

MAGISTRAT DER STADT WIEN
Magistratsabteilung 21 A

MA 21 A - Plan Nr. 8250

Wien, 6. Mai 2019

Festsetzung des Flächenwidmungsplanes
und des Bebauungsplanes sowie Kenntnisnahme
der zusammenfassenden Erklärung über die
Berücksichtigung von Umwelterwägungen
für das Gebiet zwischen Otto-Preminger-Straße,
Landstraßer Hauptstraße, Landstraßer Gürtel,
Linienzug 1-7, Otto-Preminger-Straße
und Linienzug 8-9 im
3. Bezirk Kat. G. Landstraße

Beilagen:

Antrag und Plan 1:1000 und Umweltbericht

Erläuterungsbericht 2 – ÖA/BV

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

Lage und Charakteristik und historische Entwicklung des Plangebiets

Es handelt sich hier um das noch nicht entwickelte Teilgebiet des in der südlichen Hälfte des
3. Bezirks gelegenen Stadtviertels Aspanggründe-Eurogate. Das eigentliche Plangebiet wird
durch die Straßenzüge Landstraßer Gürtel, Adolf-Blamauer-Gasse, Otto-Preminger-Straße
und Landstraßer Hauptstraße begrenzt. Das gesamte Stadtviertel Aspanggründe-Eurogate
reicht im Norden bis zur Aspangstraße bzw. zum Fred-Zinnemann-Platz und dem Rennweg.

Westlich grenzt das dichtbebaute Fasanviertel an. Im Süden und Südosten sind unmittelbar benachbart das Arsenal sowie der Wildganshof. Östlich des gegenständlichen Gebiets liegt St. Marx mit den Entwicklungsflächen „neumarx“.

Das Gelände liegt am Hang der Arsenal-Terrasse und ist nach Nordosten hin stark abfallend. Gemäß der Analyse des 3D-Datenmodells der MA 41-Stadtvermessung bestehen drei wesentliche Geländestufen. Die erste Geländestufe befindet sich im Bereich des Landstraßer Gürtels, die zweite inmitten der bestehenden Freifläche und die dritte entlang der Otto-Preminger-Straße, welche in Richtung Nordwesten ansteigt. Stellenweise beträgt der Höhenunterschied zwischen dem Landstraßer Gürtel und der Otto-Preminger-Straße bis zu 9,5 m.

Der südlich der Otto-Preminger-Straße gelegene, hier gegenständliche Bereich (= Aspanggründe-Eurogate II) blieb über die Jahre weitgehend untergenutzt. In einem Antrag des Stadtrats im Jahr 1918 ist dem beigefügtem Lageplan zu entnehmen, dass auf diesem südlichen Bereich die Errichtung von umfangreichen Laborbauten der Technischen Hochschule vorgesehen war. Die Realisierung dieser Bauten blieb jedoch zunächst aus. Gegenwärtig befinden sich entlang der nördlichen Grenze des Gebiets Institutsgebäude der Technischen Universität, welche erst nach dem 2. Weltkrieg (ab 1945) errichtet wurden.

Aus einer Luftaufnahme des Jahres 1938 ist zu erkennen, dass die Flächen entlang des Landstraßer Gürtel als Lagerflächen genutzt wurden, ferner sind auch kleinteilige Bauten zu erkennen. In einer Bildserie, aufgenommen im Jahr 1972, sind Hallen, eingeschossige betriebliche Bauten in lockerer Bebauungsform sowie eine dichte Vegetation zu erkennen. Diese lockere Bebauung im Bereich Landstraßer Gürtel/Landstraßer Hauptstraße verschwand im Laufe der Jahre, sodass gegenwärtig das Gebiet eine ruderale Vegetation aufweist.

Im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Gebiet ist auch das nördliche Teilgebiet Aspanggründe-Eurogate I zu erwähnen. Dieses ist zwar nicht Gegenstand des Verfahrens steht aber doch im engen Zusammenhang mit dem hier behandelten Gebiet. Ende der 1990er Jahre gab es für die gesamten Aspanggründe erste Planungsüberlegungen. Darunter befand sich der Entwurf von Sir Norman Foster mit dem Namen „Eurogate Vienna“, der im Österreich Pavillon der Architektur Biennale Venedig 2000 unter dem Titel „Masterplan in Progress“ gezeigt, jedoch nicht weiterverfolgt wurde. Mit der Beschlussfassung des Strukturplan Aspanggründe im Jahr 2003 durch den Wiener Gemeinderat, wurde der städtebauliche Transformationsprozess für das Gebiet Aspanggründe-Eurogate letztlich eingeleitet.

Der Strukturplan Aspanggründe definiert u.a. auch unterschiedliche Planungsabschnitte. Die Aufteilung in Aspanggründe-Eurogate I und Aspanggründe-Eurogate II hat daher im Strukturplan Aspanggründe ihren Ursprung.

Impuls für die städtebauliche Auseinandersetzung mit den Aspanggründen war die allgemeine Entwicklung Wiens, welche im Jahre 1989 mit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ einsetzte. Mit dem Bevölkerungswachstum war nun ein Flächenbedarf für hochwertige Nutzungen (Wohnen und Arbeiten) gegeben. Demzufolge wurden bzw. werden bislang untergenutzte innerstädtische Flächen, wie z.B. das Nordbahnhofgelände, das Nordwestbahnhofgelände, der Erdberger Mais und die Aspanggründe einem städtebaulichen Transformationsprozess zugeführt.

Gebietsdaten

Die Fläche des Bearbeitungsgebiets beträgt 14,5 ha. Laut Bevölkerungsevidenz gibt es im Plangebiet keine Einwohnerinnen und Einwohner. Die Daten für Arbeitsstätten und Beschäftigte beziehen sich auf größere Bereiche (Zählgebiete, datenschutzrechtliche Gründe). Für das Plangebiet liegen daher keine aussagekräftigen Daten vor. Hinzuweisen ist auf die Beschäftigten der TU Wien. Wobei es sich hier um einen der vielen Standorte der TU handelt.

Gegebenheiten im Plangebiet

Bau- und Nutzungsbestand:

Wie schon eingangs erläutert bestehen auf einem Grundstreifen von ca. 75 m Breite entlang der Otto-Preminger-Straße Institutsgebäude der Technischen Universität. Dazu zählen Laborgebäude des Forschungsbereichs für Wasserbau sowie eine Halle des Instituts für Mechanik der Werkstoffe und Strukturen. Die dazugehörigen Bürobauten sind zweigeschossig, die Hallen haben eine Höhe von 5 bis 10 Meter. Die ältesten Bauten entstanden nach dem 2. Weltkrieg, diese wurden ergänzt durch Bauten der 1970er und 1990er Jahre. Zu erwähnen ist, dass im Zuge der städtebaulichen Entwicklung der Aspanggründe vorgesehen ist, sämtliche Bauten der TU zu schleifen.

Zwischen diesem von der TU genutzten Grundstreifen und der Gürtelstraße bestehen keine Bauten im Gebiet.

Freiflächen und Grünräume:

Im Bereich nördlich des Landstraßer Gürtels besteht eine ca. 7,5 ha große zusammenhängende, ruderales Fläche, die „informell“ genutzt wird und nach Norden hin stark abfallend ist. Laut Magistratsabteilung 58 besteht auf dieser Fläche ein Wald (rd. 0,4 ha) gemäß Forstgesetz. Ferner besteht im Bereich der Adolf-Blamauer-Gasse eine große, versiegelte, nicht mehr genutzte Parkplatzfläche.

Eigentumsverhältnisse:

Der überwiegende Teil des Bearbeitungsgebiets ist im Besitz einer juristischen Person. Ein weiterer Anteil steht im Eigentum des Bundes. Ein schmaler Streifen von ca. 12 m Breite, der südlich, parallel zur Otto-Preminger-Straße liegt, steht im Eigentum der Stadt Wien und ist öffentliches Gut.

Zu erwähnen sind auch jene Flächen, welche im Eigentum der genannten juristischen Person stehen, jedoch Teile der Straßenzüge Landstraßer Hauptstraße, Landstraßer Gürtel und Otto-Preminger-Straße sind.

Infrastruktur:

Hinsichtlich der technischen Infrastruktur bestehen gemäß dem zentralen Leitungskataster innerhalb des Bearbeitungsgebiets keine Leitungen mit Ausnahme von Stromleitungen im westlichen Bereich entlang der Adolf-Blamauer-Gasse. In den angrenzenden Straßenzügen bestehen Leitungen entsprechend einer innerstädtischen Lage.

Im Gebiet besteht derzeit die schon erwähnte Bildungseinrichtung der TU Wien. Diese soll jedoch im Zuge der städtebaulichen Entwicklung des gegenständlichen Gebiets abgesiedelt werden. Sonst besteht im Gebiet keine weitere soziale Infrastruktur.

Verkehrssituation:

Die Erreichbarkeit des Gebiets kann als gut bezeichnet werden. Der Hauptbahnhof Wien liegt 1,3 km und die Ringstraße 1,5 km entfernt. Mit der Straßenbahnlinie 18 ist das Gebiet durch mehrere Stationen erreichbar. Diese Straßenbahnlinie fährt am Hauptbahnhof vorbei Richtung Westbahnhof und in der Gegenrichtung zur U3 Station Schlachthausgasse. Die Straßenbahnlinie 71 verkehrt über die Ringstraße und führt bei der S-Bahnstation Rennweg am nördlichen Teil der Aspanggründe vorbei, die Stationen Oberzellergasse und St. Marx liegen im fußläufigen Einzugsbereich des gegenständlichen Gebiets. Darüber hinaus verkehrt die Autobuslinie 74A über die Landstraßer Hauptstraße – die zentrale Straße des 3. Bezirks – und fährt ebenso zu den Aspanggründen. Im Gebiet selbst befindet sich die S-Bahnstation Vienna BioCenter/St. Marx. Die Züge der Linie S7 fahren von dort einerseits Richtung Bahnhof Wien-Mitte und andererseits zum Flughafen Wien, derzeit allerdings nur in einem 30 Minuten-Intervall.

Mit dem Auto ist das Gebiet über den Landstraßer Gürtel sowie die Landstraßer Hauptstraße angebunden. Im Bereich des Landstraßer Gürtels befindet sich die Auffahrt zur Stadtautobahn A23. Damit ist das Gebiet Aspanggründe-Eurogate an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

Mit dem Fahrrad und zu Fuß ist das Gebiet ebenfalls gut erreichbar. Am Landstraßer Gürtel und in der Landstraßer Hauptstraße bestehen Radwege. Ferner führen eine markierte Radfahranlage durch die Otto-Preminger-Straße sowie ein Radweg über die Rubin-Bittmann-Promenade durch das Gebiet.

Umweltsituation

Laut Klimakarte (Wien Umweltgut) liegt das gegenständliche Bearbeitungsgebiet am Übergang vom Innenstadtklima zum Stadtklima. Umweltbelastungen liegen in Form standorttypischer Lärm- und Schadstoffemissionen vor.

Wie anhand der Lärmkarten (Tag/Nacht jeweils in 4 m Höhe) ersichtlich ist, werden derzeit, die Planungsrichtwerte gemäß Flächenwidmung für „Allgemeines Wohngebiet“ nur im Inneren des gegenständlichen Planungsgebiet eingehalten. Vor allem an den Rändern entlang der stark befahrenen Straßen sind hohe Lärmbelastungen vorhanden.

Im Gebiet befindet sich eine rd. 0,4 ha große Waldfläche im Sinne des Forstgesetzes. Im Gebiet gibt es keine nach dem Wiener Naturschutzgesetz ausgewiesenen Flächen. Ferner gibt es keine Oberflächengewässer und kein Naturdenkmal.

Rechtslage

Bisherige und derzeit bestehende Zielsetzungen bzw. Festlegungen des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes:

Gemäß Strukturplan Aspanggründe ist für das Gebiet Erholungsgebiet Parkanlage sowie Wohngebiet bzw. Gemischtes Baugebiet ausgewiesen. Lediglich für die beiden Baublöcke entlang der Otto-Preminger-Straße besteht auch ein Bebauungsplan. Dieser weist durch Baufluchtlinien differenziert abgegrenzt eine Baubarkeit in der Bauklasse IV aus.

Für die Bereiche entlang des Landstraßer Gürtels und der Adolf-Blamauer-Gasse besteht kein Bebauungsplan. Die unterschiedlichen Bearbeitungstiefen hängen mit den ursprünglich angedachten Entwicklungsphasen zusammen.

Das gegenständliche Plangebiet umfasst auch den Bereich der Brücke des Landstraßer Gürtels über die Verbindungsbahn (S-Bahnstammstrecke). Diese Brücke ist als Verkehrsfläche ausgewiesen. Der Bebauungsplan berücksichtigt nicht die Bahntrasse.

Derzeit sind im Plangebiet folgende Plandokumente gültig:

PD 7688, Beschluss des Gemeinderats: 5. Oktober 2006, Pr. Zl. 2740/2006–GSV

PD 7434, Beschluss des Gemeinderats: 25. Juni 2003, Pr. Zl. 02006/2003–GSV

PD 8234, Beschluss des Gemeinderats: 27. April 2018, Pr. Zl. 224130/2018–GSK

Für einen Teilbereich der Brücke über die Verbindungsbahn besteht eine Bausperre gemäß § 8 (2) der BO für Wien mit Plannummer 8244. Der Gültigkeitsbeginn ist der 16. November 2017.

Übergeordnete Konzepte

Im STEP 2025 wird das gegenständliche Gebiet in der Karte „Leitbild und Siedlungsentwicklung“ als „Gebiet mit Entwicklungspotenzial“ und „City Erweiterung“ ausgewiesen (STEP 2025, S. 67, 2014). Ferner zählen die Aspanggründe zum Zielgebiet Erdberger Mais-St. Marx. Das Kapitel „Wien mobilisiert“ startet mit einem großformatigen Foto des schon bebauten Teils der Aspanggründe. Im darauf folgenden Abschnitt „Flächen für das Stadtwachstum“ werden Flächen genannt, welche für das Stadtwachstum heranzuziehen sind. „Dabei handelt es sich um innerstädtische Brachflächen und Bahnhofsareale, die für die innere Stadterweiterung genutzt werden können, ebenso wie um Flächen in den Außenbezirken und am Stadtrand. [...] In einigen dieser Potenzialgebiete hat der Veränderungsprozess schon begonnen, [...]“ (a. a. O. S. 60). Die Aspanggründe stehen also stellvertretend für eine Wien-weit gültige Strategie.

Gemäß STEP 2025 ist in Stadtentwicklungsgebieten eine „qualitätsvolle Urbanität“ (a. a. O. S. 48) anzustreben. In diesem Zusammenhang werden drei Kriterien genannt: ein feinmaschiges Wegenetz, funktionierende Infrastruktur und hohe Wohnqualität durch Alltagstauglichkeit und vielfältiges Freiflächenangebot.

Im STEP 2025 sind ferner Strategien aufgezeichnet, wie mit dem Thema Stadtwachstum generell umzugehen ist. Nachdem Stadtwachstum und städtebauliche Entwicklung der Aspanggründe in einem direkten Zusammenhang stehen, sind diese generellen Strategien im Speziellen anzuwenden. Demzufolge wird im Kapitel „Wiens Strategien für das Stadtwachstum“ (a.a.O. S. 51ff) von einem „Stadtwachstum ohne Flächen- und Ressourcenverschwendung sowie ein effizienter und effektiver Einsatz öffentlicher Mittel“ gesprochen. Ferner wird vorgegeben, dass „Stadterweiterung nur dort stattfinden soll, wo ausreichende ÖV-Angebote vorhanden sind bzw. parallel entwickelt werden.“

Hinsichtlich der geforderten städtebaulichen Dichte trifft der STEP 2025 ebenso Aussagen. Generell wird eine dichte, kompakte Stadt gefordert. Im speziellen werden Dichtewerte von 1,5 und 2,5 (NGFZ) angegeben. Dabei handelt es sich jeweils um Mindestmaße in Abhängigkeit von der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. „Alle Vorhaben sind allerdings im Kontext mit bestehenden örtlichen Gegebenheiten zu bewerten“ (a.a.O. S. 54).

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.

Zu den übergeordneten Konzepten zählt auch der Strukturplan Aspanggründe, der im Jahr 2003 vom Wiener Gemeinderat beschlossen wurde. In diesem Plan gab es schon damals Überlegungen zur Phase II. Es änderten sich jedoch die Rahmenbedingungen in mehreren wesentlichen Punkten. Es wird mit folgenden Argumenten empfohlen, den Strukturplan in der damaligen Form nicht weiter zu verfolgen:

- Durch das Bevölkerungswachstum – Prognosen sprechen davon, dass schon im Jahr 2029 die Zwei-Millionen-Einwohner-Marke erreicht wird – besteht für die Aspanggründe die Zielsetzung ausreichend Möglichkeiten für die Schaffung von Wohnraum sicherzustellen. Der Strukturplan definierte einen höheren Büroanteil für die Phase II.
- Der Strukturplan sah für den Bildungs-Campus einen geringen Flächenbedarf vor. Der Aron Menczer Campus soll jedoch nun als „Campus Plus“ (Kindergarten und Schule unter einem Dach vereint) errichtet werden. Die Bauführungen des Campus haben schon begonnen.
- Die im Strukturplan definierten Phasen konnten, bedingt durch mehrere Umstände (z.B. längere Nutzungsdauer der TU-Gebäude), nicht eingehalten werden, sodass von der vorgesehenen phasenweisen Entwicklung abgewichen wurde.
- Der Strukturplan sah vor, das Gebiet mit einer U-Bahnlinie (U2) zu erschließen. Ebenso war auch eine S-Bahnstation der Stammstrecke im Bereich des Gürtels vorgesehen. Eine Streckenführung der U-Bahn zu den Aspanggründe ist derzeit nicht vorgesehen. Durch die Ertüchtigung der ehemaligen S-Bahnstation Südbahnhof, heute Quartier Belvedere, ist eine weitere S-Bahnstation im Bereich des Gürtels ausgeschlossen.

Ein weiteres übergeordnetes Konzept ist das Fachkonzept Grün- und Freiraum. Dieses definiert Standards der Grün- und Freiraumversorgung hinsichtlich der Größe von Freiräumen in Abhängigkeit von EinwohnerInnenzahl und Einzugsbereich (Fachkonzept Grün- und Freiraum, Wien 2015 S. 84). Im Speziellen können „Lokale Grünpläne“ für städtebauliche Verfahren und Wettbewerbe erstellt werden. „Sie stellen sicher, dass ... Qualitätssicherung und Netzwerkbildung im Rahmen städtebaulicher Verfahren gewährleistet ist.“ (a. a. O. S. 81)

Laut STEP 2025 ist ein Energiekonzept für Stadtteile/Quartiere vorzulegen, mit folgenden Zielen: Vermeidung von CO₂-Emissionen, die Steigerung der Energieeffizienz, Wirtschaftlichkeit, Versorgungssicherheit, die Nutzung erneuerbarer Energien vor Ort, die intelligente und optimierte Nutzung leitungsgebundener Energieträger (z.B.: dezentrale Wärmenetze, Abwärme, etc.) und die Umsetzung von Energiespeichermöglichkeiten zur Optimierung zur Nutzung lokaler Potenziale. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Umsetzung der Ziele der Smart City Rahmenstrategie (Beschluss des Gemeinderates Juni 2014) und

der Erreichung der Klimaschutzziele der Europäischen Union (diverse Richtlinien und Strategien).

Maßgebliche Entwicklungen und Planungen

Wie schon erwähnt, wurden im Zuge der Erstellung des Strukturplans Aspanggründe nicht nur für die zwischenzeitlich fertiggestellte Phase I sondern auch zur Phase II Überlegungen angestellt. Der wesentlichste Aspekt ist, dass sich die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung der Aspanggründe maßgeblich in mehreren Punkten änderten (siehe Abschnitt Übergeordnete Konzepte). Ferner wurden auf Basis von Untersuchungen Bedingungen für eine weitere städtebauliche Entwicklung des gegenständlichen Gebiets definiert:

Demgemäß wurde u.a. in einem „lokalen Grünplan“, der im Auftrag der Magistratsabteilung 18 erstellt wurde, die Grünraumversorgung untersucht. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass wohngebietsbezogene Freiflächen im Projektgebiet im Ausmaß von 2,0 ha gefordert werden.

Für die verkehrliche Anbindung an die umgebenden Stadtquartiere sind die schon ausgeführten Kreuzungsplateaus Landstraßer Gürtel und Landstraßer Hauptstraße zu berücksichtigen. Ferner soll auch der vorgesehene Lückenschluss des Radwegnetzes im Bereich der Adolf-Blamauer-Gasse in die Planungen miteinfließen. Eine weitere Vorgabe ist, dass die Otto-Preminger-Straße bis zur Adolf-Blamauer-Gasse verlängert werden soll. Diese Verbindung soll jedoch für den individuellen KFZ-Durchzugsverkehr gesperrt sein.

In der zweiten Jahreshälfte 2016 wurde ein EU-weiter, nicht offener städtebaulicher Ideenwettbewerb auf Basis der nun vorliegenden Rahmenbedingungen durchgeführt. Die Jurysitzung fand im November 2016 statt. Aus dem Wettbewerb ging das Architekturbüro SUPERBLOCK ZT GmbH als Sieger hervor. Für die Landschaftsplanung zeichnet sich das Büro Yewo Landscapes und für die Verkehrsplanung Gruber Consulting verantwortlich.

Die Wettbewerbsaufgabe bestand in der Erarbeitung der städtebaulichen Grundlagen für die Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans für die zweite Entwicklungsstufe der Aspanggründe. Im Vordergrund sollte dabei die Schaffung eines sozial durchmischten, lebenswerten und attraktiven Stadtteils mit hoher Aufenthalts- und Freiraumqualität und hohem Identifikationspotenzial stehen, der auch die Anforderungen an leistbares Wohnen bestmöglich erfüllen können soll.

Das Preisgericht stellte u.a. in seiner Beurteilung fest, dass „die gewählte Maßstäblichkeit der Bebauungsstruktur, die Körnung der Baukörper sowie die Lage eines zusammenhängenden, großzügigen Grünraumes die Ansprüche an ein hochwertiges Stadtquartier unterstreichen. Lobend wird die städtebauliche Leitidee der Verbindung und Verzahnung des neuen Parks mit dem bestehenden Park erwähnt. Die Jury würdigt auch die Planungen im Bereich des Gürtels: Die Interpretation des Südgürtels durch Konzeption des ‚Gürtelbogens‘, eine der Wohnbebauung vorgelagerte, zweigeschossige, urbane, gemischt

genutzte Zone mit hoher Variabilität und die Errichtung eines dazwischenliegenden, öffentlichen Bewegungsraumes ist eine zukunftsweisende und adäquate Antwort auf die Fragestellung des Lärmschutzes“ (Journal Architektur/Wettbewerbe, 40. Jahrgang 330 1/2017, S. 74f.) Ferner wird die „Setzung der differenziert, konzipierten Baukörper“ als ansprechend bezeichnet wobei „die Überwindung der Höhenunterschiede“ der Jury richtig scheint.

Im Zuge dieses städtebaulichen Ideenwettbewerbs wurde auf Initiative der Wiener Umweltschutzgesellschaft und des Wohnfonds Wien im Rahmen der Vorprüfung ein GREENpass Pre Assessment durchgeführt. „Der GREENpass (GP) ist ein weltweit anwendbares Planungs-, Evaluierungs- und Zertifizierungsinstrument für klimaresiliente Stadtplanung auf Stadt- und Objektebene. Im Zentrum steht die Optimierung des thermischen Komforts und damit eine signifikante Verbesserung der Lebensqualität für alle Menschen im urbanen Raum“ (GREEN 4 Cities, GREENpass Pre Assessment, Vorprüfung Mikroklima S. 5, 2016).

Im Rahmen der Überprüfung und Überarbeitung des Projekts wurde der „Gürtelbogen“ hinsichtlich seiner Nutzbarkeit überprüft. Ferner wurde in das Projekt auch ein Standort für eine Allgemeinbildende höhere Schule integriert.

Auf Basis des überarbeiteten Wettbewerbs wurden für die 2. Entwicklungsphase Zielsetzungen und Rahmenbedingungen definiert und ein städtebauliches Leitbild erstellt. In dieses Leitbild fließen auch die Smart City Aspekte ein. Das betrifft insbesondere die Punkte Mobilität, ressourcenschonende Bebauung, Lärmemissionen sowie urban-mining.

Dieses Leitbild wurde im November 2017 von der Stadtentwicklungskommission beschlossen.

Die Zielsetzungen dieses Leitbilds sind folgende:

- Kompakte Entwicklung einer Potenzialfläche durch Ermöglichung einer Bebauung mit 250.000 m² Brutto-Geschossfläche (BGF), davon rund 190.000 m² BGF für Wohnnutzung
- Versorgung mit leistbarem Wohnraum durch Kooperation mit dem wohnfonds_wien für 80.000 m² BGF, insgesamt mindestens 50% leistbares Wohnen
- Soziale Durchmischung durch vielfältiges Wohnungsangebot und hohe Wohnqualität trotz der Nähe zu stark befahrenen Straßen
- Sicherstellung qualitativ hochwertiger Urbanität durch Entwicklung eines Quartiers mit hohem Identifikationswert, gemischter Nutzung und Verortung belebter Bereiche mit attraktiven Sockelzonen im Gebiet
- Berücksichtigung geplanter Infrastrukturvorhaben wie dem Aron Menzger Campus sowie Vorsorge für weitere soziale Infrastruktureinrichtungen wie ein Kindertagesheim und eine Allgemeinbildende Höhere Schule (AHS)

- Bereitstellung der gemäß Fachkonzept Grün- und Freiräume erforderlichen Grün- und Freiflächen durch Anordnung eines rund 2 ha großen Parks zusätzlich zu den erforderlichen bauplatzbezogenen Freiflächen
- Förderung des Umweltverbundes durch ein umfassendes Mobilitätskonzept, attraktive Durchwegung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, gute Erreichbarkeit der Stationen des öffentlichen Verkehrs, Berücksichtigung einer Bustrasse in der Otto-Preminger-Straße und weitgehend KFZ-freie Oberfläche
- Hohe Aufenthaltsqualität durch Schaffung höchst anspruchsvoller öffentlicher Räume
- Reaktion auf die aus dem Klimawandel resultierenden Herausforderungen
- Wirtschaftlicher Umgang in der Konzeption der Infrastruktur

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

Ausgehend von den Zielsetzungen des STEP 2025, des städtebaulichen Leitbilds und der Lagegunst des Plangebiets sowie in Hinblick auf das Stadtwachstum soll mit dem vorliegenden Plan eine geordnete städtebauliche Entwicklung der derzeit teilweise un bebauten Flächen der südlichen Aspanggründe stattfinden können. Dazu zählen einerseits eine entsprechend ausgewogene Nutzungsvielfalt und andererseits eine angemessene Bebauungsstruktur in entsprechender Dichte sowie die Schaffung von Grün- und Freiräumen. Die vom Preisgericht festgestellten Qualitäten (Maßstäblichkeit der Bebauungsstruktur, Lage des zusammenhängenden Grünraums, Interpretation des Südgürtels, adäquate Antwort auf die Fragestellung des Lärmschutzes,...) sind zu sichern.

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
- Vorsorge für die erforderlichen Flächen für Arbeits- und Produktionsstätten des Gewerbes, der Industrie und zur Erbringung von Dienstleistungen
- angemessene Vielfalt und Ausgewogenheit der Nutzungen unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten und Zusammenhänge

- Erhaltung beziehungsweise Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen, insbesondere für Wohnen, Arbeit und Freizeit, sichern
- größtmöglicher Schutz vor Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Staub und Gerüche
- Vorsorge für der Erholung und dem Mikroklima dienende Grünflächen
- Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft
- Vorsorge für Flächen für der Öffentlichkeit dienende Einrichtungen, insbesondere für Bildungszwecke
- Berücksichtigung der Grundsätze des barrierefreien Planens und Bauens.

Die beabsichtigte Festsetzung eines Stellplatzregulativs für das gesamte Planungsgebiet soll in diesem gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Gebiet den Anteil des motorisierten Individualverkehrs gering halten, wodurch einerseits die Zunahme an Emissionen eingeschränkt wird und andererseits bei der Ausgestaltung der Verkehrsflächen vermehrt auf die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs Rücksicht genommen werden kann. Mit der vorliegenden Bearbeitung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes wird daher insbesondere auf folgende Ziele gemäß Wiener Garagengesetz und Gegebenheiten Bedacht genommen:

- Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln;
- Ausstattung des Gebietes mit Stellplätzen unter Berücksichtigung verkehrs- und umweltpolitischer Zielsetzungen;
- Herbeiführung, Erreichung einer mit den Zielen und Festsetzungen des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes entsprechenden Verwendung von öffentlichen Verkehrsflächen des Gebietes;
- Herbeiführung, Erreichung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr

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:

Grundsätzlich wird empfohlen, das städtebauliche Leitbild als Grundlage für die Festsetzungen und Ausweisungen heranzuziehen.

Nutzungsstruktur

Es wird vorgeschlagen, die Bereiche entlang der Straßenzüge Landstraßer Hauptstraße, Landstraßer Gürtel, Adolf-Blamauer-Gasse sowie Teilbereiche entlang der Otto-Preminger-Straße jeweils als Bauland auszuweisen. Der ca. 2 ha große Bereich in der Mitte des Bearbeitungsgebiets soll dem Grünland/Erholungsgebiet-Parkanlage zugewiesen werden. Die Abgrenzung zwischen dem Bauland und dem Grünland soll derart gewählt sein, dass möglichst alle präsumtiven Bauplätze zum Park hin orientiert sind. Mit der Ausweisung „Erholungsgebiet-Parkanlage“ werden die benötigten wohngebietsbezogenen Freiflächen sichergestellt und damit auch dem „Lokalen Grünplan“ Rechnung getragen.

Abgestimmt auf die gegebene Umweltsituation sollen die Baulandflächen differenziert ausgewiesen werden. Damit verbunden wird der Zielsetzung einer angemessenen Vielfalt und Ausgewogenheit der Nutzungen entsprochen.

Die Bereiche entlang des Landstraßer Gürtel, welche den höchsten Verkehrsemissionen ausgesetzt sind, sollen als Gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel ausgewiesen werden, wobei überwiegend die Errichtung von Wohnungen, Beherbergungsbetrieben und Heimen untersagt werden soll (**BB12**). Damit wird Vorsorge für Flächen für Arbeits- und Produktionsstätten des Gewerbes und Dienstleistungen getroffen und gleichzeitig verhindert, dass auf diesen belasteten Flächen wohnähnliche Nutzungen realisiert werden. Jene Bereiche, welche zwar hoch aber dennoch geringer als im Bereich des Gürtels verkehrsbelastet sind, sollen dem Gemischten-Baugebiet zugeordnet werden. Lediglich die ruhigen Bereiche, im Inneren des Gebiets, sollen dem Wohngebiet vorbehalten sein.

Zusätzlich wird empfohlen, die Flächen entlang der Otto-Preminger-Straße aufgrund der zentralen Lage dieses Straßenzugs im Gebiet Aspanggründe-Eurogate teilweise als Geschäftsviertel auszuweisen. Damit wird grundsätzlich den Aussagen des STEP 2025 Rechnung getragen, der „durch eine Aufwertung der Erdgeschosszonen positive Impulse für die Lebendigkeit von Stadtteilen“ (a. a. O. S 44) sieht. Im Speziellen ist durch die vorgeschlagene Ausweisung die Erdgeschosszone Handel, Gewerbe, Dienstleistungen, Kindergärten,... vorbehalten. Davon profitiert auch das Gebiet Aspanggründe-Eurogate I, da die Otto-Preminger-Straße die Schnittstelle zwischen der Phase I und II ist. Um eine attraktive Sockelzone entlang der öffentlichen Verkehrsfläche zu gewährleisten, soll in den betreffenden Bereichen festgelegt werden, dass die Fußbodenoberkante von Wohnungen mindestens 4,0 m über dem Niveau der angrenzenden Verkehrsfläche liegen muss und dass Räume, deren Fußbodenniveau weniger als 2,0 m unter dem Niveau der angrenzenden Verkehrsfläche liegt, mit Ausnahme von Zufahrtsflächen (Rampen), nicht für Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen verwendet werden dürfen (**BB16**).

Mit der generellen Zielsetzung, eine Nutzungsdurchmischung zu erreichen, soll für die Eckbereiche Landstraßer Hauptstraße/Landstraßer Gürtel sowie Landstraßer Gürtel/Adolf-Blamauer-Gasse jeweils ein Geschäftsviertel ausgewiesen werden. Im Zusammenhang mit der hohen Verkehrsbelastung soll für die besonders exponierten Bereiche die Errichtung von Wohnungen untersagt werden (**BB2**). Im Zusammenhang mit der Funktion einzelner Verkehrsflächen gibt es Bereiche, wo straßenseitiges Wohnen im Erdgeschoss nicht attraktiv wäre. Daher soll an den entsprechenden Fluchtlinien bestimmt werden, dass zu den Durchfahrten bzw. den Verkehrsflächen im Erdgeschoss keine Fenster von Aufenthaltsräumen von Wohnungen hergestellt werden dürfen (**BB3, BB4**).

Ausgelöst durch den Zuwachs der Bevölkerung im Südost-Raum Wiens besteht grundsätzlich die Notwendigkeit eine AHS (Allgemeinbildende höhere Schule) für 800 SchülerInnen im gegenständlichen Gebiet zu errichten. Das städtebauliche Leitbild sieht daher vor, den Eckbereich Otto-Preminger-Straße/Landstraßer Hauptstraße einer schulischen Nutzung zuzuführen. Demgemäß sollen in dem dafür vorgeschlagenen Strukturgebiet die zur Errichtung gelangenden Gebäude Bildungszwecken vorbehalten sein. Ausschlaggebend für die Standortwahl ist u.a. die besonders gute öffentliche Verkehrsanbindung; die betreffende Fläche liegt im Nahbereich der S-Bahnstation St. Marx (S7), mehrerer Straßenbahnlinien (18, 71) und einer Buslinie (74A).

Unter der gleichen Prämisse wird empfohlen, einen Bereich für die Nutzung als Kindergarten vorzubehalten. Dafür zeichnet sich besonders der Bereich südlich der Otto-Preminger-Straße, gegenüber dem Aron-Menczer-Bildungscampus aus, da eine Clusterung mit dieser Bildungseinrichtung sinnvoll erscheint. Um die erforderlichen 4 Gruppenräume zu ermöglichen, wird daher empfohlen, dass die Nutzfläche gemäß § 2 Z 9 des Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetzes, LGBl. 1989/18 i.d.g.F. (WWFSG 1989) von überwiegend über dem anschließenden Gelände liegenden Räumen insgesamt mindestens 600m² betragen und Bildungs- und Kinderbetreuungszwecken vorbehalten sein soll. Bei Teilung auf mehrere Bauplätze soll dieses Ausmaß nach dem Verhältnis der Größe der jeweiligen Teile der Bauplätze aufgeteilt werden (**BB15**).

Im Jahr 2014 wurde für das Plangebiet eine privatrechtliche Vereinbarung zur Realisierung von leistbarem Wohnen abgeschlossen.

Im erwähnten Beschluss der Stadtentwicklungskommission vom November 2017 sind für das Plangebiet insgesamt mindestens 50% leistbares Wohnen vorgesehen. Gemäß Abschnitt 3 der Planungsgrundlagen zur Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ bildet dieser Anteil die Grundlage für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Ferner liegt gemäß Abschnitt 4 dieser Planungsgrundlagen ein Vorschlag zur räumlichen Anordnung der geförderten Wohnnutzflächen vor. Es werden daher in einigen jenen Bereichen, in denen Wohnen zulässig ist, folgende Festsetzungen getroffen:

- a) Es wird die Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ vorgesehen.
- b) Es muss die gesamte Wohnnutzfläche (BB20), der auf einem Bauplatz geschaffenen Wohnungen und Wohneinheiten in Heimen hinsichtlich der Grundkostenangemessenheit dem Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaus-sanierungsgesetz – WWFSG 1989 entsprechen.
- 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 soll in den oben genannten Bereichen die gesamte Wohnnutzfläche gefördert realisiert werden müssen. Aus den gleichen Gründen werden Beherbergungsstätten untersagt. Es ist unabhängig von der bestehenden Grundstückskonfiguration davon auszugehen, dass Bauplätze mit einer Größe geschaffen werden können, die einen wirtschaftlich sinnvollen Einsatz der Wohnbauförderung und damit der Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ für die meisten Bauvorhaben erlaubt.

Im Hinblick auf die vom Fachbeirat für Stadtplanung und Stadtgestaltung gewünschte Planungskontinuität wird empfohlen, in den anderen Teilbereichen, in denen Wohnen zulässig ist, den für das Plangebiet insgesamt angestrebten Mindestanteil von 50% leistbarem Wohnraum durch ergänzende privatrechtliche Vereinbarungen zu sichern. Es wird darauf hingewiesen, dass bis zum Vorliegen solcher Vereinbarungen eine Abweichung von den Planungsgrundlagen „Gebiete für geförderten Wohnbau“ (Abschnitt „Berücksichtigung laufender Verfahren und Planungsprozesse“ Punkt 2) besteht.

Zusammenfassend wird für das Bearbeitungsgebiet eine Nutzungsstruktur empfohlen, die eine Vielfalt mit dem Schwerpunkt Wohnen aufweist. Die Entwicklung eines reinen monofunktionalen Wohnviertels soll jedoch hintangehalten werden. Die Verortung der unterschiedlichen Nutzungen soll in Abhängigkeit der örtlichen Situation erfolgen. Damit wird im Sinne des STEP 2025 „(ein) Stadtquartier[e] mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten“ (STEP 2025, Wien 2014 S. 48) erzeugt und auf gesunde Lebensbedingungen geachtet.

Erschließung und Verkehrsflächen

Die Anbindung an die umgebenden Stadtquartiere soll über die schon in der Rechtslage vorgesehenen Bereiche stattfinden. Diese „Schnittstellen“ zum Gebiet wurden schon teilweise in der Landstraßer Hauptstraße und am Landstraßer Gürtel baulich hergestellt. Der

dem Plan zugrunde liegende Entwurf sieht außerdem vor, dass die schon in der Rechtslage ausgewiesene aber nur teilweise realisierte Otto-Preminger-Straße in Richtung Westen, südlich des Schulbauplatzes (Aron-Menczer-Campus; außerhalb des Plangebiets) bis zur Adolf-Blamauer-Gasse verlängert wird. Da die Otto-Preminger-Straße jedoch nur für den öffentlichen und den nicht-motorisierten Verkehr durchgängig befahrbar sein soll, wird beim Erholungsgebiet - Parkanlage ein schmalerer Querschnitt empfohlen.

Für die innere Erschließung gelten folgende Grundsätze: Wien „bekennt sich zu einer prioritären Stellung des öffentlichen Verkehrs, der Fußgeherinnen und Fußgänger sowie des Radverkehrs im gemeinsamen Umweltverbund“ (STEP 2025, S. 10). Demgemäß soll es im Inneren des Gebiets an der Oberfläche keinen motorisierten Individualverkehr geben.

Das dem Plan zugrunde liegende städtebauliche Leitbild sieht vor, dass entlang des vorgesehenen Erholungsgebiets ein Erschließungsring Code 06805, 06797, 06685, 06599, 07021, 06802, 07017 angelegt werden soll. Dieser soll lediglich Einsatzfahrzeugen, Müllsammelfahrzeugen und dergleichen, RadfahrerInnen und FußgeherInnen dienen und daher als Fußweg ausgewiesen werden. Abschnittsweise ist vorgesehen, Einbauten der technischen Infrastruktur unterzubringen. Es wird daher vorgeschlagen, entlang der Parkfläche, zwischen dem Bauland und dem Grünland, eine 7,0 m breite Verkehrsfläche anzulegen. Dabei wird empfohlen, Teile dieses „Rings“ um den Park – und zwar jene ohne übergeordnete Durchwegungsfunktion und größere Einbauten – als Verkehrsflächen gemäß § 53 der BO für Wien auszuweisen, da diese Verkehrsflächen vorwiegend der besseren Aufschließung der angrenzenden Baulandflächen dienen. Mit dem gleichen Argument, sollen die Einmündungsbereiche der Durchfahrt in den Landstraßer Gürtel gemäß § 53 der BO für Wien ausgewiesen werden.

In Ergänzung zu dieser „ringförmigen“ Erschließungsfläche wird empfohlen, im Bereich Landstraßer Hauptstraße und Adolf-Blamauer-Gasse zusätzlich drei Stichstraßen als Fußwege (Codes Nr. 06589, 06688 und 06798) anzulegen, um den „Erschließungsring“ mit den umgebenden Straßenzügen zu vernetzen. Die Verkehrsfläche mit dem Code 06589 soll mit einer Breite von 15 m bzw. 22 m ausgewiesen werden, um eine Umkehrmöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr zu gewährleisten und ferner eine bessere Erschließung des Schulbauplatzes ermöglichen. Da der „Erschließungsring“ nicht als Garagenzufahrt sondern vorwiegend dem nicht-motorisierten Verkehr dienen soll, wird vorgeschlagen entlang der betreffenden Baulinien Ein- und Ausfahrtensperren anzuordnen.

Ferner soll auch eine Querung der zentralen Parkanlage mit dem Fahrrad möglich sein. Dazu wird vorgeschlagen, eine 7,0 m breite verbindende Verkehrsfläche in Nord-Südrichtung durch den Park anzulegen. Im Bereich des Parks geplante Trassen für Infrastrukturleitungen sollen als Einbautentrassen berücksichtigt werden.

Um für die betrieblich genutzten Flächen Anlieferungsmöglichkeiten zu schaffen, welche den Verkehrsfluss am Gürtel nicht beeinträchtigen, wird empfohlen nördlich der Gürtelbebauung eine Durchfahrt (**Df**) mit einer Breite von 12,50 m auszuweisen. Im westlichen Bereich der Durchfahrt soll ein kleiner Teilbereich als Einbautentrasse (**Ebt**) ausgewiesen werden, um die bestehende 110 kV Kabelleitung zu berücksichtigen.

Mehrfach fällt im STEP 2025 der Begriff „Stadt der kurzen Wege“ und zwar in unterschiedlichen Zusammenhängen. Es wird beispielsweise von Verkehrsvermeidung (a. a. O. S. 32) gesprochen oder die Aussage getroffen, dass eine „Stadt der kurzen Wege“ immer auch eine ist, „die das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren attraktiver macht“ (a. a. O. S. 108). Entsprechend dieser generellen Zielsetzungen wird ergänzend den zu oben beschriebenen Verkehrsflächen ein Netz an Durchgängen empfohlen. Dementsprechend soll im Süden des Plangebiets an fünf Stellen jeweils ein Durchgang mit einer Breite von 5,0 m, der die angrenzende Durchfahrt bzw. Verkehrsfläche (§ 53) Landstraßer Gürtel mit der öffentlichen Verkehrsfläche Code Nr. 06685 verbindet, angeordnet werden (**BB13, BB14**). Ferner soll ein weiterer Durchgang, nordöstlich der Parkfläche, mit einer Breite von 5,0 m, der die angrenzende Verkehrsfläche (§ 53) Code 06589 mit der Verkehrsfläche (§ 53) Code Nr. 06599 verbindet, angeordnet werden (**BB19**).

Im Norden des Plangebiets soll in zwei Bereichen jeweils ein Durchgang mit einer Breite von 8,0 m angeordnet werden. Die Kennzeichnung der zu verbindenden Flächen erfolgt durch die Buchstabenpaare **a-b** und **c-d** bzw. **e-f** und **g-h**. Beim erst genannten Durchgang ist die mit BB11 definierte Höhenlage zu berücksichtigen.

Um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Erschließung des Gebiets gering zu halten und damit der Zielsetzung attraktive Wege für FußgängerInnen und RadfahrerInnen gerecht zu werden, wird empfohlen ein Stellplatzregulativ für das gesamte Plangebiet auszuweisen. Als weitere Argumente sind dazu anzuführen die innerstädtische Lage des Gebiets, die gute öffentliche Verkehrsanbindung und die Zielsetzung, dass der das Flächenausmaß der Tiefgaragen und damit verbunden der Versiegelungsgrad gering gehalten wird. Die Stellplatzverpflichtung soll daher für Nutzungen im Sinne des § 50 (1) (Wohnnutzflächen) des Wiener Garagengesetzes 70 v.H. und für Nutzungen im Sinne des § 50 (2) (Bürogebäude, Geschäftsgebäude) des Wiener Garagengesetzes 50 v.H. betragen. Außerdem dürfen insgesamt höchstens 100 v.H. der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplätze hergestellt werden. Die unterschiedlichen Prozentsätze der Verpflichtung ergeben sich aus folgender Überlegung: Bei den Nutzungen im Sinne § 50 Abs. 2 des Wiener Garagengesetzes soll primär der Zielverkehr eingedämmt werden, beim Regulativ für Wohnnutzung ist hingegen zu beachten, dass auch für PKWs, die selten benutzt werden, Stellplätze gebraucht werden.

Um ein effizientes Garagensystem erreichen zu können und Belastungen für AnrainerInnen zu minimieren, scheint es sinnvoll die Garagen untereinander zu verbinden. Die Anordnung der Zu- bzw. Ausfahrten kann damit optimiert werden. Das bedeutet, dass punktuell ein Unterfahren von öffentlichen Verkehrsflächen bzw. Verkehrsflächen gemäß § 53 BO für Wien sowie vom Erholungsgebiet-Parkanlage notwendig ist. Es wird daher empfohlen, dies auch durch entsprechende Widmungen in zwei Ebenen zu ermöglichen: Der Raum bis zu einer entsprechenden Höhenlage ist jeweils dem Bauland zugeordnet und der Errichtung von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen vorbehalten, die Zuordnung für den Raum erfolgt in Analogie zu den Bestimmungen im Plan (**BB5, BB6, BB7, BB8, BB9**).

Die um das Gebiet herum bestehenden Verkehrsflächen sollen der Rechtslage entsprechend abgegrenzt werden. Zur Sicherung des fußläufigen Verkehrs und in Hinblick auf die Alltagstauglichkeit für sämtliche Gruppen an Benutzerinnen und Benutzern wird für Straßen mit einer Breite von 11,0 m und mehr vorgeschlagen, Gehsteige mit jeweils mindestens 2,0 m Breite vorzuschreiben. Für Straßen, deren Breite aufgrund der Bestands- bzw. Rechtssituation mit weniger als 11,0 m (wieder) festgesetzt wird, soll im Einzelfall die Ausgestaltung des Straßenquerschnittes auf Grund der lokalen Situation im Rahmen eines Detailprojektes geprüft werden. Aus den örtlichen Gegebenheiten ergibt sich, ob und in welcher Breite ein Gehsteig erforderlich ist. Um diesen Planungen nicht vorzugreifen, soll für Verkehrsflächen unter 11,0 m Breite eine derartige Festsetzung nicht erfolgen. Aus verkehrsorganisatorischen Gründen werden entlang des Gürtels und an vielen anderen Bereichen Ein- und Ausfahrtssperren empfohlen.

Bezüglich der bestehenden Brücke über die Verbindungsbahn (S-Bahn) im Verlauf der Gürtelstraße (Adolf-Blamauer-Gasse, Kärchergasse) wird empfohlen, diese widmungsmäßig zu berücksichtigen. Es wird daher vorgeschlagen, dass der Raum bis zur Unterkante der Brückenkonstruktion dem Verkehrsband, der Raum darüber der öffentlichen Verkehrsfläche zugeordnet werden soll (**BB10**).

Bebauungsstruktur (soweit nicht in gesonderten Absätzen beschrieben)

Das städtebauliche Leitbild basiert hinsichtlich der Bebauungsstruktur auf dem Siegerprojekt des städtebaulichen Wettbewerbs. Es wird empfohlen, dieses als Grundlage für die Ausweisungen heranzuziehen. Es handelt sich dabei um eine sehr kompakte Bebauungsform, welche grundsätzlich den Vorstellungen einer zeitgenössischen Bebauungsstruktur innerhalb des dichtbebauten Stadtgebiets entspricht. Damit wird auch den Aussagen des STEP 2025 entsprochen, der von einer sparsamen Flächen- und Ressourcennutzung spricht (a. a. O. S. 54).

Das dem Plan zugrundeliegende Projekt schlägt sehr differenzierte Gebäudehöhen bis maximal 35 m vor. Das bedeutet, dass auf eine Hochhausbebauung bewusst verzichtet wird. Basierend auf dieser grundsätzlichen Entscheidung soll für das gesamte Plangebiet die Errichtung von Hochhäusern gemäß § 7f der BO für Wien ausgeschlossen werden.

Das Leitbild sieht einerseits entlang der südlichen, östlichen und westlichen Parkränder eine zu den umliegenden Straßen geschlossene Baustruktur vor, welche sich zum Park hin öffnet. Es handelt sich dabei um eine modifizierte Blockrandbebauung, die Blockgröße variiert. Andererseits sieht das Leitbild im Inneren des Gebiets, zwischen dem neuen Park und der Otto-Preminger-Straße, solitäre Baukörper vor. Die Anordnung und Dimensionierung der Baukörper wurde im gesamten Gebiet so gewählt, dass möglichst viele künftige BewohnerInnen Aussicht auf den Park haben, und ist die entscheidende städtebauliche Qualität und letztlich ausschlaggebend für die Prämierung des Entwurfs von SUPERBLOCK. Die Gebäudehöhen der einzelnen Baublöcke östlich, südlich und westlich des Parks sind in sich differenziert, folgen jedoch einem Ordnungsprinzip. Dieses besteht darin, dass die Hochpunkte mit einer Gebäudehöhe von knapp 35 m entlang der Parkkante verortet sind. In Richtung der verkehrsbelasteten Straßenzüge (Landstraßer Gürtel, Landstraßer Hauptstraße und Adolf-Blamauer-Gasse) werden jeweils geschlossene, einheitliche Gebäudehöhen mit ca. 25 m vorgeschlagen. Die Gebäudehöhen der Flügelbauten haben jeweils die geringste Gebäudehöhe des Baublocks. Demgemäß sollen die Baukörper in den Bauklasse III, IV, V und VI ausgewiesen werden. Aufgrund der gegebenen topografischen Verhältnisse sollen die Gebäudehöhen jeweils auf eine absolute Höhe über Wiener Null beschränkt werden, um dem zugrundeliegenden städtebaulichen Leitbild gerecht zu werden. Dadurch wird auch eine klare rechtliche Basis geschaffen, da die Höhenlagen im Zuge der Bauführungen eine Veränderung erfahren werden. Die konkreten Werte ergeben sich auch aus dem Ziel, großzügigere Geschoßhöhen zu ermöglichen.

Bezugnehmend auf die im Leitbild definierte Gebäudekonfiguration wird empfohlen, diese durch entsprechende Fluchtlinie abzugrenzen. Das bedeutet, dass sowohl die einzelnen Baublöcke als auch die jeweiligen Innenhöfe durch Fluchtlinien abgegrenzt werden sollen. Damit werden u. a. auch die den Gebäuden zugeordneten Freiräume im Bauland sowie angemessene Belichtungsverhältnisse sichergestellt. Um die angestrebte Kompaktheit zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, die geschlossene Bauweise auszuweisen. Lediglich bei ausgewählten Sockelbaukörpern (Bauklasse I) soll in Hinblick auf architektonische Handlungsspielräume eine Unterbrechung der geschlossenen Bauweise zugelassen werden **(BB1)**.

In Hinblick auf das abfallende Gelände wurde im Rahmen der Projekterstellung des vorangegangenen Wettbewerbs bzw. des städtebaulichen Leitbilds eine Bauform entwickelt, welche sich diese schwierige topographische Situation zunutze macht und sogar

Vorteile daraus zieht. Es werden daher für einzelne Baublöcke jeweils vollflächige Sockelgeschosse vorgesehen, welche teilweise in das Gelände eingegraben sind. Entsprechend der jeweiligen Topographie weisen diese Sockelgeschosse auch teilweise Fassaden auf. Diese grundsätzliche Entwurfsidee firmierte im Leitbild unter dem Namen „Stadtscholle“. Der Entwurf schlägt vor, diese Sockelgeschosse teilweise für Wohnfolgeeinrichtungen bzw. als Kellergeschoss zu nutzen. Die Dachfläche, welche zugleich Hoffläche des Baublocks ist, wird als zugeordnete Freifläche vorgesehen. Es wird empfohlen, diese grundsätzliche Entwurfsidee im Plan zu berücksichtigen und daher für ausgewählte Hofflächen der Baublöcke die Bauklasse I auszuweisen. Auch an diesen Situationen sollen wiederum die jeweiligen Gebäudehöhen auf die absolute Höhe über Wiener Null beschränkt werden.

Für die vorgeschlagene Baulandfläche zwischen der vorgesehenen Parkfläche und der Otto-Preminger-Straße, wo sich eine weitere Geländestufe befindet, sieht das städtebauliche Leitbild folgende Bebauungsstruktur vor: Entsprechend der grundsätzlichen Entwurfsidee „Stadtscholle“ wird für den gesamten Bereich ein Sockelgeschoss vorgeschlagen, welches entlang der Otto-Preminger-Straße eine Front aufweist, in großen Teilen jedoch unterhalb des künftigen Geländeniveaus liegt. Die Oberkante des Sockelgeschosses soll auf das Niveau des südlich davon gelegenen Parks abgestimmt sein. Der städtebauliche Entwurf schlägt ferner vor, auf diesem Sockelgeschoss unterschiedlich hohe solitäre Baukörper zu errichten, deren Gruppierung abwechslungsreiche Raumsituationen schafft.

Um diese architektonischen bzw. städtebaulichen Qualitäten auch im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sicherzustellen, wird empfohlen, für diese Baulandfläche die Herstellung einer Höhenlage von +30,0 m über Wiener Null anzuordnen. Die Herstellung von Rampen, Stiegen und sonstigen Anschlüssen an die angrenzenden Verkehrsflächen unterschiedlicher Höhenlagen soll außer Betracht bleiben (**BB11**). Damit sind notwendige Verbindungswege, welche auch barrierefrei herzustellen sind, prinzipiell ermöglicht. Um längere Gebäudefronten entlang der Otto-Preminger-Straße zu ermöglichen und der Idee der „Stadtscholle“ Rechnung zu tragen, soll entlang dieses Straßenzugs in Teilbereichen eine Bebaubarkeit in der Bauklasse I mit einer Gebäudehöhenbeschränkung auf +30,0 m über Wiener Null ausgewiesen werden.

Um die Errichtung von Gebäuden auf diesem Sockelgeschoss zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, auf Basis des städtebaulichen Leitbilds bebaubare Flächen in den Bauklassen III, V und VI auszuweisen. Es wird empfohlen absolute Gebäudehöhen auszuweisen, da auch hier wieder die oben beschriebenen Rahmenbedingungen gelten. Die vorgeschlagene Abgrenzung der Baukörper durch Fluchtlinien ergibt sich aus dem Leitbild und sichert einerseits Blickbeziehungen zum Park und schafft andererseits differenzierte Raumsituationen. In Hinblick auf die angestrebte Kompaktheit der Bebauungsstruktur wird

die geschlossene Bauweise empfohlen, lediglich punktuell (im Bereich der Bauklasse III) soll die Unterbrechung zulässig sein (**BB1**), sodass architektonische Handlungsspielräume entstehen.

Allgemeinbildende höhere Schule

Wie schon erwähnt, soll der Bereich Ecke Otto-Preminger-Straße und Landstraßer Hauptstraße auf Grund der Lagegunst einer schulischen Nutzung vorbehalten sein. Für einen Schulbetrieb mit der angestrebten SchülerInnenzahl von rund 800 sind 34 Klassen, 3 Turnsäle sowie ergänzende Räume (Sammlungen, Bibliothek,...) notwendig. Basierend auf dem Raumprogramm wurde in einer Studie der entsprechende Flächen- und Kubaturbedarf ermittelt.

Die Erkenntnisse der Studie sollen in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan einfließen, wobei grundsätzlich empfohlen wird für die Entwicklung des Schulbaues großzügige Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten zu gewährleisten, um derzeit noch nicht absehbare Entwicklungen nicht zu unterbinden.

Demzufolge wird empfohlen, ein Strukturgebiet auszuweisen, wobei der mit StrG bezeichnete Bereich unmittelbar bebaubar sein soll. Ferner sollen der mit StrG bezeichnete Bereich sowie die angrenzenden gärtnerisch auszugestaltenden Flächen (G BB18) eine Struktur bilden. Auf Basis der Studie wird empfohlen, dass der umbaute Raum der Bauwerke in Summe höchstens 80.000 m³ betragen darf. Die Gebäudehöhe darf höchstens +46,0 m über WN betragen. Es ist keine Ausnahme von der allgemeinen architektonisch begründeten Vorschrift vorgesehen. Demgemäß sollen die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m² als Flachdächer ausgeführt werden, allerdings sollen Flachdächer, die der Nutzung für Sport- und Spielzwecke zugeführt werden, von der Bestimmung der Dachbegrünung ausgenommen sein. Um erforderliche Aufbauten und für eine sichere Nutzung des Daches notwendige Zäune und dgl. zu ermöglichen, soll der oberste Abschluss der Bauteile gemäß § 81 (6) BO für Wien und gemäß § 81 (7) BO für Wien sowie Absturzsicherungen höchstens 6,0 m über der zulässigen Gebäudehöhe liegen dürfen. Um den Freiflächenanforderungen einer Schule entsprechen zu können, soll die mit **BB18** bezeichnete Grundfläche zwar grundsätzlich gärtnerisch ausgestaltet werden, jedoch nur, soweit nicht eine Befestigung für die Nutzung als Spiel- und Sportplatzfläche erforderlich ist.

Bebauungsstruktur-Gürtel

Das dem städtebaulichen Leitbild zugrunde liegende Wettbewerbsergebnis zeichnet sich im Besonderen durch den Bebauungsvorschlag entlang des Landstraßer Gürtel aus. Konkret sieht das Projekt eine ca. 400 m lange zweigeschossige Bebauung entlang des Gürtels mit

der Bezeichnung „Gürtelbogen“ vor. (Es handelt sich hier um eine Namensgleichheit mit den Gürtelbögen der U-Bahnlinie U6, jedoch stehen diese in keinem Zusammenhang.)

Es wird vorgeschlagen, dass diese den Wohnbauten vorgelagerten Bauten für Gewerbenutzungen sowie auch als baulicher Schallschutz dienen. Orientiert am städtebaulichen Leitbild werden die beiden Baukörper in der Bauklasse III, beschränkt auf 47 m über Wiener Null, in geschlossener Bauweise vorgeschlagen. Aufgrund der hohen verkehrlichen Belastung entlang der Gürtelstraße wird ferner vorgeschlagen, dass entlang der Baulinie die Errichtung einer transparenten Lärmschutzeinrichtung zulässig ist. Der oberste Abschluss dieser Lärmschutzeinrichtung darf nicht höher als +52,0 m über Wiener Null liegen, die Errichtung von dahinterliegenden, notwendigen Konstruktionen soll zulässig (**BB17**).

Weitere Bestimmungen

Generell wird empfohlen, noch weitere Bestimmungen anzuordnen, um das städtebauliche Leitbild präziser zu berücksichtigen. Diese Empfehlungen betreffen das gesamte Plangebiet: Aufgrund der kompakten städtebaulichen Anordnung sind die Abstände der einzelnen Baukörper teilweise relativ gering, sodass punktuell für Aufenthaltsräume nur ein verschwenkter Lichteinfall gewährleistet ist. In Hinblick darauf und, um den angestrebten Freiflächenanteil zu erhalten, wird vorgeschlagen, dass Treppenhausvorbauten und Aufzugsschächte Baulinien und Baufluchtlinien nicht überragen dürfen. Ferner wird in Hinblick auf die Belichtungsverhältnisse empfohlen, dass über Baufluchtlinien, deren Abstand zur gegenüberliegenden Fluchtlinie geringer als die zulässige Gebäudehöhe ist, keine Erker und Loggien vorragen dürfen.

Unter ökologischen Gesichtspunkten, wie z. B. Vermeidung von Hitzeinseln, wird für Freiflächen im Bauland generell empfohlen, die gärtnerische Ausgestaltung vorzuschreiben, wobei bei unterirdischen Bauten Vorkehrungen zu treffen sind, um das Pflanzen von Bäumen zu ermöglichen, da durch Bäume eine Schattenspendung gewährleistet wird. In diesem Zusammenhang soll ferner bestimmt werden, dass jene Flächen, auf denen ein Durchgang angeordnet bzw. ein öffentlicher Durchgang freizuhalten und zu dulden ist, in einem Ausmaß von jeweils 50 v. H. der Grundflächen gärtnerisch auszugestalten sind (**BB13, BB14, BB19**). Um den angestrebten urbanen Charakter des Quartiers zu ermöglichen und gleichzeitig auch die ökologisch bzw. kleinklimatisch wichtigen Grünflächen zu sichern, soll für jene Flächen, die in einer angeordneten Höhenlage herzustellen sind, vorgeschrieben werden, dass ein Anteil von 50 v.H. der Grundfläche gärtnerisch auszugestalten ist (**BB11**). Da nicht nur das Ausmaß der Grünflächen sondern auch die Art der Bepflanzung sowohl das Kleinklima als auch das Erscheinungsbild wesentlich beeinflusst, soll vorgeschrieben werden, dass bei

unterirdischen Bauten Vorkehrungen zu treffen sind, um das Pflanzen von Bäumen zu ermöglichen.

Um den hinsichtlich Stadtgestalt und Kleinklima relevanten Baumbestand in den Straßenzügen zu sichern bzw. um die Auswirkungen hoher Verkehrsbelastungen zu mildern, soll entsprechend dem Bestand sowie unter Berücksichtigung des „Freiraumnetz Wien“ bei der Ausgestaltung der Querschnitte ausgewählter Verkehrsflächen die Pflanzung bzw. der Erhalt von zwei Baumreihen ermöglicht werden.

Um die Entstehung kompakter Baukörper zu begünstigen, sollen die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m² als Flachdächer ausgeführt werden. In Hinblick auf das Mikroklima sind diese Dächer entsprechend dem Stand der Technik zu begrünen.

Durch die vorgeschlagenen Bebauungsbestimmungen und das damit ermöglichte Stadtentwicklungsvorhaben werden aus derzeitiger Sicht folgende infrastrukturelle und sonstige Erfordernisse, die der Unterstützung der Verwirklichung der Planungsziele dienen, ausgelöst:

- Technische Infrastruktur (Verkehrsflächen, Kanalanlagen etc.)
- Soziale Infrastruktur (Kindergärten, Schulen etc.)
- Grüne Infrastruktur (öffentliche Grünflächen etc.)
- Städtebauliche Qualitäten und Sonstiges (Gestaltung des öffentlichen Raums, Erdgeschoßnutzung, Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Energie etc.)

Umwelterwägungen

Mit dem gegenständlichen Planentwurf wird auf einem rund 10 ha großen Areal eine neue Nutzung ermöglicht. Der Schwerpunkt liegt bei der Wohnnutzung, rund ein fünftel der künftig möglichen Bruttogeschoßfläche soll jedoch anderen Nutzungen vorbehalten sein, darunter unter anderem einer AHS. Da die Größe des Areals deutlich unter dem Schwellwert für ein Städtebauvorhaben von 15 ha liegt und auch darüber hinaus aufgrund der vorgeschlagenen Bebauungsstruktur nicht davon auszugehen ist, dass auf Basis des Plans Projekte realisiert werden, die gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 14/2005, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen wären, und da keine Europaschutzgebiete (§ 22 des Wiener Naturschutzgesetzes) vom vorliegenden Plan berührt werden, ist gemäß § 2 Abs. 1a der BO für Wien keine Umweltprüfung durchzuführen.

Zur Beurteilung der Erheblichkeit der Auswirkungen des Plans im Sinne des § 2 Abs. 1b der BO für Wien ist zunächst festzuhalten, dass zwar bereits große Teile des gegenständlichen Plangebiets als Bauland ausgewiesen sind, allerdings nur für einen Teilbereich auch ein

Bebauungsplan besteht. Bebauungsgrad, Dichte und Höhe sind in weiten Teilen in der Rechtslage nicht definiert, weswegen ein Vergleich der voraussichtlichen Auswirkungen des Planentwurfs mit jenen der Rechtslage nicht möglich ist. Ausgehend von den Dimensionen des Projekts – es entstehen fast 2.000 neue Wohnungen für rund 4.500 Personen, darüber hinaus gewerbliche Nutzungen sowie Einrichtungen der sozialen Infrastruktur – sowie unter Berücksichtigung der Bestandsverhältnisse kann nicht ausgeschlossen werden, dass die aufgrund des vorliegenden Entwurfes zu erwartenden Entwicklungen der Umweltsituation 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 sind. Es ist daher eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1b der BO für Wien durchzuführen.

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. Markus Olechowski
Tel.: + 43 1 4000 88553

Der Abteilungsleiter:

Dipl.-Ing. Dr. Bernhard Steger