

MAGISTRAT DER STADT WIEN

Magistratsabteilung 21 B

MA 21 B - Plan Nr. 8493

Wien, 22. Juni 2026

Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des
Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen Innstraße
(Bezirksgrenze), Engerthstraße, Linienzug 1-2 und
Linienzug 2-3 (Trasse ÖBB Nordbahn) im
2. Bezirk, Kat. G. Leopoldstadt
sowie Festsetzung einer Schutzzone
gemäß § 7 Abs. 1 der BO für Wien
für einen Teil des Plangebiets

Beilagen:

Antrag und Plan 1:2000

Erläuterungsbericht 1 – ÖA/BV

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

Lage und Charakteristik des Plangebiets

Das Plangebiet befindet sich im Norden des 2. Bezirks und liegt entlang der Innstraße, angrenzend
zum 20. Bezirk, zwischen den Bahngleisen der S-Bahn-Stammstrecke und der Engerthstraße. Große
Teile grenzen südlich an die Grünfläche „Freie Mitte“ des Nordbahnviertels. Die ehemalige Nutzung
als Teil des Frachtenbahnhofs mit einem historischen Backsteingebäude, Brach- und Lagerflächen,

Containern sowie Ruderalvegetation prägt das Erscheinungsbild des Areals. Zwischen Vorgartenstraße und Engerthstraße befindet sich eine Parkanlage mit Spielplatz, der Therese-Ammon-Park.

Das Plangebiet ist Teil des Entwicklungsgebiets Nordbahnhof, für das ein städtebauliches Leitbild vorliegt.

Historische Entwicklung

Bis in das 19. Jahrhundert waren das Areal des ehemaligen Nordbahnhofs sowie große Teile des 2. und 20. Bezirks durch einen Seitenarm der Donau geprägt. Südlich dieses Seitenarms wurde der erste Nordbahnhof im Jahre 1839 nach den Plänen von Anton Jüngling errichtet. In den Jahren 1859 bis 1865 wurde der Nordbahnhof aufgrund des gestiegenen Passagieraufkommens von Theodor Hoffmann neu konzipiert. Der Bahnhof lag auf einer Insel in der unregulierten Donau in damals noch landwirtschaftlich genutztem, immer wieder überschwemmtem Gebiet.

Ein städtebaulicher Entwicklungsschub erfolgte mit der ersten Donauregulierung, bei der zwischen 1869 und 1875 zwischen Nussdorf und Albern ein ca. 13 km langer Durchstich geschaffen wurde. Großräumig wurden dabei im Bereich der Leopoldstadt und Brigittenau Auwaldflächen gerodet und ehemalige Donauarme verfüllt. Fabriken, Betriebe und Bahnanlagen wurden hier errichtet.

Der Nordbahnhof war bis zum 2. Weltkrieg von großer Bedeutung für die Verbindung Richtung Nordosten. Im Nationalsozialismus fanden auch von hier Deportationen jüdischer Bevölkerung in die Konzentrationslager statt. Das Bahnhofsgebäude mit seiner spätromanischen Architektur wurde im 2. Weltkrieg schwer beschädigt und 1965 wurden die Reste gesprengt. Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Nordbahnhof nur noch als Frachtenbahnhof unter dem Namen „Frachtenbahnhof Wien Nord“ weiterbetrieben.

1959 wurde am Praterstern eine neue Bahnstation für den Lokal- und Regionalverkehr, der Bahnhof Praterstern, eröffnet. Der neue Bahnhof wurde durch den Schnellbahn-Verkehr mit elektrischem Betrieb im Jahr 1962 zu einem Durchgangsbahnhof umfunktioniert. Im Jahr 1981 wurde die U-Bahn-Station Praterstern (U1) eröffnet und seit 2008 ist der ÖV-Knoten auch an die verlängerte U2 angebunden.

Aufgrund des Bedeutungsverlustes des Nordbahnhofs erfolgt seit den 1990er-Jahren die schrittweise Umnutzung in einen neuen Stadtteil. Zuerst wurde ein Streifen entlang der Lassallestraße zur Bebauung freigegeben. 2008 wurde der rund 3,1 ha große Rudolf-Bednar-Park eröffnet. Im Jahr 2010 wurde der Bildungscampus Gertrude Fröhlich-Sandner fertiggestellt. Rund um diese wichtigen Orte wurde ein neues Wohnviertel geschaffen. Nach dem Bau des Büro- und Hotelstandortes „Austria Campus“ zwischen Walcherstraße und Am Tabor wurden beidseits der

Bruno-Marek-Allee weitere, überwiegend Wohngebäude sowie der Bildungscampus Christine Nöstlinger errichtet. Auch entlang der Nordbahnstraße und Taborstraße wurden mittlerweile weitere Gebäude errichtet. Nur noch wenige Gebäude befinden sich derzeit in Bau. Die große, zentrale Grünfläche „Freie Mitte“ ist ebenfalls größtenteils fertiggestellt.

Gebietsdaten

Das Plangebiet hat eine Fläche von ca. 4,1 ha und beherbergt keine Wohnbevölkerung bzw. Arbeitsplätze.

Gegebenheiten im Plangebiet

Bau- und Nutzungsbestand:

Die Grundflächen des ehemaligen Nordbahnhofs liegen derzeit brach. Bis auf das leerstehende Backsteingebäude der ehemaligen Signalstreckenleitung Wien an der Innstraße wurden alle Hallen und Gebäude des ehemaligen Frachtenbahnhofs abgebrochen. Einzelne Container befinden sich auf dem Gelände.

Freiflächen und Grünräume:

Neben Ruderalflächen im Bereich nördlich der „Freien Mitte“ mit teilweisem Baumbestand befindet sich zwischen Vorgartenstraße und Engerthstraße eine Parkanlage mit Spielplatz und Fußballfeld, der Therese-Ammon-Park. Im Park befinden sich zwei Bäume (Schwarzpappel und Silberpappel), die „aufgrund des besonderen Gepräges, das sie dem Landschaftsbilde verleihen, erhaltenswürdig“ sind (Naturdenkmal). Die Platanenallee beidseitig der Innstraße zwischen Leystraße und Engerthstraße „stellt aufgrund ihrer Eigenart“ ebenso ein Naturdenkmal dar.

Eigentumsverhältnisse:

Ein ca. 30 m breiter Streifen neben der Bahntrasse, der Bereich zwischen Leystraße und Vorgartenstraße inkl. eines Teilbereichs der Vorgartenstraße selbst sowie die ehemalige Gleistrasse südlich des Therese-Ammon-Parks liegen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG. Der Teilbereich südwestlich der Leystraße, der Therese-Ammon-Park inkl. eines schmalen Streifens südlich davon sowie die öffentlichen Verkehrsflächen gehören der Stadt Wien.

Infrastruktur:

Im Plangebiet befinden sich keine sozialen Infrastruktureinrichtungen. Die Stadtentwicklungsgebiete Nordbahnviertel sowie zukünftig auch Nordwestbahnhof stellen die

Versorgung mit Schulen, Kindergärten, ärztlichen Niederlassungen und Nahversorgungseinrichtungen im unmittelbaren Umfeld sicher.

Die technische Infrastruktur (Einbauten) wird sukzessive, auf die einzelnen Bauphasen im Stadtentwicklungsgebiet abgestimmt, ausgebaut.

Verkehrssituation:

Das Plangebiet ist sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Es liegt zwischen den S-Bahn-Stationen Traisengasse (ca. 700 m) und Praterstern (ca. 1.600 m), einem der wichtigsten öffentlichen Verkehrsknotenpunkte Wiens, an dem auch die U-Bahn-Linien U1 und U2 und zahlreiche Straßenbahnen und Busse halten. Die Haltestelle der Linie 2 und 12 (Dresdner Straße/ Innstraße) befindet sich ca. 350 m und der Linie O und 12 (Bruno-Marek-Allee) ca. 420 m entfernt. Entlang der Engerthstraße verkehren die Buslinien 11A und 11B mit einer Haltestelle beim Therese-Ammon-Park an der Ecke Innstraße.

In der Innstraße verläuft ein Radweg, der an die Radwege in der Engerthstraße, Leystraße und Dresdner Straße sowie an die Radrouten in der Ospelgasse und Rebhanngasse anbindet.

Das Plangebiet liegt an der Innstraße (Hauptstraße A), über die man zum übergeordneten Handelskai (Hauptstraße B) gelangt.

Das Plangebiet liegt in der Zone 1 gemäß Anlage 1 zum Wiener Garagengesetz 2008 (WGarG 2008). Der Umfang der Stellplatzverpflichtung beträgt daher 70 vH der nach § 50 Abs. 1 WGarG 2008 zu schaffenden Stellplätze.

Umweltsituation

Das Plangebiet ist Teil des ehemaligen Nordbahnhofareals, das in das dicht bebaute Stadtgebiet eingebettet ist. Die Klimaanalyse-Karte (Stadt Wien, 2020) weist das Areal entlang der Innstraße vorwiegend in der Kategorie „Moderate Überwärmung“ (Orientierung nach VDI Klimateigenschaft: Stadtklima) aus. Die Eigenschaften sind dichte Bebauung, hoher Versiegelungsgrad und wenig Vegetation in den Freiräumen sowie Belüftungsdefizite. Es liegt im Bereich der „Luftleitbahn Donau“. An der Innstraße und Engerthstraße besteht eine Immissionsbelastung durch Lärm und Luftschadstoffe. Die strategische Lärmkarte der Magistratsabteilung 22 – Umweltschutz weist für diese Straßenzüge einen Wert bis zu 75 dB (L_{den}) bzw. bis zu 70 dB (L_{night}) aus. Entlang der S-Bahn ist eine Lärmschutzwand im Bestand vorhanden. Hier liegen die angrenzenden Bereiche im Plangebiet bei bis zu 65 dB (L_{den}) bzw. bis zu 55 dB (L_{night}).

Im Plangebiet befinden sich keine Natur- und Landschaftsschutzgebiete nach dem Wiener Naturschutzgesetz und keine Waldflächen im Sinne des § 1a des Forstgesetzes. Zwei Pappeln im

Therese-Ammon-Park sowie die Platanenallee in der Innstraße werden als Naturdenkmäler gelistet. Im Plangebiet kommen geschützte und streng geschützte Arten vor. Im Rahmen der naturschutzfachlichen Bewilligung zur baulichen Nutzung des Gebiets wurde eine ökologische Bauaufsicht installiert, die dafür sorgt, dass es zu keinen Verbotsverletzungen nach dem Wiener Naturschutzgesetz kommt.

In der Biotoptypenkartierung der Magistratsabteilung 22 – Umweltschutz sind keine naturschutzrechtlich relevanten Biotope angeführt.

Rechtslage

Derzeit sind im Plangebiet folgende Plandokumente gültig:

Plandokument 6879 (Gemeinderatsbeschluss vom 26. Juni 1996, Pr. Zl. 131 GPS/96)

Plandokument 8112 (Gemeinderatsbeschluss vom 24. Mai 2018, Pr. Zl. 940222-2017-GSK)

Für den Therese-Ammon-Park sowie einen schmalen Streifen entlang der Innstraße besteht kein Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Daher gilt hier eine Bausperre gemäß § 8 Abs. 1 der BO für Wien.

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

Der Großteil des Plangebiets ist als Bauland/Gemischtes Baugebiet, jedoch ohne Bebauungsbestimmungen ausgewiesen. Die Leystraße ist als Fußweg festgesetzt, die Vorgartenstraße ebenfalls als öffentliche Verkehrsfläche. Der Bereich der Bahntrasse ist Verkehrsband. Ein kleiner Bereich an der südlichen Spitze des Plangebiets ist als Grünland/Erholungsgebiet – Natur- und Erholungsraum gewidmet.

Übergeordnete Konzepte

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

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

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

Das Kapitel **Siedlungsentwicklung** zeigt im Sinne eines sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden die Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Bestandsstadt auf und weist die Stadterweiterungsgebiete aus, die bedarfsorientiert der Erweiterung des Siedlungsgebiets dienen sollen. Der nördliche Teil des ehemaligen Nordbahnhofs ist im Leitbild Siedlungsentwicklung als prioritäres Stadterweiterungsgebiet ausgewiesen. Bei Neuentwicklungen außerhalb von Zentrenbereichen, in denen im Erdgeschoß keine Wohnnutzung oder wohnungsbezogenen Einrichtungen vorgesehen sind, sind Raumhöhen vorzusehen, die eine langfristige Nutzungsoffenheit gewährleisten. Auch der öffentliche Raum soll in diesen Gebieten zur Vielfalt an Erdgeschoßnutzungen beitragen. Abseits zentraler Standorte mit hoher Passant*innenfrequenz sollen wohnverträgliche Bedingungen für die Realisierung von qualitativem Wohnen und wohnungsbezogenen Gemeinschaftsflächen im Erdgeschoß angestrebt werden.

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. Die Vorgartenstraße und Teile

der Innstraße sind im Freiraumnetz Wien als Straßenräume mit angelagerten Grünflächen, die Leystraße als begrünter Straßenraum ausgewiesen. Die „Freie Mitte“ ist im Leitbild Grün- und Freiräume als „Wiener Immergrün“ ausgewiesen, d.h. diese Fläche bleibt dauerhaft grün und ist für immer als hochwertiger Grünraum geschützt. Für den Therese-Ammon-Park gilt die Kategorie „Formbares Grün“, d.h. hier können sich Lage oder Zuschnitt ändern, wenn die Qualitäten erhalten bleiben.

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. Die Vorgartenstraße ist im Leitbild Radverkehrsplanung als Basisroute (Ausbau und Adaptierung) ausgewiesen, die Innstraße ist Teil des Grundnetzes und erweiterten Grundnetzes. Sie sollen nach dem Prinzip „Radfahren für alle“ bei Bedarf ausgebaut und adaptiert werden. Generell sollen in Stadterweiterungsgebieten im öffentlichen Raum keine Dauerstellplätze errichtet, sondern soll verstärkt auf Sammelgaragen gesetzt werden. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums werden die Aufenthalts-, Gestaltungs- und Durchwegungsqualitäten für zu Fuß Gehende und Radfahrende inkl. entsprechender Begrünungsmaßnahmen gegenüber der Erschließung von Gebäuden und Nutzungen priorisiert.

Das Kapitel **Wirtschaft und Arbeit** befasst sich mit den unterschiedlichen Wirtschaftstätigkeiten im Stadtgebiet. Benötigte Flächen sind zu sichern und zu ergänzen. Betrachtet werden dabei sowohl bestehende Betriebsstandorte als auch zusätzlicher Flächenbedarf, etwa durch die Energie- und die Kreislaufwirtschaft.

Das 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.

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

Bildungsinfrastruktur sowie Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, Gesundheits- und Pflegeinfrastruktur, Sport- und Bewegungsflächen bzw. -räume, kulturelle Infrastruktur und soziale Einrichtungen und Raumangebote.

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

In Stadterweiterungsgebieten soll der Energiebedarf für Heizung, Kühlung und Warmwasseraufbereitung dort neu zu errichtender Gebäude möglichst gering gehalten und mit vor Ort verfügbaren erneuerbaren Systemen wie Erdwärme z.B. mittels Erdwärmesonden und Solarenergie bereitgestellt werden. Gebäudeübergreifende Energielösungen mittels lokaler (Niedertemperatur-)Wärmenetze sind in Betracht zu ziehen und bei Planungsprozessen zu berücksichtigen. In einzelnen Fällen können durch den Anschluss an das zentrale Fernwärmenetz Synergien entstehen.

Die daraus resultierenden Raumansprüche für erneuerbare Energien und entsprechender Infrastruktur (z. B. Energiezentralen, Erdsonden) müssen in Planungsprozessen frühzeitig berücksichtigt werden.

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

Maßgebliche Entwicklungen und Planungen

Auf Grundlage der Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens wurde der Gesamtbereich des Nordbahnhofs mit Gemeinderatsbeschluss bereit 1991 als innerstädtische Stadtentwicklungszone definiert. Im Jahre 1994 wurde das daraus im Einvernehmen mit den ÖBB entwickelte „Leitbild Nordbahnhof“ vom Gemeinderat zustimmend zur Kenntnis genommen. Für Teilbereiche des ehemaligen Nordbahnhofs haben sich die städtebaulichen Rahmenbedingungen im Vergleich zum Leitbild 1994 geändert. So wurde unter anderem die Breite der Bahntrasse reduziert, die Gleisschleife zum Handelskai aufgelassen und es wurden drei neue Unterführungen unter der Bahntrasse geschaffen. Daher wurde für diesen Bereich ein gemeinsam von der MA 21 und der Grundeigentümerin ÖBB ausgelobter EU-weiter, 2-stufiger städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt und im Jahr 2012 juriiert. Ziel des Wettbewerbs war die Findung städtebaulicher Ideen

als Grundlage für ein neues städtebauliches Leitbild. Das Siegerprojekt „Freie Mitte – Vielseitiger Rand“ von STUDIOVLAY (Städtebau) /TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH/ Agence Ter (Freiraumplanung) sieht ein großzügiges Freihalten der Mitte als naturnah ausgestalteter Grünraum („Freie Mitte“) und eine Konzentration der vielseitig genutzten Bebauung am Rand vor. Das Wettbewerbsergebnis stellte die Grundlage für das städtebauliche Leitbild 2014 dar, das im März 2014 von der Stadtentwicklungskommission zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Ein Handbuch zum städtebaulichen Leitbild, in dem die Zielsetzungen des Leitbilds umfassender ausformuliert sind, wurde im Frühjahr 2015 fertiggestellt.

Für das Plangebiet relevante Zielsetzungen des städtebaulichen Leitbilds 2014 und des darauf aufbauenden Handbuchs sind:

Für den Bereich „An der Parkbrandung“ entlang der Innstraße (Baufeld 4):

Regelwerk Städtebau

- Rahmung durch Riegel, Bestandsgebäude der Signalstreckenanlage bleibt erhalten (Einfügen in Randbebauung) und wird umgenutzt, Nutzungsschwerpunkt Wohnen und Arbeiten
- Schlanke Wohntürme: freistehende Türme in unterschiedlicher Höhe (18 m, 26 m, 35 m) an der „Freien Mitte“, maximale Grundfläche der Einzelbaukörper 300 m²
- Sonderfall Umspannwerk: Umspannwerk topografisch und gestalterisch in den Freiraum und die Umgebung integriert

Aktives Erdgeschoß

- Belebte Ecken: Eckbereiche der Gebäude an der Leystraße sind im EG für kommerzielle oder kulturelle Nutzungen reserviert.
- Wohnen/Arbeiten: Konzentration von extrovertierten Nutzungen im EG, Öffnung der EG-Zone zum Straßenraum und zur „Freien Mitte“
- Gemeinschaftsräume im Freiraum: mind. 30 % der Erdgeschoßflächen der Punkte im Freiraum sind Gemeinschaftseinrichtungen

Leitlinien Freiraum

- Gepflegter, ebener Freiraum entlang der rahmenden Riegel (zur „Freien Mitte“ hin orientiert), klassischer quartiersbezogener Freiraum (Spielplätze etc.)
- Wildnis zwischen Punkten: die „Freie Mitte“ „brandet“ offen an die Bebauung an, keine privaten Freiräume, keine Einfriedungen im EG
- Platz in Verlängerung der Leystraße als großzügiges Entrée zur „Freien Mitte“

Seit Finalisierung des städtebaulichen Leitbilds 2014 sind die Planungen (für die Baufelder, Grünflächen und Straßenräume) weiter vorangeschritten. Auch vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Wien, den ÖBB und dem Bauträgerkonsortium Nordbahnhof wurden abgeschlossen. Um den vertraglich geregelten Anteil an gefördertem, preiswertem Wohnraum realisieren zu können, erfolgte 2017 eine Fortschreibung des städtebaulichen Leitbilds im Hinblick auf die geplanten Hochhäuser.

Für die künftigen Bewohner*innen der Stadtentwicklungsgebiete Nordbahnviertel und Nordwestbahnhof muss der Bedarf an ergänzender Infrastruktur abgedeckt werden. Die betrieblichen und sicherheitstechnischen Anforderungen an das Umspannwerk haben sich aufgrund rechtlicher Vorgaben seit 2014 geändert. Der frühere Mistplatzes an der Dresdner Straße ist seit 2020 geschlossen. Seitens Magistratsabteilung 48 – Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark wurde der Standort an der Innstraße als am geeignetsten für einen neuen, zeitgemäßen Mistplatz identifiziert. Die ÖBB benötigen einen niveaugleichen Gleisanschluss für Inspektions- und Instandhaltungsmaßnahmen auf der S-Bahn-Stammstrecke. Aufgrund der innerstädtischen Lage stellt die Fläche an der Innstraße den einzigen derartigen Zugang entlang der gesamten Stammstrecke dar und muss daher in ihrer Funktion erhalten werden.

Daher soll die Fläche zwischen Bahntrasse und Leystraße, statt wie im städtebaulichen Leitbild 2014 vorgesehen (Umspannwerk und Wohnbebauung), nun für einen ca. 30 m breiten Streifen zur Nutzung durch die ÖBB – Infrastruktur AG, für einen Mistplatz sowie ein Umspannwerk vorbehalten werden. Die Größe der „Freien Mitte“ wird dadurch nur minimal (rund 90 m²) verkleinert.

Die Magistratsabteilung 19 – Architektur und Stadtgestaltung hat eine Schutzzonenuntersuchung durchgeführt, die ergeben hat, dass das historische Backsteingebäude der ehemaligen Signalstreckenleitung Wien in die Schutzzone aufgenommen werden soll.

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;
- 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:

Bebauungsstruktur:

Für die grundsätzlich bebaubaren Bereiche zwischen Vorgartenstraße, „Freier Mitte“, Leystraße und Innstraße soll entsprechend der beabsichtigten Nutzung Bauland/Gemischtes Baugebiet ausgewiesen werden. Damit soll die im Plangebiet vorgesehene, gemischte Nutzungsstruktur unterstützt werden. Mit der vorgeschlagenen Festsetzung eines Geschäftsviertels an der Innstraße, teilweise in Kombination mit einer Mindestraumhöhe in Erdgeschoßen von 4 m (**BB3**), wird das Ziel verfolgt, eine belebte Erdgeschoßzone und Flexibilität für verschiedene Nutzungen zu schaffen und zu erhalten. Versorgungseinrichtungen mit einem über das Plangebiet hinausreichenden Einzugsbereich sind dabei nicht beabsichtigt.

Aus städtebaulichen Gründen soll dieser Bereich als Strukturgebiet (**StrG**) ausgewiesen werden. Die mit Bau- bzw. Baufluchtlinien bzw. Grenzlinien umgrenzten Grundflächen sollen dabei unmittelbar bebaut werden dürfen. Dadurch sollen flexible Voraussetzungen für die Bebauungsstruktur geschaffen werden, die innerhalb des Mengengefüges noch zu detaillieren ist.

Der oberirdisch umbaute Raum der Bauwerke soll im Strukturgebiet insgesamt höchstens 115.000 m³ betragen dürfen. Bei Teilung auf mehrere Bauplätze soll das angegebene Ausmaß nach dem Verhältnis der Größe der jeweiligen Teile der Bauplätze aufgeteilt werden. Im Strukturgebiet soll die Gebäudehöhe höchstens 35 m betragen dürfen, sofern nicht anders bestimmt.

Das Gebäude, das in der Innstraße in der Schutzzone zu liegen kommt, soll bestandsorientiert mit höchstens 11 m Gebäudehöhe festgelegt werden (**BB4**). Die Baumassen der Neubauobjekte sollen so gegliedert sein, dass entsprechend dem städtebaulichen Leitbild Baukörper mit unterschiedlichen Höhen, z.B. 18 m, 26 m und 35 m entstehen. Daher sollen – neben der Festsetzung der maximalen Kubatur (oberirdisch umbauter Raum) – auf der Gesamtheit der mit **BB2** bezeichneten Grundflächen, Gebäude bzw. Gebäudeteile mit einer Höhe von mehr als 26 m auf höchstens 15 vH der Grundflächen beschränkt werden. Zusätzlich soll eine Beschränkung der bebauten Fläche von 45 vH festgesetzt werden, um ausreichend Grün- und Freiflächen zu schaffen bzw. zu sichern. Dadurch soll neben einer adäquaten Belichtungssituation, eine zeitgemäße Architektur forciert und attraktive, miteinander verbundene Platzsituationen und Freiräume geschaffen werden. Die Errichtung von Hochhäusern soll im Plangebiet nicht zulässig sein.

Aus stadtgestalterischen Gründen sollen folgende Bestimmungen vorgeschlagen werden:

- Der oberste Abschluss des Daches darf höchstens 3 m über der tatsächlich errichteten Gebäudehöhe liegen (**BB4**).
- Die Errichtung von Einfriedungen ist im Strukturgebiet nicht zulässig.
- Die bebaute Fläche aller Nebengebäude, einschließlich solcher gemäß § 82a der BO für Wien, auf demselben Bauplatz darf im Strukturgebiet insgesamt höchstens 30 m² betragen.

Für die Innstraße soll bestimmt werden, dass keine Treppenhausvorbauten, Aufzugsschächte, Erker oder Balkone über die Baulinien und Straßenfluchtlinien vorragen dürfen. Dadurch soll der Baumbestand im öffentlichen Raum geschützt und der ortsübliche Charakter des Straßenzugs erhalten werden.

Der Bereich zwischen Leystraße, „Freier Mitte“, Bahntrasse und Innstraße ist nicht für Wohnen oder gemischte Nutzung vorgesehen. Ein ca. 30 m breiter Streifen soll als Verkehrsband ausgewiesen werden, um Vorsorge für die Bedarfe der Nutzungen durch die ÖBB zu schaffen.

Die restliche Fläche wird entsprechend dem städtischen Bedarf als Sondergebiet – Straßenreinigung, Abfallwirtschaft und Energieversorgung vorgeschlagen. Um den verschiedenen Anforderungen für einen Mistplatz sowie ein Umspannwerk gerecht zu werden, sollen für unterschiedliche Bereiche des Sondergebiets verschiedene maximale Gebäudehöhen (12 m, 18 m, 20 m) festgelegt werden. Für einen 6 m breiten Bereich zwischen geplantem Umspannwerk und Leystraße (**BB1**) soll festgelegt werden, dass oberirdische Gebäude bzw. Gebäudeteile nicht zulässig sind. Dies soll, neben ökologischen Gründen, Abstand zu den Nutzungen an der Leystraße schaffen.

Erhaltenswerte Gebäude:

Im Plangebiet soll erstmals im Bereich Innstraße 20 eine Schutzzone gemäß § 7 Abs. 1 der BO für Wien festgesetzt werden. Das langgezogene, historische Backsteingebäude der ehemaligen Signalstreckenleitung Wien (lt. Schutzzonenbericht Signalwerkstätte) entspricht mehrheitlich den Kriterien für Schonobjekte insbesondere im Hinblick auf Baualter und die Bedeutung im Stadt- und Straßenbild. Es ist u.a. ein gestalterischer Bezug zum geschützten Wasserturm zu erkennen, weshalb das Ensemble als sehr bedeutend eingestuft wird. Auch im Kontext mit der historischen Bebauung der Innstraße 11-21 auf der gegenüberliegenden Straßenseite (nicht Teil des Plangebiets) ist ein wesentliches Ensemble zu erkennen.

Verkehr:

Mit dem vorliegenden Entwurf soll Vorsorge für die bestehenden und künftigen Verkehrserfordernisse getroffen werden. Generell werden innerhalb des Stadtentwicklungsgebiets

die Nutzung der guten Erschließung im öffentlichen Verkehr bei gleichzeitiger Minimierung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Schaffung eines attraktiven Angebots für den Fuß- und Radverkehr angestrebt. Die Festsetzungen beruhen dabei auf dem Bestand sowie dem städtebaulichen Leitbild und darauf aufbauenden Planungen.

Die erforderlichen Breiten und Höhen der Verkehrsflächen sollen unter Berücksichtigung von Grundstücksgrenzen, bestehenden Fluchtlinien sowie bestehenden und beabsichtigten Nutzungen festgesetzt werden. Die Abgrenzung des Therese-Ammon-Parks soll in der Engerthstraße, Innstraße und Vorgartenstraße entlang der Grundstücksgrenzen erfolgen. Die Innstraße soll zwischen Leystraße und Bahntrasse leicht verbreitert werden. Die Leystraße soll in einer Breite von 6 m erneut als Fußweg festgesetzt werden. Eine neue Verkehrsfläche (Code 06937) soll zwischen Verkehrsband und Sondergebiet in einer Breite von 6 m ausgewiesen werden. Dies soll einerseits die gelegentliche Zufahrt für die im Verkehrsband liegenden Manipulations- und Lagerflächen der ÖBB gewährleisten, andererseits die fußläufige Erreichbarkeit des Grünraums „Freie Mitte“ aus den Bestandsgebieten nördlich der Innstraße ermöglichen.

In Abstimmung mit den Zielen des städtebaulichen Leitbilds und unter Bedachtnahme auf den Wien-Plan sollen in der Innstraße und Engerthstraße, soweit sie innerhalb des Plangebiets liegen, entlang der Fluchtlinien sowie in der Vorgartenstraße entlang der Baulinien Gehsteige mit jeweils mindestens 3 m Breite hergestellt werden. Um die Flexibilität bei der künftigen, verkehrsberuhigten Ausgestaltung der Vorgartenstraße zu bewahren und den entlang der Straßenfluchtlinie stockenden Baumbestand im Therese-Ammon-Park zu schützen, soll entlang dieser Straßenfluchtlinie keine Herstellung von Gehsteigen festgesetzt werden.

Bei Verkehrsflächen mit einer Gesamtbreite von unter 11 m sollen die Gehsteige niveaugleich mit der sonstigen Straßenoberfläche hergestellt werden. Ziel ist es, gute Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr und eine hohe Aufenthaltsqualität zu ermöglichen.

Um unerwünschte Überfahrten in Bereichen für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu verhindern und Ein- und Ausfahrten zu bündeln, sollen entlang der Verkehrsfläche Code 06937, der Leystraße, an einzelnen Abschnitten der Innstraße sowie entlang der Baulinie an der Vorgartenstraße Ein- und Ausfahrtsperren festgelegt werden. Weiters soll in der Vorgartenstraße entsprechend dem städtebaulichen Leitbild keine Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr möglich sein.

Die Errichtung von Einfriedungen soll im Strukturgebiet nicht zulässig sein, um – neben stadtgestalterischen Gründen – die fußläufige Durchwegung von der Innstraße zur „Freien Mitte“ und auch auf dem Baufeld selbst zu ermöglichen.

Ein ca. 30 m breiter Bereich entlang der Bahntrasse wird entsprechend der Nutzung durch die ÖBB als Verkehrsband vorgeschlagen. Dies inkludiert einen kleinen Bereich von rund 90 m², der bislang

dem Grünland/Erholungsgebiet – Natur- und Erholungsraum („Freie Mitte“) zugeordnet war, jedoch von den ÖBB als Lagerfläche genutzt wird.

Grünflächen:

Im Bereich der bestehenden Grünfläche (Therese-Ammon-Park) zwischen Vorgartenstraße, Innstraße und Engerthstraße soll entsprechend der bestehenden Nutzung Grünland/Erholungsgebiet, Parkanlagen (**Epk**) ausgewiesen werden. Dies soll die Freiraumversorgung für das Gebiet weiter gewährleisten. Dabei soll der Bereich der ehemaligen Gleistrasse, der derzeit nicht als Park genutzt wird, miteinbezogen werden, um diesen Teil der Grünfläche der gesamten Bevölkerung zugänglich zu machen und zusätzliche Wegverbindungen zu ermöglichen.

Im Strukturgebiet werden mit einer Breite von 5 m bzw. 6 m rund um bebaubare Bereiche im Anschluss an die „Freie Mitte“ bzw. die Straßenzüge Leystraße und Vorgartenstraße aus gestalterischen und ökologischen Gründen sowie zur Schaffung entsprechender Aufenthaltsbereiche gärtnerisch auszugestaltende Flächen vorgeschlagen. Richtung „Freie Mitte“ und Leystraße sollen unterirdische Gebäude bzw. Gebäudeteile sowie Nebengebäude, einschließlich solcher gemäß § 82a der BO für Wien, nicht zulässig sein (**BB5**), um versickerungsfähige Flächen zu erhalten und große Baumpflanzungen zu ermöglichen. Aus den oben genannten Gründen sollen im Strukturgebiet bebaubare, jedoch unbebaut bleibende Grundflächen gärtnerisch ausgestaltet werden. In einem Teilbereich des Sondergebiets, der an die Leystraße anschließt, sollen die Grundflächen, sofern sie nicht als Manipulations-, Lager- oder Zufahrtsflächen benötigt werden, gärtnerisch ausgestaltet werden (**BB1**).

Die bestehende Topografie sowie der Vegetationsbestand sollen – soweit möglich – in die Neugestaltung integriert werden.

In Hinblick auf die besonders positive Wirkung auf das Mikroklima, die Biodiversität sowie im Sinne eines nachhaltigen Regenwassermanagements sollen darüber hinaus folgende widmungsmäßige Maßnahmen getroffen werden:

- Der Querschnitt der Vorgartenstraße soll so ausgestaltet werden, dass die Herstellung und Erhaltung mindestens einer Baumreihe möglich ist. Dies dient auch der Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Raums.
- Die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m² sind als Flachdächer auszuführen und intensiv gemäß ÖNORM L 1131 zu begrünen. In jenen Bereichen, welche mit technischen Anlagen zur Nutzung umweltschonender Energieträger überdeckt werden, ist eine extensive Dachbegrünung gemäß ÖNORM L 1131

mit einem Substrataufbau von mindestens 15 cm ausreichend. Die ÖNORM L 1131 kann in der Servicestelle Stadtentwicklung eingesehen werden.

- Bei Neubauten auf Flächen mit einer zulässigen Gebäudehöhe von mehr als 7,5 m und höchstens 26 m und bei Neubauten im Strukturgebiet sind die Straßenfronten und Gebäudefronten, die sich nicht an einer Bauplatzgrenze befinden, bis zu einer Höhe von 26 m mindestens im Ausmaß von 20 vH gemäß dem Stand der Technik zu begrünen. Jene Teile der zu begrünenden Fronten, die über 21 m Gebäudehöhe liegen, bleiben bei der Berechnung unberücksichtigt.

Die spezielle Einbeziehung von allen „Neubauten im Strukturgebiet“ ist notwendig, da generell im Strukturgebiet eine Höhe von höchstens 35 m vorgeschlagen wird und ansonsten im gesamten Strukturgebiet keine Fassadenbegrünung umgesetzt werden müsste, was nicht den im Planentwurf verfolgten Zielsetzungen entspricht. Es soll jedoch eingeschränkt werden, dass Gebäude mit über 26 m Gebäudehöhe auch nur bis zu einer Höhe von 26 m begrünt werden müssen.

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 (Kanalanlagen, Energieversorgung, Abfallwirtschaft)
- Grüne Infrastruktur (öffentliche Grünflächen, Straßenbäume etc.)
- Städtebauliche Qualitäten und Sonstiges (Gestaltung des öffentlichen Raums, Erdgeschoßnutzung, Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Energie, Regenwassermanagement, Freiraumgestaltung etc.)

Umwelterwägungen

Nach § 2 Abs. 1a der BO für Wien sind die Entwürfe für Flächenwidmungspläne und Bebauungspläne vom Magistrat einer Umweltprüfung zu unterziehen, wenn

1. durch sie der Rahmen für ein Vorhaben geschaffen wird, welches gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 26/2023, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, oder
2. bei ihrer Verwirklichung Europaschutzgebiete (§ 22 des Wiener Naturschutzgesetzes) erheblich beeinträchtigt werden.

Europaschutzgebiete (§ 22 des Wiener Naturschutzgesetzes) werden vom vorliegenden Plan nicht berührt.

Durch den Flächenwidmungs- und teilweise Bebauungsplan Plandokument 8112 (Gemeinderatsbeschluss vom 24. Mai 2018) wurde der grundlegende Rahmen für die Entwicklung eines Vorhabens geschaffen, das nach der, bis zur Bauordnungsnovelle 2018, für die BO für Wien maßgeblichen Fassung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 14/2005, voraussichtlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen wäre. Im Zuge der Neufestsetzung dieses Flächenwidmungs- und teilweise Bebauungsplanes (Plandokument 8112) wurde daher bereits eine gesamtheitliche Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1a der BO für Wien durchgeführt. Dabei wurden die Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter bewertet und Maßnahmen zur Optimierung dargestellt. Es wurden keine deutlich negativen Auswirkungen festgestellt. Dieser grundlegende Rahmen soll durch nachfolgende Bebauungspläne (wie den gegenständlichen Planentwurf) weiter konkretisiert werden. Das gegenständliche Plangebiet war zwar nicht gänzlich vom Plandokument 8112 umfasst, der Umweltbericht beinhaltete jedoch auch den Bereich zwischen Bahntrasse und Leystraße. Für diesen Bereich wurde im Umweltbericht mit 6 m Abstand zur Bahntrasse eine 63,45 m x 78,3 m große Fläche als Sondergebiet – Umspannwerk angenommen (110 und 380 kV-Anlage). Mit 7 m Abstand dazu wird bis zur Leystraße in einer Tiefe von 90 m von der Festsetzung Bauland/Gemischtes Baugebiet ausgegangen. An der Dresdner Straße (nicht Teil dieses Plangebiets) sollte der bestehende MA 48-Standort (Mistplatz) Richtung Südosten bis zur Bahntrasse vergrößert werden. Diese Ausgangslage für die Beurteilung der Umweltauswirkungen weicht von den nun vorgeschlagenen Nutzungen als Sondergebiet – Straßenreinigung, Abfallwirtschaft und Energieversorgung bzw. Verkehrsband ab. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass die damit verbundenen Umweltauswirkungen, auf das gesamte Gebiet betrachtet, weitgehend unverändert bleiben, da sich lediglich Flächenbedarfe, Zuschnitte und dadurch die Lokalität der Infrastruktur-Anlagen geändert haben. Durch die Verlegung des Mistplatzes an die Innstraße werden Beeinträchtigungen von Wohngebieten im Vergleich zum Standort Dresdner Straße reduziert, während Beeinträchtigungen von Erholungsgebieten im Vergleich leicht erhöht werden. Für die Bevölkerung des 2. und 20. Bezirks bleibt auf jeden Fall ein funktionaler, standortadäquater Mistplatz an einer gut erreichbaren, zentralen Lage erhalten.

Das Umspannwerk rückt zwar weiter Richtung Leystraße, grenzt durch den vorgesehenen Abstandsstreifen jedoch nicht unmittelbar an die geplante Wohnbebauung an. Gemäß Aussagen von Wiener Netze GmbH gehen von dieser Einrichtung keine Auswirkungen auf die Gesundheit der

Bevölkerung aus und nationale und internationale Grenzwerte für die magnetische Flussdichte werden deutlich unterschritten.

Im Bereich zwischen Leystraße und Vorgartenstraße ist weiterhin Bauland/Gemischtes Baugebiet vorgesehen, ebenso die Erhaltung und Umnutzung des historischen Gebäudes der ehemaligen Signalstreckenleitung Wien.

Die vorgeschlagenen Festsetzungen, wie gärtnerisch auszugestaltende Flächen, Unzulässigkeit unterirdischer Gebäude bzw. Gebäudeteile, Beschränkung von Vorbauten an der Baulinie und Straßenfluchtlinie, Flachdachbegrünungen und Fassadenbegrünungen sowie die Vorschreibung der Herstellung und der Erhaltung von Baumreihen, haben einen positiven Effekt auf die Planungsziele, insbesondere die Erhaltung und Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen sichern und die 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.

Eine (neuerliche) Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1a oder § 2 Abs. 1b der BO für Wien ist daher 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.-Ing. Dr. Petra Dworzak
Tel: +43 1 4000 88522

Der Abteilungsleiter:
(elektronisch gefertigt)
Dipl.-Ing. Christoph Hrnčir