖBB-Gleisanlagen des Bahnhofs Matzleinsdorf (mittlerweile ‚Hightech Stützpunkt Matzleinsdorf‘), sind im Plangebiet typische Lärmimmissionen für den Schienenverkehr festgehalten. Die Werte bewegen sich zw. 55 u. 70 dB im 24h-Durchschnitt bzw. zw. 45 u. 70 dB in der Nacht. Im Straßenverkehr zeigen sich Werte zwischen 45 und 60 dB bei Nacht sowie zwischen 55 und 70 dB im 24h-Durchschnitt

im Bereich der Kundratstraße. (Quelle: Lärmkarten des Bundesministeriums BMNT aus 2018).

### **Rechtslage**

Bisherige und derzeit bestehende Zielsetzungen bzw. Festlegungen der Flächenwidmungspläne und der Bebauungspläne:

Im Generalregulierungsplan von 1892 wurden die unmittelbar an der Triester Straße, an der Gudrunstraße und an der Kundratstraße liegenden Flächen dem bebaubaren Stadtgebiet zugeordnet. Die damals bis annähernd zur Triester Straße reichenden, großteils noch unbebauten Grundflächen der Bahnanlagen südlich des Frachtenbahnhofs Matzleinsdorf (ex lege Verkehrsband) sowie in Folge der Bereich des Kaiser Franz-Josef-Spitals wurden in diesem Zusammenhang bebaut. Mitte des 20. Jhts. folgten dann das UKH-Meidling und die großen angrenzenden Wohnhausanlagen. Für den Großteil der Grundflächen zw. Kundratstraße und den heutigen Gleisanlagen, die sich weiterhin im Eigentum der ÖBB befinden, wurde mit PD 6055 aus 1990 Bauland Wohngebiet festgesetzt, das im Plangebiet eine Bebauungsmöglichkeit (längsgestaffelte Objektriegel) im Rahmen der Bauklasse IV in geschlossener Bauweise vorsah. Der an das Plangebiet westlich anschließende Bereich wurde als Bauland Wohngebiet Strukturgebiet und mit PD 6986 aus 1997 dann als Wohngebiet mit kammartiger Bebauungsstruktur in der Bauklasse III gewidmet. Mit diesem Plandokument wurden im Plangebiet selbst die damals bestehenden Festsetzungen aus 1990 übernommen.

Die ausgedehnten Güter- und Warenumschlaghallen im Süden des Matzleinsdorfer Güter- u. Frachtenbahnhofs wurden nach der Jahrtausendwende mit Errichtung des Güterterminals Kledering und danach Inzersdorf in diesem Umfang nicht mehr benötigt, und Teile der frei gewordenen Areale an einen Baustoffgroßhändler verkauft. Die verbleibenden Flächen auf Niveau der Gleisanlagen wurden von einem als bahnaffin zu bezeichnenden, altpapierverarbeitenden Unternehmen als Betriebsstandort adaptiert. Im Zuge der damaligen Nutzungsveränderungen wurden mit PD 7805 einerseits die Baulichkeiten und die betriebliche Nutzung des Baustoffhändlers widmungsmäßig als Bauland-Gemischtes Baugebiet Betriebsbaugebiet im Rahmen der Bauklasse II gesichert, und andererseits die bahnaffine Nutzung des Altpapierhandels- u. -entsorgungsunternehmens (mit gegebenen Gleisanschlüssen) entsprechend weiterhin dem Verkehrsband (VB) den ÖBB-Gleisanlagen (Hightech Stützpunkt Matzleinsdorf), zugeordnet.

Derzeit sind im Plangebiet folgende Plandokumente gültig:

PD 6986, GR-Beschluß vom 25. Juni 1997, Pr.Zl. 221 GPZ/1997 und

PD 7805, GR-Beschluß vom 30. Oktober 2008, Pr.Zl. 3551/2008-GSV.

## **Übergeordnete Konzepte**

Im Leitbild Siedlungsentwicklung des STEP 2025 ist dieser Bereich Favoritens als bestehendes bebautes Gebiet bzw. als Zone für Weiterentwicklung von in den 1950er- bis 1970er-Jahren geprägten Gebieten definiert. Das gegenständliche Plangebiet muss aufgrund der Lage und der bereits eingeleiteten Nutzungsänderung als Grenz- bzw. Übergangszone von einem traditionell geprägten Bahn- bzw. Betriebsareal zu einem Bereich mit lokal vorherrschendem Schwerpunkt Wohnnutzung gesehen werden.

Als allgemeine Zielsetzungen des STEP sollen Flächen, die bereits einer baulichen Nutzung unterzogen bzw. dafür vorgesehen waren, vorrangig erschlossen werden bzw. sollen für bestandsgesicherte, gewidmete Bereiche zeitgemäße Nutzungsmischungen bzw. Nutzungserweiterungen entwickelt werden.

Ein Grundsatz des Fachkonzeptes Mobilität ist die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr).

Gemäß dem aktuellen, 2017 beschlossenen Fachkonzept ‚Produktive Stadt‘ des STEP 2025 wird der gegenständliche Bereich nördlich der Geländekante auf Niveau und im Bereich der Bahnanlagen der Betriebszone ‚industriell-gewerbliches Gebiet‘ zugerechnet.

Die Planungsgrundlagen zur Widmung »Gebiete für geförderten Wohnbau« legen dar und begründen, welcher Anteil an gefördertem Wohnraum zweckmäßig ist und in welchen Sachlagen die mit der Bauordnungsnovelle 2018 geschaffene Widmung grundsätzlich anzuwenden ist.

## **Maßgebliche Entwicklungen und Planungen**

Entlang der Kundratstraße soll im Bereich der Wohnbebauung auf den Flächen des derzeitigen westlichen PKW-Stellplatzes, welcher die beiden unterschiedlich strukturierten Wohnhausanlagen (die westliche entlang der Kundratstraße befindet sich außerhalb des Plangebietes) voneinander trennt, eine ergänzende bzw. verbindende, sich städtebaulich und strukturell eingliedernde Wohnnutzung, entwickelt werden. Die vorhandene Wohnbebauung soll in vollem Umfang berücksichtigt werden.

Ebenso soll auf Ebene der Bahnanlagen die durch den Altpapierentsorgungsbetrieb und das Baustoffhandelsunternehmen bereits gegebene betriebliche Nutzung gegen Westen hin erweitert werden.

Der Grünbestand entlang der Geländekante soll als städtebaulicher, nutzungsbezogener und emissionsrelevanter Puffer berücksichtigt werden.

Die dargestellten Entwicklungen und Planungen stellen die wichtigen Rücksichten gemäß § 1 Abs. 4 der BO für Wien dar, die für eine Bearbeitung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes im gegenständlichen Gebiet sprechen.

### **Ziele der Bearbeitung**

Mit der vorliegenden Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes werden daher insbesondere folgende Ziele bzw. Entwicklungen im Plangebiet angestrebt:

- \* Vorsorge für Flächen für den erforderlichen Wohnraum unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung und der Ansprüche der Bevölkerung an ein zeitgemäßes und leistbares Wohnen;
- \* Vorsorge für die erforderlichen Flächen für Arbeits- und Produktionsstätten und zur Erbringung von Dienstleistungen;
- \* Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen, insbesondere für Wohnen, Arbeit und Freizeit, sichern;
- \* Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses der Bevölkerung und der Wirtschaft;

### **Festsetzungen**

Um die angeführten Ziele zu erreichen werden unter Bedachtnahme auf den Bau- und Nutzungsbestand sowie auf die bau- und liegenschaftsrechtliche Situation folgende Festsetzungen vorgeschlagen:

Im Hinblick auf die angestrebte Schaffung von zeitgemäßem Wohnraum in einem von Wohnnutzung geprägten Umfeld soll für den derzeit als Parkplatz genutzten Bereich im westlichsten Teils der Liegenschaft Kundratstraße 8-14 die Errichtung von Wohnungen ermöglicht werden. Aus stadtgestalterischen Gründen soll einerseits die Bebauungsstruktur der Wohnhausanlage Kundratstraße 8-14 grundsätzlich aufgegriffen werden, andererseits durch geeignete Baukörperstellung der städtebauliche Übergang bzw. eine Verbindung zur westlich anschließenden, unmittelbar außerhalb des Plangebietes befindlichen zweigeteilten Bebauung ermöglicht werden. Die bestehende, im Grundriss längsgestaffelte Bebauungsstruktur Kundratstraße 8-14 soll weiterhin als Bauland Wohngebiet, mit der Bauklasse IV und in geschlossener Bauweise vorgeschlagen werden (W IV g). Die Trakttiefe soll bestandsgemäß festgesetzt werden. Daran angelehnt soll für die zukünftige verbindende Bebauungsstruktur ebenfalls Bauland/Wohngebiet und die Bauklasse IV in geschlossener Bauweise, mittels Baufluchtlinien definiert, vorgeschlagen werden.

Im Rahmen der geplanten neuen Struktur soll innenliegend eine eingeschobige Gemeinschaftsräumlichkeit mit 4,5 m Gebäudehöhe in der Bauklasse I als auch ein entsprechender Hoffreibereich vorgeschlagen werden. Zu diesem Zweck und auch um eine gewisse strukturelle als auch architektonische Gestaltungsfreiheit zu ermöglichen, soll einerseits die Bebaubarkeit im Bereich mit Bauklasse I auf 30 % und andererseits im nördlich angrenzenden Bereich mit Bauklasse IV auf 75 % der jeweils bezugnehmenden Grundfläche beschränkt werden. Im Plangebiet kommt es im Bereich des Bauland Wohngebietes zu einer



Erhöhung der für Wohnungen nutzbaren zulässigen baulichen Dichte, und es ist davon auszugehen, dass die zusätzlich zulässige Brutto-Grundfläche potenzieller Bauvorhaben mindestens 5.000 m<sup>2</sup> beträgt. Gemäß den Planungsgrundlagen zur Widmung »Gebiete für geförderten Wohnbau« werden daher in den entsprechenden Bereichen folgende Festsetzungen getroffen:

- a) Es wird die Widmung »Gebiete für geförderten Wohnbau« vorgesehen (WGF).
- b) 16 % der Wohnnutzfläche der auf einem Bauplatz geschaffenen Wohnungen und Wohneinheiten in Heimen müssen hinsichtlich der Grundkostenangemessenheit dem Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz – WWFSG 1989 entsprechen (**BB2**).
- c) Beherbergungsstätten sind untersagt.

Wien wächst, und das Wiener Modell des sozialen Wohnbaus soll für die Zukunft gesichert werden. Daher sollen eine ausreichende Anzahl an neuen leistbaren Wohnungen ermöglicht und eine spürbare Preisdämpfung am Grundstücksmarkt erreicht werden. Gemäß den erwähnten Planungsgrundlagen wird in bestehende Widmungen nicht eingegriffen. Dennoch soll ein signifikantes Volumen an leistbarem Wohnraum entstehen. Deshalb wird in dem oben genannten Bereich ein Mindestanteil an geförderter Wohnnutzfläche (an der gesamten Wohnnutzfläche) festgelegt, der zwei Drittel der zusätzlich zulässigen baulichen Dichte des Bereichs entspricht. Aus den gleichen Gründen werden Beherbergungsstätten untersagt. Die Beschränkung der Widmung »Gebiete für geförderten Wohnbau« auf potenzielle Bauvorhaben mit mindestens 5.000 m<sup>2</sup> Brutto-Grundfläche ergibt sich aus dem wirtschaftlich sinnvollen Einsatzbereich der Wohnbauförderung.

Um Abstandsflächen sicherzustellen und zur Sicherung der vorhandenen, gestalteten Grün- u. Freiflächen der bestehenden Wohnhausanlage sowie im Hinblick auf die neu zu schaffenden Grünflächen als auch im Bezug auf den gestalterisch und klimatisch wirksamen Baum- u. Grünbestand der markanten Geländestufe im Norden der Wohnbebauung soll die gärtnerische Gestaltung im Rahmen des Wohngebietes (G) festgesetzt werden, wobei die Abgrenzung zum nördlich anschließenden Betriebsbaugelände mit dem bestehenden Böschungsfuß definiert werden soll.

Die erforderlichen Stellplätze für die geplante Neubebauung als auch die aktuell bestehenden Stellplätze sollen im Rahmen einer 2-geschoßigen Tiefgarage projektbezogen zusammengefasst werden, wobei die Ein- u. Ausfahrt lagemäßig annähernd der derzeit vorhandenen Parkplatzzufahrt entspricht und über die interne private Zufahrtsstraße (außerhalb des Plangebietes) an die Kreuzung Kundratstraße/Spitalszufahrt (Lichtsignalanlage) angebunden werden soll. Der bestehende Parkplatz im östlichen Bereich Kundratstraße 8 soll aufgrund der räumlichen Enge zwischen der bestehenden Wohnbebauung nicht überbaut werden und nur als Anlage zum Einstellen von

Kraftfahrzeugen festgesetzt werden (**P**).

Im Hinblick auf die vorgesehene Erweiterung der betrieblichen Nutzung westlich des bestehenden Hallenbauwerkes eines Baustoffgroßhandelsunternehmens und der damit einhergehenden angedachten Verlagerung des Standortes des Altpapierhändler u. -Entsorgungsunternehmen in den westlichen Bereich der Freiflächen am südlichen Rand der Gleisanlagen, die derzeit dem Verkehrsband zugeordnet sind, soll der gesamte zukünftig betrieblich/gewerblich genutzte Bereich als Bauland Gemischtes Baugebiet/ Betriebsbaugebiet festgesetzt werden. Die Abgrenzung zum anschließenden Verkehrsband der Gleisanlagen wird durch die seitens der ÖBB definierten Gleissicherheitsabstände definiert. Entsprechend dem Bestand der Hallenbaulichkeiten wird die Bauklasse II und die geschlossene Bauweise vorgeschlagen.

Es wird empfohlen, zur Offenhaltung eines architektonischen Handlungsspielraums in ausgewählten Bereichen des Baulands die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise zuzulassen (**BB1**).

Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Betriebserweiterungen wird vorgeschlagen, die bestehende Zufahrt zu dem Betriebsgelände als Durchfahrt bzw. eigene Straße sicher zu stellen. Da diese Verkehrsfläche vorwiegend der besseren Erschließung des Baustoff- sowie benachbarten Fachmarkts (außerhalb des Plangebietes) und der neuen Baulandbereiche auf dem Areal des heutigen Frachtenbahnhofes dient, soll sie wie bisher als Straße im Sinne des § 53 der BO für Wien festgelegt werden.

Bestimmungen für das gesamte Plangebiet

Um die verkehrlichen Anforderungen des Fußgängerverkehrs im Hinblick auf die Alltagstauglichkeit für sämtliche Gruppen an Benutzern zur Benützung ohne Einschränkung gewährleisten zu können, soll ab einer Gesamtbreite der Verkehrsfläche von 11,0 m die Mindestbreite der Gehsteige 2,0 m betragen.

Unter Bedachtnahme auf die Proportionalität im Stadtbild und die Dachlandschaft der unmittelbar angrenzenden Bebauung soll bestimmt werden, dass der höchste Punkt der Dächer höchstens 4,5 m über der zulässigen Gebäudehöhe liegen darf.

Zur Verbesserung des Kleinklimas und Vergrößerung des Grünflächenanteils soll angeordnet werden, dass die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m<sup>2</sup> bis zu einer Dachneigung von 15 Grad entsprechend dem Stand der Technik zu begrünen sind.

Im Hinblick auf eine gestalterisch und klimatisch wirksame Bepflanzung der Grünflächen soll auf gärtnerisch auszugestaltenden Flächen bei Errichtung unterirdischer Bauwerke deren Oberfläche so ausgeführt werden, dass eine mindestens 0,5 m dicke Erdschicht aufgebracht werden kann, um eine nutzbare Intensivbegrünung zu ermöglichen.

Zur Sicherung des Eindrucks zusammenhängender Grünflächen sollen Einfriedungen auf gärtnerisch zu gestaltenden Flächen ab einer Höhe von 0,5 m die freie Durchsicht gewähren. Bei den Straßen im Plangebiet wird keine Änderung der festgesetzten Breiten empfohlen. Um das Erscheinungsbild des Straßenraums aufzuwerten, sollen in der Kundratstraße bestehende Baumreihen gesichert bzw. Baumpflanzungen ermöglicht werden.

Die bestehende Fernwärmeleitung im westlichen Bereich des Plangebietes soll durch eine Einbautentrasse (Ebt) in Fortführung der bereits rechtsgültig festgesetzten (unmittelbar außerhalb des Plangebietes) abgesichert werden.

### **Umwelterwägungen**

Durch den vorliegenden Entwurf werden in Teilbereichen die zuvor gültigen Festsetzungen nur geringfügig abgeändert. Die Rahmensetzung für die mögliche Entwicklung in diesen Bereichen des Plangebietes und damit auch für allfällige Projekte, die gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 14/2005, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen wären, war daher bereits durch die zuvor geltenden Festsetzungen gegeben und erfolgt nicht erst durch den nunmehr vorliegenden Entwurf.

Europaschutzgebiete (§ 22 des Wiener Naturschutzgesetzes) werden vom vorliegenden Plan nicht berührt. Es ist daher gemäß § 2 Abs. 1a der BO für Wien keine Umweltprüfung durchzuführen.

Aus den im ersten Absatz genannten Gründen unterscheiden sich in Teilbereichen die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des vorliegenden Entwurfes nicht (erheblich) von jenen, die aufgrund der schon zuvor bestehenden Rahmensetzung eingetreten wären.

Jene Teilbereiche, wo erstmals eine Bebauung zugelassen wird bzw. die bestehenden Bebauungsbestimmungen geändert werden, werden zum überwiegenden Teil bereits heute entsprechend den künftigen Festsetzungen genutzt. Dazu zählen insbesondere jene Flächen an der Bahn, die neu als Betriebsbaugebiet ausgewiesen werden sollen. Die aufgrund des vorliegenden Entwurfes zu erwartenden Entwicklungen der Umweltsituation sind nicht als erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne der Kriterien des Anhangs II der Richtlinien 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme zu beurteilen. Eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1b der BO für Wien ist daher ebenfalls nicht erforderlich.

Nach Abschluss des Verfahrens gemäß § 2 der Bauordnung für Wien könnte der in Beilage 1 enthaltene Antrag der beschlussfassenden Körperschaft vorgelegt werden.

Sachbearbeiter:  
Dipl.-Ing. Andreas Kourilek  
Tel.: +43 1 4000 88137

Der Abteilungsleiter:  
  
Dipl.-Ing. Dr. Bernhard Steger