

MAGISTRAT DER STADT WIEN
Magistratsabteilung 21 B

MA 21 B - Plan Nr. 8383

Wien, 17. September 2024

Festsetzung des Flächenwidmungsplanes
und des Bebauungsplanes sowie Kenntnis-
nahme der zusammenfassenden Erklärung
über die Berücksichtigung von Umwelterwä-
gungen für das Gebiet zwischen Erzherzog-
Karl-Straße, Linienzug 1-4, Oskar-Sima-Gasse,
Langobardenstraße und Linienzug 5-8 im
22. Bezirk, Kat. G. Aspern

Beilagen:

Antrag und Plan 1:2000 und Umweltbericht

Erläuterungsbericht 2 – ÖA/BV

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

Lage und Charakteristik des Plangebiets

Das ca. 20 ha große Plangebiet liegt inmitten der Donaustadt auf halbem Weg zwischen den alten
Ortskernen von Stadlau und Aspern. In weniger als 10 Minuten gelangt man mit der U-Bahn in das
sich entwickelnde Zentrum Seestadt Aspern. Das Projektgebiet stellt sich als isolierte Freifläche im
sich sukzessive verdichtenden Stadtgebiet dar. Während es im Norden und Süden durch die
zäsurbildenden Verkehrsachsen Erzherzog-Karl-Straße und Langobardenstraße begrenzt wird, tritt
es im Osten wie auch Westen in Dialog zu den angrenzenden Wohngebieten, die sich aus

städtebaulicher Sicht verschiedenartig darstellen. Raumgliedernd fungiert die mittig gebietsquerende, hier aufgeständerte, Trasse der U-Bahn-Linie U2.

Historische Entwicklung

Über das bisher landwirtschaftlich genutzte Gebiet finden sich nutzungsbedingt wenig geschichtliche Hinweise. Lediglich die alten Straßenbezeichnungen Aspernstraße für die heutige Erzherzog-Karl-Straße und Stadlauer Straße für die heutige Langobardenstraße lassen die Wichtigkeit der beiden Straßenverbindungen zwischen den alten Ortskernen von Stadlau im Westen und von Aspern im Osten des Plangebietes erkennen. Insbesondere ab den 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts beschleunigte sich die Stadtentwicklung im Umfeld des Plangebietes und führte zur Ausbildung größerer stadtperipherer Wohnquartiere einschließlich begleitender Infrastrukturen. Von besonderer räumlicher Bedeutung für den „Zwischenraum“ zwischen Stadlau und Aspern war 1992 die Eröffnung des Sozialmedizinischen Zentrums Ost – Donauspital, das 2020 in „Klinik Donaustadt“ umbenannt wurde. Mit Eröffnung der beiden U2-Stationen Donauspital und Aspernstraße im Jahr 2010 erfuhr das Plangebiet eine Standortaufwertung und stellt sich dadurch als großes, sehr gut im hochrangigen öffentlichen Verkehrsnetz erschlossenes Gebiet dar. Im September 2023 wurde die Schule in der Langobardenstraße eröffnet.

Gebietsdaten

Im Gebiet gibt es eine Handvoll kleiner Wohngebäude an der Langobardenstraße bzw. an der Erzherzog-Karl-Straße. Die Haushaltszahl liegt unter 10 (Wiener Bevölkerungsregister Stichtag 01.11.2022).

Die Größe der statistischen Zählinheit lässt keine genauen Angaben über die Zahl der Beschäftigten im Gebiet zu. Mit der Eröffnung der Schule stieg die Anzahl der Arbeitsplätze im Gebiet jedoch wesentlich an.

Gegebenheiten im Plangebiet

Bau- und Nutzungsbestand:

Der Großteil des Plangebietes ist überwiegend unbebaut. Das Plangebiet stellt sich als räumliches Konglomerat brachliegender landwirtschaftlicher und berufsgärtnerischer Produktionsflächen, einstigen Baustelleneinrichtungsflächen sowie ehemalige Gewerbeflächen eines Transportunternehmens für Baustoffe dar. Eingebunden in diese Flächen sind desolate Glashausflächen, Folientunnel sowie Wohn- und Betriebsgebäude, die teilweise leer stehen und in einem schlechten baulichen Zustand sind.

An der Langobardenstraße befindet sich eine sehr kleine Einfamilienhaussiedlung mit wenigen Häusern und eine neu errichtete Schule mit ihren Freiflächen.

Die aufgeständerte gebietsquerende U-Bahn-Trasse strukturiert das Gebiet und wird ostseitig durch einen befestigten Fuß- und Radweg begleitet.

Freiflächen und Grünräume:

Die landwirtschaftlichen und berufsgärtnerischen Produktionsflächen liegen Großteils brach und prägen den Charakter des Plangebietes. Die nach Nutzungsaufgabe bereichsweise ruderalisierenden Flächen werden stellenweise von Trampelpfaden durchzogen. Zäune durchziehen das Plangebiet und verhindern die Durchwegung des Gebietes vor allem in Ost-Westrichtung. Örtlich fungieren Gehölzbestände (Einzelgehölze, Gehölzgruppen) zumeist in Gebäudenähe raumakzentuierend.

Eine zentral an der Langobardenstraße befindliche dichte Gehölzfläche stellt eine Waldfläche nach den Bestimmungen des Forstgesetzes dar. Die Fläche ist Richtung Langobardenstraße abgezäunt.

Eine überwiegend geschotterte, ehemalige Lagerfläche eines Transportunternehmens stellt eine Sonderstruktur im Osten des Gebietes dar, die langsam verwildert.

Die Freiflächen westlich der U-Bahn-Trasse weisen teilweise geschotterte, ehemalige Baustellenmanipulationsflächen auf.

Die Privatgärten der Einfamilienhäuser sind gärtnerisch ausgestaltet.

Eigentumsverhältnisse:

Die überwiegend streifenförmigen Grundstücke im Entwicklungsgebiet sind derzeit im Eigentum vieler unterschiedlicher Eigentümer*innen, unter anderem der Stadt Wien, Wohnbauträgern, juristischen Personen aber auch Privatpersonen.

Infrastruktur:

In der Langobardenstraße ONr. 135 wurde im Herbst 2023 eine neue Schule in Betrieb genommen. Der Bildungsbau soll im Vollbetrieb eine Volksschule mit 17 Klassen und eine Mittelschule mit 16 Klassen beinhalten. Ansonsten gibt es entsprechend der bestehenden Nutzung keine sozialen Infrastruktureinrichtungen im Plangebiet.

In den Projektgebiet angrenzenden Stadtquartieren gibt es soziale Infrastruktur- und Bildungseinrichtungen (Kindergärten, Volks- und Mittelschulen, verschiedene Ärzte sowie die Klinik Donaustadt). Im Bereich der U2-Station Aspernstraße sowie entlang der Langobardenstraße sind

verschiedene nahversorgungsorientierte Handels-, Gewerbe-, und Gastronomieeinrichtungen vorhanden.

In den umliegenden Straßenzügen verlaufen diverse technische Infrastrukturleitungen wie beispielsweise Kanal, Strom, Wasser, Fernwärme und Gas.

Verkehrssituation:

Das Plangebiet ist insbesondere aufgrund der U2-Stationen Aspernstraße im Norden und Donaupital im Südwesten hochrangig an das Öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Zusätzlich verläuft in der Langobardenstraße die Straßenbahnlinie 25, die durch die Station Kapellenweg eine Verbindung Richtung Floridsdorf bzw. Aspern/Oberdorfstraße herstellt. Diese Station wird auch von der Buslinie 95A angesteuert. Die U-Bahn-Station Aspernstraße wird von den Buslinien 22A, 26A, 84A, 93A, 97A und 98A sowie einer Regionalbuslinie aus dem südlichen Marchfeld angefahren. Ausgehend von der durchgehenden Radwegverbindung entlang der Langobardenstraße führt ein Radweg östlich der gebietsquerenden U-Bahn-Trasse durch das Plangebiet zur U-Bahn-Station Aspernstraße. Des Weiteren wird das Gebiet über eine Radverbindung in der Oskar-Sima-Gasse (entlang der östlichen Plangebietsgrenze) zwischen Langobardenstraße und knapp bis zur Erzherzog-Karl-Straße für Radfahrer*innen erschlossen.

Die Erzherzog-Karl-Straße als Teil der Hauptstraße B3 und die Langobardenstraße bilden die zentralen Verkehrsachsen für den Individualverkehr, weisen aber gleichzeitig eine gewisse Barrierewirkung für Fußgänger*innen auf. Sie binden das Gebiet an die Ortskerne Aspern und Stadlau bzw. die Südosttangente an.

Umweltsituation

Im Plangebiet selbst gibt es keine Naturschutz- bzw. sonstigen umweltbezogenen Schutzgebiete. Durch den geringen Versiegelungsgrad und die Durchgrünung hat das Areal eine Art „Inselstellung“ im Vergleich zu den umliegenden besiedelten Flächen. Das Gebiet liegt in keinem unmittelbaren Einzugs- und Wirkungsbereich eines ausgeprägten Kaltluftsystems.

Eine detailliertere Darstellung der Umweltsituation ist in der Beilage (Umweltbericht) beschrieben.

Rechtslage

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

Die ursprünglich baurechtliche Situation geht auf die Festsetzungen des Plandokumentes 4055 aus dem Jahr 1964 zurück. Darin wurden die historischen Baulandausweisungen zurückgenommen und

lediglich für einen kleinen Bereich an der Langobardenstraße das Bauland beibehalten. Der übrige Teil des Plangebiets fand, der Nutzung entsprechend, durch die Widmung Grünland/Ländliches Gebiet Berücksichtigung.

Im Bereich des Baulandes an der Langobardenstraße entstand ein kleines Einfamilienhausgebiet, das im Jahr 1994 mit dem PD 6513 neuerlich als Bauland/Wohngebiet gewidmet wurde. Die Bauklasse I wurde mit 7,5 m höhenbeschränkt und die offene, die gekuppelte bzw. die offen oder gekuppelte Bauweise festgesetzt.

Für den Großteil des Plangebietes gilt gegenwärtig Bausperre gemäß § 8 Abs. 1 der BO für Wien, da das Plandokument 4055 mit 1. September 1996 seine Gültigkeit verlor und die Gültigkeit des Plandokuments 6513 mit 31. August 2006 befristet war.

In den Randbereichen des Plangebietes wurde mit den Plandokumenten 7432 (Oskar-Sima-Gasse), 7606 (Erzherzog-Karl-Straße) und 8076 (Langobardenstraße) überwiegend Vorsorge für öffentliche Verkehrsflächen bzw. öffentliche Durchgänge getroffen.

Derzeit sind im Plangebiet folgende Plandokumente gültig:

- PD 7432, Pr. Zl. 306/01-GSV, Beschluss des Gemeinderates vom 14. Dezember 2001
- PD 7606, Pr. Zl. 4878/2006-GSV, Beschluss des Gemeinderates vom 15. Dezember 2006
- PD 8076, Pr. Zl. 3835/2013-GSK, Beschluss des Gemeinderates vom 13. Dezember 2013

In jenen Bereichen, die von diesen drei Plandokumenten nicht erfasst sind, gilt Bausperre gemäß § 8 Abs. 1 der BO für Wien.

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 Fassaden- und Flachdachbegrünungen. 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. Wichtige Ziele betreffend die Stadtplanung sind auch die Förderung und Realisierung der 15-Minuten-Stadt mit kurzen Wegstrecken, lebendigen, gemischt genutzten Stadtteilen und einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiven Mobilitätsformen, öffentlichem Verkehr und attraktiven Verweilmöglichkeiten. Bei der Planung neuer Stadtteile soll in

kompakter Bauweise und adäquater urbaner Dichte geplant werden, die den Flächenverbrauch geringhält und kurze Wege ermöglicht.

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 Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP 2025) für Wien hat als Ziel auch die Weiterentwicklung des bebauten Stadtgebietes und Vorsorge für die Stadterweiterung zu treffen. Dabei sollen kompakte Bauformen das Siedlungswachstum in Grenzen halten. Stadtwachstum ohne Flächen- und Ressourcenverschwendung sowie ein effizienter und effektiver Einsatz öffentlicher Mittel sind wesentliche Zielsetzungen. Im Leitbild Siedlungsentwicklung ist die Erzherzog-Karl-Straße Süd als Gebiet mit Entwicklungspotential für Wohnen und Arbeiten vorgesehen.

Laut STEP 2025-Fachkonzept Grün- und Freiraum sind lineare Grünraumverbindungen in Ost-West-Richtung entlang der Langobardenstraße als auch in Nord-Süd-Richtung in Verlängerung der bestehenden Parkanlage im Osten des Gebietes Richtung Murmannngasse Teil des gesamtstädtischen Freiraumnetzes. Auf Stadtteilebene ist das Stadtentwicklungsgebiet durch den Grünkorridor Langobardenstraße sowie den Grünkorridor Wulzendorfstraße - Am Mühlwasser mit Grün- und Freiraum versorgt. Eine wohngebietsbezogene Freifläche im Ausmaß von 4,0 m²/Einwohner*in ist im Quartier sicherzustellen, was einer Größe von ca. 2,5 ha entspricht. Gemäß dem Leitbild Grünräume Wien soll eine lineare Grün- und Freiraumverbindung in Höhe der Eibengasse das Freiraumnetz ergänzen.

Das Plangebiet liegt gemäß dem Agrarstrukturellen Entwicklungsplan AgSTEP außerhalb landwirtschaftlicher Vorrangzonen.

Im Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 wird das Ziel verfolgt, den Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegten Wege bis 2025 auf 80 vH zu steigern. Die

Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum sowie attraktive Erdgeschoßzonen tragen dabei zur Verbesserung der Nahmobilität bei. Unter anderem sind die Handlungsfelder „Nutzen statt Besitzen“ durch die Errichtung von Mobility Points und „Verkehrsinfrastruktur: Das Rückgrat der Stadt“ durch die optimale Anbindung des Stadtentwicklungsgebietes mit der U-Bahn-Linie U2 für das Plangebiet relevant. Das Plangebiet fällt in den Bereich eines Rad-Langstrecken-Korridors zwischen Groß-Enzersdorf und Brünner Straße.

Entlang der Erzherzog-Karl-Straße verläuft gemäß dem Hauptradverkehrsnetz Wien eine Basisroute der Priorität 1. Im Bereich des Plangebietes wurde diese Radverbindung erst teilweise umgesetzt und soll daher in den Planungen berücksichtigt werden. Die bestehenden Radwege entlang der Langobardenstraße sowie entlang der U-Bahn-Trasse sind auch im Hauptradverkehrsnetz enthalten.

Laut Fachkonzept Öffentlicher Raum des STEP 2025 sollen zur Sicherstellung einer möglichst feinmaschigen Durchwegung von Stadtvierteln (empfohlen sind im Handbuch Gender Mainstreaming maximal 150 m Blocklänge) unter anderem auch auf privatem Grund Durchgänge vorgesehen werden, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Es sollen vielfältig nutzbare Straßenräume mit günstigen kleinklimatischen Aufenthaltsbedingungen geschaffen werden.

Der südöstliche Teil des Stadtentwicklungsgebietes liegt in der Ausschlusszone für neue Einkaufszentrums-Festlegungen gemäß dem Fachkonzept Mittelpunkt des städtischen Lebens des STEP 2025. Der unmittelbare Einzugsbereich der U2-Station Aspernstraße ist davon nicht erfasst.

Das Fachkonzept Energieraumplanung sowie die darin dargestellten „Leitlinien der städtischen Energieplanung für Neubaugebiete“ stellen eine relevante Planungsgrundlage dar. In Abhängigkeit von der Größe von Neubauentwicklungen und der Tatsache ob ein Energieraumplan in diesem Bereich vorliegt, werden Aussagen zur Anwendung der „Leitlinien der städtischen Energieplanung für Neubaugebiete“ getroffen.

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

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

Gemäß dem Strategieplan für das Zielgebiet U2-Donaustadt „Wo willst du hin, meine Donaustadt“ aus dem Jahr 2013 zählt die Erzherzog-Karl-Straße Süd zu einem der sechs Entwicklungsschwerpunkte im Bereich der U2-Achse, bei dessen Entwicklung das Schaffen von Wohnraum im Vordergrund steht.

Maßgebliche Entwicklungen und Planungen

Die Attraktivität der Stadt als Wirtschaftsstandort und Lebensmittelpunkt ist ungebrochen hoch, deshalb wächst Wien weiterhin und hat im Laufe des Jahres 2023 die Zwei-Millionen-Einwohner*innen-Grenze wieder überschritten. Für die wachsende Bevölkerung muss ausreichender und leistbarer Wohnraum zur Verfügung gestellt werden. Aufbauend auf der Ausweisung als „Gebiet mit Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten“ im STEP 2025 wurde für das Plangebiet ein EU-weiter, städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt und ein städtebauliches Leitbild entwickelt. Dieses Leitbild wurde am 13. Dezember 2022 von der Wiener Stadtentwicklungskommission beschlossen und soll nun als Grundlage für die Festsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes dienen. Es soll ein urbanes Quartier von städtebaulicher Dichte in einem engmaschigen Netzwerk öffentlicher und halb-öffentlicher Freiräume sowie einer zentralen Parkanlage entstehen. Auf Grundlage des Plans sollen je nach Wohnungsgröße rund 2.600 Wohnungen errichtet werden, aber auch eine gemischte Erdgeschoßzonennutzung ist vorgesehen.

Die pflichtschulische Versorgung kann durch den geplanten Campus Hausfeld Nord (Betriebsbeginn 09/2029 geplant) sowie die neue Schule in der Langobardenstraße (Volks- und Mittelschule) abgedeckt werden. Zur Ergänzung der erforderlichen sozialen Infrastruktur sind zwei Kindergärten mit insgesamt 16 Kindergarten-Gruppen im Plangebiet geplant.

Der Großteil der Grundeigentümer*innen hat sich zu einer Kooperation und Neuaufteilung des Gebiets in Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung bereit erklärt. So kann gewährleistet werden, dass gemeinsam städtebauliche Qualitäten geschaffen werden, die bei isolierten Einzelentwicklungen nicht möglich wären.

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

Unter der Berücksichtigung der übergeordneten Konzepte und der maßgeblichen Entwicklungen und Planungen sollen im Plangebiet rechtliche Rahmenbedingungen für die Entwicklung eines urbanen Stadtteils inklusive der erforderlichen Versorgungs-, Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen geschaffen werden. Gleichzeitig soll Vorsorge für öffentlich nutzbaren Grün- und Erholungsraum getroffen werden.

Die in das Gebiet inselförmig eingebetteten Einfamilienhäuser sowie die stabileren landwirtschaftlichen bzw. betriebsgärtnerischen Nutzungen sollen gesichert werden.

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 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, insbesondere des Wald- und Wiesengürtels, und Erhaltung solcher Flächen;

- 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;
- Vorsorge für angemessene, der Land- und Forstwirtschaft dienende Grundflächen;
- Herbeiführung eines den zeitgemäßen Vorstellungen entsprechenden örtlichen Stadtbildes;
- 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:

Allgemeine Bestimmungen die für das gesamte Plangebiet gelten:

Aus kleinklimatischen sowie ökologischen Überlegungen wird vorgeschlagen, für bebaubare, jedoch unbebaut bleibende Grundflächen die gärtnerische Ausgestaltung vorzuschreiben.

Als Klimaresilienz unterstützende Maßnahme sollen bei Neubauten in der geschlossenen Bauweise mit einer zulässigen Gebäudehöhe von mehr als 7,5 m und höchstens 26 m die Straßenfronten und die 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 Planungsspielraum in den weiteren Planungsschritten offen zu halten, soll für das gesamte Plangebiet grundsätzlich die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise zulässig sein. Ausnahmen davon werden weiter unten beschrieben.

Aus stadtgestalterischen Gründen soll die Errichtung von Hochhäusern gemäß § 7f der BO für Wien im Plangebiet nicht zulässig sein.

Einfriedungen an seitlichen und hinteren Grundgrenzen sollen den Boden der höher gelegenen, anschließenden Grundfläche um nicht mehr als 2 m überragen dürfen. Einfriedungen sollen ab einer Höhe von 0,5 m den freien Durchblick nicht hindern dürfen. Die Wahrnehmung der Grünflächen als zusammenhängender Grünraum soll dadurch gefördert werden.

Es besteht das Ziel im Sinne des Fachkonzepts Mobilität die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (öffentlicher Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr) zu stärken und autofreie Zonen im Stadtteil, die besonders gut vor Lärm, Staub und Gerüchen des KFZ-Verkehrs geschützt sind zu ermöglichen.

Dazu wird gemäß dem Garagengesetz § 48 erwogen:

1. Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Das Plangebiet weist aufgrund der Lage zwischen zwei U-Bahn-Stationen, die Anbindung mit mehreren Buslinien sowie einer Straßenbahn sehr hohe ÖV-Güteklassen (Gütekategorie A bzw. B) auf. Durch das künftige Fußwegenetz wird von allen Baufeldern des Plangebiets in weniger als 350 m Gehentfernung eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs erreichbar sein.

2. Anpassung des Angebots an Stellplätzen an die verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen:

In Abstimmung mit den übergeordneten Konzepten, Programmen und Planungen der Stadt Wien (STEP 2025, Fachkonzept Mobilität, Wiener Klima-Fahrplan) soll durch die Begrenzung der zulässigen Stellplätze die Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen durch stadtverträgliche Verkehrsarten wie den Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Nahverkehr gefördert werden.

3. Vorhandene Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge:

Der Großteil des Plangebietes ist überwiegend unbebaut und verfügt über einige wenige Stellplätze auf privaten Grundflächen. Entlang der Plangebietsgrenze ist das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum möglich. Durch die Umgestaltung der umliegenden Straßenzüge mit neuen Bäumen wird es zur Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Raum kommen. Im umliegenden Gebiet sind noch Stellplätze in den Garagen anmietbar.

4. Verwendung von öffentlichen Verkehrsflächen des Gebietes, insbesondere für soziale, stadtökologische und gesundheitliche Zwecke:

Zur Umsetzung des Ziels die Straßenräume innerhalb der Wohnquartiere weitgehend frei von Kfz-Verkehr zu halten, soll Vorsorge getroffen werden, dass die Ein- und Ausfahrten zu den

Sammelgaragen durch die Festsetzung von Ein- und Ausfahrtensperren möglichst nah an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden können. Je nach Lage und Platzverhältnis ist dadurch die Erfüllung der Stellplatzverpflichtung im Sinne des § 51 des Wiener Garagengesetzes außerhalb des Bauplatzes erforderlich, wodurch ein Beitrag zur Emissionsvermeidung geleistet wird.

5. Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Nahverkehr:

Durch die Bündelung der Garagenein- und -ausfahrten kann der Kernbereich des Gebiets frei von motorisiertem Individualverkehr gehalten werden und die Ausgestaltung des öffentlichen Raumes fokussierend auf stadtverträgliche Verkehrsarten erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass auch längerfristig kein überdurchschnittlicher Bedarf an Oberflächenstellplätzen entstehen wird und daher keine überdurchschnittliche Flächenkonkurrenz mit den stadtverträglichen Verkehrsarten und deren Qualität und Verkehrssicherheit auftreten wird.

6. Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten:

Durch die Ausbildung einer engmaschigen, durchgrünten fuß- und radläufigen Durchwegung wird die Erreichbarkeit der Haltestellen sowie der Nahversorgungseinrichtungen optimiert und der Umweltverbund gefördert.

7. Naturräumliche Gegebenheiten:

Stellplätze werden üblicherweise in Form von flächigen, auch unter den gärtnerisch auszugestaltenden Teilen der Liegenschaften liegenden Tiefgaragen umgesetzt. Durch eine Begrenzung der zulässigen Stellplatzanzahl kann dadurch gegenüber einer „konventionellen“ Planung die Eingriffsintensität in die naturräumlichen Gegebenheiten im Sinn des Versiegelungsgrads begrenzt bzw. das Eintauchen in den Grundwasserkörper minimiert werden und das Potential für die Bepflanzung verbessert werden.

Aufgrund der sehr guten Erschließung des neu geplanten Stadtteils mit öffentlichen Verkehrsmitteln und um keine Überlastung des bestehenden Straßennetzes zu erzeugen wird vorgeschlagen das Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen generell auf 100 vH der nach §50 Abs. 1 des Wiener Garagengesetzes erforderlichen Stellplatzzahl zu beschränken.

In Hinblick auf die besonders positive Wirkung auf das Mikroklima, die Biodiversität sowie im Sinne des Regenwassermanagements sollen im Gemischten Baugebiet, welches für die Neubauten im Stadtquartier vorgeschlagen wird, 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. Im Wohngebiet und im Ländlichen Gebietes steht, neben den oben genannten ökologischen Gründen, zusätzlich die Berücksichtigung des Gebäudebestandes im Vordergrund. Um einen gewissen Planungsspielraum offen zu halten sollen daher im Wohngebiet und im Ländlichen Gebiet die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m² 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.

Im Plangebiet kommt es im neuen Stadtquartier Erzherzog-Karl-Straße Süd zu einer Neuausweisung von gemischten Baugebieten in Bereichen, in denen bislang keine Wohngebiete oder gemischten Baugebiete ausgewiesen waren.

Gemäß den Planungsgrundlagen zur Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ sollen daher in den Bereichen, wo künftig neue Wohnungen errichtet werden dürfen, entsprechende Festsetzungen getroffen werden. Die Grundeigentümer*innen der Grundflächen, wo es zu einer Neuausweisung von gemischten Baugebiet kommt, haben sich gemäß Punkt 4 der Planungsgrundlagen zur Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ auf einen gemeinsamen Vorschlag zur räumlichen Anordnung der geförderten Brutto-Grundflächen geeinigt, sodass der Anteil an geförderten Wohnbau insgesamt zwei Drittel beträgt. Es werden daher für die Baufelder A1, A2, B, C1, D, E, F, G, H1, I, K, P, Q und R folgende Festsetzungen getroffen:

- a) Es wird die Widmung »Gebiete für geförderten Wohnbau« vorgesehen.
- b) Die gesamte Brutto-Grundfläche der auf einem Bauplatz geschaffenen Wohnungen und Wohn- und Zimmereinheiten in Heimen muss hinsichtlich der Grundkostenangemessenheit dem Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz - WWFSG 1989 entsprechen.
- c) Beherbergungsstätten sind untersagt.

Wien wächst, und das Wiener Modell des sozialen Wohnbaus soll für die Zukunft gesichert werden. Daher sollen eine ausreichende Anzahl an neuen leistbaren Wohnungen ermöglicht und eine spürbare Preisdämpfung am Grundstücksmarkt erreicht werden. Deshalb soll auf den oben genannten Baufeldern ein 100-prozentiger Anteil an geförderter Brutto-Grundfläche für Wohnungen und Wohn- und Zimmereinheiten in Heimen festgelegt werden. Aus den gleichen

Gründen sollen Beherbergungsstätten untersagt werden. Es ist unabhängig von der bestehenden Grundstückskonfiguration davon auszugehen, dass Bauplätze mit einer Größe geschaffen werden können, die einen wirtschaftlich sinnvollen Einsatz der Wohnbauförderung und damit der Widmung »Gebiete für geförderten Wohnbau« für die meisten Bauvorhaben erlaubt.

Gemäß der Planungsgrundlage zur Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ soll bei Neuausweisungen/Widmungsänderungen, wo die Bauklasse I ausgewiesen wird sowie - ausdrücklich, aufgrund der Bauweise oder mittels Fluchtlinien - ein Bebauungsgrad von höchstens einem Drittel festgesetzt wird, die Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ nicht zur Anwendung kommen. Das betrifft im Plangebiet die Widmung Wohngebiet im Bereich der bestehenden Einfamilienhausbebauung an der Langobardenstraße und der bestehenden Bebauung an der Erzherzog-Karl-Straße ONr. 198-200. Im Bereich der neuen Schule ist aufgrund einer Zweckbestimmung die Errichtung von Wohnungen nicht möglich, weshalb auch hier die Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ nicht zur Anwendung kommt.

Bauland Schulgebäude Langobardenstraße:

Die neu errichtete Schule in der Langobardenstraße soll bestandsorientiert als Bauland/Gemischtes Baugebiet berücksichtigt werden. Auf Grund der aktuellen Entwicklungen hinsichtlich des Bedarfs an zusätzlich erforderlichem Schulraum wird die Festsetzung eines Strukturgebietes (StrG) vorgeschlagen, das einerseits die neu errichtete Schule berücksichtigt aber auch Vorsorge für mögliche Erweiterungen trifft: Die mit Fluchtlinien umgrenzten Grundflächen sollen unmittelbar bebaut werden dürfen und der oberirdisch umbaute Raum der Bauwerke soll insgesamt höchstens 70.000 m³ betragen dürfen. Für das Hauptgebäude und den Hofbereich wird bestandsorientiert eine Gebäudehöhe von maximal 21,0 m (BB40) und für den Turnsaaltrakt an der Ostseite des Grundstückes bestandsorientiert eine Gebäudehöhe von maximal 9,0 m (BB39) vorgeschlagen. Um auf den unbebaut bleibenden Flächen aufgrund der spezifischen Nutzungserfordernisse von Bildungseinrichtungen befestigte Sport- und Spielflächen zu ermöglichen wird gezielt davon abgesehen für bebaubare jedoch unbebaut bleibende Grundflächen die gärtnerische Ausgestaltung vorzuschreiben. Für die Freibereiche der Schule, die in den Park hineinragen, soll die gärtnerische Ausgestaltung festgesetzt werden, um für die Schüler*innen und für externe Nutzergruppen langfristig eine Möglichkeit zur Erholung und Bewegung im Freien zu sichern. Grundflächen für die eine Befestigung für die Nutzung als Sport- und Spielflächen erforderlich ist, sollen aus den oben bereits genannten Gründen von der Verpflichtung zur gärtnerischen Ausgestaltung ausgenommen werden. Flachdächer, die der Nutzung für Sport- und Spielzwecke zugeführt werden, sollen in

Hinblick auf die spezifischen Nutzungserfordernisse von Bildungseinrichtungen von den Bestimmungen der Dachbegrünung ausgenommen werden. Zur langfristigen Sicherstellung sollen die Gebäude der Nutzung als Sozial-, Bildungs- oder Betreuungseinrichtungen vorbehalten werden.

Bauland Einfamilienhäuser Langobardenstraße ONr. 145A-151:

Die bestehende Einfamilienhausbebauung an der Langobardenstraße, beidseits des kleinen Wäldchens, soll bestandsorientiert als Bauland/Wohngebiet berücksichtigt werden. In Berücksichtigung des Baubestandes und der Grundstückskonfiguration soll die Bauklasse I in der offenen oder gekuppelten Bauweise festgesetzt werden. Die zulässige Gebäudehöhe von 9 m wird vorgeschlagen um auch bauliche Entwicklungsmöglichkeiten als Teil des sich entwickelnden Stadtraumes zu ermöglichen. Durch die Ausweisung von Seitenabständen soll auf die Nachbarliegenschaften bzw. die Bepflanzung im Stadtwäldchen Rücksicht genommen werden. Die Ausweisung von 10 m breiten Vorgärten soll den Eingangsbereich zum Stadtwäldchen stadträumlich aufweiten.

Bauland Erzherzog-Karl-Straße ONr. 198-200:

Die Fläche im Kreuzungsbereich Erzherzog-Karl-Straße/Lavaterstraße zwischen dem neuen Stadtquartier im Südosten und der bestehenden Siedlung im Westen soll einen stadträumlichen Übergang bilden. Es wird daher empfohlen diese Fläche als Bauland/Wohngebiet in der Bauklasse I festzusetzen. Die Festsetzung Geschäftsviertel auf einer Trakttiefe von 5 m ab der bezeichneten Fluchtlinie sowie einer Mindestraumhöhe im Erdgeschoß von 3 m soll diese Zielsetzungen unterstützen (BB28). Durch diese Art der Festsetzung können abgewandt von der Erzherzog-Karl-Straße und der Straße Code 06849 Wohnungen errichtet werden, während die stärker Immissionen ausgesetzten straßenseitigen Bereiche für andere Nutzungen freigehalten werden. Die zulässige Gebäudehöhe von 9 m wird vorgeschlagen um auch hier bauliche Entwicklungsmöglichkeiten als Teil des sich entwickelnden Stadtraumes zu ermöglichen und gleichzeitig einen höhenmäßigen Übergang zum westlich angrenzenden Siedlungsgebiet zu erreichen. Die vorgeschlagene geschlossene Bauweise mit der Beschränkung der bebaubaren Fläche auf 75 % des jeweiligen Teiles des Bauplatzes orientiert sich einerseits am Bestand und schafft andererseits Planungsspielraum im Neubaufall. (Anm.: Die bauliche Ausnutzbarkeit entspricht etwa einem Drittel bezogen auf die gesamte Grundfläche). Ein entsprechender Abstand berücksichtigt die Bebauung im westlich angrenzenden Siedlungsgebiet. Als Schutz vor Lärmimmissionen soll die Bestimmung über die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise nicht zur Anwendung kommen (BB2)

Bauland Neues Stadtquartier:

In Anbetracht der steigenden Bevölkerungszahl von Wien und dem daraus entstehenden Wohnungsbedarf sollen die rechtlichen Voraussetzungen für die städtebauliche Entwicklung des Gebietes „Erzherzog-Karl-Straße Süd“ getroffen werden. Basierend auf dem städtebaulichen Leitbild wird die Festsetzung der Widmung Bauland/Gemischtes Baugebiet vorgeschlagen, das vorrangig von zwei neuen, überwiegend Nord-Süd verlaufenden Siedlungsalleen (sogenannten „Adressadern“) erschlossen wird. Durch die U-Bahn-Trasse in Hochlage und die Verlängerung der Eibengasse wird das Gebiet in vier Teile, sogenannte „Quadranten“ gegliedert.

Bauliche Struktur:

Auf den Baufeldern („Vermittlerbaufelder“, „Urbane Baufelder“, „Baufelder am Park“ und „Stadtkronen“) im neuen Stadtquartier soll durch unterschiedliche Bebauungsstrukturen, mit höheren Gebäuden (4-10 Geschoße) im Quartiersinneren und entlang der Hauptverkehrsachsen sowie niedrigeren Gebäuden (3-6 Geschoße) an den östlichen und westlichen Randbereichen, eine Höhenabstufung zur bestehenden Siedlungsstruktur geschaffen werden:

Es wird vorgeschlagen bei den sogenannten „Vermittlerbaufeldern“ (A1, A2, B, M, N1 und N2) den stadträumlichen Übergang zur bestehenden Siedlungsstruktur im Westen und Osten des Gebietes durch die Festsetzung der Bauklasse I auszuformulieren. Diese soll in Richtung der Siedlungsalleen im Inneren des Gebietes in die Bauklassen III (höhenbeschränkt mit 13 m) sowie Bauklasse IV (höhenbeschränkt mit 19 m) übergehen. Das Wechselspiel zwischen der Bauklasse III und IV soll in der geschlossenen Bauweise die Kante der Siedlungsalleen einfassen und diese öffentlichen Räume rhythmisieren. Ein längerer Baukörper im Baufeld B soll einen größeren bauplatzbezogenen Freibereich an der Adressader einfassen und durch entsprechende Abstände in der Bauklasse I auf die Siedlungsstruktur im Westen reagieren. Für die Bauklasse I wird ebenfalls die geschlossene Bauweise vorgeschlagen, die durch die zeilenförmige Anordnung mit der Kleinteiligkeit der angrenzenden Siedlungsstruktur korrespondieren soll. Wie bereits weiter oben angeführt, soll die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise Planungsspielraum in den weiteren Planungsschritten offen halten.

Es wird vorgeschlagen, die außerhalb des Plangebietes bestehenden Arkaden in der Eibengasse bei den Baufeldern M und N2 im Eingangsbereich zum neuen Gebiet fortzusetzen. Durch die Anordnung von mindestens 2 m breiten und mindestens 3 m hohen Arkaden (Ak) im Niveau der angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche kann eine stadträumliche Verbindung zum bestehenden Gebiet geschaffen werden. Aus den gleichen Gründen wird vorgeschlagen, dass Erker und Balkone die Baulinie nicht überragen dürfen. Die Überbauung der Arkaden soll im Rahmen der ansonsten

festgesetzten Bestimmungen der jeweils unmittelbar angrenzenden bebaubaren Flächen zulässig sein. Die Festsetzung der Bauklasse II (höhenbeschränkt mit 11 m) soll dabei einen harmonischen Übergang zwischen Alt und Neu schaffen.

Bei den sogenannten "Urbanen Baufeldern" (C1, C2, H1, I, J, K, P, Q und R) sollen geschlossene Kanten an den Straßenzügen Erzherzog-Karl-Straße und Langobardenstraße geschaffen werden um diese höherrangigen Straßenräume optisch einzufassen. Je nach stadträumlicher Lage sollen unterschiedliche Gebäudehöhen von Bauklasse I bis VI in der geschlossenen Bauweise, grundsätzlich mit der Möglichkeit der Unterbrechung, in hofartiger bzw. zeilenartiger Bebauung festgesetzt werden, um mit wechselnden Traufkanten vermittelnd auf die bestehende nachbarschaftliche Bebauungsstruktur zu reagieren. Die verspringenden Traufkanten zwischen den punktartigen höheren Gebäuden und den niedrigeren, langgestreckteren Gebäuden sollen Durchwindung und Besonnung gewährleisten. Die drei „Urbanen Baufelder“ C1, C2 und H1 nehmen aufgrund der Lage an der U-Bahn-Station Aspernstraße gegenüber des Wonkaplatzes eine besondere Funktion ein. Aus diesem Grund soll hier durch bis zu 10-geschossige Gebäude in der Bauklasse VI (höhenbeschränkt von mindestens 21 m bis höchstens 26,5 m, 29 m, 31 m, 32 m bzw. 35 m) diese stadträumliche Situation betont werden. Um das Wohngebiet vor Lärmimmissionen zu schützen soll entlang der Erzherzog-Karl-Straße die Bestimmung über die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise nicht zur Anwendung kommen (BB2).

Auf Baufeld I soll im hinteren Teil der Liegenschaft eine größere bebaubare Fläche, gleichzeitig mit der Beschränkung der bebaubaren Fläche auf 60 % des jeweiligen Teiles des Bauplatzes ausgewiesen werden, um in der Detailplanung auf den Baumbestand und die bestehenden Feuermauern an den Grundgrenzen reagieren zu können.

Um die bestehende Nahversorgung im Bereich des Wonkaplatzes und entlang der Langobardenstraße ergänzen zu können, wird vorgeschlagen in den Hof- bzw. Sockelbereichen die Bauklasse I festzusetzen um Nutzungen, die größere Trakttiefen benötigen, unterbringen zu können (Baufeld C1, H1 und K).

Durch die Überbauung des öffentlichen Raumes nördlich des Baufeldes C1 soll ein stadträumlicher Akzent ermöglicht werden. Es wird vorgeschlagen, dass der Raum bis zu einer lichten Höhe von 5 m der öffentlichen Verkehrsfläche und der Raum darüber dem Bauland/Gemischtes Baugebiet mit den im Plan angegebenen Bestimmungen zugeordnet wird (BB34).

Die sogenannten Stadtkronen auf den Baufeldern E, G, L1 und H2 bzw. Teilen davon sind Gebäudestrukturen, die durch drei, im Sockel verbundene Hochpunkte gebildet werden sollen. Durch eine versetzte Anordnung der drei Baukörper in der Bauklasse IV (höhenbeschränkt mit 20 m), Bauklasse V und Bauklasse VI (höhenbeschränkt von mindestens 21 m bis höchstens 31,5 m) soll

einerseits die Belichtung der Wohnungen ermöglicht, aber auch eine vielfältige Durchsicht geschaffen werden. Je nach stadträumlicher Situation sollen sie in der Nähe der Parkkante situiert werden, um durch die punktförmige Anordnung eine Durchlässigkeit auch für die dahinterliegenden Baufelder zu schaffen. Für die verbindenden Sockelzonen der Stadtkronen, welche auch wohnergänzende Nutzungen beherbergen sollen, wird die Festsetzung der Bauklasse I vorgeschlagen.

Auf den sogenannten Parkbaufeldern (D, tw. E, F, tw. G, tw. L1, L2, O1 und O2) wird die Festsetzung einer blockrandartigen Bebauung mit in der Höhe wechselnden Traufkanten in der Bauklasse III (höhenbeschränkt mit 14 m), Bauklasse IV (höhenbeschränkt mit 20 m) und Bauklasse V (teilweise höhenbeschränkt mit 23 m) vorgeschlagen, die eine gute Belichtung der Hofbereiche ermöglichen soll. Um die westliche Parkraumkante räumlich zu akzentuieren wird vorgeschlagen bei den Baufeldern D, E, F und G jeweils ein höheres Gebäude in der Bauklasse VI (höhenbeschränkt von mindestens 21 m bis höchstens 31,5 m) festzusetzen. Die höheren Bauklassen sollen besondere Ecksituationen kennzeichnen und durch die punktartige Anordnung mehrseitig orientierbare Eckwohnungen ermöglichen.

Aus stadtgestalterischen Gründen und um speziell im Inneren des Wohnquartiers die Durchgrünung des Gebietes zu unterstützen, wird die Festsetzung von überwiegend 3,0 m breiten Vorgärten vorgeschlagen. Dadurch soll eine Übergangszone zwischen den Gebäuden und der öffentlichen Verkehrsflächen, insbesondere entlang der Adressadern, entstehen. Entlang schmalerer, untergeordneter Fußwege werden hingegen auch tiefere Vorgärten, punktuell auch schmalere Vorgärten von mindestens 2,0 m, vorgeschlagen.

Bauliche Dichte:

Die vorgeschlagenen Tiefen der bebaubaren Bereiche in den Baufeldern von überwiegend 14 m bei Nord-Süd-Orientierung, überwiegend 18 m bei West-Ost-Orientierung und in Bereichen der Hochpunkte bis zu überwiegend 21 m ermöglichen gemischte Nutzungsstrukturen in den Erdgeschoßzonen sowie eine flächensparende Stellplatzanordnung in den Tiefgaragen. Schmalere Tiefen werden im Übergang zum westlich und östlich angrenzenden Siedlungsgebiet vorgeschlagen, um einen stadtgestalterischen Übergang sicherzustellen. Eine Sonderstellung nimmt das Gebäude in der Bauklasse VI auf Baufeld H2 ein. Aus Brandschutzgründen sollen hier umlaufende Balkone ermöglicht werden. Es wird daher ein bebaubarer Bereich von 24 m vorgeschlagen. Die Festsetzung einer Grenzlinie soll die Errichtung von weiteren Vorbauten unterbinden, wodurch eine harmonische Proportion des Gebäudes sichergestellt werden soll.

Die vorgeschlagene Anordnung der bebaubaren Bereiche gibt für die Architektur Spielräume für

zeitgemäße Wohnungsgrundrisse, die jedoch im Sinne der angestrebten städtebaulichen Qualität nicht voll ausgeschöpft werden sollen. Daher sollen, um die angestrebten städtebaulichen Dichtewerte sicherzustellen, gleichzeitig die maximal erzielbaren Brutto-Grundflächen gemäß ÖNORM EN 15221 6 von überwiegend über dem anschließenden Gelände liegenden Räumen, ausgenommen Balkone und Dachterrassen, auf den einzelnen Baufeldern beschränkt werden (BB3 – BB26). Diese Werte werden im Einzelnen so vorgeschlagen, dass aufgrund der jeweiligen lokalen Flächenzuschnitte zeitgemäßes Wohnen ermöglicht wird und in Summe der Bedarf an (insb. sozialer und grüner) Infrastruktur das geplante Angebot nicht überschreitet. Bei Teilung auf mehrere Bauplätze soll das angegebene Ausmaß nach dem Verhältnis der Größe der jeweiligen Teile der Bauplätze aufzuteilen sein, um die Rechtssicherheit zu gewährleisten. Um auch Nebengebäude auf den gärtnerisch auszugestaltenden Flächen zu begrenzen soll die Brutto-Grundfläche von Nebengebäuden auf einem Bauplatz, der auch zumindest eine der mit BB3-BB26 bezeichneten Grundflächen umfasst, auf die gemäß diesen Bestimmungen zulässige Brutto-Grundfläche anzurechnen sein, auch wenn die Nebengebäude außerhalb dieser Grundfläche liegen. Der entsprechende Teil der ÖNORM EN 15221 6 liegt in der Servicestelle Stadtentwicklung (1010 Wien, Rathausstraße 14-16, Zi. 116) zur Einsicht auf.

Nutzungsstruktur:

Im Gebiet soll auch Vorsorge für Nicht-Wohnnutzungen getroffen werden um die kurz- und mittelfristige Nahversorgung der Bewohner*innen sicherstellen zu können. Die erforderlichen Flächen sollen unter Bedachtnahme auf räumlich-funktionelle Nahbeziehungen und die zeitgemäßen Bedürfnisse der Bevölkerung an entsprechenden Lagen im Gebiet gebündelt werden, um erforderliche Frequenzen und Synergien zu gewährleisten.

Das zugrundeliegende Leitbild sieht eine Konzentration der Handelsnutzungen und sonstigen kundenorientierten Nutzungen bei der U2-Station Aspernstraße sowie bei der Langobardenstraße vor:

Aus diesem Grund wird für die Baufelder C1, C2 und K im Bereich der höher frequentierten öffentlichen Räume die Festsetzung von Gemischtem Baugebiet-Geschäftsviertel (GV) flächig vorgeschlagen. Auf Baufeld C2 soll außerdem die Errichtung von Wohnungen nicht zulässig sein um neben der U-Bahn-Station Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen zu begünstigen (BB7).

Gemäß dem Leitbild sollen kleinflächige Gewerbenutzungen bzw. Dienstleistungseinrichtungen sowie soziale und quartiersbezogene Nutzungen in jedem Quadranten des Gebietes, an stadträumlich geeigneten Stellen untergebracht werden, um eine Stadt der kurzen Wege zu unterstützen und eine belebte Erdgeschoßzone zu fördern. Um einen gewissen Planungsspielraum

bei der Anordnung der verschiedenen Nutzungen sicherzustellen, soll straßenseitig auf einer Trakttiefe von 5 m ab den bezeichneten Fluchtlinien (Baulinien bzw. Baufluchtlinien) die Zusatzwidmung Geschäftsviertel gelten (BB28 und BB29). Dies wird insbesondere auch an jenen Fronten im Nahbereich der Erzherzog-Karl-Straße vorgeschlagen, an welchen eine Wohnnutzung im Erdgeschoss stärker durch Immissionen beeinträchtigt wäre. Durch diese Art der Festsetzung können in den hofartigen, ruhigeren Innenbereichen auch Wohnungen errichtet werden.

Durch die Festlegung eines Minimums an Brutto-Grundflächen auf den Baufeldern C1, C2, D, E, H1, K, L1, M, N2 und O2, die einer Nutzung als Handels-, Gewerbe-, Sport-, Kultur-, Dienstleistungs-, Sozial-, Bildungs- oder Tagesbetreuungseinrichtung vorbehalten werden sollen, soll die nutzungsmäßige Durchmischung des Gebietes zusätzlich unterstützt werden (BB6, BB7, BB8, BB9, BB12, BB16, BB17, BB19, BB21 und BB23). Aufgrund der verkehrlichen Erreichbarkeit eignen sich die Baufelder D, G, P und Q sehr gut für Heimnutzungen, weshalb hier zusätzlich zu den oben beschriebenen Nutzungen Heimnutzungen sowie Betreuungseinrichtungen jeder Art ermöglicht werden sollen (BB8, BB11, BB24 und BB25). Die wohngebietsbezogene Grünfläche (Epk) ist ausreichend dimensioniert, um die Heimbewohner*innen mit Grünraum versorgen zu können. Die vorgeschlagenen Brutto-Grundflächen variieren entsprechend der Lage im Gebiet und der entsprechenden Baufeldgrößen von 230 m² bis zu 5.350 m² auf den einzelnen Baufeldern.

In der Nähe der U-Bahnstation Aspernstraße wird außerdem vorgeschlagen ausreichend Platz für erdgeschoßbezogene Freiraumnutzungen (z. B. Gastgärten) in den Vorgärten zu schaffen (Baufelder C2 und H1). Um eine urbane und gleichzeitig durchgrünte Ausgestaltung zu erzielen, sollen diese Flächen derart gärtnerisch ausgestaltet werden, dass mindestens 50 vH dieser Flächen unversiegelt bleiben und eine bodengebundene Begrünung und Bepflanzung aufweisen (BB35).

Zur Abdeckung der erforderlichen sozialen Infrastruktur sind zwei Kindergärten, einer im Westen (Baufeld A1) und einer im Osten des Gebietes (Baufeld M) geplant. Diese Bauplätze sind gut auch von den umliegenden Gebieten erreichbar. Es wird daher vorgeschlagen, dass mindestens 2.250 m² (Baufeld A1 – BB3) bzw. 1.500 m² (Baufeld M – BB19) der jeweiligen Brutto-Grundfläche einer Nutzung als Sozial-, Bildungs- oder Betreuungseinrichtung vorzubehalten sind.

Geplante Nahversorgungseinrichtungen auf Baufeld C1 werden eine Verkaufsfläche von über 1.600 m² gem. § 7c der BO für Wien aufweisen und sollen funktional durch eine Tiefgarage mit Nahversorgungseinrichtungen auf Baufeld C2 verbunden werden. Im Rahmen der Grundlagenforschung wurde eine Überprüfung im Sinne von § 7c Abs. 7 der BO für Wien durchgeführt. Im Rahmen dieser Überprüfung wurde zusammenfassend festgestellt, dass keine relevanten negativen Auswirkungen auf Stadtstruktur, Stadtentwicklung, Vielfalt der städtischen Nutzung sowie die Verkehrsverhältnisse zu erwarten sind. Das geplante Einkaufszentrum soll als

kompakte Nahversorgungseinrichtung für die künftigen Bewohner*innen und Anrainer*innen konzipiert werden, weshalb nur geringe Wechselwirkungen auf andere Einkaufszentren, Geschäftsstraßen sowie die Nahversorgung zu erwarten sind, auch weil ein erheblicher Teil der Umsätze durch die Kaufkraft der erwarteten Zuzugsbevölkerung generiert werden soll.

Durch die geplante Nutzungsmischung aus Einzelhandel und gewerblichen Nutzungen sollen Monostrukturen und eine reine Auslegung auf den Einzelhandel vermieden werden. Durch die angestrebte Schaffung von qualitativollen öffentlichen Räumen im Umfeld und belebten, sowie offenen EG-Zonen wird erwartet, dass die urbane Entwicklung in eine nachhaltige Richtung gelenkt und gleichzeitig soziale Interaktion und die Belebung des öffentlichen Raums gestärkt wird.

Das geplante EKZ-Projekt, mit der Anbindung an die U-Bahn-Station Aspernstraße, wird hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse als positiv bewertet, da es gut in den bestehenden Verkehrsrahmen integriert ist und Maßnahmen zur Förderung von umweltfreundlicher Mobilität umfasst. Die zu erwartende Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs bzw. des Lieferverkehrs können aufgenommen werden und es ist eine gute Verkehrsqualität während der Spitzenstunden prognostiziert.

Das geplante EKZ steht im Einklang mit den Stadtentwicklungszielen der Stadt Wien und verspricht eine positive Entwicklung des urbanen Umfelds und eine Steigerung der Lebensqualität für die Bewohner*innen und Nutzer*innen des Projektstandorts.

Es wird daher vorgeschlagen, ein Einkaufszentrum (EKZ) des Typs 1 (sämtliche Warenarten) festzulegen, wobei die Fläche von Räumen gemäß § 7c Abs. 1 der BO für Wien (EKZ) auf Baufeld C1 insgesamt höchstens 4.200 m² und auf Baufeld C2 insgesamt höchstens 400 m² betragen dürfen. Bei Teilung auf mehrere Bauplätze soll in Hinblick auf die Rechtssicherheit dieses Ausmaß nach dem Verhältnis der Größe der jeweiligen Teile der Bauplätze aufzuteilen sein. Um die Wechselwirkung auf andere Nahversorgungseinrichtungen hinsichtlich der Vielfalt der städtischen Nutzung gering zu halten, sollen Räume die überwiegend für das Ausstellen und den Verkauf von Waren bestimmt sind, ausschließlich im Erdgeschoß zulässig sein (BB6 und BB7).

Zur Unterstützung der Mischnutzung im Gebiet und als Vorsorge für die multifunktionale (Um)Nutzbarkeit der Erdgeschoßflächen wird abhängig von den angestrebten Nutzungen die Festsetzung von Mindestraumhöhen vorgeschlagen. Aufgrund der stadträumlichen Lage soll im Erdgeschoß von Bauplatz C1 die Mindestraumhöhe 5 m und im Erdgeschoß von Bauplatz C2 4 m betragen (BB6 und BB7). Entlang der Hauptwegere Relationen im Gebiet soll auf einer Tiefe von 5 m ab den bezeichneten Fluchtlinien (Baulinien bzw. Baufluchtlinien) die Mindestraumhöhe 3 m bzw. 4 m im Erdgeschoß betragen (BB28, BB29, BB30 und BB31). Diese vorgeschlagenen Raumhöhen nehmen auf die angestrebte Höhenabstufung zur bestehenden Siedlungsstruktur Rücksicht und

ermöglichen gleichzeitig Planungsspielraum für die Errichtung von Tiefgaragen auf den größeren, hofartigen „Parkbaufeldern“ sowie „Urbanen Baufeldern“ im Quartiersinneren und entlang der Hauptverkehrsachsen.

Bei der Unterbringung der Stellplätze ist es das Ziel die Bodenversiegelung möglichst gering zu halten, die Stellplätze in Sammelgaragen zu bündeln und möglichst wenig Freiflächen zu unterbauen. Ein Teil der geplanten Sammelgaragen kann unter den Gebäuden errichtet werden.

Um Vorkehrung für geeignete Flächen für Baumpflanzungen zu treffen und aus kleinklimatischen sowie ökologischen Überlegungen heraus wird vorgeschlagen, dass im Bereich der geplanten Kindergartenfreiflächen sowie bei den größeren gärtnerisch auszugestaltenden Bereichen, wo keine Tiefgaragen geplant sind, unterirdische Gebäude oder Gebäudeteile nicht zulässig sein sollen (BB1). Aus den gleichen Gründen soll das zur Errichtung gelangende Dach im Hof des Einkaufszentrums (Baufeld C1) als Flachdach ausgeführt werden und intensiv gemäß ÖNORM L 1131 begrünt werden. Ein Drittel der bezeichneten Fläche soll mit mindestens 80 cm durchwurzelbarem Substrat überdeckt werden, um ausreichend Wurzelraum für Baumpflanzungen sicherzustellen (BB27).

Öffentliche Verkehrsflächen, § 53- Straßen und Durchwegung:

Die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen Erzherzog-Karl-Straße, Langobardenstraße und Oskar-Sima-Gasse sollen ihrer Nutzung entsprechend als öffentliche Verkehrsflächen berücksichtigt werden. Um künftig mehr Raum für Gehsteige und Radwege sowie künftige und bestehende Baumpflanzungen im Straßenraum sicherzustellen, sowie die verkehrssichere Erschließung des Stadtentwicklungsgebietes zu gewährleisten werden abschnittsweise Aufweitungen des Straßenraumes vorgeschlagen.

Die neuen Verkehrsflächen im Stadtentwicklungsgebiet sollen an das bestehenden Straßen- bzw. Wegenetz der Bestandsstadt anknüpfen. Ziel ist es, eine möglichst feinmaschige Durchwegung des Stadtviertels sicherzustellen. Das neue Stadtquartier soll im Westen und im Osten durch zwei breitere, vorwiegend Nord-Süd-verlaufende Siedlungsalleen („Adressadern“) erschlossen werden. Die Verlängerung der bestehenden Oskar-Sima-Gasse nach Norden sowie der bestehende Fuß- und Radweg entlang der U-Bahn-Trasse sollen die Durchlässigkeit des Gebietes in Nord-Süd-Richtung ergänzen.

Die Durchbindung der Eibengasse in Ost-West-Richtung optimiert die Durchwegung des gesamten Gebietes. Aufgrund der Grundstücksverhältnisse werden im Osten des Gebietes zusätzlich mehrere schmale Verkehrsflächen vorgeschlagen, die langfristig eine engmaschige Durchwegung in Ost-West-Richtung sicherstellen sollen.

Ein enges Netz an neuen Verkehrsflächen soll die Erreichbarkeit der geplanten

Nahversorgungseinrichtungen im Nahbereich der U-Bahn-Station Aspernstraße optimieren. Als stadträumliche Ergänzung des Wonkaplatzes wird westlich der U-Bahn-Station Aspernstraße eine platzartige Aufweitung der Erzherzog-Karl-Straße vorgeschlagen.

Es besteht die Zielsetzung, den motorisierten Individualverkehr an vier Einfüllpunkten ins Gebiet zu bündeln und das Gebiet von Durchzugsverkehr für den motorisierten Individualverkehr freizuhalten. Die vier Zufahrten ins Gebiet sollen an geeigneter Stelle in eine Wendemöglichkeit münden: Zwei Zufahrten sind von der Langobardenstraße kommend gegenüber vom Kapellenweg sowie am Beginn der Oskar-Sima-Gasse geplant. Zwei weitere Zufahrten sind von der Erzherzog-Karl-Straße kommend gegenüber der Lavaterstraße bzw. gegenüber der Leutholdgasse geplant. An allen anderen Verkehrsflächen wird die Kennzeichnung als Fußweg (Fw) vorgeschlagen um das Gebiet frei von motorisierten Individualverkehr zu halten. Die Ein- und Ausfahrten zu den Sammelgaragen sollen durch die Festsetzung von Ein- und Ausfahrtsperren möglichst nah an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Je nach Lage und Platzverhältnis ist dadurch die Erfüllung der Stellplatzverpflichtung im Sinne des § 51 des Wiener Garagengesetzes außerhalb des Bauplatzes erforderlich, wodurch ein Beitrag zur Emissionsvermeidung geleistet werden soll.

In Hinblick auf die barrierefreie Erschließung soll für die Ausgestaltung von Verkehrsflächen mit einer Gesamtbreite von 11 m und mehr bestimmt werden, dass entlang der Fluchtlinien Gehsteige mit jeweils mindestens 2,0 m Breite herzustellen sind.

Für die schmälere Querschnitte mit einer Breite von mindestens 5,5 m bis unter 11 m (der nördliche Teil der Oskar-Sima-Gasse, Verkehrsflächen Code 01001, Code 06194, Code 06920, Code 12867, Code 12859) wird, in der Lage abhängig von den lokalen Verhältnissen, ein Mindestmaß von 3,5 m vorgeschlagen, das vorwiegend dem Fußverkehr vorbehalten werden soll. Aus ökologischen Gründen soll der restliche Querschnitt der Herstellung und Erhaltung von Grünflächen vorbehalten werden.

Für die verbleibenden schmälere Querschnitte soll im Einzelfall die Ausgestaltung des Straßenquerschnittes auf Grund der lokalen Situation im Rahmen eines Detailprojektes geprüft werden. Aus den örtlichen Gegebenheiten ergibt sich, ob und in welcher Breite ein Gehsteig erforderlich ist. Um diesen Planungen nicht vorzugreifen, soll für diese Verkehrsflächen eine derartige Festsetzung nicht erfolgen.

Wegen der positiven Wirkung auf die Aufenthaltsqualität im Straßenraum und der kleinklimatischen Wirkung sollen künftige Baumpflanzungen in den breiteren Verkehrsflächen widmungsmäßig vorgesehen werden:

Für die Ausgestaltung der Erzherzog-Karl-Straße zwischen der Verkehrsfläche Code 12873 und der Murmannngasse, der Oskar-Sima-Gasse zwischen der Langobardenstraße und der Eibengasse, der

Verkehrsfläche Code 06849 zwischen der Erzherzog-Karl-Straße und der Verkehrsfläche Code 06907, der Verkehrsflächen Code 06907 in den Abschnitten mit einer Gesamtbreite von 17,4 m und 19 m, der Verkehrsflächen Code 01001 und Code 12873 jeweils in den Abschnitten mit einer Gesamtbreite von mehr als 8,0 m sowie der Verkehrsflächen Code 06912, Code 06920, Code 06924 und Code 12865 soweit sie innerhalb des Plangebietes liegen wird vorgeschlagen, dass die Herstellung und Erhaltung mindestens einer Baumreihe zu ermöglichen ist. Für die Ausgestaltung der Erzherzog-Karl-Straße zwischen den Verkehrsflächen Code 06907 und Code 12865, der Langobardenstraße, der Verkehrsflächen Code 06908 und Code 06922 sowie der Verkehrsfläche Code 06907 im Abschnitt mit einer Gesamtbreite von 18,20 m soweit sie innerhalb des Plangebietes liegen wird vorgeschlagen, dass die Herstellung und Erhaltung von mindestens zwei Baumreihen zu ermöglichen ist.

Da die beiden Siedlungsalleen eine besondere Freiraumfunktion im Stadtquartier übernehmen sollen, soll die Ausgestaltung entsprechend der im Plan dargestellten Querschnitte mit ausreichend Platz für Baumpflanzungen, Grünflächen, Gehsteige und Bereiche die vorwiegend dem Fußgängerverkehr dienen, erfolgen, wodurch günstige kleinklimatische Aufenthaltsbedingungen entstehen sollen.

In Teilbereichen dienen neu vorgeschlagene Verkehrsflächen rein der engmaschigen Vernetzung und vorwiegend der besseren Aufschließung der anliegenden Grundflächen. Für die Verkehrsflächen Code 06907 (in Teilbereichen) und Code 06920 soll daher gem. § 53 der Bauordnung für Wien angeordnet werde, dass diese Verkehrsflächen von den Eigentümer*innen nach den Anordnungen der Gemeinde hergestellt, erhalten, gereinigt, beleuchtet und die notwendigen Einbauten hergestellt und erhalten werden.

Die öffentlichen Verkehrsflächen sollen sich im Sinne einer möglichst feinmaschigen Durchwegung des Stadtviertels auch unter der U-Bahn-Trasse (Verkehrsband) fortsetzen. Gleichzeitig sollen auch Flächen für beispielsweise Fahrradabstellplätze in der Nähe des U-Bahn-begleitenden Radweges sichergestellt werden. Um ein durchgängiges Wegenetz zu erreichen, werden in Fortsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen daher Festsetzungen in zwei Ebenen vorgeschlagen: Der Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante der U-Bahn-Trasse soll der öffentlichen Verkehrsfläche zugeordnet werden und der Raum darüber dem Verkehrsband (BB32).

Für die Verbindung der Punkte A-B soll ein Raum von 5 m lichter Breite für die Errichtung und Duldung eines öffentlichen Durchganges von jeder Bebauung freigehalten werden. Durch die Ausweisung dieser zusätzlichen Durchwegung soll die Feinmaschigkeit des Wegenetzes im Südwesten des Plangebietes gestärkt werden und die Erreichbarkeit des Parks optimiert werden. Der öffentliche Durchgang entlang der Plangebietsgrenze im Nordosten des Plangebietes soll

bestandsorientiert neuerlich festgesetzt werden.

Um langfristig auch eine Ost-West Durchwegung Richtung Tamariskengasse durch das neue Wohngebiet sicherzustellen wird vorgeschlagen für die Verbindung der Punkte C-D und für die Verbindung der Punkte F-H die Anlage eines jeweils mindestens 2 m breiten Durchganges im Niveau des angrenzenden Geländes anzuordnen. Diese zwei Durchgänge können an die bestehende Durchwegung in der bestehenden Siedlung anknüpfen.

Verkehrsband:

Die gebietsquerende U-Bahn-Trasse in Hochlage sowie das Stationsgebäude Aspernstraße soll deklaratorisch als Verkehrsband berücksichtigt werden. Damit die U-Bahn-Trasse keine Barrierewirkung im neuen Quartier ausbildet und die Bereiche „links und rechts“ der U-Bahn optimal in Verbindung treten können, sollen gesonderte Widmungen unter dem Verkehrsband ermöglicht werden (BB32 und BB33). Anmerkung: Detailliertere Erläuterungen finden sich auch bei den jeweiligen Festsetzungen.

Grünland Ländliches Gebiet:

Für die Grundfläche im Bereich Erzherzog-Karl-Straße ONr. 218 wird entsprechend der vor Eintreten der Bausperre geltenden Rechtslage und bestandsorientiert die Widmung Grünland/Ländliches Gebiet (L) vorgeschlagen.

Im Hinblick auf typische, teilweise hier auch vorhandene Bebauungsstrukturen von Gartenbaubetrieben wird grundsätzlich eine flächige Bebaubarkeit mit einer zulässigen Gebäudehöhe von 6,5 m vorgeschlagen (BB37 und BB38). Nur in den Übergangsbereichen zum Grünland/Erholungsgebiet - Parkanlage und zur angrenzend geplanten Bebauung in der Erzherzog-Karl-Straße soll zur Bildung von Abständen die Errichtung von ober- und unterirdischen Bauwerken untersagt werden (BB36). Dadurch wird gleichzeitig Vorsorge für Freilandkulturen im hinteren Teil der Liegenschaft getroffen und der Park optisch aufgeweitet.

Im mittleren Teil der Liegenschaft steht die Bewirtschaftung der Grundflächen im Vordergrund, weshalb hier die Errichtung von Wohngebäuden untersagt werden soll (BB37).

Grünland Erholungsgebiet Parkanlage:

Die wohngebietsbezogene Grün- und Freiraumversorgung im neuen Stadtquartier soll durch einen großen zentralen Park, dessen Außenkante sich mit der Bebauung verzahnt und dadurch eine Teilhabe möglichst vieler Bewohner*innen am Park ermöglicht, sichergestellt werden. Es wird daher vorgeschlagen diesen zentralen Grünraum sowie den bewaldeten Bereich an der

Langobardenstraße, der eine Waldfläche nach den Bestimmungen des Forstgesetzes darstellt, als Grünland/Erholungsgebiet - Parkanlage (Epk) festzusetzen.

Unter der U-Bahn-Trasse findet sich Platz für lautere Freizeitnutzungen, weshalb hier eine Widmung in zwei Ebenen vorgeschlagen wird, die den Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante der U-Bahn-Trasse dem Grünland/Erholungsgebiet - Parkanlage zuordnet und den Raum darüber dem Verkehrsband (BB33). Zusammen mit den Geh- und Radwegen im Bereich der Parkanlage kann daher mit einer Fläche von rund 2,5 ha das gemäß Fachkonzept Grün- und Freiräume angestrebte wohngebietsbezogene Ausmaß an Grün- und Freiflächen für die künftigen Bewohner*innen zur Verfügung gestellt werden.

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

- Technische Infrastruktur :
 - Planung und Ausbau des öffentlichen Raums
 - Ergänzung Schmutzwasserkanäle, Trinkwassernetz und ggf. sonstige Infrastrukturleitungen
 - Maßnahmen entlang der Erzherzog-Karl-Straße
 - Umsetzung und Erhaltung von (tlw. öffentlichen) Durchgängen
- Soziale Infrastruktur:
 - 2 Kindergärten mit insgesamt 16 Kindergarten-Gruppen
- Grüne Infrastruktur:
 - Ausgestaltung der zentralen EPK-Fläche inklusive der Bereiche unter der U-Bahn-Trasse sowie Integration des bestehenden Walds gemäß Forstgesetz
 - Aufwertungsmaßnahmen des Grünkorridors Wulzendorfstraße - Am Mühlwasser südlich des Gebietes zur Verbesserung der Grünraumversorgung auf Stadtteilebene
- Städtebauliche Qualitäten und Sonstiges:
 - Qualitätssicherungsprozess über den Qualitätsbeirat des Wohnfonds Wien
 - Umsetzung eines Erdgeschoß-Zonenmanagements
 - Umsetzung eines Mobilitätskonzepts

Umwelterwägungen

Gemäß Anhang 1 Z 18 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G), BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 26/2023, unterliegen Städtebauvorhaben mit einer

Flächeninanspruchnahme von mindestens 15 ha und einer Bruttogeschoßfläche von mehr als 150.000 m² der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Mit den vorliegenden Planungen wird der Rahmen für das Städtebauvorhaben „Erzherzog-Karl-Straße Süd“ gesetzt. Aufgrund der Nutzungsmenge und -charakteristik wird dieses als Städtebauvorhaben im Sinne des UVP-G eingeschätzt. Der Plan wird daher gemäß § 2 Abs. 1a der BO für Wien einer Umweltprüfung unterzogen.

Europaschutzgebiete (§ 22 des Wiener Naturschutzgesetzes) werden von den vorliegenden Plänen nicht beeinträchtigt.

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. Birgit Bretterbauer
Tel.: +43 1 4000 88164

Der Abteilungsleiter:
Dipl.-Ing. Christoph Hrcir