

MAGISTRAT DER STADT WIEN
Magistratsabteilung 21 B

MA 21 B - Plan Nr. 8492

Wien, 18. März 2026

Festsetzung des Flächenwidmungsplanes
und des Bebauungsplanes für das Gebiet
zwischen Straße Code 02799, Linienzug 1-4,
Straße Code 02799, Linienzug 5-8, Linienzug 8-9
(Marchegger Ostbahn) und Linienzug 9-10 im
22. Bezirk, Kat. G. Aspern

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.

Lage und Charakteristik des Plangebiets

Das rund 12,6 ha große Plangebiet liegt im Stadtentwicklungsgebiet Hausfeld, einem der Entwicklungsschwerpunkte entlang der U-Bahnlinie U2 in Richtung Seestadt Aspern im 22. Bezirk. Es handelt sich überwiegend um den nördlichen Bereich des seit Ende der 1970er-Jahre bestehenden Logistikstandortes, der im Bestand eine Grundfläche von rund 23,7 ha in Anspruch nimmt. Für diesen Standort ist eine Transformation vorgesehen, sodass die Logistikknutzung im Hausfeld künftig lediglich im gegenständlichen Plangebiet auf einer Grundfläche von rund 9,7 ha stattfindet.

Die künftige Wohnbebauung im angrenzenden Stadtentwicklungsgebiet Oberes Hausfeld ist mindestens rund 120 m, die Bestandssiedlungen nördlich der Infrastrukturtrassen der Stadtstraße und der Eisenbahn (Marchegger Ostbahn) sind mindestens rund 90 m vom künftigen Logistikbereich entfernt.

Historische Entwicklung

Der Bereich des heute als Hausfeld bezeichneten Stadtentwicklungsgebiets wurde in der Vergangenheit agrarisch und betriebsgärtnerisch genutzt. Das gegenständliche Plangebiet weist in den historischen Luftbildern bis zum Bau der noch heute bestehenden Logistikhalle Ende der 1970er-Jahre, dem damaligen Konsum-Lager, Feldstrukturen auf. Im Lauf der Zeit siedelten sich weitere betriebliche Nutzungen im Bereich Hausfeld an.

Bereits im Stadtentwicklungsplan 1985 war das Hausfeld als Gebiet für Betriebsansiedlungen und -erweiterungen vorgesehen. In den darauffolgenden Stadtentwicklungsplänen wurde neben der betrieblichen Entwicklung auch ein Potential des Gebietes für Wohnzwecke erkannt und eine dementsprechende Entwicklung festgelegt. Die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 in Richtung Seestadt Aspern wurde im Jahr 2013 fertiggestellt. Die dem gegenständlichen Plangebiet nächstgelegene Station U2 Lina-Loos-Platz wurde zunächst im Rohbau hergestellt und 2026 fertiggestellt.

Gebietsdaten

Aufgrund des Plangebietszuschnitts (Teilfläche eines bestehenden Betriebsareals) kann zur genauen Anzahl der im Plangebiet Beschäftigten keine Aussage getroffen werden. Der Standort zieht aufgrund seines betrieblichen Charakters diverse Logistikdienstleistungen (z.B. Speditionsunternehmen) an, deren Beschäftigte sich für die Dauer ihrer Tätigkeiten ebenfalls auf dem Gelände befinden, dieses im Anschluss allerdings wieder verlassen.

Es befinden sich keine Wohngebäude im Plangebiet.

Gegebenheiten im Plangebiet

Bau- und Nutzungsbestand:

Innerhalb des Plangebiets befindet sich der nördliche, rund 4,2 ha große Teil der bestehenden Logistikhalle, die insgesamt eine bebaute Grundfläche von rund 8,2 ha und Gebäudehöhen von bis zu rund 16 m aufweist.

Die durch die Logistiknutzung in Anspruch genommene Grundfläche ist vollständig umzäunt und für Unbefugte nicht zu betreten.

Freiflächen und Grünräume:

Derzeit befindet sich nördlich der Bestandshalle noch eine unbebaute Grundfläche im Plangebiet, die vereinzelte Baum- und Buschstrukturen aufweist. Teilbereiche dieser Freifläche werden als Lagerflächen genutzt. Als Teil des Logistikstandortes ist diese Fläche nicht öffentlich zugänglich. Im Süden des Plangebiets befinden sich zwei Baumreihen. Im Osten befinden sich Grundflächen in agrarischer Nutzung.

Eigentumsverhältnisse:

Die Grundflächen im Plangebiet stehen überwiegend im Eigentum der Stadt Wien. Für die Grundfläche, die der Logistikstandort in seinen heutigen Ausmaßen in Anspruch nimmt, besteht ein aufrechtes Baurecht. Die Grundflächen östlich der Straße Code 02799 befinden sich im Privateigentum.

Infrastruktur:

Der heutige Logistikstandort ist im Süden an der Aspernstraße an das leitungsgebundene Ver- und Entsorgungsnetz angebunden. Im Plangebiet selbst verläuft eine Fernwärmeleitung, zu einem großen Teil unterhalb des Gebäudebestands. Im nördlichen Teil des Betriebsgeländes befindet sich eine liquidierte Erdgassonde.

Verkehrssituation:

Der geplante Anschluss des Plangebiets an das Verkehrsnetz kann als sehr hochrangig bezeichnet und als optimal für den Erhalt eines Logistikstandortes innerhalb des Stadtraums bewertet werden. Unmittelbar nördlich des gegenständlichen Gebiets verläuft die derzeit noch in Bau befindliche Stadtstraße Aspern. Sie soll den Osten der Donaustadt für den Kfz-Verkehr an die A 23 (Südosttangente) bzw. die S2 (Wiener Nordrand Schnellstraße) anbinden und langfristig zur Reduktion der mit dem Verkehrsaufkommen einhergehenden Belastungen in den historischen Ortskernen beitragen. Im Osten des Plangebiets liegen die bereits als öffentliche Verkehrsflächen ausgewiesenen Grundflächen für die künftige Verlängerung der Lavaterstraße in Richtung Norden (Straße Code 02799). Sie wird eine Anschlussmöglichkeit an die Stadtstraße Aspern darstellen und nimmt für den künftigen (Gewerbe-)Verkehr im Hausfeld eine wichtige Rolle ein, da dieser somit abseits der bestehenden und künftigen Wohngebiete auf direktem Wege in das höherrangige Straßennetz fließen kann. Heute sind die Grundflächen für die Verlängerung der Lavaterstraße Teil der betrieblichen Verkehrsorganisation.

Der heutige Anschluss des Logistikstandortes an das Straßennetz erfolgt im Süden über ein bereits ausgebautes Teilstück der Lavaterstraße, die dort in die Aspernstraße mündet.

Der Logistikstandort weist ein Anschlussgleis zur nördlich gelegenen Eisenbahntrasse (Marchegger Ostbahn) und damit einen bimodalen Anschluss (Straße und Schiene) für die Güteran- und -ablieferung auf. Das Anschlussgleis verläuft westlich der Bestandshalle. Der Verlauf dieses Anschlussgleises war lediglich aufgrund der Baustellentätigkeiten an der Stadtstraße Aspern unterbrochen, wurde baulich wiederhergestellt und soll auch in den künftigen Logistikbereich integriert und erhalten werden.

Die U2-Station Lina-Loos-Platz inmitten des Hausfelds liegt in rund 200 m Gehentfernung.

Umweltsituation

Aufgrund des betrieblichen Charakters weist das Plangebiet einen hohen Anteil versiegelter Grundflächen auf, nördlich der Bestandshalle befindet sich eine derzeit noch unbebaute Grundfläche am Betriebsareal. Dabei handelt es sich um eine große, seit über 20 Jahren extensiv gepflegte Grünfläche, für die bereits eine Baubewilligung für eine weitere Logistikhalle vorliegt (siehe Rechtslage). Laut Informationen der Magistratsabteilung 22 ist das Vorkommen streng geschützter Tier- und Pflanzenarten (Zauneidechsen, Dohle, div. Insektenarten) in diesem Bereich des ggst. Plangebiets bekannt. Vom Erfordernis naturschutzrechtlicher Bewilligungen ist daher auszugehen. Durch das Wiener Naturschutzgesetz ist sichergestellt, dass vor Baubeginn Vorkommen (auch eventuell weiterer vorkommender streng geschützter Tier- oder Pflanzenarten) erhoben und entsprechende Schutz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben werden.

Europaschutz-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete werden durch das Plangebiet nicht berührt.

Laut Stadtklimaanalyse aus dem Jahr 2020 ist das Plangebiet von moderater Überwärmung betroffen, die durch einen hohen Versiegelungsgrad und geringen Vegetationsanteil in den Freiräumen hervorgerufen wird.

Laut der unter www.laerminfo.at abrufbaren Karte *Schiene 2022-Summenkarte-24h* kommt es im Bereich der Eisenbahntrasse nördlich des gegenständlichen Plangebiets zu erhöhter Lärmbelastung durch den Schienenverkehr, der Grenzwert bei Schienenverkehrslärm L_{den} (Tag-Abend-Nachtlärmpegel) von 70 Dezibel wird lediglich im unmittelbaren Bereich entlang der Gleise überschritten. Der Grenzwert für den Nacht-Lärmpegel L_{night} von 60 Dezibel wird im nördlichen Bereich des Plangebiets überschritten.

In Hinblick auf den Straßenverkehr sind der Karte *Straße 2022-Summenkarte-24h* gegenwärtig keine Auswirkungen auf das gegenständliche Plangebiet zu entnehmen. Nach Inbetriebnahme der Stadtstraße ist in ihrem Nahbereich von einer Überschreitung der Grenzwerte lt. Wiener Umgebungslärmschutzgesetz (L_{den} von 60 Dezibel, L_{night} von 50 Dezibel) auszugehen.

Rechtslage

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

Historische Baulandausweisungen im Bereich des heutigen Plangebiets wurden mit dem Plandokument (PD) 4055 aus dem Jahr 1964 zurückgenommen und entsprechend der damaligen Nutzung Grünland/ländliches Gebiet festgesetzt. Durch den Beschluss des PD 5284 im Jahr 1974 wurde für den Bereich des bestehenden Logistikstandortes Gemischtes Baugebiet/Betriebsbaugebiet in Bauklasse III ohne Beschränkung des Bebauungsgrades zwischen der Aspernstraße im Süden und der Bahntrasse im Norden ausgewiesen. Im PD 5745 wurde im Jahr 1983 die Rechtslage für das Bauland weitgehend übernommen und erste Vorsorge für eine Verkehrsstrasse im Norden der Liegenschaft getroffen. Im Jahr 2015 wurde in diesem nördlichen Bereich mit dem PD 8060 die Widmung Verkehrsband für die heute in Bau befindliche Stadtstraße Aspern festgesetzt.

Im Zuge der Festsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes PD 8186 für die Umsetzung des Stadterweiterungsgebiets Oberes Hausfeld im Jahr 2020 wurde im Osten über die gesamte Länge des bestehenden Logistikstandortes eine Verkehrsfläche mit überwiegend 25 m Querschnittsbreite ausgewiesen (Straße Code 02799). Es handelt sich dabei um die vorgesehene Verlängerung der Lavaterstraße in Richtung Norden.

Heute gilt für den Großteil des Plangebietes Bausperre gemäß § 8 Abs. 1 der BO für Wien, da die Gültigkeit der Plandokumente 4055 und 5745 mit 31. August 2006 befristet war.

Für die gegenwärtig noch unbebaute Grundfläche nördlich der Bestandshalle und südlich der Infrastrukturtrassen (Stadtstraße Aspern und Eisenbahntrasse Marchegger Ostbahn) liegt eine aufrechte Baubewilligung (November 2024) für eine Logistikimmobilie vor, die Bestandteil des künftigen Logistikstandortes sein soll.

Derzeit sind im Plangebiet folgende Plandokumente gültig:

- PD 8060, Pr. Zl. 3282-2014/GSK, Beschluss des Gemeinderates vom 25. März 2015
- PD 8186, Pr. Zl. 327124-2020-GSK, Beschluss des Gemeinderates vom 24. Juni 2020

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 CO₂-Emissionen verursachen.

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. Das gegenständliche Plangebiet liegt im prioritären Stadterweiterungsgebiet Hausfeld (Nr. 29).

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. Entlang der Eisenbahntrasse der Marchegger Ostbahn verläuft gemäß Leitbild Grünräume eine Grünachse. Gemäß Wien-Plan sollen Grünachsen als Teil des Freiraumnetzes mit einer Breite bis zu 30 m gestaltet werden.

Weiters sind im Kapitel **Grün- und Freiraum** Kennwerte für die Ausmaße der erforderlichen Grün- und Freiräume bei der Schaffung von Arbeitsplätzen festgelegt. Demnach soll pro Arbeitsplatz Grünraum in der Kategorie Nachbarschaft von 2 m² umgesetzt werden, wobei dieser auch auf nicht öffentlich zugänglichen Flächen der Liegenschaft (z.B. Dachterrasse) untergebracht werden kann. 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. Das gegenständliche Plangebiet verfügt über ein Anschlussgleis an die Eisenbahntrasse der ÖBB, die nördlich verläuft.

Das Kapitel **Wirtschaft und Arbeit** befasst sich mit den unterschiedlichen Wirtschaftstätigkeiten im Stadtgebiet. Benötigte Flächen sind zu sichern und zu ergänzen. Betrachtet werden dabei sowohl bestehende Betriebsstandorte als auch zusätzlicher Flächenbedarf, etwa durch die Energie- und die Kreislaufwirtschaft. Das gegenständliche Plangebiet liegt in einem industriell-gewerblichen Gebiet („Rote Zone“). In diesen Gebieten steht die störungsfreie Durchführung industriell-gewerblicher Tätigkeiten, darunter auch Nutzungen wie Logistik- und Lagertätigkeiten, im Vordergrund. An industriell-gewerbliche Gebiete heranrückende Entwicklungen, insbesondere sensible Nutzungen wie Wohnbebauung, haben geeignete Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des störungsfreien Betriebs zu entwickeln (z. B. Pufferzonen, passiven Lärmschutz, Orientierung, Grundrisse etc.). Die nachhaltige Energieversorgung in diesen Gebieten gewinnt an Bedeutung, die Anforderungen an das Stromnetz, die lokale Energiegewinnung und -speicherung sowie die Abwärmenutzung werden jedenfalls steigen. Lokale Wärmenetze sowie die Nutzung von Synergieeffekten (z. B. Nutzung von Abwärme als Raumwärme) sind anzustreben.

Die daraus resultierenden Raumannsprüche für erneuerbare Energien und entsprechender Infrastruktur (z. B. Energiezentralen, Erdsonden) müssen in Planungsprozessen frühzeitig berücksichtigt 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. Gemäß Leitbild Urbane Zentren soll im Hausfeld langfristig ein Quartierszentrum etabliert werden. Die zentrumsrelevanten Nutzungen sollen dabei im Nahbereich der U2-Stationen Aspernstraße und Lina-Loos-Platz angeordnet werden.

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

Der **Strategieplan für das Zielgebiet U2 Donaustadt** hat dem gegenständlichen Planungsgebiet und den unmittelbar benachbarten Grundflächen im Jahr 2013 eine langfristige Entwicklungsperspektive zu Grunde gelegt und bereits eine schrittweise Entwicklung dieser Teilräume des Hausfelds angenommen.

Weiterführende Vorgaben auf Stadtteil-Ebene wurden mit dem **Stadtteilentwicklungskonzept Hausfeld (SEK Hausfeld)** erarbeitet, das im Jahr 2023 in der Stadtentwicklungskommission beschlossen wurde. Dieses bildet für die weiteren Planungs- und Entwicklungsprozesse im Hausfeld die maßgebliche Basis. Für das gegenständliche Plangebiet sind insbesondere folgende Zielsetzungen hervorzuheben:

- Erhalt bestehender Betriebsnutzungen sowie bei Weiterentwicklungen: Wiederaussetzen des bestehenden betrieblichen Flächenausmaßes,
- Vertikale Entwicklungen zur intensiveren Nutzung der Gewerbeflächen,
- Intensive Gebäudebegrünungen auch im gewerblichen Bereich,
- Etablierung lokaler Energiesysteme für Strom- und Wärmebedarf bei Nutzung vorhandener Potenziale und Synergien sowie
- Effiziente Anbindung der Gewerbeflächen.

Maßgebliche Entwicklungen und Planungen

Die Transformation des bestehenden Logistikstandortes wurde im SEK Hausfeld als einer der ersten Umsetzungsschritte vorgesehen, da sie in Hinblick auf die weitere Stadtentwicklung in diesem hochrangig an das öffentliche Verkehrsnetz und das Straßennetz angebundenen Stadtraum vorbereitende Wirkung entfaltet. Zum einen werden die derzeit betrieblich genutzten Grundflächen der künftigen Verlängerung der Lavaterstraße (Straße Code 02799) in Richtung Norden zur Stadtstraße für eine entsprechende Umsetzung frei. Darüber hinaus soll die Flächeninanspruchnahme für die Logistikknutzung im Hausfeld um rund 60 % im Vergleich zum Ist-

Zustand reduziert werden. Die nach erfolgter Transformation freiwerdenden Grundflächen im Süden des heutigen Logistikstandort bieten Platz für die langfristige Planung und Entwicklung von neuem Wohnraum, neuem öffentlichen Grünraum und wichtigen Infrastrukturen wie Bildungseinrichtungen und Flächen für die Etablierung eines Quartierszentrums im Hausfeld. In einem ersten Schritt soll daher mit dem vorliegenden Entwurf der rechtliche Rahmen für den neuen Logistikstandort geschaffen werden.

Um die bestehende betriebliche Kapazität der Logistiktutzung gemäß der übergeordneten Zielvorgaben wieder vorsehen zu können, ihre Weiterentwicklung zu ermöglichen und wichtigen gesamtstädtischen Zielen wie dem sparsamen Umgang mit der Ressource Boden zu entsprechen, soll eine vertikale Entwicklung der künftigen Gebäude erfolgen. Es soll daher ein mehrgeschoßiges Lager- und Logistikzentrum entstehen können, in welchem auf mehreren Geschoßebenen Lager- und Logistikhallen angeordnet werden. Dabei soll ein Andocken von Fahrzeugen für die Be- und Entladung nicht nur auf Ebene der im Erdgeschoß befindlichen Hallen, sondern auf sämtlichen Geschoßebenen der jeweiligen Lager- und Logistikhallen ermöglicht werden. Der Planentwurf soll Vorsorge leisten, dass diese Vorgänge im Sinne des Emissionsschutzes in möglichst großer Anzahl im inneren Bereich des künftigen Logistikzentrums durchgeführt werden können und dass für die Nutzung von Hallen auf mehreren Geschoßen erforderliche Rampen- und Auffahrtsbereiche umgesetzt werden können.

Mit dem vorliegenden Planentwurf wird der wichtigen Zielsetzung, betriebliche Nutzungen innerhalb des Stadtgebiets an dafür geeigneten Standorten zu erhalten, Rechnung getragen. Darüber hinaus sollen gemäß den Planungsgrundlagen zur Bebauungsbestimmung „Begrünung der Fassaden“ Vorgaben zu Gebäudebegrünungen forciert werden, um einen Beitrag zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels zu leisten.

Außerdem soll mit dem Planentwurf Vorsorge für die weitere Entwicklung des Erschließungsnetzes im Gebiet Hausfeld getroffen 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 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;
- 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;
- Berücksichtigung der Grundsätze des barrierefreien Planens und Bauens.

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:

Um entsprechend der Planungsziele im gegenständlichen Plangebiet die Nutzung der Grundflächen für betriebliche Entwicklungen sicherzustellen, wird die Ausweisung von Bauland/Industriegebiet vorgeschlagen.

Für die bebaubaren Bereiche werden zulässige Gebäudehöhen bis maximal 33 m vorgeschlagen, um vertikale Gebäudeentwicklungen in Hinblick auf mehrgeschoßige Hallen zu ermöglichen und so das

Ziel zu unterstützen, die bestehende betriebliche Kapazität der heutigen Logistikknutzung beizubehalten und ihre Weiterentwicklung zu ermöglichen – bei gleichzeitiger Reduktion der Flächeninanspruchnahme. Die Begrenzung der Gebäudehöhen erfolgt aus stadtgestalterischen Gründen.

Um die Bestandssituation mit den Infrastrukturtrassen nördlich des Plangebiets und der daran anschließenden Wohnbebauung zu berücksichtigen sowie in Anlehnung an die langfristig im Hausfeld vorgesehene Nutzungsstruktur mit weiteren Gewerbenutzungen östlich, südlich und westlich ans Plangebiet angrenzend, soll der bebaubare Bereich mit zulässigen Gebäudehöhen bis 33 m überwiegend im Süden liegen und weiter im Norden in einen Bereich mit zulässigen Gebäudehöhen bis 26 m übergehen. Gleichzeitig wird für diese Bereiche, wo Gebäudehöhen bis 33 m bzw. bis 26 m zulässig sein sollen, das Festsetzen einer Mindestgebäudehöhe von 21 m bzw. 16 m vorgeschlagen. Dies soll zur Sicherstellung einer tatsächlich vertikalen Gebäudeentwicklung gemäß der für das gegenständliche Plangebiet geltenden, übergeordneten Planungsgrundlagen dienen und so das Ziel eines ressourcenschonenden Umgangs mit der Ressource Boden unterstützen.

Zusätzlich soll für einen etwa mittig liegenden, bebaubaren Bereich die zulässige Gebäudehöhe mit 21 m begrenzt werden, um Erschließungserfordernisse von vertikaler Logistik – die Möglichkeit der Be- und Entladung von Fahrzeugen auf den Geschoßebenen der jeweiligen Lager- und Logistikhallen und dafür erforderliche Rampenbauwerke – aufnehmen zu können und die Baukörper zu gliedern.

Der südliche mit bis zu 33 m Gebäudehöhe bebaubare Bereich soll aus stadtgestalterischen Gründen östlich und westlich von Grundflächen flankiert werden, für die zulässige Gebäudehöhen von 21 m bzw. 24 m gelten sollen.

Um sicherzustellen, dass die obersten Gebäudeabschlüsse aus stadtgestalterischen Gründen nicht höher als 35 m liegen, soll im gesamten Plangebiet die Errichtung von Hochhäusern nicht zulässig sein.

Die vorgeschlagenen Bebauungsbestimmungen ermöglichen großvolumige Bebauung, die an diesem von hochrangigen Verkehrsträgern erschlossenen Ort in Hinblick auf eine Lager- und Logistikknutzung und den damit verbundenen Büroräumen und Werkstätten aus stadtplanerischer Sicht zweckmäßig sind. Andere Betriebstypen dieses überdurchschnittlichen Ausmaßes würden andere infrastrukturelle Erfordernisse mit sich bringen bzw. andere Einflüsse auf die Umgebung ausüben, für die an diesem Ort nicht notwendigerweise Vorsorge getroffen ist. Die bebaubaren

Bereiche sollen daher mit einer Zweckbestimmung versehen werden, welche einerseits vorgibt, dass die Gebäude einer Nutzung für Lager- und Büroräume sowie Werkstätten vorbehalten sind und andererseits das je Bauplatz zulässige Ausmaß von Büroräumen auf maximal 20 vH der Brutto-Grundfläche gemäß ÖNORM EN 15221-6 von überwiegend über dem anschließenden Gelände liegenden Räumen, ausgenommen Balkone und Dachterrassen, begrenzt (**BB6**). Die ÖNORM 15221-6 kann in der Servicestelle Stadtentwicklung der Magistratsabteilung 21 eingesehen werden.

Die bebaubaren Bereiche sollen abgerückt von den südlich und westlich des Plangebiets liegenden Flächen festgelegt werden, um später umzusetzende bauliche Entwicklungen auf angrenzenden Grundflächen möglichst nicht zu beeinträchtigen. Um zudem den Erhalt bestehender Baumstandorte zu unterstützen, soll im Bereich der bestehenden Baumreihe am Südrand des Plangebiets eine gärtnerische Ausgestaltung vorgesehen werden. Als weitere Maßnahme zum Erhalt von Bäumen bzw. um künftige Baumpflanzungen zu ermöglichen, sollen im Süden des Plangebiets sowie im östlichen, zur Verkehrsfläche Straße Code 02799 orientierten Vorgarten unterirdische Gebäude bzw. Gebäudeteile nicht zulässig sein (**BB1**).

In Richtung Süden, Westen und Norden sollen auf den Grundflächen entlang der künftig bebaubaren Bereiche oberirdische Gebäude nicht zulässig sein (**BB2**) um betriebliche Erschließungserfordernisse innerhalb des künftigen Logistikstandortes zu berücksichtigen. In Richtung Süden zur gärtnerisch auszugestaltenden Fläche angrenzend kann das Anordnen des oberirdisch nicht bebaubaren Bereichs zudem den Erhalt der Bestandsbaumreihe am Südrand des Plangebiets zusätzlich unterstützen.

Als Klimaresilienz unterstützende Maßnahme sollen bei Neubauten mit einer zulässigen Gebäudehöhe von mehr als 7,5 m und höchstens 26 m die Straßenfronten und Gebäudfronten, 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.

In Hinblick auf die besonders positive Wirkung auf das Mikroklima, die Biodiversität sowie im Sinne eines nachhaltigen Regenwassermanagements sollen die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m² als Flachdächer ausgeführt und 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.

Von dieser Bestimmung sollen die bebaubaren Bereiche im Zentrum und an den südlichen Flanken des bebaubaren Bereichs mit den zulässigen Gebäudehöhen von 21 m sowie 24 m ausgenommen werden (**BB5**) um einen Planungsspielraum für schwer zu begrünende zum Zweck der Erschließung von vertikaler Logistik erforderliche Verkehrsbauwerke zu gewähren (Rampen, Plattformen udgl.).

Um weiterhin Vorsorge für eine künftige Verlängerung der Lavaterstraße (Straße Code 02799) zu treffen, soll diese Verkehrsfläche weitgehend wie in der gültigen Rechtslage übernommen werden. Zusätzlich wird vorgeschlagen, dass für die Straße Code 02799, soweit sie innerhalb des Plangebiets liegt, die Herstellung und Erhaltung einer Baumreihe ermöglicht werden soll um Vorsorge für die künftige Umsetzung von Straßenbegleitgrün, welches maßgeblich zur Aufenthaltsqualität in Straßenräumen beiträgt, zu treffen.

Es wird vorgeschlagen eine Verkehrsfläche (Straße Code 06932) in Ost-West-Lage so vorzusehen, dass eine Verbindung zwischen dem Gebiet östlich der U2-Trasse (Oberes Hausfeld) und der künftigen Verlängerung der Lavaterstraße (Straße Code 02799) ermöglicht wird. Damit soll Vorsorge für das straßenmäßige Erschließungsnetz im Stadtentwicklungsgebiet Hausfeld getroffen werden. In dem Abschnitt, wo die U2-Trasse gekreuzt wird, soll zur Sicherstellung der Verbindung der Teilräume östlich und westlich der U-Bahn sowie zur Berücksichtigung der gebauten Situation mit der U-Bahnlinie in Hochlage der Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante als öffentliche Verkehrsfläche, der Raum darüber als Verkehrsband ausgewiesen werden (**BB4**).

In Hinblick auf die barrierefreie fußläufige Erschließung sollen im gesamten Plangebiet auf allen Verkehrsflächen entlang der Fluchtlinien Gehsteige mit jeweils mindestens 2 m Breite herzustellen sein.

Der Logistikverkehr soll im Sinne der Verkehrssicherheit und einer übersichtlichen Verkehrsorganisation gebündelt in das Gelände ein- und ausfahren. Es wird daher eine Ein- und Ausfahrtsperre entlang der Westkante der Straße Code 02799 so vorgeschlagen, dass eine Ein- und Ausfahrt lediglich an einer Stelle möglich ist. Zudem soll die Lage dieser Stelle mit der neuen Straße Code 06932 harmonisiert werden, sodass langfristig eine einheitliche Kreuzungssituation entstehen kann.

Aus stadtgestalterischen Gründen sollen Einfriedungen entlang der südlichen und westlichen Grenzlinien ab einer Höhe von 0,5 m den freien Durchblick nicht hindern dürfen (**BB3**).

Im Norden des Plangebiets sollen die bestehenden Infrastrukturtrassen der Stadtstraße und der Eisenbahntrasse wieder als Verkehrsband ausgewiesen werden. Dabei sollen geringfügige Anpassung an den Katasterbestand erfolgen.

Umwelterwägungen

Das Plangebiet umfasst im wesentlichen Flächen eines bestehenden Betriebs, der umstrukturiert werden soll. Derzeit baurechtlich bewilligt sind die bestehenden Gebäude sowie eine weitere Halle im Nordteil der Liegenschaft, die im Zuge der Umstrukturierung errichtet werden soll und auf die gemäß § 46 Abs. 29 Z. 4 UVP-G 2000 die Änderungen gem. BGBl. I Nr. 26/2023 im Anhang 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes nicht anzuwenden sind.

Die im Bestand auf einer Grundfläche von rd. 23,7 ha angesiedelte Logistiktutzung soll künftig nur noch im nördlichen Bereich dieser Grundfläche untergebracht sein, der nach erfolgter Transformation ein Ausmaß von rd. 9,7 ha einnimmt. Diese Transformation ist im Sinne der Aufrechterhaltung der betrieblichen Nutzung am Standort schrittweise geplant. Dazu soll zuerst die oben genannte bereits bewilligte Halle umgesetzt werden, in Folge soll es, wie beschrieben, insgesamt zu einer deutlichen Reduktion der Flächeninanspruchnahme für die Nutzung kommen (rund 60 % weniger Flächeninanspruchnahme nach der Transformation). Daher werden die Kapazitäten im Sinne von Anhang 1 Z. 19 UVP-G (d.h. Flächeninanspruchnahme in ha) bzw. allfälliger anderer relevanter Tatbestände nicht erhöht, sondern reduziert. Um diese Transformation zu ermöglichen, soll der vorliegende Entwurf für den künftigen Logistikstandort die rechtliche Grundlage schaffen.

Es ist daher nicht zu erwarten, dass der vorliegende Entwurf rahmensetzend für ein Vorhaben ist, welches gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 26/2023, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist. Europaschutzgebiete gemäß § 22 Wiener Naturschutzgesetz werden durch eine Verwirklichung des vorliegenden Entwurfes für einen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan nicht beeinträchtigt. Es ist daher keine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1a BO für Wien durchzuführen.

Da für das gegenständliche Gebiet gegenwärtig überwiegend Bausperre gem. § 8 Abs. 1 BO für Wien gilt, sind für die Beurteilung der Umweltauswirkungen im Vergleich zur voraussichtlichen Entwicklung des Umweltzustands ohne Verwirklichung des Entwurfs Abwägungen in Hinblick auf die gem. § 8 Abs. 1 BO für Wien möglichen Entwicklungen unter Berücksichtigung der Bestandssituation innerhalb des Plangebiets (Bestandsbauwerke, aufrechte Baubewilligungen, bestehende Nutzung) maßgebliche Grundlagen. Die durch den gegenständlichen Plan ermöglichte

Flächeninanspruchnahme und Nutzung entsprechen der Bestandssituation weitgehend. Zwar wird zur Verwirklichung der mit dem SEK Hausfeld festgelegten Ziele eine größere Höhenentwicklung vorgesehen, als der Bestand aufweist; diese bewegt sich aber in einem Bereich, der auch im Stadtentwicklungsgebiet Oberes Hausfeld, also in unmittelbarer Nähe, zu finden ist und hat somit nur geringfügige Auswirkungen. Der Entwurf schafft zwar den Rahmen für eine intensivere Nutzung der Grundflächen innerhalb des Plangebiets als bisher, gleichzeitig aber auch die Grundlage für das Umsetzen intensiver Bauwerksbegrünungen. Zudem werden durch das Anordnen von gärtnerisch auszugestaltenden Flächen mit Unterbauungsverbot neue Baumpflanzungen auf dem Logistikstandort selbst ermöglicht bzw. eine Verpflichtung zu Baumpflanzungen gem. § 79 Abs. 7 BO für Wien ausgelöst sowie z.T. auch Bestandsbäume berücksichtigt.

Es wird daher festgestellt, dass die zu erwartende Entwicklung der Umweltsituation nicht als erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne der Kriterien des Anhangs II der Richtlinie 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.

Somit ist auch gemäß § 2 Abs. 1b der BO für Wien keine Umweltprüfung durchzuführen.

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.ⁱⁿ Sonja Tanczos
Tel: +43 1 4000 88127

Der Abteilungsleiter:
Dipl.-Ing. Christoph Hrcir