

MAGISTRAT DER STADT WIEN
Magistratsabteilung 21 B

MA 21 B - Plan Nr. 8431

Wien, 22. August 2024

Festsetzung des Flächenwidmungsplanes
und des Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen
Pogrelzstraße, Linienzug 1-4, Linienzug 4-5
(Ostbahn), Linienzug 5-6, Gewerbeparkstraße,
Linienzug 7-8, Linienzug 8-9 (S2 – Wiener Nordrand
Schnellstraße), Linienzug 9-11, Linienzug 11-12
(Straßencode 06777), Süßenbrunner Straße,
Linienzug 13-15, Linienzug 15-16 (S2 – Wiener
Nordrand Schnellstraße), Hilde-Hannak-Gasse,
Linienzug 17-18 (Ostbahn), Linienzug 18-20 und
Linienzug 20-21 (Pogrelzstraße) im
22. Bezirk, Kat. G. Kagran und Hirschstetten

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 etwa 13 ha große Plangebiet liegt im 22. Bezirk in den Katastralgemeinden Kagran und
Hirschstetten. Die Plangebietsgrenze verläuft ab der Pogrelzstraße zwischen der Kleingartenanlage

der ÖBB und der Wohnhausanlage Raffenstättergasse bis zum Villaweg, quert anschließend die Gleise der Ostbahn, den Gewerbepark Stadlau, die S2-Wiener Nordrand Schnellstraße und eine dichtbestockte als auch landwirtschaftlich genutzte Fläche bis hin zur Süßenbrunner Straße. Im Süden bildet die Trasse der Straßenbahnlinie 26, die Hilde-Hannak-Gasse und die Raffenstättergasse die Plangebietsgrenze.

Gebietsdaten

Das Wohngebiet Raffenstättergasse wurde erst kürzlich bezogen und ist in den Kleinräumigen Wiener Bevölkerungs Register - Daten der MA23 (Stichtag 1.11.2022) noch nicht erfasst. Es kann daher keine Aussage über die EinwohnerInnen im Plangebiet getroffen werden. Die Größe der statistischen Zähleinheit lässt keine genauen Angaben über die Zahl der Beschäftigten im Gebiet zu.

Gegebenheiten im Plangebiet

Bau- und Nutzungsbestand:

Im Umfeld des Plangebietes herrscht ein gemischter Bau- und Nutzungsbestand vor. Westlich der Ostbahn befindet sich eine Kleingartenanlage sowie die erst kürzlich errichtete Wohnhausanlage Raffenstättergasse. Der Bereich zwischen Ostbahn und S2 ist durch eine intensive Betriebsansiedlung mit weitläufigen oberirdischen Stellplatzflächen bestimmt. Hier befindet sich auch die Haltestelle „Gewerbepark Stadlau“ der Straßenbahnlinie 26.

Freiflächen und Grünräume:

Dicht gesetzte Gehölzbestände befinden sich im Grünzug parallel der S2. Dabei handelt es sich um Waldflächen gemäß Forstgesetz 1975, BGBl. 440 i.d.g.F. Diese werden auch als Naherholungsgebiet der umliegenden Bewohner und Bewohnerinnen genutzt. Daran anschließend befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Eigentumsverhältnisse:

Die Eigentumsstruktur stellt sich heterogen dar. Die ÖBB, die Stadt Wien, die Wiener Linien und die Republik Österreich verfügen über einen Teil der Flächen. Die Übrigen stehen im Eigentum von Privaten bzw. juristischen Personen.

Infrastruktur:

Im Plangebiet befinden sich im Bereich des Gewerbeparks Stadlau ausreichend Geschäfte zur Versorgung des Gebietes mit Gütern für den täglichen Bedarf. Einrichtungen der sozialen

Infrastruktur und die nächste ärztliche Versorgung befinden sich außerhalb des Plangebietes. Die Versorgung mit Plätzen in Pflichtschulen ist mit dem Schulcampus in der Leopold-Kohr-Straße gedeckt.

Der Anschluss des Plangebiets an öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen ist über die bestehende technische Infrastruktur der bestehenden Straßenbahntrasse sowie der Gewerbeparkstraße gewährleistet. Im Dammbereich der Straßenbahntrasse östlich der S2 befindet sich eine Wasserleitung.

Verkehrssituation:

Das Plangebiet wird von der Trasse der Straßenbahnlinie 26 dominiert. Diese Verbindung schließt den Gewerbepark Stadlau an einen hochrangigen öffentlichen Verkehrsträger an und stellt eine wichtige Querverbindung in der Donaustadt dar. Für den Fuß- und Radverkehr müssen jedoch weitläufige Umwege in Anspruch genommen werden um die Barrieren der Ostbahn sowie der S2 zu überwinden. Laut Hauptradverkehrsnetz (Stand 2024) befinden sich Radwege des Basisnetzes entlang der Breitenleer Straße sowie der Hirschstettner Straße. Entlang des Marien-Haushofer-Weg, der Marietta-Blau-Gasse sowie teilweise im Grünzug befindet sich ein Anschluss an das erweiterte Grundnetz.

Umweltsituation

Laut Klimaanalysekarte der Stadtklimaanalyse Wien 2020 sind die dicht bestockten und landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich der S2 dem „Misch- und Übergangsklima“ zugeordnet. Diese Flächen zeichnen sich insbesondere durch ihren hohen Vegetationsanteil aus.

Der Gewerbepark Stadlau zwischen der Ostbahn und der S2 weist eine starke Überwärmung auf, dabei handelt es sich um Industrie- und Gewerbeflächen mit wenig Vegetationsanteil und fehlender Belüftung. Für den Bereich der neu errichteten Wohnhausanlage weist die Klimaanalyse noch ein „Misch- und Übergangsklima“ auf – da diese Fläche zum Zeitpunkt der Analyse noch unbebaut war. Östlich der Schnellstraße fließt laut der Klimaanalyse Kaltluft von den nördlich gelegenen Bereichen rund um die Deponie Rautenweg in Richtung Hirschstetten.

Im Lebensraum- und Artenschutzprogramm Netzwerk Natur ist das Gebiet östlich der S2 Teil der Panonischen Feldlandschaft Lobau-Bisamberg zugeordnet. Die allgemeinen Ziele für diesen Landschaftstyp sehen die Erhaltung eines durchgängigen Verbindungsgürtels zwischen Lobau und Bisamberg sowie die Erhaltung, Entwicklung und Vernetzung landschaftstypischer Biotope vor.

Im Gewerbepark Stadlau sowie westlich der Ostbahn werden 21 Schmetterlingsarten kartiert. Darüber hinaus ist mit dem Vorkommen von streng geschützten oder geschützten Tierarten, der Haubenlerche und der Wechselkröte zu rechnen.

Rechtslage

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

Die maßgebliche Rechtsgrundlage für das Plangebiet wurde mit dem PD 7333 aus dem Jahr 2006 und dem PD 8156 aus dem Jahr 2018 geschaffen. Mit dem PD 7333 wurde im Bereich des Gewerbeparks Kagran mit der Ausweisung einer etwa 35,00 m breiten öffentlichen Verkehrsfläche in der Clara-Zetkin-Gasse sowie einem Verkehrsband (Widmung in zwei Ebenen) östlich der Gewerbeparkstraße die Rechtsgrundlage für die Gleisanlagen der Straßenbahnlinie 26 geschaffen. Die teilweise als EKZ-Flächen ausgewiesenen gewerblichen Flächen des Gewerbeparks Stadlau wurden erneut berücksichtigt.

Im Jahre 2018 wurde mit dem PD 8156 die Grundlage für die Wohnhausanlage Raffenstättergasse geschaffen. Die Straßenbahntrasse wurde mit der Ausweisung Verkehrsband (teilweise als Widmung in zwei Ebenen) berücksichtigt. Für ein mögliches Rampenbauwerk einer zukünftigen fußläufigen Querung wurde nördlich und südlich der bestehenden Trasse eine Widmung in zwei Ebenen festgesetzt, wobei die im Plan festgelegte Verkehrsfläche der öffentlichen Verkehrsfläche zugeordnet ist, und der Raum darunter dem Bauland/Wohngebiet. Die Clara-Zetkin-Gasse wurde aus demselben Grund in südliche Richtung erweitert.

Mit dem PD 8238 wurde 2023 westlich der Süßenbrunner Straße Verkehrsband für einen Teil der Straßenbahntrasse festgesetzt.

Derzeit sind im Plangebiet folgende Plandokumente gültig:

PD 8156, Gemeinderatsbeschluss vom 22.03.2018, Pr. ZI.143538-2018-GSK

PD 7333, Gemeinderatsbeschluss vom 28.06.2006, Pr. ZI. 2370/2006-GSV

PD 8238, Gemeinderatsbeschluss vom 18.10.2023, Pr. ZI. 965391-2023-GGI

In jenen Bereichen, die von diesen Plandokumenten nicht erfasst sind bzw. für die die Gültigkeit der Flächenwidmungspläne und der Bebauungspläne gemäß LGBl. 10/96 mit 31. August 2006 befristet war, 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 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.

Eine wesentliche Zielsetzung des aktuellen Stadtentwicklungsplans STEP 2025 ist die weitere Stärkung des Umweltverbunds sowie die Mobilitätsvielfalt. Ziel ist vor allem die Planung, Entwicklung und Umsetzung von hochrangigen – auch Stadtgrenzen überschreitenden – städtischen Fahrrad-Langstreckenverbindungen mit noch höherer infrastruktureller Qualität sowie die Weiterentwicklung des Wiener Radnetzes, um die Kapazitäten zu erhöhen und unterschiedlichen NutzerInnenanforderungen gerecht zu werden.

Aus dem Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025 ergibt sich eine Vielzahl an energierelevanten Planungsaufgaben, wie etwa die Einbeziehung der Energieraumplanung in laufende Planungsprozesse sowie die Erstellung und Umsetzung von Energiekonzepten für neue Stadtteile und Quartiere.

Im Fachkonzept Mobilität sind die Maßnahmen festgelegt, wie die verkehrlichen Zielvorgaben des STEP 2025 erreicht werden sollen. Relevant ist das Ziel für ganz Wien bis 2025, dass 80 Prozent der Alltagswege der Wiener*innen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Das Plangebiet fällt in einen Korridor, der für potentielle Rad-Langstrecken-Planungen vorgesehen ist.

Im STEP 2025-Fachkonzept Grün- und Freiraum ist entlang der S2 eine Freiraumverbindung des Freiraumtyps 06 – Grünkorrridor zwischen Rautenweg und Hirschstetten verortet. Alle vier Freiraumnetz-Funktionen (Alltags- und Erholungsfunktion, Stadtgliederungsfunktion, Stadtökologische und naturräumliche Funktion) sollen darin Platz finden, wofür Mindestbreiten von 50 m erforderlich, grundsätzlich jedoch 100 m Breite anzustreben ist. Entlang der Straßenbahntrasse im Abschnitt S2 bis Süßenbrunner Straße ist zusätzlich eine Freiraumverbindung des Freiraumtyps 05 – Grünzüge verortet. Dabei handelt es sich um übergeordnete Grünverbindungen mit einer Mindestbreite von 30m.

Das Leitbild Grünräume Wien aus dem Jahr 2020 kennzeichnet Bereiche in denen nicht gebaut werden darf, und definiert Grünflächen die erhalten, weiterentwickelt oder neu geschaffen werden sollen. Östlich der S2 ist laut dem Leitbild Grünräume eine Fläche als „Wandelbares Grün“ ausgewiesen. Diese Kategorie bezeichnet Grünräume, deren Qualitäten auch in Zukunft erhalten werden sollen. Ihre Lage oder ihr Zuschnitt können sich unter der Voraussetzung, dass die Grünraumfunktion erhalten oder verbessert wird, ändern. Der waldbestandene Grünzug entlang der Schnellstraße und anschließende Flächen sind als Grünkorrridor mit einer angestrebten Mindestbreite von 100 m ausgewiesen.

Laut Fachkonzept Produktive Stadt befindet sich die Fläche des Gewerbe Parks Stadlau in einem Gebiet, das langfristig industriell-gewerblichen Tätigkeiten vorbehalten sein soll. Südlich daran anschließend befindet sich ein gewerbliches Mischgebiet. Das Fachkonzept wurde am 28. Juni 2017 vom Wiener Gemeinderat beschlossen und führt die wesentlichen Ziele der Betriebsstandortentwicklung Wiens zusammen. Es legt drei Typen von Betriebszonen fest, industriell-gewerbliche Gebiete, gewerbliche Mischgebiete und integrierte Einzelstandorte. Als industriell-gewerbliche Gebiete werden Betriebs- und Industriegebiete mit in der Regel über 5 ha Fläche bezeichnet, die langfristig ausschließlich industriell-gewerblichen Tätigkeiten vorbehalten sein sollen. Bei Neuentwicklungen sind Nutzungen die sich einschränkend auswirken, insbesondere Wohnen und Einzelhandel, in industriell-gewerblichen Gebieten auszuschließen.

Ein Ziel des Fachkonzeptes Mittelpunkte des städtischen Lebens ist die Stärkung bestehender Zentren. Die Steigerung der umweltfreundlichen, platzsparenden und gesundheitsfördernden Fortbewegungsformen wie Zufußgehen, Radfahren und ÖV-Nutzung spielt dabei eine wichtige Rolle. Gute Verbindungen im öffentlichen Verkehr, attraktive Bedingungen für das Radfahren und Zufußgehen am Weg ins Zentrum und im Zentrum selbst werden noch wichtiger.

Das Fachkonzept Öffentlicher Raum sieht für Gewerbegebiete eine gute städtebauliche Einbindung in die Umgebung vor um die Barrierewirkung im Stadtteil gering zu halten. Öffentliche Wegeverbindungen sollen gesichert werden, um umliegende Stationen des öffentlichen Verkehrs

sowie lokale Ziele wie etwa Nahversorgung oder Freiraumversorgung für Fußgängerinnen sowie Radfahrerinnen einfach und sicher erreichbar zu machen.

Im Strategieplan für das Zielgebiet U2 Donaustadt wird ein Lückenschluss im Rad- und Fußwegenetz empfohlen um den Gewerbepark auch fußläufig oder mit dem Rad erreichen zu können.

Das Plangebiet liegt gemäß dem Agrarstrukturellen Entwicklungsplan außerhalb landwirtschaftlicher Vorrangzonen.

Maßgebliche Entwicklungen und Planungen

Mit dem Planentwurf soll die rechtliche Grundlage für die Errichtung einer wesentlichen Rad- und Fußwegeverbindung in der Donaustadt geschaffen werden. Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 wurden unterschiedliche Stadtteile miteinander verbunden und damit auch neu miteinander in Beziehung gesetzt. Diese Verbindung schließt den Gewerbepark Stadlau an einen hochrangigen öffentlichen Verkehrsträger an und stellt eine wichtige Querverbindung in der Donaustadt dar.

Für den Fuß- und Radverkehr müssen jedoch weitläufige Umwege in Anspruch genommen werden um die Barrieren der Ostbahn sowie der S2 zu überwinden. Durch die Ausweisung einer öffentlichen Verkehrsfläche bzw. eine Widmung von zweier übereinanderliegenden Räumen nördlich der Straßenbahntrasse soll nun die Grundlage für die Errichtung einer Fuß- und Radbrücke geschaffen werden.

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

Ziele der Bearbeitung

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

- Vorsorge für Flächen für den erforderlichen Wohnraum unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung und der Ansprüche der Bevölkerung an ein zeitgemäßes und leistbares Wohnen;
- Vorsorge für die erforderlichen Flächen für Arbeits- und Produktionsstätten des Gewerbes, der Industrie und zur Erbringung von Dienstleistungen jeder Art unter Bedachtnahme auf

die wirtschaftliche Entwicklung, auf räumlich funktionelle Nahebeziehungen und die zeitgemäßen Bedürfnisse der Bevölkerung;

- angemessene Vielfalt und Ausgewogenheit der Nutzungen unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten und Zusammenhänge sowie Schaffung und Erhaltung starker städtischer Zentrums- und Versorgungsstrukturen im Sinne einer Stadt der kurzen und umweltfreundlichen Wege;
- Erhaltung, beziehungsweise Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen, insbesondere für Wohnen, Arbeit und Freizeit, sichern, und Schaffung von Voraussetzungen für einen möglichst sparsamen und ökologisch sowie mit dem Klima verträglichen bzw. dem Klimawandel entgegenwirkenden Umgang mit Energieressourcen und anderen natürlichen Lebensgrundlagen sowie dem Grund und Boden;
- größtmöglicher Schutz vor Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Staub und Gerüche;
- Vorsorge für der Erholung und dem Mikroklima dienende Grün- und Wasserflächen
- Erhaltung und Erweiterung des Baumbestands sowie von grünen Infrastrukturen im öffentlichen Raum zur Verbesserung des Mikroklimas, der Aufenthaltsqualität und der ökologischen Vielfalt in der Stadt;
- Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft unter besonderer Berücksichtigung umweltverträglicher und ressourcenschonender Mobilitätsformen sowie der Senkung des Energieverbrauchs;
- Vorsorge für klimaschonende und zeitgemäße Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung, insbesondere in Bezug auf Wasser, Energie und Abfall unter besonderer Berücksichtigung der effizienten Nutzung der Potentiale von Abwärme und erneuerbaren Energien, eines nachhaltigen Regenwassermanagements, einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft und unter Vermeidung einer unzumutbaren Belastung durch Doppelgleisigkeiten der Infrastruktur;
- Herbeiführung eines den zeitgemäßen Vorstellungen entsprechenden örtlichen Stadtbildes und Gewährleistung des Bestandes von Gebieten, die wegen ihres örtlichen Stadtbildes in ihrem äußeren Erscheinungsbild erhaltungswürdig sind;
- Berücksichtigung der Grundsätze des barrierefreien Planens und Bauens.

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

Aus stadtgestalterischen Gründen sowie der Rechtslage folgend darf der oberste Abschluss des Daches höchstens 4,5 m über der zulässigen Gebäudehöhe liegen. Aus stadtoökologischen Gründen wird für das gesamte Plangebiet vorgeschlagen, dass bebaubare, jedoch unbebaut bleibende Grundflächen gärtnerisch auszugestalten sind.

In Hinblick auf die besonders positive Wirkung auf das Mikroklima, die Biodiversität sowie im Sinne des Regenwassermanagements sollen die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 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. 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 Gebäudefronten, die sich nicht an einer Bauplatzgrenze befinden mindestens im Ausmaß von 20 vH gemäß dem Stand der Technik begrünt werden. Jene Teile der Straßenfronten, die über 21 m Gebäudehöhe liegen, sollen aus brandschutztechnischen Gründen bei der Berechnung des Ausmaßes unberücksichtigt bleiben.

Zur Sicherung eines attraktiven Wegenetzes für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie dem Bestand und der Rechtslage entsprechend soll für die Verbindung der Punkte A-B-C sowie D-E bestimmt werden, dass der Raum von mindestens 5 m lichter Breite für die Errichtung und Duldung eines öffentlichen Durchganges von jeder Bebauung freizuhalten ist.

Verkehrsband

Für die bereits bestehende Trasse der Straßenbahnlinien 26 soll der Rechtslage folgend erneut Verkehrsband vorgeschlagen werden. Im Abschnitt zwischen Pogrelzstraße und der Ostbahn soll zukünftig ein Fuß- und Radweg unter der sich bereits in Höhenlage befindlichen Straßenbahntrasse verlaufen, daher wird für diesen Bereich eine Widmung in zwei Ebenen vorgeschlagen. Für die mit BB9 bezeichnete Fläche soll der Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante als öffentliche Verkehrsfläche, der Raum darüber als Verkehrsband festgesetzt werden. Statische Elemente, wie Stützen, sind zulässig. Diese Ausweisung wird auch für die Querung der Gewerbeparkstraße vorgeschlagen. Östlich der Gewerbeparkstraße befinden sich unter der Straßenbahntrasse Stellplatzflächen eines Autohauses. Es wird daher ebenfalls eine Widmung in zwei Ebenen vorgeschlagen. Der Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante soll als Bauland/ Gemischtes

Baugebiet - Betriebsbaugebiet als Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen im Freien, der Raum darüber als Verkehrsband festgesetzt werden. Statische Elemente, wie Stützen, sind zulässig (BB12).

Öffentliche Verkehrsflächen

Nördlich der bereits bestehenden Straßenbahntrasse soll mit der Ausweisung einer öffentlichen Verkehrsfläche parallel zum Verkehrsband die Grundlage für eine Fuß- und Radwegbrücke sowie die dazugehörigen Aufweitungen für Treppen- und Liftanlagen geschaffen werden. Auch hier wird Abschnittsweise eine Ausweisung in zwei Ebenen vorgeschlagen. Für die Querung der Ostbahn sowie der S2 – Wiener Nordrand Schnellstraße (BB10) soll der Raum bis zu einer Höhe von 6,50 m ab dem Niveau des anschließenden Geländes als Verkehrsband, der Raum darüber als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden. Statische Elemente, wie Stützen, sind zulässig. Im Bereich zwischen Linienzug 7 und 8 befindet sich außerhalb des Plangebietes ein Autohaus welches die umliegenden Freiflächen für Stellplätze nutzt. Analog zur Straßenbahntrasse wird daher vorgeschlagen, dass der Raum bis zu einer Höhe von 6,50 m ab dem Niveau des anschließenden Geländes als Bauland/Gemischtes Baugebiet - Betriebsbaugebiet als Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen im Freien, der Raum darüber als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden soll. Statische Elemente, wie Stützen, sind zulässig (BB11). Zur besseren Erschließung werden Erweiterungen der öffentlichen Verkehrsfläche westlich der Ostbahn sowie im Bereich des Gewerbeparks Stadlau vorgeschlagen. Die Pogrelzstraße soll im Kreuzungsbereich mit dem Marlen-Haushofer-Weg für mehr Spielraum im Bereich der Einmündung der geplanten Rad- und Fußwegerampe aufgeweitet werden.

Für den Marlen-Haushofer-Weg soll dem Bestand entsprechend erneut ein Fußweg (Fw) ausgewiesen werden.

Aufgrund der aktuellen Planungen für die Fuß- und Radwegbrücke wird vorgeschlagen die Clara-Zetkin-Gasse wieder auf ihre ursprüngliche Breite und dem Kataster entsprechend auf 14,00 m zu reduzieren und die bestehende 10,50 m tiefe Rasenfläche als Bauland gärtnerisch auszugestaltende Fläche bestandsorientiert auszuweisen.

Im Bereich zwischen der S2 und der Süßenbrunner Straße soll die Fuß- und Radwegebrücke über eine Rampe in die Straße Code 06777 einmünden. Der bestehende Begleitweg der Straßenbahntrasse soll weiter als Zufahrt zum Naherholungsgebiet bestehen bleiben.

In Hinblick auf eine angemessene fußläufige Erschließung sollen für Verkehrsflächen mit einer Gesamtbreite von mindestens 11 m (ausgenommen der Hilde-Hannak-Gasse) Gehsteige mit mindestens 2,0 m Breite herzustellen sein.

Außerdem soll der Querschnitt der Mariette-Blau-Gasse, der Clara-Zetkin-Gasse, der Gewerbeparkstraße sowie der Querschnitt der Straße Code 06777, soweit sie innerhalb des Plangebiets liegen, so ausgestaltet werden, dass die Herstellung bzw. Erhaltung zweier Baumreihen und für die Hilde-Hannak-Gasse, einer Baumreihe möglich ist. Bäume im Straßenraum beeinflussen das Mikroklima positiv und verbessern die Aufenthaltsqualität maßgeblich.

Bereich westlich der Ostbahn

Für den Bereich südlich und nördlich der Straßenbahntrasse wurde ein städtebauliches Planungsverfahren durchgeführt und 2018 widmungsmäßig berücksichtigt. Es soll daher der Rechtslage und dem Bestand entsprechend nördlich der Straßenbahntrasse entlang der Ostbahn eine lineare Bebauung als Bauland/Wohngebiet, höhengestaffelt in Nord-Süd-Richtung in der Bauklasse II, III und IV, in geschlossener Bauweise mit einer Trakttiefe von 14 m vorgeschlagen werden.

Westlich daran angrenzend sollen in Abstimmung mit dem angrenzenden Baubestand und ebenfalls der Rechtslage folgend Bauland/Wohngebiet in der Bauklasse I, II und III in geschlossener Bauweise festgesetzt werden. Mit der besonderen Bestimmung BB1 soll, um Gestaltungsspielräume zu ermöglichen und aus stadtgestalterischen Gründen teilweise die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise zulässig sein. Nahe des Kleingartengebietes sollen die bebauten Flächen der zur Errichtung gelangenden Gebäude in den Bauklassen II-III kleinteiliger gestaltet werden und jeweils höchstens 550 m² betragen dürfen (BB2). Für die mit BB3 bezeichneten Grundflächen soll der Rechtslage folgend bestimmt werden, dass die Nutzfläche gemäß § 2 Z 9 des Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetzes, LGBl. 1989/18 i.d.g.F. (WWFSG 1989) von überwiegend über dem anschließenden Gelände liegenden Räumen insgesamt höchstens 15.000 m² betragen darf. Bei Teilung auf mehrere Bauplätze ist dieses Ausmaß nach dem Verhältnis der Größe der jeweiligen Teile der Bauplätze aufzuteilen.

Südlich der Straßenbahntrasse soll entsprechend dem zugrundeliegenden Ergebnis des städtebaulichen Planungsverfahrens „Raffenstättergasse“ sowie der Rechtslage bzw. dem Bestand folgend Bauland/Wohngebiet in der Bauklasse VI (30-35 m) in geschlossener Bauweise und einer Trakttiefe von 23 m vorgeschlagen werden. Die Errichtung von Hochhäusern ist jedoch nicht zulässig (BB5). Südlich daran anschließend soll dem Bestand entsprechend Bauland/Wohngebiet in der Bauklasse IV und einer Trakttiefe von 14 m vorgeschlagen werden. Westlich daran angrenzend soll wieder höhenmäßig abgestuft Bauland/Wohngebiet in der Bauklasse I, II und IV, geschlossene Bauweise festgesetzt werden. Um Gestaltungsspielraum zu ermöglichen soll jedoch mit der besonderen Bestimmung BB1 die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise zulässig sein. Auch

hier soll nahe des Kleingartengebietes die bebauten Flächen der zur Errichtung gelangenden Gebäude in der Bauklasse IV kleinteiliger gestaltet werden und jeweils höchstens 550 m² betragen dürfen (BB2).

Um eine entsprechende Versorgung für Kinderbetreuungseinrichtungen sicherzustellen, soll für die mit BB6 bezeichnete Grundfläche mindestens 900m² der Brutto-Grundfläche gemäß ÖNORM EN 15221-6 (diese ÖNORM kann in der Servicestelle Stadtentwicklung der Magistratsabteilung 21 eingesehen werden) von überwiegend über dem anschließenden Gelände liegenden Räumen einer Nutzung als Bildungs- und Betreuungseinrichtung vorbehalten werden. Bei Teilung auf mehrere Bauplätze ist dieses Ausmaß nach dem Verhältnis der Größe der jeweiligen Teile der Bauplätze aufzuteilen. Für die mit BB4 bezeichneten Grundflächen wird der Rechtslage entsprechend erneut bestimmt, dass die Nutzfläche gemäß § 2 Z 9 des Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetzes, LGBl. 1989/18 i.d.g.F. (WWFSG 1989) von überwiegend über dem anschließenden Gelände liegenden Räumen insgesamt höchstens 13.000 m² betragen darf. Bei Teilung auf mehrere Bauplätze ist dieses Ausmaß nach dem Verhältnis der Größe der jeweiligen Teile der Bauplätze aufzuteilen.

Darüber hinaus sollen zwischen den bebaubaren Bereichen sowie entlang der Ostbahn großzügig zusammenhängende Flächen für die wohnungsbezogenen Freiräume als gärtnerisch auszugestaltende Flächen (G) ausgewiesen werden. Für den überwiegenden Teil dieser Flächen (BB7) soll bestimmt werden, dass aus freiraumplanerischen Aspekten keine oberirdischen Gebäude oder Gebäudeteile zulässig sind. Unterirdische Gebäude bzw. Gebäudeteile sollen auf höchstens 50 v.H. des jeweiligen Teiles des Bauplatzes zugelassen werden, damit Baumpflanzungen ermöglicht werden. Um die Wahrnehmung der Grünflächen zu sichern soll die Errichtung von Einfriedungen untersagt werden.

Entsprechend ihrer Nutzung sowie der Rechtslage soll für die Fläche zwischen Raffenstättergasse und Marlen-Haushofer-Weg Grünland/Erholungsgebiet, Kleingartengebiete für ganzjähriges Wohnen vorgeschlagen werden.

Im gesamten Bereich wurden die Fluchtlinien geringfügig verschoben und an den Kataster angepasst.

Bereich zwischen Ostbahn und S2 – Wiener Nordrand Schnellstraße

Nördlich der Straßenbahntrasse im Bereich der Clara-Zetkin-Gasse soll die bestehende Rechtslage beibehalten werden und erneut Bauland/Gemischtes Baugebiet-Betriebsbaugebiet, Bauklasse III, geschlossene Bauweise, EKZ festgesetzt werden. Das Maß der baulichen Ausnutzbarkeit soll in stadtstruktureller Absicht wie bisher auf 70% des jeweiligen Teiles des Bauplatzes beschränkt

werden. Auf der mit BB13 bezeichneten Grundfläche soll die Errichtung von Einkaufszentren des Typ 1 (sämtliche Warenarten) zulässig sein, wobei die von Räumen gemäß §7c Abs. 1 BO für Wien in Anspruch genommene Gesamtfläche in Summe 6.000 m² nicht überschreiten darf. Die Größe der Bauplätze soll dabei mindestens 10.000 m² betragen. Auf diesen Bauplätzen dürfen in Summe höchstens 105 Stellplätze hergestellt werden. Da das Einkaufszentrum bereits vor 2001 rechtmäßig genutzt und baubehördlich bewilligt wurde, ist keine Prüfung gem. §7c Abs. 7 erforderlich (siehe dazu Übergangsbestimmungen aus dem LGBl. 2001/90 und 2003/10). Östlich der Marietta-Blau-Gasse soll ebenfalls der Rechtslage folgend erneut Bauland/Gemischtes Baugebiet-Betriebsbaugebiet, Bauklasse I, höhenbeschränkt mit 5,0 m, geschlossene Bauweise, mit einer baulichen Ausnutzbarkeit von 40% des jeweiligen Teiles des Bauplatzes vorgeschlagen werden.

Für die Bereiche südlich der Clara-Zetkin-Gasse sowie östlich der Gewerbeparkstraße soll der Rechtslage entsprechend Bauland/Gemischtes Baugebiet-Betriebsbaugebiet in der Bauklasse II, III und IV in geschlossener Bauweise mit einer Ausnutzbarkeit von 70% des jeweiligen Teiles des Bauplatzes, festgesetzt werden.

Um Gestaltungsspielraum zu ermöglichen sowie der Rechtslage entsprechend soll für die Bereiche nördlich und südlich der Straßenbahntrasse die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise zulässig sein (BB1). Um hinsichtlich der Klimawandelanpassung Begrünungsmaßnahmen auf den Betriebsbaugebieten vorzusehen, sollen für die mit BB14 bezeichneten Flächen die gärtnerische Ausgestaltung im Ausmaß von mindestens 20 vH ausgewiesen werden. Ausgenommen davon ist die Fläche westlich entlang der Marietta-Blau-Gasse. Aus demselben Grund sollen Vorgärten rund um die bebaubaren Grundflächen der Betriebsbaugebiete erhalten und zum Teil erweitert werden. Auf den mit BB8 bezeichneten Grundflächen östlich der Gewerbeparkstraße soll nördlich und südlich der Straßenbahn- bzw. Rad- und Fußwegbrücke dem Bestand entsprechend und der Rechtslage folgend erneut eine Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen (P) ermöglicht werden, wobei nur Stellplätze im Freien zulässig sind und die Grundfläche im Ausmaß von mindestens 20 vH gärtnerisch auszugestalten sein soll.

Entsprechend der Rechtslage soll die Errichtung von Ein- und Ausfahrten untersagt werden, um die Zufahrten in die Betriebsareale über die Gewerbeparkstraße zu regeln.

Nördlich der Straße mit dem Code O6777 soll der Rechtslage entsprechend die Errichtung von Ein- und Ausfahrten untersagt werden, um die Tiefgaragenzufahrten ausschließlich in der Süßenbrunner Straße zu ermöglichen.

Umwelterwägungen

Es ist nicht zu erwarten, dass aufgrund des vorliegenden Entwurfes Projekte entstehen werden, die gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 26/2023, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind. Die Rahmensetzung für allfällige UVP-pflichtige Projekte erfolgte bereits durch den zuletzt bestehenden Plan.

Europaschutzgebiete (§ 22 des Wiener Naturschutzgesetzes) werden vom vorliegenden Plan nicht berührt. Eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1a der BO für Wien war daher nicht erforderlich.

Durch den vorliegenden Entwurf wird die rechtliche Grundlage für die Errichtung einer Fuß- und Radwegebücke in einem bereits stark versiegelten Bereich geschaffen. 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 ist.

Eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1b der BO für Wien war daher ebenfalls nicht erforderlich.

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

Sachbearbeiterin:
Dipl.-Ingⁱⁿ. Cornelia Putz
Tel: +43 1 4000 88165

Der Abteilungsleiter:
i.V. Dipl.-Ing. Philipp Fleischmann