

MAGISTRAT DER STADT WIEN

Magistratsabteilung 21 B

MA 21 B - Plan Nr. 8473

Wien, 22. Dezember 2025

Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des
Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen
Lilly-Dillenz-Straße, Linienzug 1 – 4,
Doris-Lessing-Allee, Cassinonestraße,
Linienzug 5 – 6, Linienzug 6-7 (Straßencode 06941),
Linienzug 7-8 (Straßencode 06939),
Cassinonestraße, Linienzug 9-10 (Straßencode
06939), Linienzug 10-11 (Straßencode 06941),
Eileen-Gray-Gasse und Sonnenallee im
22. Bezirk, Kat. G. Aspern und Breitenlee

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 Plangebiet umfasst den noch weitgehend unbebauten nordöstlichen Bereich des
Stadtentwicklungsgebiets Aspern Seestadt und Teile des daran angrenzenden Wald- und
Wiesengürtels. Dieser erstreckt sich von der Cassinonestraße bis zur Sonnenallee in Ost-West-
Richtung bzw. von der Ostbahn bis zur Eileen-Gray-Gasse in Nord-Süd-Richtung. Im Westen und

Süden wird das Plangebiet von Flächen des Stadtentwicklungsgebiets begrenzt. Nördlich der Ostbahn befinden sich überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen, wobei parallel zur Ostbahn die Errichtung der S1-Spange vorgesehen ist. Östlich des Grünzugs schließt locker bebautes Siedlungsgebiet an.

Historische Entwicklung

Das Plangebiet befindet sich auf den Flächen des ehemaligen Flughafens Aspern, welcher 1912 errichtet wurde und damals zu den modernsten in ganz Europa zählte. Während des zweiten Weltkriegs stellte der Flugplatz ein Hauptziel der Luftwaffenangriffe dar und wurde vollständig zerstört. Trotz Instandsetzung verlor das Flugfeld Aspern an Bedeutung, da sich der Flugverkehr immer mehr auf Schwechat konzentrierte. Am 1. Mai 1977 wurde der Flughafen schließlich aufgelassen. 1980 kam es zum Abbruch des Flughafengebäudes und des Kontrollturms. An deren Stelle wurde die Produktionshalle von General Motors errichtet.

Seit Beginn der 90er-Jahre steht die städtebauliche Entwicklung des Flugfelds Aspern im Fokus der Stadtplanung. 2007 wurde der Masterplan Seestadt Aspern im Wiener Gemeinderat beschlossen. Es folgten die Erstellung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen für die erste Entwicklungsetappe im Südwesten sowie die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung für die Aspern Seestadt Süd. 2012 wurde das städtebauliche Leitbild für die Umsetzung des Projekts Aspern Seestadt noch einmal weiterentwickelt. Im September 2013 nahm die verlängerte U2 ihren Betrieb auf. Während 2014 die Besiedelung des südwestlichen Quartiers erfolgte, wurde parallel dazu die nächste Entwicklungsetappe für das Seeparkquartier sowie den Norden der Seestadt Aspern gestartet, für den 2018 das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren positiv abgeschlossen wurde. Als erstes Quartier im Norden der Seestadt wurde ab 2019 das Quartier am Seebogen errichtet.

Gebietsdaten

Im Plangebiet gibt es keine Wohnbevölkerung. Es befinden sich einige Arbeitsstätten im Plangebiet (Baulogistikzentrum, diverse Baustelleneinrichtungen, Kiosk, Veranstaltungsstätte), welche allesamt von temporärem Charakter sind.

Gegebenheiten im Plangebiet

Bau- und Nutzungsbestand:

Das Plangebiet ist größtenteils unbebaut. Der Baubestand umfasst ausschließlich temporär genutzte bzw. mobile Baustrukturen. Auf Höhe des Lieselotte-Hansen-Campus besteht ein zweigeschossiges

Gebäude in Stahl-Containerbauweise mit 12 Bildungsräumen, welches seit Herbst 2025 temporär als Erweiterung der gegenüberliegenden Schule dient bis die weiteren geplanten Schulstandorte in der Seestadt realisiert sind. Weiters befinden sich Baubüros und ein Kiosk, ebenfalls in Containerbauweise, sowie ein Veranstaltungszentrum bestehend aus Holzmodulen im Plangebiet.

Freiflächen und Grünräume:

Der Grünzug im Osten des Plangebiets ist Teil der übergeordneten Grünraum- und Biotopvernetzung zwischen Marchfeld und Lobau. Er ist dominiert von teilweise verbuschtem und insbesondere im Norden landwirtschaftlich genutztem Offenland. Innerhalb des Grünzugs ist zwischen der Ostbahnbegleitstraße und der Niklas-Eslarn-Straße ein rd. 60 m breiter Geländestreifen durch die sogenannten Asperner Terrassen modelliert, die aus dem Aushubmaterial der ersten Seestadtarbeiten geformt wurden. Entlang der Cassinonestraße besteht ein rd. 30 m breiter Streifen mit dichtem Strauch- und Baumbewuchs. Die Flächen der abgetragenen Gleisanlagen, deren Spuren noch ablesbar sind, sind geschottert bzw. mit Gras überwachsen.

Westlich des Grünzugs bzw. südlich der Barbara-Prammer-Allee sind die Böden überwiegend verdichtet und geschottert und dienen als Rangier- und Lagerflächen für das Baulogistikzentrum.

Eigentumsverhältnisse:

Die Flächen im Plangebiet sind überwiegend im Besitz der Wirtschaftsagentur Wien, einige Flächen nördlich der Ostbahnbegleitstraße sind im Besitz der Entwicklungsgesellschaft der Seestadt Wien 3420 AG. Die ausgebauten Straßenzüge, die Flächen des Grünzugs sowie eine weitere Fläche nördlich der Ostbahnbegleitstraße (altes Öffentliches Gut) sind im Besitz der Stadt Wien. Die Flächen der Ostbahn sind im Besitz der ÖBB Infrastruktur AG.

Infrastruktur:

Der Ausbau der für das Stadtentwicklungsvorhaben benötigten sozialen und technischen Infrastruktur erfolgt etappenweise parallel zur Umsetzung der Aspern Seestadt. Die bereits umgesetzten Quartiere der Aspern Seestadt bieten ein umfassendes Angebot an Schulen, Kindertagesstätten und sonstigen öffentlichen Einrichtungen (u. a. Bücherei, Jugendzentrum, etc.), Ärzten, Apotheken, Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben.

Im Plangebiet selbst gibt es seit Herbst 2025 eine temporäre Schulexpositur, das Baulogistikzentrum und einen Veranstaltungspavillon. Die technischen Einbauten sind innerhalb des Plangebiet im Vollausbau entlang der Sonnenallee und im Teilausbau entlang der Doris-Lessing-Allee vorhanden.

Der Anschluss an das hochrangige Straßennetz erfolgt derzeit über die Doris-Lessing-Allee im Norden sowie über die Seestadtstraße im Süden.

Radverkehrsanlagen, überwiegend baulich getrennt, befinden sich in allen bereits ausgebauten Straßenzügen der Seestadt. Die Sonnenallee und die von ihr abgehenden Anschlüsse an die Umgebung (Ostbahnbegleitstraße, Doris-Lessing-Allee, Johann-Kutschera-Gasse, Seestadtstraße) sind Teil des Hauptradverkehrsnetzes.

Verkehrssituation:

Der südliche Teil des Plangebiets befindet sich im Einzugsgebiet der U2-Station „Seestadt“, dessen nördlicher Ausgang rd. 200 m westlich der Plangebietsgrenze liegt. Die U2-Station dient auch dem lokalen Busnetz (84A, 88A, 88B, 99A, 99B) als Anknüpfungspunkte, welches die südlichen Quartiere der Seestadt und die Siedlungsgebiete westlich davon (84A) sowie die Siedlungsgebiete südöstlich (88A, 88B) und (nord-)östlich inklusive dem Nordteil dieses Plangebiets (89A, 99A, 99B; Haltestellen Käthe-Recheis-Gasse, Ilse-Buck-Straße und Strigelgasse) erschließt.

Auf Grundlage der Erreichbarkeit der Liegenschaften mit öffentlichen Verkehrsmitteln befinden sich die südlichen Teile des Plangebiets gemäß der Anlage 1 zum Wiener Garagengesetz 2008 in der Zone 1, weshalb der Umfang der Stellplatzverpflichtung 70 vH der nach § 50 Abs. 1 des Wiener Garagengesetzes 2008 zu schaffenden Stellplätze beträgt.

Umweltsituation

Teile des Plangebiets bestehen aus landwirtschaftlich genutzten Flächen, die im Agrarstrukturellen Entwicklungsplan 2024 jedoch nicht als landwirtschaftliche Vorrangzone ausgewiesen sind.

Mit Ausnahme der beiden Querungen Doris-Lessing-Allee und Niklas-Eslarn-Straße sind die Flächen des Grünzugs als Landschaftsschutzgebiet - Landschaftspflegezone Entwicklung des Landschaftsschutzgebiets Donaustadt ausgewiesen. Gemäß Verordnung sind in dieser Landschaftspflegezone folgende Ziele zu beachten:

- Erhaltung oder Entwicklung einer Biotopvernetzung,
- langfristige Erhaltung der typischen Kulturgattung „Ackerbau“ in ihrer kleinstrukturierten Ausprägung der pannonischen Feldlandschaft, ist jedenfalls auf die Biotopvernetzung besonders Bedacht zu nehmen und
- Förderung der Ausübung des ökologischen Landbaus

Im Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogramm Netzwerk Natur sind die Flächen des Grünzugs als „Pannonischen Feldlandschaft Lobau-Bisamberg“ kategorisiert. Für diese Flächen besteht die

Zielsetzung einer langfristigen Sicherung der Biotopstandorte und Vernetzung mit weiteren langfristig gesicherten Standorten.

Laut der Klimaanalysekarte 2020 sind die Flächen des Baulogistikzentrums und der Schulexpositur im Plangebiet Gebiete mit moderater Überwärmung, während die noch unbebauten Stadtentwicklungsflächen im gegenständlichen Plangebiet als Flächen mit Überwärmungspotential ausgewiesen sind. Die überwiegend unversiegelten und von Wald, Wiesen und Feldern geprägten Teile des Plangebiets werden dem Misch- und Übergangsklima zugeordnet bzw. als Frischluftentstehungsgebiet klassifiziert. Im Gebiet wurde ein nächtlicher Kaltluftabfluss Richtung Südwesten mit geringer Wirksamkeit errechnet.

In der Datenbank des Umweltbundesamtes und der Wiener Altstandortliste (WASTL) befindet sich im Südwesten des Plangebiets der Altstandort Flugfeld Aspern Flugpiste (UBA ID 80975 – Flughafen). Da keine klare Aussage ob und wie stark der Untergrund verunreinigt ist getroffen werden kann, wird empfohlen eine fachgerechte Untersuchung im Vorfeld von Bauführungen oder Leitungsbauten durchführen zu lassen, da im Falle des Antreffens von Verunreinigungen erhöhte Baukosten anfallen können.

Im Plangebiet befinden sich westlich der Cassinonestraße Waldflächen gemäß Forstgesetz 1975, BGBl. Nr. 440 i.d.g.F. Im Falle einer Verwendung dieser Waldflächen für forstfremde Zwecke ist eine Rodungsbewilligung nach § 17-19 Forstgesetz 1975 zu erwirken.

Rechtslage

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

Basierend auf den Masterplan-Grundlagen wurde in dem 2015 beschlossenen Plandokument 8071 (PD 8071) ein Flächenwidmungsplan und im Bereich des gegenständlichen Plangebiets auch größtenteils ein Bebauungsplan ausgewiesen.

Der Grüngürtel im Osten ist als Grünland/Schutzgebiet - Wald- und Wiesengürtel (SWW) ausgewiesen, die Doris-Lessing-Allee (Öffentliche Verkehrsfläche) quert diese Fläche.

Die Flächen der in der Zwischenzeit entfernten Gleisanlagen sind als Verkehrsband (VB) ausgewiesen, wobei eine zum Zeitpunkt der Festsetzung angestrebte Verlegung des Gleisbogens Richtung Norden berücksichtigt ist, um dadurch die Aufschließung der angrenzenden Baulandflächen zu verbessern.

In Verlängerung der Lilly-Dillenz-Gasse ist die vorgesehene Auffahrtsrampe zur ASFINAG-Planung „S1 Spange Seestadt Aspern“ als VB ausgewiesen.

Zur Sicherstellung der Energieversorgung der Seestadt ist parallel zur Trasse des Anschlussgleises eine 4,0 m breite Einbautentrasse festgesetzt.

Das Bauland nördlich der Doris-Lessing-Allee ist als Bauland/Gemischtes Baugebiet - Betriebsbaugebiet (GB BG), geschlossene Bauweise in der Bauklasse II bzw. in Bauklasse III entlang der Straßenfronten ausgewiesen. Da die Plangrundlagen zwischen Bestandsgleis und der angestrebten zukünftigen Lage des Gleises noch konkretisiert werden sollten, ist hier nur gemischtes Baugebiet, aber kein Bebauungsplan ausgewiesen. Hier gilt somit eine Bausperre gemäß § 8 Abs. 1 der BO für Wien.

Südlich der Doris-Lessing-Allee ist zwischen den Baufeldern B6 und B7 Erholungsgebiet/ Parkanlagen (EPK) ausgewiesen, das durch eine Stichstraße zur Erschließung der Gewerbeflächen unterbrochen und in westlicher Richtung zur Barbara-Prammer-Allee abgelenkt ist.

Das Bauland südlich bzw. östlich der EPK-Flächen ist bis zur Mela-Köhler-Straße auf eine Tiefe von rd. 75 – 90 m als Bauland/Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel, geschlossene Bauweise, Bauklasse IV mit Wohnungsverbot ausgewiesen und die dahinterliegenden Flächen als Bauland/ Gemischtes Baugebiet - Betriebsbaugebiet, geschlossene Bauweise in Bauklasse II.

Das Baufeld B6 und der südliche Teil des Baufelds B8 ist als Bauland/ Gemischtes Baugebiet ausgewiesen. Es sind jedoch keine Bebauungsbestimmungen festgesetzt. Hier gilt somit eine Bausperre gemäß § 8 Abs. 1 der BO für Wien.

Das Baufeld B9 südlich der Mela-Köhler-Straße ist als Bauland/Gemischtes Baugebiet – Strukturgebiet 3 gewidmet mit einer maximalen Gebäudehöhe von 21 m und einer Kubatur von 47.500 m³ und weiteren 12.500 m³, die der Schaffung von Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen vorbehalten sind.

Entlang der Cassinonestraße ist derzeit das Plandokument (PD) 6956 gültig.

Derzeit sind im Plangebiet folgende Plandokumente gültig:

PD 8071 (Beschluss des Gemeinderats vom 1. Juli 2015, Pr. Zl. 1401/2015-GSK) sowie

PD 6956 (Beschluss des Gemeinderats vom 27. Februar 1998, Pr. Zl. 3 GPZ/1998)

Übergeordnete Konzepte

Die Stadt Wien verfolgt mit der **Smart Klima City Strategie Wien** unter anderem das Ziel, bis 2040 die Stadt Wien klimaneutral zu machen. In verschiedenen Bereichen, wie etwa Gebäude, Energieversorgung, Zero Waste und Kreislaufwirtschaft werden die bisherigen Ziele an dieses neue Leitbild angepasst. Ein Fokus wird dabei auch auf die Anpassung an den Klimawandel gelegt, wie etwa durch die Fassaden- und Flachdachbegrünung. Dazu ist der fossile Energieverbrauch deutlich zu reduzieren und schrittweise auf erneuerbare Energie umzustellen. Dementsprechend sollte der Wärme- und Kältebedarf speziell von Neubauten nur minimale CO₂-Emissionen verursachen.

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

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

Das Kapitel **Siedlungsentwicklung** zeigt im Sinne eines sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden die Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Bestandsstadt auf und weist die Stadterweiterungsgebiete aus, die bedarfsorientiert der Erweiterung des Siedlungsgebiets dienen sollen. Gemäß Leitbild Siedlungsentwicklung gehört das gegenständliche Plangebiet als Teil der

Aspern Seestadt zu einem der prioritären Stadterweiterungsgebiete. Gleichzeitig ist der Nordteil der Aspern Seestadt auch Vorrangzone für neue Büro- und Cityfunktionen im Osten der Donaustadt.

Im Kapitel **Grün- und Freiraum** wird die Sicherung, Erweiterung und Aufwertung des Grün- und Freiraums in Wien thematisiert. In Hinblick auf die Nutzungs- und Funktionsanforderungen ergeben sich unterschiedliche Anforderungen für dessen Weiterentwicklung. Gemäß Leitbild Grünräume ist der Grünzug Teil des Wiener Immergrüns und soll demnach als hochwertiger Grünraum geschützt werden. Der östliche Grünzug der Seestadt ist im Leitbild als mindestens 100 Meter breiter Grünkorridor ausgewiesen. Die Parkfläche liegt am Ende einer Ost-West gerichteten, urban geprägten Freiraumnetzlinie, welche die beiden, die Seestadt begrenzenden Grünzüge verbindet. Südlich des Plangebiets verläuft eine weitere Ost-West gerichtete Grünverbindung entlang der öffentlichen Parkanlagen Yella-Hertzka-Park – Seepark – Ostpark (noch nicht ausgebaut), welche im Leitbild ebenfalls als Grünzug mit einer Breite bis 30 m ausgewiesen ist.

Das Kapitel **Öffentlicher Raum** befasst sich mit der qualitätsvollen, klimaangepassten und den Nutzungsansprüchen der Menschen entsprechenden Gestaltung von Straßen und Plätzen. Die Aufenthaltsqualität soll durch eine bedarfsgerechte Gestaltung und Flächenaufteilung, vielfältige Nutzbarkeit, Begrünung und Entsiegelung weiter gesteigert werden.

Im Kapitel **Mobilität** werden die Stärkung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Priorisierung und Förderung der aktiven Mobilitätsformen festgelegt. Eine Reduktion des Platzbedarfs für den motorisierten Individualverkehr sowie Weichenstellungen für klimaneutrale Gütermobilität sind vorgesehen.

Das Kapitel **Wirtschaft und Arbeit** befasst sich mit den unterschiedlichen Wirtschaftstätigkeiten im Stadtgebiet. Benötigte Flächen sind zu sichern und zu ergänzen. Betrachtet werden dabei sowohl bestehende Betriebsstandorte als auch zusätzlicher Flächenbedarf, etwa durch die Energie- und die Kreislaufwirtschaft. Die speziellen Bedarfe nicht mischfähiger Betriebe (große Grundstücke, Erschließung für den Gütertransport, Emissionen) sollen in der Stadterweiterung Berücksichtigung finden. Im Leitbild Wirtschaft und Arbeit sind die Flächen direkt an der Sonnenallee zwischen U-Bahn-Gleisbogen und Mela-Köhler-Straße als gewerbliches Mischgebiet und der dahinter liegende Bereich bis zur Ostbahn im Norden, dem Grüngürtel im Osten und bis ca. auf Höhe der Eileen-Gray-Gasse im Süden als gewerblich-industrielles Gebiet ausgewiesen.

Das Kapitel **Urbane Zentren** befasst sich sowohl mit bereits bestehenden Zentren, die auch weiterhin stabilisiert, weiterentwickelt und gestärkt werden sollen als auch mit neuen urbanen Zentren die im Zuge der Entwicklung neuer Stadterweiterungsgebiete vorgesehen werden. Für die unterschiedlichen Zentren ergeben sich abhängig von den örtlichen Rahmenbedingungen Entwicklungsziele, Vorgaben für Planungsprozesse und Entwicklungsmaßnahmen. Der Nordteil der

Aspern Seestadt ist im Leitbild Urbane Zentren als neues Hauptzentrum klassifiziert, der großteils bereits bebaute Süden der Aspern Seestadt als Quartierszentrum.

Das Kapitel **Planen für die Energiewende** macht Planungsvorgaben für den Ausbau der Infrastruktur für die Wärme- und Energiewende. Maßnahmen zur Energieeinsparung, zur Dekarbonisierung sowie zur Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen stehen im Mittelpunkt. Der Umbau soll auch zu anderen Planungszielen wie etwa der Aufwertung des öffentlichen Raums genutzt werden.

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

Im Oktober 2021 wurde in der **Stadtentwicklungskommission** eine **Aktualisierung des Masterplans** mit einer grundsätzlichen Rahmensetzung für die Neustrukturierung des östlichen Gewerbegebiets der Aspern Seestadt präsentiert und eine weitgehende Einbeziehung der freiwerdenden Flächen des ehemaligen Anschlussgleises in das gewerblich-industrielle Gebiet (Rote Zone) beschlossen. Zusätzlich können auch Sportnutzungen in begrenztem Ausmaß die gewerblich-industrielle Nutzungsstruktur in diesem Bereich ergänzen.

Maßgebliche Entwicklungen und Planungen

2020 beschloss Opel, die Anschlussgleise des Stellantis-Areals (vormals General Motors) an die Ostbahn aufzulassen, welche das Stadtentwicklungsgebiet Aspern Seestadt bis dahin in östlicher Richtung begrenzten. Nach Abbruch der Gleisanlagen des ehemaligen Stellantis-Werkes wurde der Masterplan in diesem Bereich hinsichtlich Baufeldabgrenzungen, Bebaubarkeit, Parkanlagen, Verkehrsorganisation und Wegeverbindungen überarbeitet.

Durch Entfall der Barrierewirkung der Gleise werden zusätzliche Wegeverbindungen für sanfte Mobilitätsformen zwischen dem Stadtentwicklungsgebiet und dem angrenzenden Siedlungsraum möglich und die Parkflächen können direkt und ohne querende Erschließungsstraße der Gewerbestrukturen in den östlichen Grünzug überleiten.

Die Erschließung südlich der Parkflächen soll über zwei von der Mela-Köhler-Straße abgehende und in die Sonnenallee mündende Schleifen erfolgen. Daraus sowie aus der Verlängerung der bestehenden Straßenzüge Richtung Osten ergibt sich an der Sonnenallee eine deutlich kleinteiligere Baufeldstruktur.

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

Ziele der Bearbeitung

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

- Vorsorge für die erforderlichen Flächen für Arbeits- und Produktionsstätten des Gewerbes, der Industrie und zur Erbringung von Dienstleistungen jeder Art unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Entwicklung, auf räumlich funktionelle Nahebeziehungen und die zeitgemäßen Bedürfnisse der Bevölkerung;
- angemessene Vielfalt und Ausgewogenheit der Nutzungen unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten und Zusammenhänge sowie Schaffung und Erhaltung starker städtischer Zentrums- und Versorgungsstrukturen im Sinne einer Stadt der kurzen und umweltfreundlichen Wege;
- Erhaltung, beziehungsweise Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen, insbesondere für Wohnen, Arbeit und Freizeit, sichern, und Schaffung von Voraussetzungen für einen möglichst sparsamen und ökologisch sowie mit dem Klima verträglichen bzw. dem Klimawandel entgegenwirkenden Umgang mit Energieressourcen und anderen natürlichen Lebensgrundlagen sowie dem Grund und Boden;
- größtmöglicher Schutz vor Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Staub und Gerüche;
- Vorsorge für der Erholung und dem Mikroklima dienende Grün- und Wasserflächen, insbesondere des Wald- und Wiesengürtels, und Erhaltung solcher Flächen, wie des Praters, der Lobau und der Alten Donau;
- 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;

- Sicherstellung der zeitgemäßen Rahmenbedingungen für die Stellung Wiens als Wirtschaftsstandort;
- 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:

Die an die zusätzlichen Querungen und Erschließungsstraßen angepassten Baufelder im Plangebiet sollen wieder als Bauland/Gemischtes Baugebiet ausgewiesen werden. Die bisher als Verkehrsband gewidmeten Flächen sollen dabei aufgeteilt auf die angrenzenden Nutzungen zum Teil dem Bauland als zukünftige Flächenreserve für Betriebsansiedelungen und zum anderen Teil dem Grünland/Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel zugeschlagen werden.

Für die Bauland- bzw. Verkehrsband-Flächen östlich der Verkehrsfläche Code 06941 soll abgesehen von den neuen Fußweg-Querungen und den angrenzenden Vorgärten zur Sicherstellung von den erforderlichen Abständen zu den Baumpflanzungen im öffentlichen Raum noch keine Neuausweisung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans erfolgen, da hier die Nutzungsperspektiven, insbesondere hinsichtlich einer möglichen Integration von Sportflächen nicht geklärt sind.

Gemischtes Baugebiet – Geschäftsviertel (Baufelder B6, B8A-C)

Gemäß Masterplan ist der Bereich an der Sonnenallee als eine Art (Emissions-)Puffer zum östlichen Betriebsbaugebiet für alle Nutzungen außer Wohnen vorgesehen. Orientiert an Bebauungsdichte und Gebäudehöhen der gegenüberliegenden Straßenfront werden daher die Baufelder B6, B8A, B8B und B8C als Bauland/Gemischtes Baugebiet - Geschäftsviertel überwiegend in Bauklasse IV, geschlossene Bauweise vorgeschlagen. Auf Baufeld B6 sollen zudem durch eine punktuelle Ausweisung der Bauklasse V an der Nordecke bzw. der Bauklasse VI höhenbeschränkt auf 35 m an der Südecke des Baufelds städtebauliche Akzente an einer für die Seestadt wichtigen Kreuzung sowie an der zukünftigen Parkanlage ermöglicht werden. Die vorgeschlagenen Baufluchtlinien, welche auf eine Tiefe von 30 m vollflächige Bebaubarkeit entlang Sonnenallee, Lilly-Dillenz-Straße und Doris-Lessing-Allee ermöglichen, zielen auf die Ausbildung einer Gebäudekante entlang dieser

Straßenzüge und etwas durchlässigere Bebauung in den hinteren Baufeldteilen ab. Auf den hinteren Baufeldteilen der Baufelder B8A, B8B und B8C wird daher zur Sicherstellung eines angemessenen Freiflächenanteils eine Beschränkung der baulichen Ausnutzbarkeit von 60 vH des jeweiligen Teils des Bauplatzes vorgeschlagen. Auf Baufeld B6, welches an alle oben genannten Straßenzüge grenzt und daher hier auf eine Tiefe von 30 m vollflächig bebaubar vorgeschlagen wird, soll auf dem verbleibenden dahinter liegenden Baufeldteil in Rücksichtnahme auf die direkt angrenzende Parkfläche die bauliche Ausnutzbarkeit auf 45 vH des jeweiligen Teiles des Bauplatzes beschränkt werden.

Im Bauland/Gemischten Baugebiet - Geschäftsviertel, welches im gegenständlichen Plangebiet in der Übergangszone zwischen einem gemischt genutzten Quartier mit überwiegend Wohnnutzung und einem Betriebsbaugebiet liegt, soll die Errichtung von Wohnungen und Heimen nicht zulässig sein um Nutzungskonflikte hintanzuhalten.

Die vorgeschlagenen Flächen für gärtnerische Ausgestaltung entlang der Fußwege bzw. der Parkanlage zielen darauf ab, die Grün- und Freiraumwirkung entlang des Parks zu verstärken sowie ein positives Mikroklima entlang der Wege und damit insgesamt attraktive Wegeverbindungen in Überleitung zum Grünzug zu schaffen.

Gemischtes Baugebiet – Betriebsbaugebiet (Baufelder B5, B7A und B7B)

Entsprechend den Zielsetzungen aus dem STEP 2035 - Leitbild Wirtschaft und Arbeit soll auf den Baufeldern B5, B7A und B7B Vorsorge für nicht-mischfähige Betriebe getroffen werden und sie sollen daher als Bauland/Gemischtes Baugebiet – Betriebsbaugebiete ausgewiesen werden.

Auf den vorderen Bereichen der Doris-Lessing-Allee bzw. der Lilly-Dillenz-Straße wird die Bauklasse III, geschlossene Bauweise vorgeschlagen, um neben betrieblichen Nutzungen auch Raum für höhere Verwaltungs- und Administrationsgebäude an den Straßenfronten dieser Zufahrtsstraßen zum Stadtentwicklungsgebiets zu ermöglichen. Auf den übrigen Baufeldteilen sowie auf Baufeld B7B wird die Bauklasse II, geschlossene Bauweise vorgeschlagen um Vorsorge für flächigere Bebauungsformen wie z. B. Produktionshallen und die dazugehörigen Manipulations-, Lager und Rangierflächen zu treffen. Die Bebaubarkeit soll auf allen Baufeldern ausreichend Spielraum für betriebliche Erfordernisse gewährleisten und entsprechend der Rechtslage mit 70 vH des jeweiligen Teiles des Bauplatzes begrenzt werden.

Unversiegelte Flächen im Betriebsbaugebiet sollen insbesondere entlang der umgebenden Grünlandstrukturen konzentriert werden, weshalb überwiegend 10 m breite gärtnerisch auszugestaltende Flächen entlang den Grenzen zu Grünland/Schutzgebiet Wald und Wiesengürtel (SWW) und Grünland/Erholungsgebiet Parkanlage (EPK) bzw. der Fußwege vorgeschlagen werden.

Da die ursprünglich angedachte Gleisverlegung des Betriebsgleises nicht mehr aktuell ist, wird ferner der bisher stark von dieser Gleisgeometrie geprägte nördliche Rand des Baufelds B5 in einer zweckmäßiger zu bebauenden Konfiguration vorgeschlagen. Der neu vorgeschlagene, rechteckige Baufeldabschluss im Nordosten ragt dabei mit rd. 1.000 m² in das Landschaftsschutzgebiet Donaustadt. Im Gegenzug soll der Grünzug um Teile der Flächen des ehemaligen Verkehrsbands, konkret um rd. 10 m, verbreitert (+rd. 1.800 m²) und die bisher spitz zulaufende Verkehrsband-Fläche (VB) im Norden ebenfalls neu als Grünland/Schutzgebiet Wald und Wiesengürtel (SWW, +rd. 1.000 m²) vorgeschlagen werden, wodurch in Summe ein Zugewinn von rd. 1.800 m² neu vorgeschlagenen SWW-Flächen erzielt wird.

Gemischtes Baugebiet/Strukturgebiet (Baufeld B9)

Die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanbestimmungen für dieses Baufeld sollen grundsätzlich entsprechend der gültigen Rechtslage wieder festgesetzt werden.

Es wird daher vorgeschlagen, dieses im Nahbereich des Sees und der umgebenden Erholungsräume befindliche Baufeld weiterhin als Gemischtes Baugebiet auszuweisen und damit ein breit gefächertes Nutzungsspektrum, wie es z. B. auf dem gegenüberliegenden Baufeld H6 (Wohnen und Gewerbehof) bereits umgesetzt wurde, zu ermöglichen.

Gemäß dem Verkehrskonzept ist auf dem Baufeld die Errichtung einer Sammelgarage vorgesehen. Bedingt durch den hohen Grundwasserspiegel vor Ort wird vorgeschlagen, das Baufeld weiterhin als Strukturgebiet (StrG) auszuweisen um das freie Anordnen der Baumassen ohne Gebäudehöhen-Untergrenze zu ermöglichen und damit auch die Errichtung eines oberirdischen Garagengeschosses mit begehbaren, begrünten Dachfläche zu erlauben. Ferner sollen in Abstimmung auf das Verkehrskonzept insgesamt höchstens 175 Stellplätze hergestellt werden dürfen (Bestimmung 4.5). Die für die Sammelgarage benötigte oberirdische Kubatur soll zweckgebunden ausgewiesen werden, während die vorgeschlagene, nicht zweckgebundene Kubatur sowie die vorgeschlagene Gebäudehöhe und teilweise Beschränkung der Geschossanzahl eine Bebauung entsprechend dem Umfeld mit abwechslungsreicher Silhouette ermöglichen soll (Bestimmungen 4.2. - 4.4.).

Aufgrund des um 1,5 m verschmälerten Straßenquerschnitts östlich des Baufelds wird vorgeschlagen, das Baufeld entsprechend zu erweitern. Darüber hinaus sollen bebaubare, jedoch unbebaut bleibende Grundflächen gärtnerisch auszugestalten sein, um vor dem Hintergrund des hier zulässigen breiten Nutzungsspektrums (insb. auch Wohnen) für eine ausreichende Grünraumversorgung am Bauplatz zu sorgen (Bestimmung 4.6).

Öffentlicher Raum und Verkehr

Um eine hochwertige Versorgungsqualität für den fußläufigen Verkehr zu ermöglichen, wird für alle Verkehrsflächen mit einer Gesamtbreite von mehr als 11 m vorgeschlagen, entlang der Fluchtlinien Gehsteige mit jeweils mindestens 2,5 m Breite herzustellen.

Die nur zur Hälfte im Plangebiet befindlichen Straßenzüge Sonnenallee und Lilly-Dillenz-Straße sollen entsprechend der gültigen Rechtslage festgesetzt werden, sodass in ihrem Querschnitt, soweit er im Plangebiet liegt, die Herstellung und Erhaltung mindestens einer Baumreihe möglich ist. In der Doris-Lessing-Allee soll entsprechend der Rechtslage die Herstellung und Erhaltung von mindestens zwei Baumreihen ermöglicht werden.

Abgestimmt auf das Erschließungskonzept sollen die Franziska-Seidl-Straße und die Mela-Köhler-Straße wieder bzw. die Verkehrsfläche Code 06923 erstmals mit einer Querschnittsbreite von 18 m und die Verkehrsfläche Code 06941 mit einer Querschnittsbreite von 16,5 m ausgewiesen werden. In Hinblick auf die positiven kleinklimatischen Effekte soll sowohl in dem 16,5 m breiten als auch den 18 m breiten Straßenzügen die Herstellung und Erhaltung von mindestens zwei Baumreihen ermöglicht werden.

In Verlängerung bestehender Straßenzüge werden in Ost-West-Richtung zwei neue Fußwege vorgeschlagen, um die Anbindung der östlich gelegenen Siedlungen an die Aspern Seestadt und dem dortigen Nahversorgungs- und Infrastrukturangebot deutlich zu verbessern. Der vorgeschlagene Fußweg zwischen den Parkflächen soll eine durchgehende Verbindung in Nord-Süd-Richtung für sanfte Mobilitätsformen sicherstellen.

Für die Ausgestaltung der Fußwege werden abhängig von ihrer Breite und Lage Querschnitte im Plan vorgeschlagen, um durchgehende Versickerungszonen sicherzustellen und in den 9 m bzw. 10 m breiten Querschnitten zusätzlich Vorsorge für eine Baumreihe zu treffen. Aus verkehrsorganisatorischen Gründen sollen entlang der Fußwege auch Ein- und Ausfahrtensperren festgesetzt werden.

Die vorgeschlagenen Höhenkoten im Plangebiet sehen eine nach Osten abfallende Geländemodellierung vor, um einen tiefergelegenen Streifen entlang des Grünzugs auszubilden, welcher bei Starkregenereignissen als Rückhaltefläche dienen kann.

Um Spielraum für eine bedarfsgerechte Errichtung von Stellplätzen zu ermöglichen, soll das zulässige Höchstausmaß an errichteten Stellplätzen auf 150 vH des gesetzlichen Werts festgesetzt werden. Dadurch soll dem Stellplatzbedarf im vorgeschlagenen Gemischten Baugebiet – Geschäftsviertel sowie im Gemischten Baugebiet – Betriebsbaugebiet entsprochen werden, und die bisher in der Seestadt festgesetzte Stellplatzobergrenze im Sinne der Kontinuität und Kohärenz zu den gültigen

Plandokumenten in der Seestadt beibehalten bzw. auch auf diese Flächen erweitert werden. Der Umfang der Stellplatzverpflichtung gem. §50a Abs.2 des Wiener Garagengesetzes 2008 bleibt davon unberührt.

Durch diese Maßnahme soll die Ausstattung des Gebietes mit Stellplätzen unter Berücksichtigung verkehrs- und umweltpolitischer Zielsetzungen gewährleistet werden sowie die Herbeiführung und Erreichung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr gefördert werden.

Dazu wird gemäß dem Garagengesetz § 48 erwogen:

1. Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Das Plangebiet weist abhängig von der Lage sehr hohe bis mittlere ÖV-Güteklassen (Güteklasse A im Süden bis C im Norden) auf. Durch das künftige Fußwegenetz und den sukzessiven Ausbau des lokalen Busnetzes wird von allen Baufeldern des Plangebiets in weniger als 300 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 2035, 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 auf Zeit genehmigte Stellplätze für die temporären Nutzungen (u.a. Baulogistikzentrum) auf privaten Grundflächen. Im öffentlichen Raum sind einige längs gerichtete Stellplätze sowie Haltebuchten für Lieferverkehr vorhanden. Im umliegenden Gebiet sind in den bereits errichteten Sammelgaragen an der Sonnenallee noch Stellplätze anmietbar.

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

Das Verkehrskonzept der Aspern Seestadt sieht vor, die Quartiere weitgehend frei von Kfz-Verkehr zu halten und die erforderlichen Pflichtstellplätze, ausgenommen jener des produzierenden Gewerbes, in Sammelgaragen zu bündeln. Eine solche Sammelgarage ist im Süden des Plangebiets auf Baufeld B9 (StrG) vorgesehen. Abweichend von einer prozentualen Beschränkung der maximal zur Errichtung gelangenden Stellplätze wird vorgeschlagen, hier eine konkrete Anzahl an maximal zulässigen Stellplätzen in Abhängigkeit der berechneten Erfordernisse der damit abzudeckenden Baufelder festzusetzen (Bestimmung 4.5). Dadurch kann hier eine Garage mit über 150 v.H. der

eigenen Stellplatzverpflichtung errichtet werden und den umliegenden Baufeldern die Möglichkeit geboten werden, im Sinne des § 51 des Wiener Garagengesetzes außerhalb des Bauplatzes im Umkreis von ca. 500 m ihre Stellplatzverpflichtung zu erfüllen und dadurch einen Beitrag dazu zu leisten, dass Emissionen vermieden werden.

Abgesehen vom Baufeld B9 befinden sich im gegenständlichen Plangebiet ausschließlich Flächen, welche für betriebliche und insbesondere produzierende Ansiedlungen vorgesehen sind. Stellplätze auf Eigengrund bieten hier Flexibilität hinsichtlich der betrieblichen Abläufe. Zur Reduktion von Hitzeinseln wird jedoch vorgeschlagen, das Ausmaß der Stellplätze im Freien auf maximal 10 vH der Bauplatzfläche zu begrenzen um eine flächensparende Anordnung von Stellplätzen in Hoch-, Tief- oder Sammelgaragen zu forcieren (Bestimmung 3.4, 2. Satz).

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

Die erforderliche Erschließung für den motorisierten (Schwer-)Verkehr soll ausgehend von der Mela-Köhler-Straße flächensparend durch Einbahn-Schleifen erfolgen, wodurch die Fahrbahnbreite deutlich reduziert und die Ausgestaltung des überwiegenden Teils der Querschnittsbreite mit Fokus auf stadtverträgliche Verkehrsarten mit breiten Gehsteigen und 2-Richtungs-Radweg erfolgen kann.

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

Der Entfall der Betriebsgleise im Osten ermöglicht eine deutliche Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit und Vernetzung des Stadtentwicklungsgebiets mit den östlich angrenzenden Erholungsräumen und Siedlungen, da neue Fußwege (Fw) im Plangebiet vorgeschlagen werden.

7. Naturräumliche Gegebenheiten:

Durch eine Begrenzung der zulässigen Stellplatzanzahl sowie des Ausmaßes der Stellplätze im Freien kann die Eingriffsintensität in die naturräumlichen Gegebenheiten im Sinn des Versiegelungsgrads begrenzt und das Potential für die Bepflanzung verbessert werden.

Grünland

Entsprechend den überarbeiteten Grundlagen wird vorgeschlagen die geplante Parkanlage um rd. 1.200 m² größer gegenüber der Rechtslage und in günstigerer, weil direkt an den Grünzug angereicherter Konfiguration als Grünland/Erholungsgebiet Parkanlage (EPK) auszuweisen.

Der östliche Grünzug soll ebenfalls angepasst an die neuen Rahmenbedingungen in adaptierter Konfiguration um einen Teil der bisher als Verkehrsband gewidmeten Flächen vergrößert und wieder als Grünland/Schutzgebiet Wald und Wiesengürtel (SWW) ausgewiesen werden.

Allgemeine Bestimmungen

Zur Sicherstellung eines gewissen Gestaltungsspielraums für künftige Bebauungen soll im gesamten Plangebiet die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise zulässig sein.

Zur Vermeidung unverhältnismäßig hoher Dächer soll der oberste Abschluss der Dächer im Plangebiet nicht höher als 4,5 m über der zulässigen Gebäudehöhe liegen dürfen.

Sofern nicht anders bestimmt (Strukturgebiet), wird für das gesamte Plangebiet vorgeschlagen, dass die Bauplätze im Ausmaß von mindestens 20 vH gärtnerisch auszugestalten sind. Durch diese Bestimmung soll im ganzen Plangebiet, auch in den Teilen, welche aufgrund der gewerblichen Nutzung einen erhöhten Bedarf an befestigten Flächen für Lager-, Rangier- und Manipulationszwecke haben, ein Mindestmaß an Begrünung und versickerungsfähigen Böden sichergestellt werden. In einzelnen Bereichen wird die Verortung eines Teils dieser Flächen über die Ausweisung von gärtnerisch auszugestaltenden Flächen entlang gewisser Fronten vorgeschlagen, um durchgehende Grünflächen sicherzustellen.

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

Aus stadtgestalterischen Gründen soll die Errichtung von Hochhäusern im Plangebiet nicht zulässig sein.

Zur Förderung einer offenen Raumwirkung wird vorgeschlagen, dass Einfriedungen an seitlichen und hinteren Grundgrenzen den Boden der höheren angrenzenden Grundflächen um höchstens 1,2 m überragen und ab einer Höhe von 0,5 m den freien Durchblick nicht hindern dürfen.

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

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 der neu gewidmeten Straßen und Fußwegverbindungen inklusive der erforderlichen Infrastrukturleitungen

- Grüne Infrastruktur (öffentliche Grünflächen etc.):

Ausgestaltung der EPK-Flächen

- Städtebauliche Qualitäten und Sonstiges:

Qualitätssicherung der Einzelprojekte über Wettbewerbe und den aspern Beirat

Umwelterwägungen

Das gegenständliche Plangebiet umfasst den östlichen Bereich der Seestadt Aspern. Bereits mit dem derzeit im Gebiet gültigen Plandokument 8071 (Beschluss des Gemeinderats vom 1. Juli 2015, Pr. Zl. 1401/2015-GSK) wurde ein Flächenwidmungs- und Bebauungsplan festgesetzt, welcher rahmensetzend für die Entwicklung von Vorhaben war, die gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind, weshalb im Rahmen des Verfahrens zu PD 8071 eine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde. Unter Einbeziehung der Wiener Umweltschutzbehörde wurde der Umweltbericht „Aspern Seestadt - Umsetzungsphase 2 und 3“ (= Seeparkquartier und Aspern Seestadt Nord) erstellt. Während der öffentlichen Auflage der beiden Planentwürfe (PD 8105: 21. August 2014 - 2. Oktober 2014; PD 8071: 5. Februar - 19. März 2015) erhielt die Bevölkerung Gelegenheit, Stellungnahmen abzugeben, welche in die Umwelterwägungen miteinbezogen wurden.

Noch detailliertere Betrachtungen der zu erwartenden Umweltauswirkungen im gegenständlichen Plangebiet erfolgten in den abgeschlossenen Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfungen („Straßenbau- und Städtebauvorhaben „Aspern Seestadt Nord“).

Der gegenständlichen Planentwurf sieht keine Änderung der Nutzungsart und Nutzungsmenge gegenüber den Annahmen der bereits durchgeführten Umweltprüfungen vor. Es ist daher davon auszugehen, dass die im gegenständlichen Planentwurf vorgeschlagenen Festsetzungen nicht rahmensetzend für Projekte sind, die gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 26/2023, einer weiteren Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind.

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.

Aus den zuvor genannten Gründen unterscheiden sich die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des vorliegenden Entwurfs nicht (erheblich) von jenen, die aufgrund der schon zuvor bestehenden Rahmensetzung eingetreten wären, vielmehr ist aufgrund den vorgeschlagenen zusätzlichen Wegeverbindungen und Vergrößerung der Flächen des Schutzgebiets Wald- und Wiesengürtel von positiven Auswirkungen gegenüber den damaligen Annahmen auszugehen. Es war daher auch gemäß § 2 Abs. 1b der BO für Wien keine Umweltprüfung durchzuführen.

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

Sachbearbeiterin:
Dipl.-Ing. Denise Schluderbacher-Girsch
Tel: +43 1 4000 88125

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