

# MAGISTRAT DER STADT WIEN

Magistratsabteilung 21 A

## **MA 21 A - Plan Nr. 8381**

Wien, 29. September 2025

Festsetzung des Flächenwidmungsplanes  
und des Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen  
Hummelgasse, Veitingergasse, Lainzer Straße,  
Jagdschloßgasse, Steinlechnergasse,  
Versorgungsheimstraße, Linienzug 1-3, Preyergasse,  
Hofwiesengasse, Fasangartengasse, Bezirksgrenze  
(Linienzug 4-6), Atzgersdorfer Straße, Linienzug 7-10,  
Wattmanngasse, Hetzendorfer Straße, Hofwiesengasse,  
Linienzug 11-12, Speisinger Straße, Eduard-Jaeger-Gasse,  
Anton-Langer-Gasse, Waldvogelstraße, Linienzug 13-14,  
Egon-Schiele-Gasse, Linienzug 15-16, Jagdschloßgasse,  
Linienzug 17-18, Spohrstraße und Linienzug 19-20 im  
13. Bezirk, Kat. G. Lainz und Kat. G. Speising  
sowie Festsetzung einer Schutzzone  
gemäß § 7 Abs. 1 der BO für Wien  
für einen Teil des Plangebiets

### **Beilagen:**

Antrag und Plan 1:2000

## **Erläuterungsbericht 2 – ÖA/BV**

für ein Verfahren gemäß § 2 der Bauordnung (BO) für Wien zur Festsetzung des  
Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes sowie Festsetzung einer Schutzzone gemäß  
§ 7 Abs. 1 der BO für Wien für einen Teil des Plangebiets.

## **Lage und Charakteristik des Plangebiets**

Das gegenständliche Plangebiet befindet sich im 13. Wiener Gemeindebezirk, es umfasst den Bereich der Verbindungsbahn – Bahnlinie zwischen Wien-Hütteldorf und Wien-Meidling – zwischen dem Bahnareal im Bereich der Veitingergasse im Norden und der Klimtgasse bzw. Bezirksgrenze im Osten sowie die ost- bzw. nordseitig angelagerten Baublöcke mit Teilen des historischen Ortskerns von Lainz. Das südlich an die Bahn angrenzende Siedlungsgebiet zwischen der Speisinger Straße und der Wattmannngasse ist ebenfalls Teil des Plangebietes.

## **Gebietsdaten**

Gebietsgröße: 32,25 ha

Einwohner<sup>1</sup>: ca. 2.200

Haushalte<sup>1</sup>: ca. 1.170

## **Historische Entwicklung**

Die Verbindungsbahn Wien Penzing – Wien Meidling ging 1860 in den Betrieb. Sie zweigt in Penzing von der Westbahn ab, quert den Wienfluss und führt über einen Bogen nach Osten über Speising und Hetzendorf, bevor sie in Meidling in die Südbahn übergeht. Über 100 Jahre lang war diese Strecke stark frequentiert von Zügen, die Wien nicht als Endstation hatten, wie beispielsweise dem Orient-Express. Damals gab es die zusätzlichen Stationen Baumgarten, St. Veit, Lainz, Unter-Hetzendorf und Ober-Hetzendorf. Seit 2015 fahren Fernzüge und Güterverkehr durch den Lainzer Tunnel direkt zum Hauptbahnhof. Die Verbindungsbahnstrecke wird weiterhin von S-Bahnen, mit einer Haltestelle für den Personenverkehr in Speising, genutzt.

Lainz war bereits zur Römerzeit, als Teil der Römerstraße, besiedelt. Im 11. und 12. Jahrhundert entwickelte sich Lainz als Grabenangerdorf entlang der Lainzer Straße zwischen Fasangarten- und Veitingergasse. Nach der Eingemeindung im Jahr 1892 wurde Lainz durch die Errichtung des städtischen Versorgungshauses und des Krankenhauses sowie durch die Siedlung Lockerwiese und die Musteranlage der Werkbundsiedlung in der Umgebung des Ortskerns geprägt. Speising war ursprünglich ein kleines Bauerndorf, mit einem alten Ortskern am Anfang der Speisinger Straße zwischen der Verbindungsbahn und der Einmündung in die Feldkellergasse sowie entlang der

---

<sup>1</sup> Quelle: Kleinräumige Wiener Bevölkerungsregister Daten MA 23 (Stichtag: 1.11.2022), inkl. Schätzung für Baublock zwischen Speisingerstraße und Hofwiesengasse

Gallgasse südlich des Plangebietes. Mit der Eingemeindung nach Wien im Jahr 1892 setzte eine intensive Bautätigkeit ein, die zur heutigen dichten Verbauung führte.

### **Gegebenheiten im Plangebiet**

#### **Bau- und Nutzungsbestand:**

Von Nord nach Ost durchziehen Gleisanlagen der Verbindungsbahn in einem Bogen das Plangebiet. Die Trasse verläuft weitgehend niveaugleich mit dem angrenzenden Siedlungsgebiet. Im Bereich Lainzerstraße/Jagdschloßgasse ist das Quartierszentrum Lainz gelegen. Die zwei- bis dreigeschoßige Wohnbebauung mit Geschäftslokalen im Erdgeschoß stammt vielfach aus der Gründerzeit. Von baukultureller Bedeutung und prägend im Ensemble um den Kardinal-König-Platz ist der dort Ende der 1960er-Jahre errichtete Kubus der Konzilsgedächtniskirche bzw. Lainzer Kirche (unter Denkmalschutz). Umgeben ist diese von einem dreigeschoßigen Gebäudekomplex (Kardinal-König-Haus). Ebenfalls lokale Zentrumsfunktion weist der Bereich um den historischen Ortskern Speising bei der Speisingerstraße mit meist eingeschossiger, ehemals bäuerlich geprägter Bebauungsstruktur bzw. mit 4-5-geschoßigen Neubauten an der Preyergasse auf. Weiters findet sich im Umfeld der Stranzenbergbrücke 3-4-geschoßige Blockrandbebauung teils aus der Gründerzeit und aus den 1970er-Jahren.

Südlich der Bahn befinden sich einerseits Infrastruktureinrichtungen (Remise der Wiener Linien, Umspannwerk) und andererseits eine Wohnsiedlung mit niedrigen, freistehenden Häusern.

#### **Freiflächen und Grünräume:**

An die Bahntrasse angelagert, nördlich zwischen der Hofwiesengasse und der Himmelbaurgasse befindet sich eine öffentliche Parkanlage, die mit einem Kinderspielplatz und einer Hundezone ausgestattet ist. Vom nördlichen Teil des Plangebietes aus sind zudem die großen Naherholungsgebiete Roter Berg und Königlberg fußläufig erreichbar.

Die Gartenanlagen bei der Lainzer Kirche (teilweise Waldfläche gemäß dem Forstgesetz 1975) sowie vor der Straßenbahn-Remise Hetzendorfer Straße sind in historischer Hinsicht bedeutsam, sind jedoch nicht allgemein zugänglich.

#### **Eigentumsverhältnisse:**

Durch das gesamte Plangebiet verläuft die Trasse der Verbindungsbahn, die sich im Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen befindet. Die öffentlichen Verkehrsflächen sind öffentliches Gut. Liegenschaften, die direkt an die Trasse im Eigentum der ÖBB anschließen, befinden sich auf der

östlichen Seite der Verbindungsbahn zwischen Veitingergasse und Lainzer Straße sowie von der Fasangartengasse ONr. 50 bis zur Würzburggasse im Privateigentum. Auf der westlichen Seite schließen ebenfalls großteils private Grundstücke zwischen der Veitingergasse und der Jagdschloßgasse und zwischen der Speisinger Straße und der Stranzenbergbrücke an. Im nördlichen Bereich des Plangebietes befinden sich die Pfarre Lainz, das Kardinal König Haus sowie an der Fasangartengasse die Kirche St. Hemma samt Pfarrgebäude im Besitz von Religionsgemeinschaften. In diesem Bereich ist auf einem Grundstück der Österreichischen Bundesbahnen eine Wohnhausanlage situiert, die im Baurecht zu Gunsten einer Wohnungsgenossenschaft steht. Zudem befindet sich hier die Liegenschaft des Straßenbahn-Betriebsbahnhofes Speising der Wiener Linien und das Umspannwerk Speising der Wiener Netze. Sonst sind die Liegenschaften im Plangebiet im Eigentum der Stadt Wien, im Privateigentum, Wohnungseigentum, Wohnbaugenossenschaften oder sonstigen juristischen Personen.

#### Infrastruktur:

Entlang der Lainzer Straße ist ein Großteil der lokalen Nahversorgung konzentriert. Hier finden sich Supermärkte, kleinteiliger Einzelhandel, Restaurants, eine Apotheke sowie diverse Arztpraxen. Im Plangebiet gibt es eine öffentliche Mittelschule (Veitingergasse) und in der näheren Umgebung zwei öffentliche Volksschulen (Steinlechnergasse und Speising) sowie eine Volkshochschule. Für die Betreuung von Kleinkindern stehen mehrere private Kindergärten zur Verfügung, insbesondere in Lainz, sowie ein öffentlicher Kindergarten im Umfeld.

Das gegenständliche Plangebiet ist aufgrund seiner innerstädtischen Lage gut mit technischer Infrastruktur ausgestattet und ist an das Gasnetz angeschlossen.

#### Verkehrssituation:

##### Öffentlicher Verkehr:

Das Planungsgebiet umfasst den Streckenabschnitt der Verbindungsbahn im Norden ab der Höhe der Titlgasse und erstreckt sich im Osten bis zur Bezirksgrenze des 12. Bezirks. Angebunden ist der nördliche Teil des Plangebietes durch eine S-Bahn-Station (Speising), die von der Versorgungsheimstraße und von der Lainzer Straße und der Speisinger Straße erreichbar ist. Die Straßenbahnlinie 60 tangiert das Plangebiet, mit den Stationen Jagdschloßgasse, Preyergasse und Hofwiesengasse. Entlang der Hetzendorferstraße fährt die Straßenbahnlinie 62 mit den Stationen Atzgersdorfer Straße, Wattmannngasse und Hofwiesengasse. Im südlichen Teil des Gebiets liegt der Straßenbahn-Betriebsbahnhof Speising. Mehrere Buslinien kreuzen bzw. berühren das Gebiet und

bieten dabei eine Vernetzung mit weiteren Teilen des 13. Bezirks. Zu diesen Buslinien gehören die Linien 54A (Schrutkagasse), 56A und 56B (Hofwiesengasse, St.-Hemma-Kirche und Melchartgasse) sowie 58A und 58B (Atzgersdorfer Straße).

#### Rad- und Fußverkehr:

Das Radwegenetz ist in Teilstücken ausgebaut und umfasst baulich getrennte Radwege in Abschnitten von der Preyergasse, dem Hirschfeldweg, der Himmelbaugasse und der Wattmanngasse. Radrouten im Mischverkehr mit KFZ gibt es in folgenden Straßen: Spohrstraße, Veitingergasse, Jagdschloßgasse, Waldvogelstraße, Versorgungsheimstraße, Himmelbaugasse und Fasangartenstraße. Des Weiteren ist die Steinlechnergasse als Wohnstraße geregelt.

Für den Fuß- und Radverkehr bestehen zusätzliche Querungsmöglichkeiten der Verbindungsbahn über die Straßenverbindungen für alle Verkehrsarten hinaus: Diese befinden sich am Übergang der Lainzer Straße zur Speisinger Straße (hier mit Schrankenanlage), in der Himmelbaugasse und der Wattmanngasse. Der Hildegard-Teuschl-Weg verbindet die Veitingergasse und die Jagdschloßgasse mit einem Fußweg entlang der Bahntrasse. Gehsteige sind im Plangebiet meist entsprechend ausgebaut und Straßenräume zum Teil durch Bäume begrünt.

#### Motorisierter Individualverkehr:

Die Hauptverkehrsrouten umfassen die parallel zum Planungsgebiet verlaufende Lainzer Straße, die im Norden eine Anbindung an den höherrangigen Hietzinger Kai bietet. Richtung Süden gibt es im weiteren Verlauf, über die Preyergasse und die Hofwiesengasse, Verbindungen zur Hetzendorfer Straße und zur Speisinger Straße. Die Verbindungsbahn, mit drei Querungsmöglichkeiten im Niveau mit Schrankenanlage (Veitingergasse, Jagdschloßgasse und Versorgungsheimstraße) stellt eine Barrierewirkung auch für den motorisierten Individualverkehr dar. Bei der Hofwiesengasse und über die im Osten gelegene Stranzenbergbrücke verlaufen ebenfalls Hauptverkehrsverbindungen.

### **Umweltsituation**

Das Plangebiet ist durch ein moderates Überwärmungspotenzial gekennzeichnet. Vom nördlichen Teil bis zum Betriebsbahnhof Speising verläuft eine nächtliche Kaltluftabflussbahn, bestehend aus kühlen nächtlichen Strömungen aus dem Wienerwald und einer Luftleitbahn entlang des Wientals. Klimatisch wird das Gebiet zu großen Teilen als Siedlungsklima eingestuft. Der Park zwischen der Verbindungsbahn und dem Kardinal-König-Haus ist durch das Parkklima geprägt und der östlichste Abschnitt des Plangebiets durch das Stadtklima. Im Plangebiet befinden sich keine Grünflächen mit naturschutzrechtlichen Parametern und keine Oberflächengewässer. Im Bereich der Verbindungsbahn wird durch den Schienenverkehr eine erhöhte Lärmbelastung hervorgerufen.

## **Rechtslage**

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

Die Verbindungsbahn ist als Verkehrsband gewidmet. Mehrere öffentliche Verkehrsflächen kreuzen dieses ober- bzw. unterirdisch oder sind im Falle von niveaugleichen Bahnübergängen dem Verkehrsband zugeordnet. Im jüngsten der rechtskräftigen Plandokumente (PD 8138) sind Vorkehrungen für die Möglichkeit der Errichtung eines Fuß- und Radweges entlang der Verbindungsbahn geschaffen. Umgebend um die Verbindungsbahn dominiert im Plangebiet Bauland/Wohngebiet, überwiegend in den Bauklassen I und II bzw. die Bauklasse III im Bereich der Preyergasse, meist in geschlossener oder offener Bauweise. Im südlichen Teil des Plangebiets, entlang der Trasse der Verbindungsbahn, findet sich teilweise Bauland/Gemischtes Baugebiet, ebenfalls in den Bauklassen I und II. In den Blockinnenbereichen ist eine gärtnerische Ausgestaltung ausgewiesen, teilweise mit dem Verbot der Errichtung von ober- und unterirdischen Bauten. Der Block zwischen Verbindungsbahn/Hildegard-Teuschl-Weg, Veitingergasse, Lainzer Straße und Jagdschloßgasse ist als Schutzzone festgesetzt.

Derzeit sind im Plangebiet folgende Plandokumente gültig:

PD 7345, Beschluss des Gemeinderates vom 26. September 2002, Pr. Zl. 2728/2002-GSV

PD 7640, Beschluss des Gemeinderates vom 22. Oktober 2004, Pr. Zl. 3716/2004-GSV

PD 7734, Beschluss des Gemeinderates vom 28. Juni 2006, Pr. Zl. 2022/2006-GSV

PD 7859, Beschluss des Gemeinderates vom 29. September 2011, Pr. Zl. 3323/2011-GSK

PD 8138, Beschluss des Gemeinderates vom 1. Juli 2015, Pr. Zl. 1118/2015-GSK

## **Übergeordnete Konzepte**

Die Stadt Wien verfolgt mit der **Smart Klima City Strategie Wien** unter anderem das Ziel, bis 2040 die Stadt Wien klimaneutral zu machen. In verschiedenen Bereichen, wie etwa Gebäude, Energieversorgung, Zero Waste und Kreislaufwirtschaft werden die bisherigen Ziele an dieses neue Leitbild angepasst. Ein Fokus wird dabei auch auf die Anpassung an den Klimawandel gelegt, wie etwa durch die Fassaden- und Flachdachbegrünung. Dazu ist der fossile Energieverbrauch deutlich zu reduzieren und schrittweise auf erneuerbare Energie umzustellen. Dementsprechend sollte der Wärme- und Kältebedarf speziell von Neubauten nur minimale CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen.

In Hinblick auf stadtverträglichen Verkehr kommt der Mobilität im Umweltverbund wesentliche Bedeutung zu. Der öffentliche Verkehr soll weiterhin das Rückgrat der Mobilität bilden. Bei der

Gestaltung der Stadtteile geht es darum, nach dem Konzept der 15-Minuten-Stadt zu planen, um Bedürfnisse in nächster Nähe zu decken. Es soll mehr Platz für aktive Mobilität geschaffen und die Radverkehrsinfrastruktur durch Lückenschlüsse verbessert werden.

Ausgehend von den städtischen Klimazielen der Stadt gibt der **Wiener Klimafahrplan** vor, in welchen großen Handlungsbereichen Instrumente entwickelt und Maßnahmen ergriffen werden müssen, um den Treibhausgasausstoß einzubremsen und die Wiener\*innen vor den unvermeidbaren Folgen des Klimawandels zu schützen. Zu den wirkungsmächtigsten und daher prioritär zu setzenden Maßnahmen zählen unter anderem der massive Ausbau alternativer Energien, die Senkung des Energieverbrauchs, die Förderung einer zukunftsfähigen Wärme- und Kälteversorgung, die Umsetzung moderner Mobilität sowie eine klimaneutrale Abfallwirtschaft. Diese sind bei städtebaulichen Entwicklungen zu berücksichtigen.

Der **Wien-Plan – Stadtentwicklungsplan 2035** stellt die wichtigste Planungsgrundlage auf gesamtstädtischer Ebene für Wien dar und gibt Ziele und Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen Aspekte der Stadtentwicklung vor. Der Schutz des Klimas und der natürlichen Ressourcen sowie die Bewältigung der Folgen der Klimakrise stehen bei allen Vorhaben der Stadtentwicklung an oberster Stelle. Der Wien-Plan befasst sich mit den Themenfeldern der Siedlungsentwicklung für die wachsende Bevölkerung, der Erhaltung und Verbesserung bzw. dem Ausbau des Grün- und Freiraums, der qualitätsvollen Gestaltung des öffentlichen Raums, dem Ausbau bzw. der Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs, dem urbanen Wirtschaftsstandort, der Stärkung urbaner Zentren und der Stadt der kurzen Wege, dem Planen für die soziale und gerechte Stadt sowie der Unterstützung der Energiewende seitens der Stadtplanung. Für das gegenständliche Plangebiet sind folgende Themenfelder bzw. Kapitel relevant:

Das Kapitel **Siedlungsentwicklung** zeigt im Sinne eines sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden die Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Bestandsstadt auf und weist die Stadterweiterungsgebiete aus, die bedarfsorientiert der Erweiterung des Siedlungsgebiets dienen sollen. Im Plangebiet liegt im Sinne der Zielsetzungen für die Bestandsstadt der Fokus auf einer Weiterentwicklung des Bereiches östlich der Verbindungsbahn bzw. östlich der Speisinger Straße. Hier sollen Potenziale für zusätzlichen, vor allem leistbaren Wohnraum und für ergänzende Funktionen auf untergenutzten und versiegelten Flächen realisiert werden. Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen der Klimakrise sowie das Schaffen eines klimafreundlichen Mobilitätsangebots sind ebenfalls wesentlich.

Im Kapitel **Grün- und Freiraum** wird die Sicherung, Erweiterung und Aufwertung des Grün- und Freiraums in Wien thematisiert. In Hinblick auf die Nutzungs- und Funktionsanforderungen ergeben sich unterschiedliche Anforderungen für dessen Weiterentwicklung. In diesem Sinne ist auch im gegenständlichen Plangebiet vor allem die Sicherung und Weiterentwicklung von Parks sowie die sukzessive Ausgestaltung des Wiener Freiraumnetzes mittels attraktiver Freiraumverbindungen ein bedeutender Faktor. Demnach sind die Spohrstraße, die Hummelgasse, der Hildegard-Teuschl-Weg, die Waldvogelstraße, die Veitingergasse, die Wattmanngasse, die Stranzenberggasse und die Hetzendorfer Straße als begrünte Straßenräume sowie die Bahntrasse mit ihren angelagerten Grünflächen essenziell für die Verknüpfung von Parks und Erholungsgebieten in der Stadt. Hier kommt insbesondere der Vernetzung von Bereichen des Wiener Immergrüns im nördlichen Umfeld des Plangebietes (Naherholungsgebiete Roter Berg und Königligberg) sowie den an die Bahntrasse angelagerten Parkanlagen Bedeutung zu.

Das Kapitel **Öffentlicher Raum** befasst sich mit der qualitätsvollen, klimaangepassten und den Nutzungsansprüchen der Menschen entsprechenden Gestaltung von Straßen und Plätzen. Die Aufenthaltsqualität soll durch eine bedarfsgerechte Gestaltung und Flächenaufteilung, vielfältige Nutzbarkeit, Begrünung und Entsiegelung weiter gesteigert werden. Bei Neu- und Umgestaltungen des öffentlichen Raumes in der Bestandsstadt soll der Straßenraum einen Begrünungsgrad von mindestens 15 % bzw. mindestens 20 % Überschildung des Straßenraumes durch Bäume aufweisen, bei Plätzen 30 % Begrünung mit mindestens 60 % Überschildung, abgesehen von Orten mit spezieller Funktion, wie z.B. ÖV-Knotenpunkten. Der öffentliche Raum soll insbesondere aktive Mobilitätsformen, also sicheres und bequemes Gehen und Radfahren ermöglichen. Die Weiterentwicklung öffentlicher Räume in den urbanen Zentren wie z.B. in Lainz und Speising ist prioritär, vor allem bei Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs und Vorplätzen von öffentlichen Bildungs- sowie sozialen Einrichtungen.

Im Kapitel **Mobilität** werden die Stärkung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Priorisierung und Förderung der aktiven Mobilitätsformen festgelegt. Eine Reduktion des Platzbedarfs für den motorisierten Individualverkehr sowie Weichenstellungen für klimaneutrale Gütermobilität sind vorgesehen. Im Plangebiet kommt mit dem beabsichtigten Ausbau eines S-Bahn-Rings in Wien dem Neubau der Verbindungsbahn (Meidling-Hütteldorf) Bedeutung hinsichtlich einer langfristigen Kapazitätserweiterung zu. Diese Bahnlinie gilt es als Teil dieses S-Bahn-Rings mit hochwertigen bzw. neuen Stationen (im Plangebiet: Stationen Speising und bei der Stranzenbergbrücke) zu attraktivieren, Taktverdichtungen zu ermöglichen und dadurch wesentliche Schritte zur Erreichung der Klimaneutralität zu setzen. Dementsprechend soll auch die

Radinfrastruktur weiterentwickelt und ein durchgängiges, sicheres und komfortables Hauptradverkehrsnetz geschaffen werden. Durch das Schaffen von neuen Verbindungen sollen systematisch großräumige Barrieren für den Fuß- und Radverkehr reduziert werden. In diesem Sinne sollen im Plangebiet bahnbegleitend, als Teil des Hauptradverkehrsnetzes neue Qualitäten geschaffen werden.

Das Kapitel **Urbane Zentren** befasst sich sowohl mit bereits bestehenden Zentren, die auch weiterhin stabilisiert, weiterentwickelt und gestärkt werden sollen, als auch mit neuen urbanen Zentren, die im Zuge der Entwicklung neuer Stadterweiterungsgebiete vorgesehen werden. Für die unterschiedlichen Zentren ergeben sich abhängig von den örtlichen Rahmenbedingungen Entwicklungsziele, Vorgaben für Planungsprozesse und Entwicklungsmaßnahmen. Die beiden im Plangebiet, nahe der Bahn gelegenen Quartierszentren Lainz und Speising sind als Zentren der Kategorie Stabilisierung mit Einflussbereich auf das nähere Umfeld definiert. Ziel ist es die hohe Qualität zu erhalten und an geänderte Bedarfe anzupassen sowie punktuelle Verbesserungen anzustoßen. Nicht-kommerzielle und soziale Nutzungen abseits von Wohnen sollen im Sinne der Stadt der kurzen Wege erhalten bzw. etabliert werden. Aufwertungs-, Weiterentwicklungs- und Verbesserungsmaßnahmen erfolgen insbesondere dort, wo eine hohe Mitwirkungsbereitschaft auf lokaler Ebene gegeben ist. Der öffentliche Raum ist dort das Rückgrat der Zentren als Verbindung der unterschiedlichen Angebote und als Treffpunkt, Erholungs- und Bewegungsraum. Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven Mobilität, die Orte hoher Frequenz wie z. B. hochrangige ÖV-Knotenpunkte, Einkaufsmöglichkeiten, Parks, kulturelle oder öffentliche Einrichtungen miteinander verbinden, sind daher für die Weiterentwicklung dieser Zentren bedeutsam. Die Voraussetzungen für belebte Erdgeschoßzonen können dort bei Neubauprojekten geschaffen werden. Basis dafür sind nutzungsoffene bzw. adaptierbare Räume, die über die Lebensdauer der Gebäude für verschiedene Nutzungen herangezogen werden können. Zudem wird festgelegt, wo großflächiger Einzelhandel grundsätzlich erlaubt oder ausgeschlossen ist, um negative Folgen dieser Strukturen an peripheren und / oder autoorientierten Standorten zu vermeiden. Dadurch soll verhindert werden, dass es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, großflächigen Oberflächenparkplätzen mit hohem Versiegelungsgrad und zu einem vermehrten Bodenverbrauch durch Verbauung kommt. Das gesamte Plangebiet ist Teil dieser Ausschlusszone für Einkaufszentren.

Im Kapitel **Planen für die soziale und gerechte Stadt** wird die Sicherstellung einer wohnortnahen Versorgung mit sozialen, gesundheitsbezogenen und kulturellen Einrichtungen, aber auch Flächen für gemeinschaftlich organisierte Aktivitäten, sowie die entsprechende Flächenvorsorge für die erforderlichen Einrichtungen festgelegt. Berücksichtigt wird dabei insbesondere

Bildungsinfrastruktur sowie Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, Gesundheits- und Pflegeinfrastruktur, Sport- und Bewegungsflächen beziehungsweise -räume, kulturelle Infrastruktur und soziale Einrichtungen und Raumangebote. Bauliche Neuentwicklungen sollen bei Bedarf einen Beitrag zur Bereitstellung von Flächen für die soziale, gesundheitsbezogene und kulturelle Infrastruktur leisten. Die Bewohner\*innen sollen in ihrem Wohngrätzl möglichst lange selbstbestimmt wohnen und die im Alltag erforderlichen Einrichtungen, Versorgungsinfrastrukturen und sozialen Kontakte vorfinden können. Demnach liegt im Plangebiet der Fokus auf Ergänzungen bei baulichen Weiter- oder Neuentwicklungen in den beiden Quartierszentren Lainz und Speising sowie im östlichen Umfeld an der Verbindungsbahn.

Das Kapitel **Planen für die Energiewende** macht Planungsvorgaben für den Ausbau der Infrastruktur für die Wärme- und Energiewende. Maßnahmen zur Energieeinsparung, zur Dekarbonisierung sowie zur Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen stehen im Mittelpunkt. Der Umbau soll auch zu anderen Planungszielen wie etwa der Aufwertung des öffentlichen Raums genutzt werden. In Gebieten, die nicht an das zentrale Fernwärmenetz angeschlossen werden können, aber aufgrund ihrer Wärmebedarfsdichte netztauglich sind, sollen lokale Wärmenetze entstehen. In locker bebauten Gebieten mit niedriger Wärmebedarfsdichte ist die Errichtung von Wärmenetzen zumeist nicht zweckmäßig, jedoch ist mehr Platz für individuelle Energielösungen vorhanden. Hier werden erneuerbare Energielösungen für Einzelgebäude, einzelne Wohnhausanlagen oder liegenschaftsübergreifend zum Einsatz kommen.

Der **Urban Heat Island (UHI)-Strategieplan** beschreibt detailliert unterschiedliche Möglichkeiten, die städtischen Hitzeinseln abzukühlen. Er beinhaltet genaue Informationen über die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen auf das Klima in der Stadt und im Grätzl. Darüber hinaus informiert der Strategieplan über die Vorteile und möglichen Hürden bei der Umsetzung von Maßnahmen sowie den zu erwartenden Aufwand für die Errichtung und Erhaltung und ist daher bei den weiteren Planungen als nützliche Anregung und Entscheidungshilfe heranzuziehen, um die Stadt angesichts der Folgen des Klimawandels noch lebenswerter zu gestalten. Im Kontext der sozialen Infrastruktur ist die Berücksichtigung potenzieller Urban Heat Islands von großer Bedeutung. Der Klimawandel führt zu intensiveren Hitzeinseln, längeren Hitzewellen und einer Verschlechterung der Luftqualität, was gesundheitliche Probleme verursacht sowie weiter verschärft. Durch gezielte Maßnahmen wie etwa eine Erhöhung des Grünanteils in Straßen und Freiräumen, eine Erhöhung des Wasseranteils in der Stadt und die Einrichtung zusätzlicher Beschattungselemente, verbunden mit einer sorgfältigen

Planung, kann den Hitzeinseln effektiv entgegengewirkt und die Bevölkerung bestmöglich geschützt werden.

Die Planungsgrundlagen zur Bebauungsbestimmung **„Begrünung der Fassaden“** legen dar und begründen, in welchen Gebieten und in welchem Ausmaß eine Fassadenbegrünung vorgeschrieben werden soll.

### **Maßgebliche Entwicklungen und Planungen**

Im Zuge der Attraktivierung der Verbindungsbahn zwischen Wien Hütteldorf und Wien Meidling ist beabsichtigt entlang der Streckenabschnitte im 13. Bezirk einen bahnbegleitenden Fuß- und Radweg einzurichten und dadurch das hochrangige Radwegenetz zwischen dem Wiental und Meidling zu ergänzen. Zwischen dem Hietzinger Kai und der Veitingergasse kann der an die Bahntrasse anschließende Straßenraum entsprechend ausgestattet werden bzw. lassen sich bereits gewidmete Verkehrsflächen dafür nutzen. Ab der Veitingergasse Richtung Meidling soll für einen Fuß- und Radweg östlich bzw. nördlich der Verbindungsbahn, direkt an das Bahnareal anschließend, Vorsorge getroffen werden. Zur Ertüchtigung des öffentlichen Verkehrs ist geplant die Verbindungsbahn für den Schnellbahnbetrieb kreuzungsfrei auszubauen und den zeitgemäßen Mobilitätsbedürfnissen entsprechende, neue Stationen zu schaffen. Im Plangebiet betrifft das die Ertüchtigung und Verlagerung der Station Speising zur Preyergasse hin sowie eine neue Station bei der Stranzenbergbrücke. Zur Station Speising soll ein attraktiver Zugang für den Fuß- und Radverkehr und eine Verbindung der Lainzer Straße und Speisinger Straße unter Berücksichtigung der Sichtachsen geschaffen werden. Die städtebauliche Konzeption eines Dreiecksplatzes (internationaler Wettbewerb EUROPAN 11) soll dies ermöglichen. Die geplanten Maßnahmen erfolgen weitgehend im Rahmen des Eisenbahnrechts, der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan soll dahingehend im geringen Ausmaß nachgeführt werden.

Zur Ergänzung der sozialen Infrastruktur ist im Stadtteilzentrum Lainz geplant am Areal des Kardinal-König-Hauses an der Jagdschloßgasse ein Tageshospiz zu errichten und einen dort ansässigen Kindergarten zu erneuern. Zudem soll der Standort eines Umspannwerks an der Feldkellergasse (Quartierszentrum Speising) für die zeitgemäße Energieversorgung langfristig absichert werden.

Die Überarbeitung der derzeit gültigen Rechtslage soll auf Basis aktueller gesetzlicher Rahmenbedingungen und Stadtentwicklungsstrategien erfolgen und zu aufeinander abgestimmten Bestimmungen für das Gebiet führen. Demnach ist eine Anpassung der bestehenden Schutzzone im Baublock Veitingergasse/Lainzer Straße/Jagdschloßgasse und eine Ergänzung auf freistehende, für

den 13. Bezirk besonders prägende Villenbebauung aus der Vor- und Zwischenkriegszeit geplant, um die städtebauliche Struktur zu erhalten. Zudem soll zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung beigetragen sowie klimaintelligenter Städtebau forciert 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 des Gewerbes, der Industrie und zur Erbringung von Dienstleistungen jeder Art unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Entwicklung, auf räumlich funktionelle Nahebeziehungen und die zeitgemäßen Bedürfnisse der Bevölkerung;
- angemessene Vielfalt und Ausgewogenheit der Nutzungen unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten und Zusammenhänge sowie Schaffung und Erhaltung starker städtischer Zentrums- und Versorgungsstrukturen im Sinne einer Stadt der kurzen und umweltfreundlichen Wege;
- Erhaltung, beziehungsweise Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen, insbesondere für Wohnen, Arbeit und Freizeit, sichern, und Schaffung von Voraussetzungen für einen möglichst sparsamen und ökologisch sowie mit dem Klima verträglichen bzw. dem Klimawandel entgegenwirkenden Umgang mit Energieressourcen und anderen natürlichen Lebensgrundlagen sowie dem Grund und Boden;
- größtmöglicher Schutz vor Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Staub und Gerüche;
- Vorsorge für der Erholung und dem Mikroklima dienende Grün- und Wasserflächen;
- Erhaltung und Erweiterung des Baumbestands sowie von grünen Infrastrukturen im öffentlichen Raum zur Verbesserung des Mikroklimas, der Aufenthaltsqualität und der ökologischen Vielfalt in der Stadt;

- Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft unter besonderer Berücksichtigung umweltverträglicher und ressourcenschonender Mobilitätsformen sowie der Senkung des Energieverbrauchs;
- Vorsorge für klimaschonende und zeitgemäße Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung, insbesondere in Bezug auf Wasser, Energie und Abfall unter besonderer Berücksichtigung der effizienten Nutzung der Potentiale von Abwärme und erneuerbaren Energien, eines nachhaltigen Regenwassermanagements, einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft und unter Vermeidung einer unzumutbaren Belastung durch Doppelgleisigkeiten der Infrastruktur;
- Vorsorge für Flächen für der Öffentlichkeit dienende Einrichtungen, insbesondere für Bildungs-, Sport-, kulturelle, religiöse, soziale, sanitäre und Sicherheitszwecke sowie für Zwecke der öffentlichen Verwaltung;
- Herbeiführung eines den zeitgemäßen Vorstellungen entsprechenden örtlichen Stadtbildes und Gewährleistung des Bestandes von Gebieten, die wegen ihres örtlichen Stadtbildes in ihrem äußeren Erscheinungsbild erhaltungswürdig sind;
- Berücksichtigung der Grundsätze des barrierefreien Planens und Bauens;
- Förderung der nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen.

### **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:

#### Für das gesamte Plangebiet gültige Bestimmungen:

Als Maßnahme zur Unterstützung der Klimaresilienz sollen im gesamten Plangebiet bei Neubauten in der geschlossenen Bauweise mit einer zulässigen Gebäudehöhe von mehr als 7,5 m und höchstens 26 m, die Straßenfronten und Gebäudefronten, die sich nicht an einer Bauplatzgrenze befinden, mindestens im Ausmaß von 20 vH gemäß dem Stand der Technik begrünt werden. Jene Teile der zu begrünenden Fronten, die über 21 m Gebäudehöhe liegen, sollen aus brandschutztechnischen Gründen bei der Berechnung des Ausmaßes unberücksichtigt bleiben.

Um die Gesamthöhe der Gebäude im Sinne der Erhaltung der Ensemblewirkung auf die Umgebung abzustimmen, wird vorgeschlagen, dass der oberste Abschluss des Dachs nicht höher als 4,5 m über der zulässigen Gebäudehöhe liegen darf.

In Hinblick auf die besonders positive Wirkung auf das Mikroklima, die Biodiversität sowie im Sinne des Regenwassermanagements sollen 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 intensiv gemäß ÖNORM L 1131 begrünt werden. In jenen Bereichen, welche mit technischen Anlagen zur Nutzung umweltschonender Energieträger überdeckt werden, ist eine extensive Dachbegrünung gemäß ÖNORM L 1131 mit einem Substrataufbau von mindestens 15 cm ausreichend. Die ÖNORM L 1131 kann in der Servicestelle Stadtentwicklung eingesehen werden.

Zur Verbesserung und Erhaltung der Durchgrünung des Gebietes im Sinne der Klimaanpassung bzw. Erzielung von unversiegelten Flächen zur Regenwasserversickerung sollen bebaubare, jedoch unbebaut bleibende Grundflächen gärtnerisch ausgestaltet werden.

Die bebaute Fläche aller Nebengebäude auf demselben Bauplatz darf insgesamt höchstens 30 m<sup>2</sup> betragen, wenn für diese Grundflächen die gärtnerische Ausgestaltung (G) angeordnet wird. Dadurch soll die Durchgrünung der Blockinnenbereiche bewahrt und zusätzliche Versiegelung hintangehalten werden.

#### Für Teilbereiche des Plangebietes gültige Bestimmungen:

Zur Vorsorge für und Sicherstellung von Flächen für die Attraktivierung der Verbindungsbahn sollen Liegenschaften, die vorwiegend im Eigentum der ÖBB stehen, im Wesentlichen wieder als Verkehrsband vorgeschlagen werden. Die Verkehrsfluchtlinien sollen dabei geringfügig an die Bahnplanungen gemäß Eisenbahngesetz angepasst werden.

Zudem wird vorgeschlagen, bahnbegleitend zwischen der Veitingergasse und der Würzburggasse Vorsorge für Radverkehrsinfrastruktur zu treffen und die fußläufige Durchwegung zu verbessern. Dadurch soll im Sinne von Zielsetzungen aus übergeordneten Konzepten der Stadt Wien eine sichere, über das Plangebiet hinweg wirksame Radwegverbindung zwischen dem Wiental und Meidling ermöglicht werden. Demgemäß wird dort östlich bzw. nördlich an das Verkehrsband anschließend eine Wegverbindung (**Fw**) im Wesentlichen mit einer Querschnittsbreite von 5,0 m vorgeschlagen – ausgenommen bei baulichen Engstellen, die punktuell geringere Breiten aufweisen. Zur Sicherstellung für Maßnahmen einer zeitgemäßen, insbesondere Sicherheitsaspekte berücksichtigende Ausgestaltung der Flächen für aktive Mobilität wird vorgeschlagen an den Fluchtlinien weitgehend keine Ein- und Ausfahrten zuzulassen. Auch soll im Umfeld von öffentlichen Parks und Verkehrsflächen bei der konkreten Ausgestaltung auf Altbaumbestand, der nicht vom Bahnprojekt betroffen ist, möglichst Bedacht genommen bzw. für Neupflanzungen Vorsorge getroffen werden. Den gleichen Zielsetzungen folgend soll der öffentliche Raum unmittelbar nördlich und südlich der S-Bahnstation Speising (Bereich Lainzer Straße/Speisinger Straße) im Wesentlichen der Mobilität im Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) vorbehalten

sein. Zudem sollen Brücken bei der Versorgungsheimstraße und Hofwiesengasse sichere, niveaufreie Querungen dieser Verkehrsverbindungen ermöglichen. In zwei Ebenen wird demgemäß der Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante als öffentliche Verkehrsfläche, der Raum darüber als öffentliche Verkehrsfläche-Fußweg vorgesehen (**BB8**). Im Bereich der künftigen S-Bahnstation Speising nahe der Lainzer Straße soll, den gleichen Zielen folgend, für Fuß- und Radverkehr die Ost-West-Querung der künftig neu gestalteten S-Bahn-Station Speising ermöglicht werden. In zwei Ebenen wird der Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante als Verkehrsband, der Raum darüber als öffentliche Verkehrsfläche-Fußweg vorgesehen (**BB9**). Um dort auch eine zeitgemäße Durchwegung bzw. eine Verbindung der Stadtteile diesseits und jenseits der Bahn für aktive Mobilität zu ermöglichen, wird zwischen der Lainzer Straße und der Speisinger Straße für die zwischen den Punktpaaren h-i und j-k liegende Grundfläche vorgeschlagen, einen Raum von mindestens 5 m lichter Breite und mindestens 3,2 m lichter Höhe ab dem Niveau der anschließenden Verkehrsfläche oder des anschließenden Geländes für die Errichtung und Duldung eines öffentlichen Durchgangs von jeder Bebauung freizuhalten. Zudem soll das Vorfeld der Stationszugänge der künftigen Station Speising, nördlich und südlich der Bahn der Mobilität im Umweltverbund vorbehalten sein (**Fw**) und Ein- und Ausfahrten entlang der Baulinie daher weitgehend nicht zulässig sein. Ebenso soll Vorsorge für zumindest fußläufig nutzbare Unterführungen bei den Bahnkreuzungen Jagdschloßgasse (zwischen den Punktpaaren q, r und s, t) sowie Veitingergasse (zwischen den Punktpaaren w, x und y, z) getroffen werden. Hierfür soll ein Raum von mindestens 2,1 m lichter Breite und mindestens 3,2 m lichter Höhe ab dem Niveau der anschließenden Verkehrsfläche oder des anschließenden Geländes für die Errichtung und Duldung eines öffentlichen Durchgangs von jeder Bebauung freigehalten werden. Für eine zeitgemäße Durchwegung für Rad- und Fußverkehr wird im Baublock zwischen der Bahntrasse und der Steinlechnergasse auf Höhe der ONr. 14 eine öffentliche Durchfahrt mit 5 m lichter Breite vorgeschlagen. Um den Altbaumbestand bestmöglich zu berücksichtigen, soll diese entlang der nördlichen Grundstücksgrenze verortet sein. Des Weiteren sollen bestehende Unterführungen bei der Himmelbaurgasse und Wattmanngasse für den Fuß- und Radverkehr zur Querung der Bahntrasse weiterhin sichergestellt werden: Es wird vorgeschlagen den Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante als öffentliche Verkehrsfläche-Fußweg, den Raum darüber als Verkehrsband zu berücksichtigen (**BB10**). Dadurch wird insbesondere auch eine Anbindung an den vorgeschlagenen, bahnbegleitenden Fuß- Radweg entlang der Verbindungsbahn durch den 13. Bezirk ermöglicht. Ebenso sollen die Bahntrasse querende Straßenverbindungen bei der Versorgungsheimstraße, Hofwiesengasse und Stranzenbergbrücke für den Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr sichergestellt werden. Zudem

sollen unterirdischen Einbauten im Umfeld der Himmelbaurgasse weiterhin durch eine Einbautentrasse (Ebt) abgesichert und eine Zufahrtsmöglichkeit zur Bahntrasse mittels einer Durchfahrt (Df) freigehalten werden. Bei der Versorgungsheimstraße soll dementsprechend Vorsorge für eine Bahnunterführung getroffen werden. Daher wird bei den Bahnkreuzungen Versorgungsheimstraße und Hofwiesengasse, in zwei Ebenen, der Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante als öffentliche Verkehrsfläche, der Raum darüber als Verkehrsband vorgeschlagen (**BB7**). Im Bereich der Stranzenbergbrücke soll, in zwei Ebenen, der Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante als Verkehrsband, der Raum darüber als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen werden (**BB11**).

Grünflächen entlang der Verbindungsbahn – zwischen der Hofwiesengasse und der Fasangartengasse sowie im Umfeld der Stranzenbergbrücke – sollen im Sinne der Erhaltung von Grünraum mit Erholungsfunktion als Teil des Freiraumnetzes und im Einklang mit Maßnahmen der Mobilität im Umweltverbund im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan als Grünland/Erholungsgebiet - Parkanlage berücksichtigt werden.

An der Feldkellergasse soll im Bereich eines bestehenden Umspannwerks der Standort zur Vorsorge für Energieversorgung langfristig gesichert und Anpassungen an zeitgemäße Standards ermöglicht werden. Dementsprechend wird Sondergebiet – Energieversorgung vorgeschlagen. Die bauliche Ausnutzbarkeit soll weiterhin im Bereich des Bestandsbauwerks gegeben sein, wobei die Gebäudehöhe höchstens 16 m betragen darf (**BB13**).

Im Plangebiet sollen Flächen für Wohnraum und Arbeitsstätten gesichert werden sowie Vorsorge für Flächen für, der Öffentlichkeit dienende Einrichtungen, insbesondere für Bildungs-, religiöse und soziale Zwecke getroffen werden. Weitgehend soll demnach Bauland/Wohngebiet vorgesehen werden. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, in den Stadtteilzentren Lainz und Speising Bildungs- und soziale Infrastruktur durch Zweckbestimmungen zu sichern bzw. Vorsorge für derartige Einrichtungen zu treffen und Ergänzungen der Infrastruktur für die soziale und gerechte Stadt zu ermöglichen: Die Gebäude am öffentlichen Schulstandort in der Veitingergasse sollen demnach einer Nutzung als Bildungseinrichtung(en) vorbehalten sein (**BB5**). Beim Kardinal-König-Haus (Bildungshaus) und am westlichen, bahnnahe Teil des Areals entlang der Jagdschloßgasse sowie unmittelbar südlich der künftigen S-Bahnstation Speising sollen die Gebäude demnach sozialen Zwecken sowie einer Nutzung als Bildungseinrichtung(en) und als Heim(e) vorbehalten sein (**BB6**). Für das nahe Umfeld der künftigen S-Bahn-Stationsbereiche Speising und Stranzenbergbrücke sowie im Bereich des Quartierszentrums Speising entlang der Feldkellergasse mit Geschäften und einer Straßenbahnremise wird darüber hinaus im Sinne einer Nutzungsmischung

Bauland/Gemischtes Baugebiet mit folgenden Spezifizierungen für Teilbereiche vorgeschlagen: Mit der Festlegung von Geschäftsviertel (GV) bzw. Mindestraumhöhen von 3,5 m in Erdgeschoßen (**BB3**) wird das Ziel verfolgt, eine belebte Erdgeschoßzone im unmittelbaren Umfeld der künftigen S-Bahnstation Speising sowie dem weiter südlich gelegenen Stadtteilzentrum zu schaffen und zu erhalten. Versorgungseinrichtungen für Waren mit einem, über das Plangebiet hinaus, reichenden Einzugsbereich sind dabei nicht beabsichtigt. Im Umfeld der Stranzenbergbrücke bzw. der Würzburggasse wird zudem Betriebsbaugebiet (BG) vorgeschlagen, jeweils mit gärtnerisch auszugestaltenden Bereichen als Pufferzone zur anschließenden Wohnbebauung. Zur Erhaltung von Baumbestand und zur Vorsorge für Grün- und Vegetationsbereiche im Sinne von Klimaschutz und Klimaanpassung sollen dort in Teilbereichen unterirdische Gebäude bzw. Gebäudeteile nicht zulässig sein (**BB2**).

Die historische Anlage eines ehemaligen, gründerzeitlichen Bahn-Betriebsgebäudes direkt an der Bahnlinie (Hetzendorfer Straße ONr. 152) soll mit den bestehenden Bauwerken und den umgebenden Grünflächen erhalten werden und das Erscheinungsbild gewahrt bleiben. Dementsprechend wird ergänzend zur Schutzzone, Grünland/Schutzgebiet – Parkschutzgebiet (Spk) vorgeschlagen. Zudem soll die bauliche Ausnutzbarkeit, orientiert am Gebäudebestand, einerseits durch Baufluchtlinien und andererseits durch Bebauungsbestimmungen definiert werden: Auf der mit **BB15** bezeichneten Grundfläche darf die bebaute Fläche höchstens 30 m<sup>2</sup> betragen. Ebenso sollen Gebäudehöhen bestandsorientiert festgesetzt werden: Die Gebäudehöhe darf im Bereich des zweigeschoßigen historischen Bestandsgebäudes höchstens 6,5 m betragen (**BB14**), auf der daran anschließenden Grundfläche höchstens 2,5 m (**BB15**).

Basierend auf einer Untersuchung der Magistratsabteilung 19, Architektur und Stadtgestaltung soll zur Sicherung des erhaltungswürdigen äußeren Erscheinungsbildes für Teilbereiche des Plangebietes eine Schutzzone vorgeschlagen werden: Das betrifft einerseits Bereiche des historischen Ortskerns Lainz sowie Sakralbauten im Plangebiet (Lainzer Kirche – unter Denkmalschutz, der Gebäudekomplex des Kardinal-König-Hauses am gleichnamigen Platz samt anschließendem historischem Garten und die Kirche St. Hemma an der Fasangartengasse). Auch zur Straßenbahnremise an der Hetzendorfer Straße zugehörige Gebäude (gesamtes Areal unter Denkmalschutz) samt dem historischen Vorgartenbereich sind als Teil der Schutzzone vorgesehen. Andererseits sollen Ende des 19. Jahrhunderts errichtete, großteils freistehenden Villen mit den jeweiligen Gärten im bahnnahe Umfeld der Veitingergasse, der Jagdschloßgasse, der Steinlechnergasse, der Hofwiesengasse und an der Fasangartengasse als Schutzzone vorgeschlagen werden. Ebenso sind ein vorwiegend zwischenkriegszeitliches Gesamtbild überliefernde

Siedlungshäuser samt umgebenden Gärten zwischen der Hofwiesengasse und der Himmelbaurgasse sowie im Umfeld der Schönbachgasse als Schutzzone vorgesehen. Unterstützend zur Erhaltung des Stadtbildes sollen auch Teile der Straßenzüge der Veitingergasse, der Lainzer Straße, des Hirschfeldwegs, des Fürthwegs und der Hetzendorfer Straße in die Schutzzone einbezogen werden. Bei von der Schutzzone umfasstem Gebäudebestand sollen sich die straßenseitigen Baufluchtlinien demnach an den bestehenden Straßenfronten orientieren.

Zur Wahrung des Charakters der bestehenden Siedlungsstruktur und der visuellen Integrität eines einheitlichen Ensembles wird vorgeschlagen, dass sich Bauklasse, Bauweise und bebaubare Bereiche im Plangebiet grundsätzlich am Gebäudebestand orientieren. Im künftigen hochrangig erschlossenen, in Transformation begriffenen Umfeld der Schnellbahnstation Speising soll bauliches Potenzial in geringem Ausmaß, unter Berücksichtigung von Vegetations- und Baumbestand ermöglicht werden. Im Sinne übergeordneter Zielsetzungen der Stadt, die „Stadt der kurzen Wege“ zu forcieren sowie lebendige und multifunktionale Stadtviertel zu erhalten und an neue Bedarfe anzupassen soll dies ebenso in den lokalen Zentren Lainz und Speising möglich sein. Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, südlich der künftigen Schnellbahnstation an der Speisinger Straße, keine Schutzzone festzulegen.

Die Baulinien orientieren sich im Plangebiet im Wesentlichen an den gegebenen Grundstücksgrenzen.

Im Baublock zwischen der Veitingergasse, der Lainzer Straße und Jagdschloßgasse (Teil des Quartierszentrums Lainz) wird vorgeschlagen, am Areal des Kardinal-König-Hauses soziale Infrastruktur zu erneuern (Kindergarten) und zu ergänzen (Tageshospiz). Den vorangegangenen genannten Zielen entsprechend sollen daher bebaubare Bereiche über die Bestandsobjekte hinaus in geschlossener Bauweise vorgesehen werden – beim Schulstandort in der Veitingergasse in der Bauklasse III, beim Kardinal-König-Haus und an der Jagdschloßgasse nahe der Bahn mit Bauklasse II. Zur Wahrung von Sichtbeziehungen auf den erhaltenswerten Baum- und Gebäudebestand soll zur Steinlechnergasse hin die Gebäudehöhe bei Bauklasse I maximal 7,5 m erreichen und die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m<sup>2</sup> sind dabei als Flachdächer auszuführen und intensiv gemäß ÖNORM L 1131 zu begrünen. In jenen Bereichen, welche mit technischen Anlagen zur Nutzung umweltschonender Energieträger überdeckt werden, ist eine extensive Dachbegrünung gemäß ÖNORM L 1131 mit einem Substrataufbau von mindestens 15 cm ausreichend. Die ÖNORM L 1131 kann in der Servicestelle Stadtentwicklung eingesehen werden (**BB12**). Für Flexibilität hinsichtlich funktionaler Anforderungen der Infrastruktur für die soziale und gerechte Stadt, soll in zur Errichtung

gelangenden Gebäuden an der Jagdschloßgasse die Mindestraumhöhe in Erdgeschoßen 3,5 m betragen (**BB3**). Aus den vorangegangenen genannten Gründen sowie zur bestmöglichen Berücksichtigung von Bäumen soll in diesem Baublock die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise für Bereiche mit Zweckbestimmung zulässig sein (**BB1**) und darüber hinaus die östlich der Bahntrasse bebaubare Grundfläche an der Jagdschloßgasse zu 75% bebaubar sein. Im Bereich der Lainzer Kirche und rund um diese werden zur Sicherung des erhaltungswürdigen äußeren Erscheinungsbildes bestandsorientiert die Bauklassen I, II und III in geschlossener Bauweise und mit Vorgärten sowie gärtnerisch auszugestaltenden Höfen vorgeschlagen. Ebenso soll entlang der Lainzer Straße die Bauklassen II und III, beschränkt auf 14 m Gebäudehöhe in geschlossener Bauweise vorgesehen werden, entlang der Veitingergasse der Siedlungsstruktur entsprechend, die Bauklasse I (teilweise beschränkt auf 6 m) sowie die Bauklasse II und die offene Bauweise vorgeschlagen werden. Zur Erhaltung der Parklandschaft soll das Blockinnere gärtnerisch ausgestaltet werden. Auf jenem Teil, auf dem erhaltenswerter Baumbestand stockt, sollen unterirdische Gebäude bzw. Gebäudeteile nicht zulässig sein (**BB2**). Zudem ist diese historische Gartenanlage als Teil der Schutzzone vorgesehen.

Im Baublock zwischen der Bahntrasse und der Steinlechnergasse werden aus Gründen des Schutzes und der Erhaltung des äußeren Erscheinungsbildes weitgehend bestandsorientiert die Bauklassen I, II – teilweise beschränkt auf 10,5 m Gebäudehöhe – sowie an der Jagdschloßgasse teilweise die Bauklasse III, beschränkt auf 14 m vorgeschlagen. Entsprechend der bestehenden baulichen Struktur ist entlang des Blockrands die geschlossene, im Falle einer Villa im Blockinneren die offene Bauweise vorgesehen. Durch die Möglichkeit die geschlossene Bauweise im Blockinneren sowie entlang der Steinlechnergasse zu unterbrechen, soll die Erhaltung des Erscheinungsbildes von Bestandsgebäuden unterstützt bzw. architektonische Flexibilität ermöglicht werden (**BB1**). Zur Erhaltung von Baumbestand und zur Vorsorge für Grün- und Vegetationsbereiche im Sinne von Klimaschutz und Klimaanpassung sollen dort in einem Teilbereich zur Bahn hin unterirdische Gebäude bzw. Gebäudeteile nicht zulässig sein (**BB2**).

Rund um die in Attraktivierung begriffene Schnellbahnstation Speising soll die städtebaulich intendierte Struktur eines Dreiecksplatzes unterstützt und aufgrund der besonderen Lagegunst (Anbindung an den hochrangigen öffentlichen Verkehr) maßvolle Verdichtung ermöglicht werden. Eine Integration in die beiden, in räumlicher Beziehung stehenden Quartierszentren Lainz und Speising soll in funktionaler und baulicher Hinsicht dabei forciert werden. Unmittelbar nördlich der Bahn werden demnach, dem Neubaubestand entsprechend, die Bauklassen III und I mit Beschränkungen der Gebäudehöhe auf 13 m bzw. 5,5 m vorgeschlagen. Für Bebauungspotenzial

unmittelbar südlich der künftigen Station der Verbindungsbahn wird aus den vorangegangenen genannten Gründen die Bauklasse II vorgesehen. Ebenso soll die geschlossene Bauweise die Strukturierung des neuen Platzes unterstützen sowie das Erhalten von Baumbestand auf gärtnerisch auszugestaltenden Flächen ermöglichen. Der Gebäudebestand entlang der Speisinger Straße soll zum Straßenraum hin grundsätzlich erhalten werden. Aufgrund der Lagegunst soll ein maßvolles Weiterentwickeln der baulichen Struktur (Streck- und Hakenhöfe), insbesondere der Seitentrakte ermöglicht werden. Weitgehend wird demnach die Bauklasse I, teilweise im Bereich vom Hintertrakt die Bauklasse II vorgeschlagen. Wobei rund um die künftige Schnellbahnstation die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m<sup>2</sup> zum Teil als Flachdächer auszuführen und intensiv gemäß ÖNORM L 1131 zu begrünen sind. In jenen Bereichen, welche mit technischen Anlagen zur Nutzung umweltschonender Energieträger überdeckt werden, ist eine extensive Dachbegrünung gemäß ÖNORM L 1131 mit einem Substrataufbau von mindestens 15 cm ausreichend. Die ÖNORM L 1131 kann in der Servicestelle Stadtentwicklung eingesehen werden (**BB12**). Für ab den 1970-er Jahren errichtete Wohnhausanlagen im Bereich Speisinger Straße ONr. 11 und Hofwiesengasse ONr. 22 soll dem Bestand entsprechend, die bestehende Gebäudehöhe, Bauklasse II – teilweise beschränkt auf 10,5 m Gebäudehöhe – festgesetzt werden. Für die Baublöcke zwischen der Verbindungsbahn, der Himmelbaurgasse, der Feldkellergasse und der Hofwiesengasse wird aus Gründen des Schutzes und der Erhaltung des äußeren Erscheinungsbildes vorgeschlagen die Gebäudehöhen und Bauweise entsprechend der Bebauungsstruktur bestandsorientiert festzusetzen. Entlang der Hofwiesengasse und Feldkellergasse werden demnach die Bauklassen I, II und III – zum Teil mit Höhenbeschränkungen von 4,5 m, 10,5 m und 13,5 m – sowie die offene, die gekuppelte bzw. die geschlossene Bauweise vorgeschlagen, letztere entlang der Feldkellergasse mit Gebäudenutzungen, entsprechend dem dortigen Quartierszentrum. Rund um den Hirschfeldweg, den Fürthweg und die Himmelbaurgasse wird weitgehend die Bauklasse I, teilweise mit Beschränkung der Gebäudehöhe auf 6 m bzw. 7,5 m, sowie die offene Bauweise vorgesehen. Zur Erhaltung des weitgehend einheitlichen Gesamtbildes der kleinteiligen Siedlung aus der Zwischenkriegszeit soll der Gebäudebestand entlang der Straßenfront und hinsichtlich der seitlichen Abstände für die vorderen und teilweise seitlichen Baufluchtlinien maßgeblich sein. Ein seitliches Anbauen an die Bestandsgebäude soll hintangehalten werden. Zudem sollen im eben genannten Bereich zur Erhaltung von Baumbestand und zur Vorsorge für Grün- und Vegetationsbereiche im Sinne von Klimaschutz und Klimaanpassung unterirdische Gebäude bzw. Gebäudeteile nicht zulässig sein (**BB2**).

Im Bereich der Straßenbahnremise an der Hetzendorfer Straße werden ebenso aus den genannten Gründen bestandsorientiert im Bereich der Halle und niedrigen, teils freistehenden Objekten die Bauklasse I – teilweise mit Beschränkung der Gebäudehöhe auf 4,5 m – und die Bauklasse II beim Hauptgebäude vorgeschlagen. Es soll zulässig sein die geschlossene Bauweise zur Sicherung der bestehenden Gebäudestruktur im Bereich von niedriger Bebauung zu unterbrechen (**BB1**). Damit einhergehend soll die Bebauungsdichte dieser Bereiche auf 25% beschränkt werden. Zudem soll im Bereich der zum Abstellen der Fahrzeuge genutzten Halle für betriebliche Anforderungen das Errichten von Wohnungen nicht zulässig sein (**GV, BB4**) und die Möglichkeit der Zufahrt zur Halle am Areal als Durchfahrt (Df) gesichert werden. Die historische Gartenanlage vor dem Hauptgebäude soll im Sinne der Sicherung dieser, gärtnerisch auszugestalten sein.

Auch im Baublock zwischen der Hofwiesengasse und der Fasangartengasse ist der Gebäudebestand maßgeblich für die Bauklasse und die Bauweise. Entlang vom Blockrand wird demnach größtenteils die Bauklasse II bei geschlossener Bauweise vorgeschlagen. Im Blockinneren sowie zur Hofwiesengasse hin sind gekuppelte und freistehende Häuser situiert. Die gekuppelte Bauweise bzw. offene oder gekuppelte Bauweise und die Bauklasse I – zum Teil mit Beschränkung der Gebäudehöhe auf 6,5 m und 7 m – sowie Baufluchtlinien entlang der Gebäudefronten sollen dort den Gebäudebestand und die Durchgrünung im Baublock sichern.

Für die schützenswerten Gebäude einer Wohnhausanlage an der Fasangartengasse ONr. 42 bis 66, der St. Hemma Kirche samt der Pfarre und dem östlich anschließenden Bereich bis zur Würzburggasse sollen aus vorangegangenen genannten Gründen die Bauklasse I sowie II – zum Teil mit Beschränkung der Gebäudehöhe auf 7,5 m bzw. 10,5 m – vorgesehen werden. Im Falle der Wohnhausanlage und freistehender bzw. gekuppelter Bebauung weiter östlich wird die offene bzw. die offene oder gekuppelte, bei den religiösen Einrichtungen die geschlossene Bauweise vorgeschlagen. Vorgärten und Grünflächen um den Gebäudebestand unterstützen die Ensemblewirkung im Stadtgefüge. Zur Erhaltung von Baumbestand und zur Vorsorge für Grün- und Vegetationsbereiche im Sinne von Klimaschutz und Klimaanpassung sollen zudem in einem Teilbereich zur Bahn hin unterirdische Gebäude bzw. Gebäudeteile nicht zulässig sein (**BB2**).

Rund um die Kreuzung Fasangartengasse/Stranzenberggasse soll entsprechend dem baulichen Bestand die Blockrandbebauung in geschlossener Bauweise mit bestandsorientierten Gebäudehöhen in der Bauklasse II bzw. III – beschränkt auf 14 m – vorgesehen werden. Zur Erhaltung des baulichen Gefüges samt der Parzellenstruktur kann die geschlossene Bauweise unterbrochen werden (**BB1**). Für die Erreichbarkeit von Garagen wird zur Schönbachgasse hin eine Durchfahrt (Df) vorgesehen. Die daran anschließende Bebauungsstruktur von freistehenden, villenartigen Häusern

im Umfeld der Schönbachgasse bzw. der Verbindungsbahn soll als Teil der für den 13. Bezirk bedeutsamen, charakteristischen Siedlungsentwicklungen bewahrt werden. Vordere und hintere Baufluchtlinien sowie die offene Bauweise mit Gebäudehöhen der Bauklasse I, beschränkt auf 7,5 m sollen daher vorgeschlagen werden. Für kleinteilige, gewerblich nutzbare Bereiche an der Schönbachstraße wird die Bauklasse I sowie die geschlossene Bauweise vorgeschlagen. Im Sinne von Flexibilität für betriebsorganisatorische Anforderungen kann diese unterbrochen werden (**BB1**).

Im gesamten Plangebiet wird zur Erhaltung und Verbesserung der Durchgrünung der Blockinnenbereiche samt dem Baumbestand vorgeschlagen, diese gärtnerisch auszugestalten und dort weitere Baumpflanzungen zu ermöglichen. Dies soll insbesondere der Erhaltung und Verbesserung des Kleinklimas und damit der Wohnqualität wie auch dem Regenwassermanagement dienen und weiterhin die Frischluftverteilung aus dem westlich gelegenen Wienerwald ermöglichen. Das Blockinnere soll demnach im Wesentlichen frei von Bebauung bleiben, dort vereinzelt vorhandener Gebäudebestand grundsätzlich nicht erweitert werden. Aus den eben genannten Gründen werden hintere Baufluchtlinien und zudem in Teilen des Plangebiets Vorgärten vorgeschlagen.

Für die Querschnitte der Verkehrsflächen soll zur Gewährleistung sicherer und bequemer fußläufiger Verbindungen festgelegt werden, dass bei einer Straßenbreite von mindestens 11,0 m, soweit sie innerhalb des Plangebietes liegen, entlang der Baulinien Gehsteige mit jeweils einer Breite von mindestens 2,0 m herzustellen sind. Zur Erhaltung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen sichern, soll zudem im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung für sämtliche Straßenzüge im Plangebiet vorgeschlagen werden, das bestehende Netz von Straßenbäumen im Stadtteil zu erhalten bzw. zu ergänzen. Für die Ausgestaltung von Verkehrsflächen mit einer Gesamtbreite von 15 m und mehr soll die Herstellung und Erhaltung mindestens einer Baumreihe ermöglicht werden, soweit sie innerhalb des Plangebiets liegen.

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 – unter Berücksichtigung der Erhaltung von Baumbestand – auf Grund der lokalen Situation im Rahmen eines Detailprojektes geprüft werden. Dabei sollen hier genannte Zielsetzungen zur Freiraumvernetzung, insbesondere betreffend Straßenbäume, Berücksichtigung finden. 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.

## **Umwelterwägungen**

Durch den vorliegenden Entwurf werden die zuvor gültigen Festsetzungen nicht maßgeblich abgeändert. Die Rahmensetzung für die mögliche Entwicklung im Plangebiet und damit auch für allfällige Projekte, die gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 26/2023, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen wären oder für Projekte, durch die Europaschutzgebiete (§ 22 des Wiener Naturschutzgesetzes) erheblich beeinträchtigt werden könnten, war daher bereits durch die zuvor geltenden Festsetzungen gegeben und erfolgt nicht erst durch den nunmehr vorliegenden Entwurf. Durch den gegenständlichen Plan wird kein Europaschutzgebiet berührt.

Es war daher gemäß § 2 Abs. 1a der BO für Wien keine Umweltprüfung durchzuführen.

Aus den zuvor genannten Gründen unterscheiden sich die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des vorliegenden Entwurfs nicht erheblich von jenen, die aufgrund der schon zuvor bestehenden Rahmensetzung eingetreten wären.

Es war daher auch gemäß § 2 Abs. 1b BO für Wien keine Umweltprüfung durchzuführen.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass das Projekt „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ unabhängig von den gegenständlichen Rahmensetzungen gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 111/2017, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen war.

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

Sachbearbeiterin:  
Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Petra Bachmaier  
Tel: +43 1 4000 88145

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

##signaturplatzhalter##