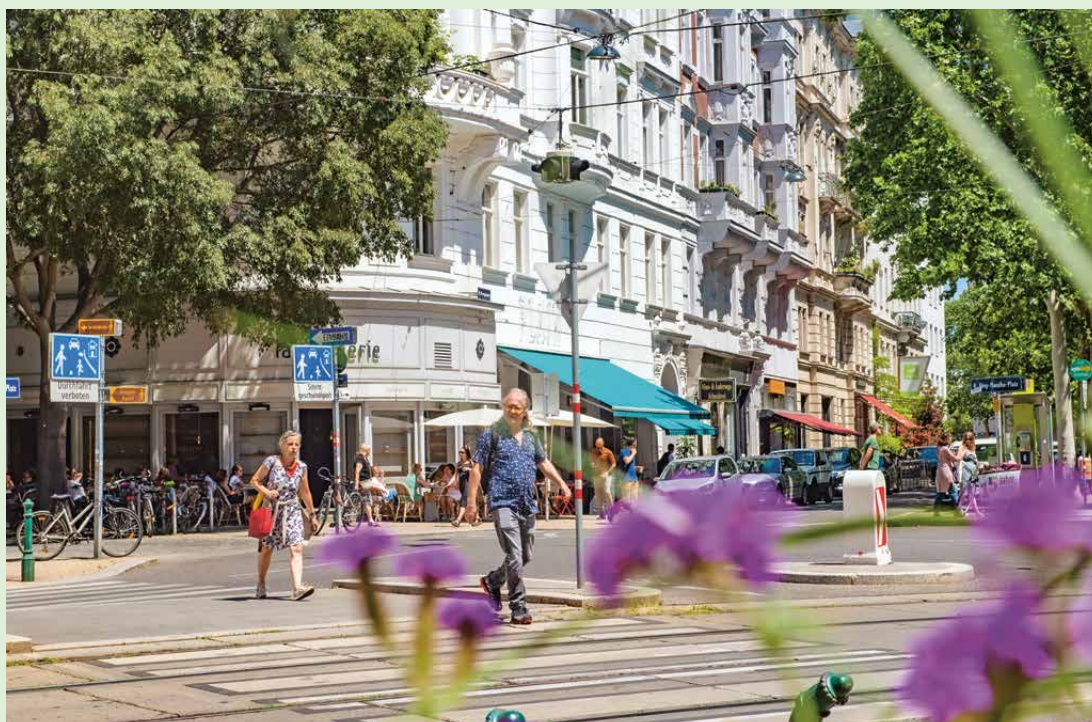


LEITFADEN FÜR DIE RAUM- VERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG (RVE)



Der Leitfaden zur Raumverträglichkeitserklärung verdeutlicht die Erwartungshaltung der Stadt an Projektwerberinnen und -werber und macht transparent, welche Qualitäten bzw. Wirkungen ein genehmigungsfähiges Projekt haben muss. Er konkretisiert die in der Bauordnung für Wien vorgeschriebenen Prüfinhalte.

Der Leitfaden dient der Vergleichbarkeit, erleichtert die Bearbeitung der RVE durch Gutachterinnen und Gutachter und standardisiert das Prüfverfahren des eingereichten Gutachtens durch die Stadtplanung und anderer in die Beurteilung eingebundener Stellen. Eine allfällige Anpassung der Vorgaben ist durch einen Beschluss der Stadtentwicklungskommission möglich.

Generelle Anforderungen

- Die Raumverträglichkeitserklärung (Gutachten zur Raumverträglichkeit) sowie das Verkehrsgutachten sind in einem Gutachten abzuhandeln, um die Bezüge und Wechselwirkungen deutlich machen zu können.
- Der Projektstandort darf nicht in der Ausschlusszone für großflächigen Einzelhandel liegen bzw. muss dem räumlichen Leitbild des Fachkonzepts *Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien* und den von der Stadt Wien beschlossenen städtebaulichen Leitbildern entsprechen.
- Es ist eine fundierte Darstellung der Auswirkungen des Projekts auf die Stadtentwicklung, auf das

Zentrensystem Wiens, die Vielfalt städtischer Nutzungen, die Verkehrsverhältnisse und zu (räumlichen) Wechselwirkungen auf andere Einzelhandelseinrichtungen sowie die Nahversorgung vorzulegen.

- Im Rahmen der Raumverträglichkeitserklärung sind klima- und energierelevante Aspekte des Vorhabens darzustellen. Dabei sind insbesondere jene Maßnahmen zu beschreiben, die zur Erzielung einer hohen Energieeffizienz, zur Vermeidung von klimarelevanten Treibhausgasemissionen und zur Nutzung der lokalen erneuerbaren Energiepotenziale beitragen. Die Herausforderungen urbaner Hitzeinseln (UHI) und damit einhergehende Konzepte zur Vermeidung von zusätzlichen Hitzebelastungen sind zu erläutern.
- Die Raumverträglichkeitserklärung hat eine Zusammenfassung (inklusive Ergebnisdarstellung), eine Beschreibung des Vorhabens (Projektbeschreibung, geplante Nutzung, gewünschte Änderung des Flächenwidmungs- und des Bebauungsplans) sowie eine Beschreibung des Standorts und der Ausgangssituation (Lage des Projektgebiets, aktuelle Nutzung und Flächenwidmung) sowie eine kompakte Darstellung der urbanen städtebaulichen Standards des Projekts zu enthalten. Sie werden im Folgenden beispielhaft angeführt:
 - Urbaner, möglichst nutzungsöffener Baukörper, der sich in die umgebende Siedlungs- und Bebauungsstruktur maßstäblich und gestalterisch einfügt
 - Attraktive Sockelzone gemäß Fachkonzept *Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien*
 - Öffnung und Einsehbarkeit im Erdgeschoß, Anordnung von auf den → öffentlichen Raum (und Verkehrsflächen) ausgerichteten Schaufenstern / oder kleiner Geschäftslokale
 - Aufwertung bzw. Erweiterung des öffentlichen Raums

- Initiierung und Durchführung von Management- und Finanzierungsstrukturen für Zentren
- Verbesserung der öffentlichen Durchwegung und der Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund
- Beschränkung der Pkw-Stellplätze des Projekts basierend auf einem Mobilitätskonzept gemäß Fachkonzept Mobilität
- Bereitstellung von Flächen für soziale und kulturelle Nutzungen oder für öffentliche Einrichtungen wie Büchereien, Eltern-Kind-Zentren, Jugendzentren etc.
- Substanzielle Impulse für eine städtebauliche Neuorganisation von Zentrenbereichen mit entsprechenden funktionalen Defiziten
- Innovative Nutzungsmischungen und Nutzungsmöglichkeiten für Initiativen und Vereine

Die Schaffung von zusätzlicher Verkaufsfläche allein wird dezidiert nicht als Beitrag nach urbanen städtebaulichen Standards definiert. Bei Bedarf wird die Einhaltung bzw. Etablierung urbaner städtebaulicher Standards und Qualitäten vertraglich gesichert.

Anforderungen zur Darstellung der Auswirkungen des Projekts umfassen:

Die in der Bauordnung für Wien aufgeführten Begriffe wurden zum besseren Verständnis hinsichtlich der Prüfkriterien mit kurzen Erläuterungen zu diesem Fachkonzept und weiteren Zielsetzungen und Strategien der Stadt Wien, wie z. B. Stadtentwicklungsplan, Fachkonzept Mobilität u. a., hinterlegt.

1. Auswirkungen auf die Stadtentwicklung (nach § 7b Abs. 7 WBO)

Dabei sind insbesondere folgende Fragestellungen und Aspekte zu berücksichtigen:

- Wie fügt sich das Projekt in die Planungen der Stadt Wien für das Gebiet (z. B. Festlegungen zu Zielgebieten, räumliche Leitbilder, Masterpläne etc.) ein?

- Entspricht das Projekt den festgeschriebenen Planungsgrundsätzen, Leitlinien und Zielsetzungen der Wiener Stadtentwicklung? Zu berücksichtigen sind Aussagen und Zielsetzungen des gültigen Stadtentwicklungsplans inklusive der Fachkonzepte sowie weiterer relevanter Strategien und Dokumente der Stadtplanung mit Relevanz für das Projekt.

2. Auswirkungen auf die Stadtstruktur (Zentren und Siedlungsstruktur) (nach § 7b Abs. 7 WBO)

Erforderlich ist eine Beschreibung der bestehenden Siedlungsstruktur und der durch das Projekt ausgelösten Veränderungen. Und zwar insbesondere im Hinblick auf folgende Aspekte:

- Beschreibung der bestehenden Zentrenstruktur und der durch das Projekt ausgelösten Veränderungen, und zwar insbesondere im Hinblick auf Verbesserungen bzw. Verschlechterungen der von der Stadt Wien in diesem Fachkonzept (polyzentrale Stadtstruktur, Stärkung bestehender Zentren und definierter neuer Zentrenstandorte gemäß räumlichem Leitbild etc.) und in weiteren Konzepten und Strategien vorgegebenen Zielsetzungen.
- Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Auswirkungen des Projekts auf die städtebauliche Struktur der Umgebung gelegt werden. Die Ziele der Stadtplanung sind dabei zu berücksichtigen, insbesondere die Schaffung von kompakten Bebauungsformen (innerstädtisch: Aufnahme der Gebäudecharakteristik der Umgebung, auch am Stadtrand möglichst urbane Bebauungsformen), eine bodensparende Bebauung und nutzungsgemischte Bauformen, die Offenheit des Gebäudes für mögliche zukünftige andere Nutzungen, eine bauliche Integration in die bestehenden Stadtquartiere, klima- und energierelevante Aspekte, die Öffnung von Gebäuden hin zum öffentlichen Raum sowie die Sicherstellung von Durchlässigkeit und Durchwegung.
- Verbesserungen bzw. Verschlechterungen bezüglich der von der Stadt Wien vorgegebenen Zielsetzungen der „Stadt der kurzen Wege“, Erreichbarkeiten, Nutzungsmischung, qualitätsvolle

Dichte, Aufwertung und gute Nutzbarkeit des öffentlichen Raums, Nutzung gut erschlossener ÖV-Standorte, Vermeidung von Wegen und damit Reduzierung des Verkehrsaufkommens (v. a. MIV) sowie der Pkw-Stellplätze etc.

3. Auswirkungen auf die Vielfalt städtischer Nutzungen (nach § 7b Abs. 7 WBO)

Die bestehenden Nutzungen des Projektgebiets und der Umgebung sind zu beschreiben. Es soll dargelegt werden, wie sich das Projektgebiet aktuell im Hinblick auf zentrale Ziele der Stadtplanung darstellt und welche Veränderungen durch das geplante Projekt zu erwarten sind. Insbesondere folgende Ziele der Stadtplanung müssen dabei Berücksichtigung finden: Nutzungsmischung, Nutzungsvielfalt, Durchmischung ehemals monofunktionaler Nutzungen, Vermeidung der Schaffung von Monostrukturen, keine reine Auslegung auf Einzelhandel, Erhaltung von Geschäftsstraßen, gute Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund, öffentliche Räume ohne kommerzielle Nutzung, Aufwertung des öffentlichen Freiraums, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum etc.

4. (Räumliche) Wechselwirkungen auf andere Einkaufszentren und Geschäftsstraßen sowie Nahversorgung (nach § 7c Abs. 4 WBO)

Hier sind folgende Analysen einzubringen:

- Ermittlung des Einzugsbereichs des geplanten Projekts und der im Einzugsbereich gebundenen Umsätze als Voraussetzung für alle weiteren Berechnungen.
- Vergleich der Kaufkraft mit erwarteten Umsätzen nach Sortimenten bzw. Branchen im Einzugsbereich des geplanten Projekts, um Einschätzungen zu einer Über- oder Unterversorgung des betrachteten Raums und den daraus resultierenden räumlichen Wirkungen treffen zu können. Darauf aufbauend Einschätzungen zu positiven und/oder negativen Wirkungen des geplanten Projekts.
- Darstellung des erwarteten „Umsatz-Shiftings“, d. h. Analyse, wo die an einem neuen Standort zu

erzielenden Umsätze bisher gebunden waren, um die etwaige Schwächung von bereits gefährdeten, aber weiterhin gewünschten Zentrenstandorten abschätzen zu können. Daraus aufbauend Einschätzungen zu positiven und/oder negativen Wirkungen des geplanten Projekts.

5. Verkehrsverhältnisse (nach § 7b Abs. 7 WBO)

Das Motiv der Stadtplanung ist die Schaffung von kompakten und durchmischten Strukturen sowie durch flächensparende Projekte besonders das Erzielen von kurzen Wegen und eine Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens (v.a. im Bereich des nicht umweltfreundlichen MIV). Grundsätzlich soll gem. Fachkonzept Mobilität eine Stärkung des Umweltverbunds (ÖV, Rad- und Fußverkehr) erreicht werden. Daher sind bei der Prüfung der verkehrlichen Anforderungen alle Verkehrsmodi gleichwertig zu behandeln.

Die folgenden Inhalte sind zu prüfen.

- **Anbindung an ÖV.** Eine effiziente und leistungsstarke Anbindung von EKZ an den öffentlichen Personennahverkehr (siehe ÖV-Güteklassen) muss, unabhängig von der Lage des Bauvorhabens im Stadtgebiet, sichergestellt sein.
- **Anbindung an Fuß- und Radverkehr.** Eine attraktive Anbindung an Rad- und Fußverkehrsrouten ist ebenfalls notwendig und gegebenenfalls aktiv zu fördern.
- **Vorhandene Verkehrsfrequenz.** Die Leistungsfähigkeit der Straßen muss ausreichen, um den Verkehr im Umweltverbund zu und von den Einkaufszentren ohne wesentliche Beeinträchtigung aufzunehmen. Darüber hinaus sind erforderlichenfalls Maßnahmen für eine Stärkung des ÖV, Rad- und Fußverkehrs auszuarbeiten.
- **Örtliche Verkehrsverhältnisse und Kapazität der Straßen.** Durch die bestehende Verkehrserschließung (Ampelanlagen, Kreuzungen, Einbahnen, Parkverbote etc.) muss gewährleistet sein, dass der Verkehr in den Verkehrsmodi des Umweltverbunds (Fuß-, Radverkehr und öffent-

licher Verkehr) zu und von den EKZ-Einrichtungen problemlos abgewickelt werden kann. Dem Umweltverbund ist der Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen und die Planungen sind auf dessen Raum- und Flächenbedürfnisse auszulegen. Es sind ausreichende Gehsteigbreiten einzuplanen, der Anschluss an Radverkehrsanlagen sowie Durchwegungen für den Fußverkehr und eine Verbesserung der ÖV-Gütekategorie für das Projektgebiet sind sicherzustellen. Projektbezogene Mobilitätskonzepte, die den Umweltverbund forcieren, sind in der Analyse zu berücksichtigen. Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Logistik (geringe Lärm- und Schadstoffemissionen, effiziente Raumnutzung, möglichst geringes Verkehrsaufkommen) müssen umfassend dargestellt werden (als Logistikschwerpunkt im Mobilitätskonzept oder als Logistikkonzept).

- **Auswirkungen auf bestehenden Verkehr.** Die Auswirkungen auf den bestehenden Verkehr sind für alle Verkehrsmodi zu untersuchen und es ist darzulegen, wie negative Auswirkungen auf den Umweltverbund zu verhindern sind bzw. durch welche Maßnahmen Verkehrsverlagerungen hin zum Umweltverbund erreicht werden können.
- **Schaffung von Stellplätzen.** Für den zu erwartenden Verkehr muss ein Mobilitätskonzept erstellt werden. Reduzierte Stellplatzobergrenzen sollen festgelegt werden. Ebenerdige Pkw-Stellplätze vor dem (bzw. rund um das) Gebäude sind zu unterbinden. Die Parkmöglichkeiten sind in architektonisch ansprechender und kompakter Form zu errichten (bevorzugt in Tiefgaragen). Parkmöglichkeiten für Fahrräder müssen in ausreichender Anzahl auf dem Grundstück geschaffen werden und unbebaute Flächen müssen zu mindestens 50% begrünte Flächen mit beschattender Vegetation sein.
- Die zu erwartenden durch das Projekt verursachten Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe etc.) und anderer Auswirkungen auf Klima und Umwelt sind darzulegen.

