

BEILAGE I

Planentwurf 8112 – 2., Nordbahnhof-Taborstraße

Umweltbericht

zur Darstellung der mit der Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und der teilweisen Festsetzung des Bebauungsplanes verbundenen Umweltauswirkungen für das Gebiet zwischen

Nordbahnstraße, Bezirksgrenze zum 20. Bezirk (Nordbahnstraße, Dresdner Straße, Innstraße), Vorgartenstraße, Taborstraße, Bruno-Marek-Allee und Am Tabor im 2. Bezirk, Kat. G. Leopoldstadt.

Übersichtsplan (Kartengrundlage MZK und U-Bahnlinien: Magistrat der Stadt Wien, MA 41 und MA 14)

Aus urheberrechtlichen Gründen wurden Bilder und Karten entfernt – das Originaldokument kann auf Anfrage übermittelt werden

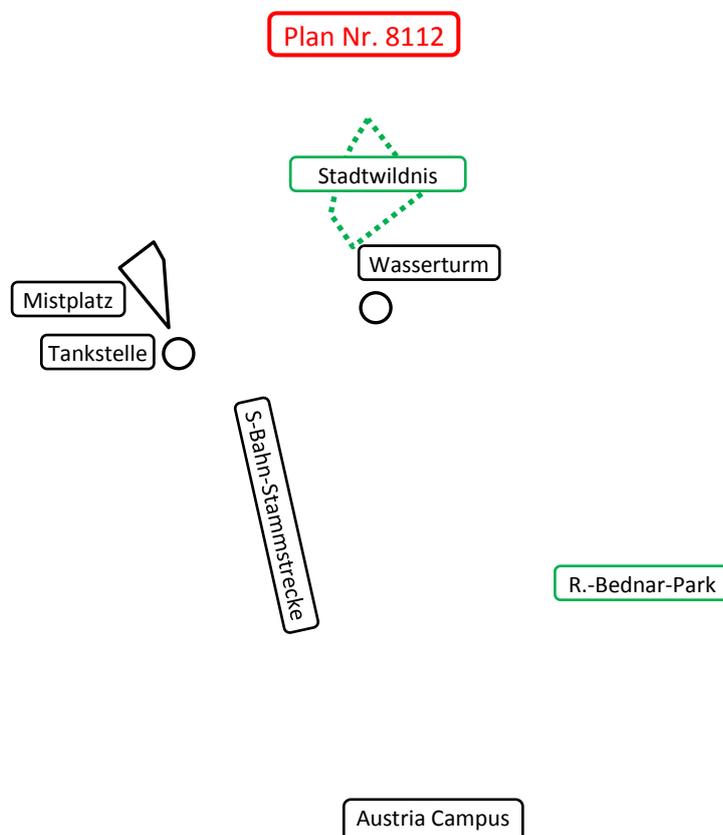
Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung – Kurzdarstellung des Planungsvorhabens	3
2	Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung	4
2.1	Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben und Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten.....	4
3	Für den Plan relevante Ziele	5
3.1	Generelle Ziele für den Planungsraum	5
3.2	Generelle Umweltziele.....	7
3.3	Konkrete Umweltziele im Plangebiet.....	8
4	Inhalt des Plans	9
5	Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung	14
5.1	Derzeitiger Umweltzustand im Plangebiet.....	14
5.2	Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands im Plangebiet bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Nullvariante)	23
5.3	Voraussichtliche Entwicklungen des Umweltzustands außerhalb des Plangebiets bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Verlagerungen von Umweltauswirkungen)	25
6	Umweltauswirkungen.....	25
6.1	Untersuchungsmethode	25
6.2	Zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen des vorliegenden Plans auf die Umweltschutzgüter	26
6.3	Daten, Grundlagen.....	32
6.4	Besonderheiten der Umweltprüfung.....	33
7	Alternativen.....	33
8	Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen	34
9	Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen	38
10	Nichttechnische Zusammenfassung.....	38

1 Einleitung – Kurzdarstellung des Planungsvorhabens

Das gegenständliche Plangebiet befindet sich im Norden des 2. Bezirks und grenzt an den 20. Bezirk. Es beinhaltet den nordwestlichen Bereich des Stadtentwicklungsgebiets Nordbahnhof, für den 2014 ein neues städtebauliches Leitbild erstellt wurde.

Die bereits fertig gestellten Gebäude befinden sich etwas östlich des Plangebiets und südlich des gegenständlichen Areals wird derzeit der neue „Austria Campus“ (u. a. neue Zentrale der Unicredit Bank Austria AG sowie andere Bürogebäude) errichtet. Die ehemalige Nutzung des Areals als Frachtenbahnhof ist im Plangebiet noch deutlich erkennbar. Lager- bzw. Werkshallen und noch genutzte eisenbahnspezifische Gebäude sind vor allem im Norden des Plangebiets situiert. An der Dresdner Straße befindet sich ein Mistplatz der MA 48 und an der Nordbahnstraße eine Tankstelle. Besonders charakteristisch ist der denkmalgeschützte Wasserturm in Verlängerung der Leystraße. Direkt daneben ist die „Nordbahnhalle“ (vormals genutzt durch einen Nahrungs- und Genussmittelgroßhandel) situiert, die derzeit durch die TU-Wien und die Stadt Wien u.a. von Studierenden, als Co-Working-Space sowie als Informationszentrum („Stadtraum“) zwischengenutzt wird. Die S-Bahn-Stammstrecke durchquert das Areal in Nord-Süd-Richtung.



Orthofoto mit Gebietsabgrenzung und Beschreibung (Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Wien, MA 41)

Auf Grundlage der Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens wurde der Gesamtbereich des Nordbahnhofs mit Gemeinderatsbeschluss bereits 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. Auf Basis dieses Leitbild wurde bereits mit dem Plandokument 6879 (Gemeinderatsbeschluss vom 26. Juni 1996) ein Flächenwidmungsplan erstellt, der den rechtlichen Rahmen zur Um-

setzung des Leitbilds darstellt. In diesem Flächenwidmungsplan ist bereits überwiegend Bauland samt umgebenden Verkehrsflächen festgesetzt und der an der Nordbahnstraße durch Verschmälerung der Eisenbahntrasse nunmehr zusätzlich verfügbare Bereich ist als (intensiv nutz- und auch bebaubares) Verkehrsband ausgewiesen.

Für den gegenständlichen Teilbereich des ehemaligen Nordbahnhofes haben sich zwischenzeitlich die städtebaulichen Rahmenbedingungen im Vergleich zum Leitbild 1994 geändert. So wurde unter anderem die Breite der Eisenbahntrasse reduziert, die Gleisschleife zum Handelskai aufgelassen und es wurden drei neue Unterführungen 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 ausgestalteten Grünraum („Freie Mitte“) und eine Konzentration der vielseitig genutzten Bebauung am Rand vor. Das Wettbewerbsergebnis stellte die Grundlage für das **neue städtebauliche Leitbild** 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 fertig gestellt. Mit der gegenständlichen Umweltprüfung sollen nun die Auswirkungen der Umsetzung des städtebaulichen Leitbilds (bzw. der zwischenzeitlich erfolgten Konkretisierungen) geprüft werden.

2 Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung

2.1 Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben und Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten

Nach § 2 Abs. 1a der Bauordnung 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. 14/2005, 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.

Die Voraussetzungen für eine Straßen-UVP sind nicht gegeben, da zwar das Längenkriterium (mindestens 500 m) der neu zu errichtenden Straßen erfüllt ist, aber das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) an allen Abschnitten unter dem relevanten Tatbestandsmerkmal eines DTV von 2.000 KFZ liegt.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich in weiten Teilen nur um einen Flächenwidmungsplan. Durch den vorliegenden Plan wird jedoch auf Basis des städtebaulichen Leitbilds 2014 bereits der grundlegende Rahmen für die Entwicklung eines Vorhabens geschaffen, das nach der für die Bauordnung für Wien maßgeblichen Fassung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 14/2005, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen wäre. Dieser grundlegende Rahmen soll durch nachfolgende Bebauungspläne weiter konkretisiert werden.

Auf einer Fläche von rund 29,2 ha (ohne bestehende umgebende Verkehrsflächen) sollen rund 510.000 m² Brutto-Grundfläche einer Nutzung mit Schwerpunkt Wohnen zugeführt werden.

Entsprechend UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 14/2005 wäre eine UVP für Städtebauvorhaben mit einer Nutzfläche von mehr als 100.000 m² durchzuführen (Anhang 1 Z 18, Spalte 2, lit. b). Dieser Schwellenwert wird durch das Vorhaben deutlich überschritten. Unter Städtebauvorhaben wurde in Fußnote 3a zu Z 18 Folgendes ausgeführt:

„Städtebauvorhaben sind Wohn- oder Geschäftsbauten einschließlich der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufszentren, Einrichtungen zur Nahversorgung, Kindergärten, Schulen, Veranstaltungsflächen, Hotels und Gastronomie, Parkplätze udgl.“

Da Wohngebäude und Einrichtungen zur Nahversorgung, Gastronomie und Kindergärten (als zugehörige Infrastruktureinrichtungen) vorgesehen sind, scheint diese Definition erfüllt zu sein.

Der vorliegende Entwurf wurde daher einer Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1a der BO für Wien unterzogen.

3 Für den Plan relevante Ziele

3.1 Generelle Ziele für den Planungsraum

In unterschiedlichen Konzepten, Plänen und Programmen wurden für das vorliegende Plangebiet folgende Entwicklungsziele formuliert:

- **Zielgebiet „Donauraum Leopoldstadt - Prater“**

Mit dem Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) wurden 13 Zielgebiete der Stadtentwicklung definiert. Bei den Zielgebieten handelt es sich um Gebiete von gesamtstädtischer Bedeutung, in denen hohes Entwicklungspotenzial bzw. spezifische Herausforderungen bestehen. Im STEP 05 ist der Nordbahnhof räumlich dem Zielgebiet „Waterfront“ zugeordnet. 2011 erfolgte eine Evaluierung/Adaptierung der 13 Zielgebiete, auf Basis dessen die Zielgebiete „Waterfront“ einschließlich dem Nordbahnhof und „Prater – Messe – Krieau – Stadion“ zu dem neuen Zielgebiet „Donauraum Leopoldstadt – Prater“ zusammengefasst wurden. Hierdurch erfolgte eine inhaltliche Schwerpunktverlagerung an das rechte Donauufer.

2014 erfolgte eine Revision der Zielgebiete. Wichtige Ziele im Zielgebiet „Donauraum Leopoldstadt - Prater“ sind weiterhin die zu schaffenden Vernetzungen und Durchwegungen sowie die Anbindung an das rechte Donauufer. Ferner ist die Wahrung der Erholungsgebiete am rechten Donauufer als Ziel definiert.

- **Stadtentwicklungsplan 2025 samt Fachkonzepten**

Der Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP 2025) gibt die strategische Entwicklungsrichtung der Stadt Wien vor. Unter anderem sollen innerstädtische Brachflächen und Bahnhofsareale sukzessive in vollwertige Stadtquartiere transformiert werden. Im „Leitbild Siedlungsentwicklung“ ist der Nordbahnhof als zentrales „Gebiet mit Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten“ und als „Vorrangzone für die künftige Ergänzung von City-Funktionen“ gekennzeichnet. Im Fokus steht dabei die Schaffung von lebendigen, urbanen Stadtquartieren.

Qualitätsvolle Urbanität kann erreicht werden, wenn bestimmte Qualitätsmerkmale bezüglich der Bebauungsdichte vorliegen:

- feinmaschiges Wegenetz durch angemessene Größe der Baublöcke;
- funktionierende soziale Infrastruktur sowie Nahversorgungseinrichtungen;

- hohe Wohnqualität durch Alltagstauglichkeit des Wohnbaus und differenziertes Angebot an öffentlichen Plätzen, Grün- und Freiflächen.

Gemäß STEP 2025 sollen Stadterweiterungsvorhaben im Bereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel eine Nettogeschoßflächenanzahl (NGFZ) von mindestens 2,5 aufweisen. Neben einer qualitätsvollen Dichte und einer hohen baukulturellen Qualität wird eine urbane Nutzungsmischung mit „lebendigen“ Erdgeschoßzonen und Ressourcenschonung zu einem zentralen Kriterium für Bauvorhaben und Projekte.

Eine weitere Stärkung des Umweltverbunds (öffentlicher Verkehr, FußgängerInnen- und Radverkehr) und die Förderung von Multimodalität (wie „mobility points“ mit entsprechenden Informations- und Leihangeboten) sind wesentliche Ziele. Ein aktiver Einsatz einer reduzierten Stellplatzverpflichtung soll erfolgen, um gemeinsam mit BauträgerInnen innovative Mobilitätskonzepte und -managements umzusetzen.

In Stadterweiterungsgebieten sollen robuste und qualitätsvolle Freiflächen bereitgestellt werden. Neben dem Erholungswert von Freiräumen wird in Zukunft aber auch ihre stadtklimatische Funktion immer wichtiger.

Laut STEP 2025 ist ein Energiekonzept für Stadtteile/Quartiere vorzulegen, mit folgenden Zielen: Vermeidung von CO₂-Emissionen, die Steigerung der Energieeffizienz, Wirtschaftlichkeit, Versorgungssicherheit, die Nutzung erneuerbarer Energien vor Ort, die intelligente und optimierte Nutzung leitungsgebundener Energieträger (z.B.: dezentrale Wärmenetze, Abwärme, etc.) und die Umsetzung von Energiespeichermöglichkeiten zur Optimierung zur Nutzung lokaler Potenziale. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Umsetzung der Ziele der Smart City Rahmenstrategie (Beschluss des Gemeinderates Juni 2014) und der Erreichung der Klimaschutzziele der Europäischen Union (diverse Richtlinien und Strategien).

Im **Fachkonzept Mobilität** (zum STEP 2025) wird unter anderem die rechtzeitige Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten durch den öffentlichen Verkehr gefordert. Straßenbahnerschließungen im Bereich der Entwicklungszone Nordbahnhof und Nordwestbahnhof haben darin neben anderen Projekten höchste Priorität. Weiters sollen, neben mehreren anderen Zielsetzungen, die Aufenthaltsqualität von Straßenräumen, engmaschige und attraktive Wegeverbindungen sowie großzügig dimensionierte Radabstellanlagen besondere Bedeutung haben. Sammelgaragen werden als zweckmäßige Maßnahme für den ruhenden Verkehr genannt und in Gebieten mit besonders guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr sollen Stellplatzobergrenzen festgesetzt werden.

Im **Fachkonzept Grün- und Freiraum** (zum STEP 2025) sind im Bereich des Planungsgebiets die Bruno-Marek-Allee, die Leystraße sowie die Taborstraße zwischen Nordbahnstraße und Bruno-Marek-Allee im Freiraumnetz Wien als lineare Grün- und Freiraumverbindungen und die zukünftige „Freie Mitte“ als Parkanlage über 10 ha enthalten. Bei Stadtentwicklungsgebieten sollen entsprechend große sowie qualitativ hochwertige Grün- und Freiräume geschaffen werden. Parkanlagen und Grünverbindungen müssen breit genug (mind. 25 m) und multifunktional sein.

Das **Fachkonzept Hochhäuser** (zum STEP 2025) ordnet den Nordbahnhof dem Teilgebiet „Fluviale Stadtlandschaft“ (Bereich zwischen Donaukanal und Alter Donau) zu. Hier ist bei Hochhausprojekten darauf zu achten, dass sie auf Basis eines städtebaulichen Konzepts mit einer gesamthaft abgestimmten Höhenentwicklung Stadtkanten bzw. übergeordnete Freiräume in Abstimmung mit der gewachsenen Umgebung akzentuieren, was nur im konzentrierten Verband von Hochpunkten gelingen kann. Das neue städtebauliche Leitbild am Nordbahnhof wird darin als positives Beispiel genannt.

Angemerkt wird, dass alle drei erwähnten Fachkonzepte nach Kenntnisnahme des neuen städtebaulichen Leitbilds für den Nordbahnhof beschlossen wurden und daher teilweise entsprechende Übergangsbestimmungen bestehen.

- **Straßenbahnverlängerungen**

Eine Aktualisierung des generellen Straßenbahnprojekts zur Verlängerung der Linie O in das Nordbahnhofareal erfolgte 2016 und eine Fertigstellung der Verlängerung ist in den nächsten Jahren geplant. Mittelfristig sind weitere Netzergänzungen angedacht.

- **„Wachsende Stadt“**

Ein **allgemeines gesellschaftspolitisches Ziel** und damit Aufgabe der Stadtplanung ist es auch, leistbaren Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung in Wien zu schaffen. Wie bisher wird ein Teil des Wohnraumbedarfs in bestehenden Gebäuden und durch eine Vielzahl kleiner Neu-, Zu- und Umbauten abgedeckt. Daneben werden innerstädtische Brachflächen und Bahnhofsareale, sowie Flächen in den Außenbezirken und am Stadtrand sukzessive in vollwertige Stadtquartiere verwandelt.

3.2 Generelle Umweltziele

Aus diversen internationalen Richtlinien und gesetzlichen Grundlagen auf Bundes- und Landesebene sowie aus speziellen Plänen und Programmen der Stadt Wien wie dem **Klimaschutzprogramm II (KliP II)**, dem **Netzwerk Natur**, dem **Wiener Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025** (einschließlich dessen beiden **Fachkonzepten „Mobilität“ und „Grün- und Freiraum“**) und insbesondere der **Smart City Wien Rahmenstrategie** ergeben sich wichtige Ziele des Umweltschutzes. Im **Strategieplan Wien - „Urban Heat Islands“** der MA 22 werden Maßnahmen zur Vermeidung urbaner Hitzeinseln genannt.

Zu diesen Zielen gehören:

- Schonender Umgang mit der Ressource Boden;
- Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit privat nutzbaren und öffentlichen Freiflächen;
- Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses und einer optimaler Beziehung von bebauten Flächen zu Grünräumen;
- Der bestehende Anteil an 50% Grün- und Erholungsflächen im Stadtgebiet soll gehalten werden;
- Freiraum- und Biotopvernetzung;
- Erhaltung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere;
- Anteil des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr) bei der Verkehrsmittelwahl in Wien (Modal-Split) von über 80% bis 2025 (und von über 85% bis 2030);
- Schwerpunktsetzung daher auf optimale Bedingungen im Umweltverbund und Forcierung der Multimodalität;
- Reduktion der CO²-Emissionen pro Kopf (um 35% bis 2030 und 80% bis 2050 im Vgl. zu 1990);
- Steigerung der Energieeffizienz und Senkung des Endenergieverbrauchs um 40% bis 2050 im Vgl. zu 2005);
- Mehr als 20% bis 2030 und 50% bis 2025 des Bruttoenergieverbrauchs aus erneuerbaren Quellen;
- Einhaltung bestehender Lärm- und Schadstoffgrenzwerte;
- Entwicklung von Bau- und Nutzungsstrukturen, die zur gesamtstädtischen Minimierung von Umweltbelastungen beitragen;
- Diverse Maßnahmen zur Vermeidung sommerlicher Überhitzung (urban heat islands).

3.3 Konkrete Umweltziele im Plangebiet

In einem ersten Schritt wird überwiegend nur zur Umsetzung des städtebaulichen Leitbilds (bzw. dessen bisher erfolgte Konkretisierungen) ein Flächenwidmungsplan (und nur in Teilbereichen bereits ein Bebauungsplan) für das Plangebiet (Plan Nr. 8112) ausgearbeitet. Zukünftig werden weitere Flächenwidmungs- und Bebauungspläne zur phasenweisen Umsetzung des Leitbilds für diesen Bereich im Maßstab 1:2.000 ausgearbeitet. Der vorliegende Umweltbericht berücksichtigt diese Planungen und wird den Planentwürfen jeweils in der vorliegenden Fassung beigelegt.

Für die konkrete Umsetzung im Plangebiet waren daraus folgende weitere bzw. detaillierte Umwelt-Zielsetzungen abzuleiten:

- Schaffung eines attraktiven neuen Stadtteils mit hoher Lebensqualität;
- Konzentration der Bebauung am Rand und großzügiges Freihalten der Mitte als überwiegend naturnah ausgestalteten Natur- und Erholungsraum („Freie Mitte“) mit einer Vielzahl an Nutzungsmöglichkeiten;
- „Freie Mitte“ soll als essentielles Freiraumbindeglied der umgebenden bestehenden und zukünftigen Großgrünräume wie Donaukanal, Augarten, Donauinsel, Prater und der „Grünen Mitte“ am Nordwestbahnhof dienen;
- Durch teilweise Integration der Bestandstopografie sowie -vegetation sollen bestehende Lebensräume von Tier- und Pflanzenarten erhalten werden bzw. können auch neue Lebensräume geschaffen werden;
- Aufgrund des Vorhandenseins unter anderem der streng geschützten Amphibienart Wechselkröte im Plangebiet sind im Zuge von Bauvorhaben Artenschutzverfahren entsprechend den Bestimmungen des Wr. Naturschutzgesetzes LGBl. 2006/12 durchzuführen. In diesen Verfahren ist nachzuweisen, ob eine Beeinträchtigung auf den Lebensraum geschützter Tier- und Pflanzenarten durch das jeweilige Vorhaben besteht und wenn dies der Fall sein sollte, welche Ersatzmaßnahmen ergriffen werden. Ein entsprechendes Ansuchen durch ÖBB-Immobilienmanagement GmbH um eine naturschutzrechtliche Ausnahmegewilligung, auf Basis einer bereits erfolgten Kartierung der Lebensräume von geschützten Tier- und Pflanzenarten, ist vorgesehen;
- Konzentration der Bebauung am Rand ermöglicht sehr kompakte und daher energieeffiziente Bebauungsstrukturen, die auf vielfältige Weise mit dem Freiraum korrespondieren;
- Geringer Anteil an versiegelten Flächen und in Kombination mit einem Regenwassermanagement soll durch Verdunstung und Versickerung eine positive Wirkung auf Kleinklima, Ökologie sowie auf das Grundwasser bewirkt werden;
- Dachbegrünung und tlw. auch intensivere Nutzung der Dächer als erweiterte Freiräume;
- Forcierung einer sehr guten lokalen Versorgung der Bevölkerung mit Handelseinrichtungen und Dienstleistungen („Stadt der kurzen Wege“);
- Sehr gute ÖV-Anbindung durch Verlängerung der Linie O in das Plangebiet (und langfristig geplanten weiteren Netzergänzungen) und Adaptierung der Führung der Buslinie 82A;
- Attraktivierung des Verkehrssystems für sanfte Mobilität (u.a. großzügige Gehsteigbreiten, qualitätsvolle Ausgestaltung des öffentlichen Raums, engmaschiges Wegenetz, Stellplatzregulativ bzw. Stellplatzobergrenze);
- Minimierung des motorisierten Individualverkehrs durch „Schleifenerschließung“ mit Durchfahrtsperren und verkehrsberuhigten Bereichen;
- Ein- und Ausfahrten der geplanten Sammelgaragen (Tiefgaragen) sollen weitgehend in die Gebäude integriert werden und die Qualität der Freiräume nicht beeinträchtigen;

- Vorsorge für einen funktionalen und standortadäquaten Mistplatz, um eine effiziente Mülltrennung im 2. und 20. Bezirk vornehmen zu können und verkehrsbedingte Emissionen durch den zentralen Standort zu minimieren.

4 Inhalt des Plans

Mit der gegenständlichen Umweltprüfung sollen die Auswirkungen der Umsetzung des städtebaulichen Leitbilds Nordbahnhof 2014 (bzw. der zwischenzeitig erfolgten Konkretisierungen) geprüft werden. In Summe soll gemäß städtebaulichem Leitbild die neu geschaffene Brutto-Grundfläche (BGF) im Planungsgebiet bei rund 510.000 m² liegen (rund 4.000 Wohnungen werden derzeit angestrebt).

Ausgewählte Zielsetzungen des städtebaulichen Leitbilds 2014 und des darauf aufbauenden Handbuchs, die noch nicht oben genannt wurden, sind:

- Schaffung einer Bebauungsstruktur mit einer hohen Durchlässigkeit und einer differenzierten Höhenentwicklung (ohne Hochhäuser zw. ca. 9 und 35 m) mit Zugängen und Durchblicken zur „Freien Mitte“;
- Leithöhe der Gebäude zum Bestand angepasst und zur „Freien Mitte“ Akzentuierung mit 8 Hochhäusern (zw. 50 und 80 m);
- Gemischte Nutzungsstruktur mit überwiegend Wohnnutzung und einer vielfältigen Erdgeschoßzone mit teilweise höheren Raumhöhen, die vor allem an der Bruno-Marek-Allee und der Taborstraße besonders attraktiv sein soll;
- Flächenvorsorge für ein Umspannwerk (110 und 380 kV-Anlage) an der Innstraße;
- Erhaltung ausgewählter Bestandsgebäude als Nutzungsschwerpunkte (wie den denkmalgeschützten Wasserturm bzw. die ehemalige Leichenhalle) und Inwertsetzung u.a. mit sozialen und kulturellen Nutzungen;
- Dichtes Wegenetz für Fußgänger- und RadfahrerInnen mit einem großzügigen Radabstellangebot;
- Schaffung von Sammelgaragen und Festlegung eines Stellplatzregulativs von 50 Prozent der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplatzzahl im Nahbereich der Bruno-Marek-Allee und von 70 Prozent im restlichen Plangebiet aufgrund der zukünftig guten ÖV-Erschließung durch die Straßenbahn und der geplanten vorrangigen Nutzung der Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten;
- Schaffung von attraktiven Erschließungswegen in der „Freien Mitte“.

Der **bestehende MA 48-Standort** an der Dresdner Straße soll aufgrund der derzeit flächenmäßig eingeschränkten Nutzbarkeit und der schwierigen Zufahrtssituation Richtung Südosten bis zur Eisenbahntrasse vergrößert werden.

Eine weitere Grundlage stellt eine **vertiefende Bebauungsstudie für die Baufelder an der Vorgartenstraße** dar, in der eine bessere Anpassung der Bebauungsstruktur an die Grundeigentumsgegebenheiten und die geplanten Entwicklungszeiträume erfolgte.

Für die Eckliegenschaft Dresdner Straße/Innstraße wurde ein dem städtebaulichen Leitbild bzw. dem Handbuch entsprechendes Bauprojekt (Errichtung eines Apartmenthauses) als Ausnahme aus der Bausperre genehmigt. Auch für das benachbarte, bestehende Wohngebäude Innstraße 6 (Wohnungseigentum) wurde ein Dachgeschoßausbau als Ausnahme aus der Bausperre bewilligt.

Bebauungsszenario gem. Handbuch zum städtebaulichen Leitbild Nordbahnhof 2014 (Quelle: Studiovlay)

Mit dem **vorliegenden Entwurf zum Flächenwidmungs- und tlw. Bebauungsplan Nr. 8112** soll in einem ersten Schritt auf Basis der vorliegenden städtebaulichen Grundlagen **überwiegend nur ein reiner Flächenwidmungsplan** festgesetzt werden. Für einen Streifen an der Vorgartenstraße, der zuerst entwickelt werden soll, wird vorgeschlagen bereits einen Bebauungsplan festzusetzen. Dies gilt auch für die zwei geplanten Infrastruktureinrichtungen an der Innstraße bzw. Dresdner Straße (Umspannwerk bzw. MA 48-Standort) bzw. das bereits genehmigte Bauprojekt auf der Eckliegenschaft Dresdner Straße/Innstraße sowie das benachbarte, bestehende Wohngebäude Innstraße 6. Auf Grundlage des Flächenwidmungsplans sollen anschließend phasenbezogen für einzelne Teilgebiete Bebauungspläne erstellt werden.

Um Vorsorge für die angestrebte gemischte Nutzungsstruktur (mit Schwerpunkt Wohnen) zu treffen wird großteils Bauland/gemischtes Baugebiet vorgeschlagen. Nur im Nordosten an der Vorgartenstraße, abseits von stark befahrenen Straßen bzw. der Eisenbahntrasse, wo auch in einem größeren Teilbereich reines Wohnen denkbar ist, wird Bauland/Wohngebiet vorgeschlagen. Für die erforderlichen Infrastruktureinrichtungen an der Innstraße bzw. Dresdner Straße (MA 48-Standort und Umspannwerk) wird Sondergebiet/Abfallwirtschaft+Straßenreinigung bzw. Sondergebiet/Umspannwerk vorgeschlagen.

An der Vorgartenstraße werden auf Basis einer am Leitbild orientierten Bebauungsstudie detaillierte Bebauungsbestimmungen vorgeschlagen, um u.a. auch die Belichtung des dahinter liegenden Baufelds sowie Durchwegungen bzw. Sichtbezüge zu definieren. Für mehrere Bereiche wird die Bauklasse V und für niedrigere Baukörper die Bauklasse I vorgeschlagen. Bei der Bebauung der Fläche ist auf die Lage des zum Teil darunter liegenden „Petroleumhofs“ (gesicherte Verdachtsfläche) und seine bauliche Einfassung Rücksicht zu nehmen. Eine Versickerung von Niederschlagswässern im Bereich des Petroleumhofs ist gemäß der zuständigen MA 45 nicht zulässig.

Entsprechend dem genehmigten Bauprojekt auf der Eckliegenschaft Dresdner Straße/Innstraße und dem Handbuch zum städtebaulichen Leitbild wird im Kreuzungsbereich eine bauliche Akzentuierung in der Bauklasse VI, höhenbeschränkt auf 26-35 m, geschlossene Bauweise und an der restlichen Innstraße eine Bebaubarkeit innerhalb der Bauklasse IV vorgeschlagen. Zur flexiblen Nutzbarkeit wird in den Kreuzungsbereichen Taborstraße/Vorgartenstraße und Dresdner Straße/Innstraße die Festsetzung einer Mindestraumhöhe für Erdgeschoße von 4,0 m vorgeschlagen.

Im Hinblick auf die bestehenden Entwässerungssysteme im Plangebiet (Teilmischsystem westlich und Mischsystem östlich des Verkehrsbands (ÖBB-Trasse)) und der Auslastungskapazität des vorhandenen Abwassersystems wird gemäß Stellungnahme von Wien Kanal vorgeschlagen, dass im Plangebiet westlich des Verkehrsbands (ÖBB-Trasse) die Einleitung von Niederschlagswässern in den Kanal nicht bzw. nur von Verkehrsflächen zulässig ist und östlich des Verkehrsbands (ÖBB-Trasse) die Einleitungsmenge von Niederschlagswässern in den Kanal im Neubaufall 0,011 l/s pro m² der Fläche des jeweiligen Bauplatzes bzw. Trennstückes nicht überschreiten darf.

Die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m² sind, mit Ausnahme des Sondergebiets und der mit GB IV g [80%] bezeichneten Grundfläche, als Flachdächer auszuführen und entsprechend dem Stand der Technik zu begrünen.

Mit dem vorliegenden Entwurf soll Vorsorge für die bestehenden und künftigen Verkehrserfordernisse getroffen werden. Die Festsetzungen beruhen dabei auf dem neuen Leitbild, dem darauf aufbauenden Handbuch, einer vertiefenden Bebauungsstudie und Verkehrsuntersuchungen, in denen neben der angedachten Erschließung auch erste Querschnittsvorschläge enthalten sind. Das wiederholt aktualisierte Verkehrskonzept sieht demnach eine Erschließung des gesamten Nordbahnhof-Areals mittels dreier „Erschließungsschleifen“ vor, wodurch ein KFZ-Durchzugsverkehr unterbunden wird. Die im Plangebiet vorgeschlagenen Straßenquerschnitte sollen entsprechend den jeweiligen Verkehrserfordernissen dimensioniert sein und eine hohe Qualität auch für den nicht motorisierten Verkehr ermöglichen. Aufgrund der zukünftig sehr guten Erschließung durch den öffentlichen Verkehr und der verkehrlichen Zielsetzung den Anteil des motorisierten Individualverkehrs an allen Wegen zu minimieren, wird für die Bereiche des Bebauungsplans, mit Ausnahme des Sondergebiets, eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung auf 70 Prozent der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplatzzahl vorgeschlagen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, dass insgesamt höchstens 80 Prozent der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplätze hergestellt werden dürfen.

Die „Freie Mitte“ soll eine überwiegend naturnah ausgestaltete öffentlich nutzbare Grün- und Freifläche sein. Durch Schaffung zweckmäßiger Wegeverbindungen und die Implementierung von der Erholung, dem Sport, der Kultur, etc. dienender Nutzungen (tlw. in bestehenden Gebäuden) soll die „Freie Mitte“ aber auch zugänglich gemacht und den unterschiedlichen Freiraumbedürfnissen der Bevölkerung entsprochen werden. Gemäß städtebaulichem Leitbild sind diese intensiveren Nutzungen (wie Bewegungs- und Spielflächen) vor allem an den Rändern bzw. den Kreuzungspunkten der Erschließungswege angedacht. Die Widmung Grünland/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum wird aufgrund dieser unterschiedlichen Nutzungsansprüche vorgeschlagen.

Im Bereich des Bebauungsplans wird, entsprechend der in weiten Teilen bisherigen Gestaltung der Vorgartenstraße, als attraktives Grünelement, ein 6,5 m breiter Vorgarten vorgeschlagen. Darüber hinaus unbebaubare Bereiche (u.a. auch an der Innstraße und Dresdner Straße) sollen aus gestalterischen und ökologischen Gründen gärtnerisch ausgestaltet werden. Aus diesen Gründen wird ebenfalls vorgeschlagen, dass auch im Bereich des Durchgangs (Dg) mindestens 30 Prozent gärtnerisch ausgestaltet werden müssen. Zur Erhöhung der Attraktivität im öffentlichen Raum soll in den Straßen ab 15 m Breite, deren Querschnitt zur Gänze innerhalb des Plangebiets liegt der Querschnitt so ausgestaltet werden, dass die Herstellung bzw. Erhaltung von zwei Baumreihen möglich ist und in den Straßen ab 15 m Breite, deren Querschnitt nicht zur Gänze innerhalb des Plangebiets liegt, sowie der Verkehrsfläche Straßencode 04422 der Querschnitt so ausgestaltet werden, dass die Herstellung bzw. Erhaltung von einer Baumreihe möglich ist.

Entwurf des Flächenwidmungs- und tlw. Bebauungsplanes Nr. 8112 (Quelle: Stadt Wien, MA 21)

5 Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung

(Umweltmerkmale in Bezug zu den einzelnen Schutzgütern gemäß Anhang 1 der Richtlinie 2001/42/EG)

5.1 Derzeitiger Umweltzustand im Plangebiet

Bevölkerung (Lebensqualität):

Im Plangebiet wohnen derzeit nur wenige Menschen, wobei die Einwohneranzahl bei 45 liegt (Bevölkerungsevidenz 2015). An der Innstraße befindet sich ein viergeschoßiges Wohngebäude aus der Gründerzeit (Wohnungseigentum) und neben dem Gasthaus „zur Alm“ ist ein kleines zweigeschoßiges Wohngebäude situiert. Die Anzahl der Erwerbstätigen und Arbeitsstätten im Gebiet (noch bestehende ÖBB-Gebäude, Gasthaus „zur Alm“, Zwischennutzung in der „Nordbahnhofhalle“ durch TU-Wien und Stadt u.a. mit Co-Working-Space, MA 48-Standort und Tankstelle) sind aufgrund der Datenlage nicht quantifizierbar.

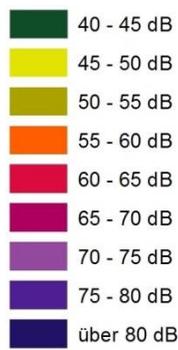
Die bestehende Brachfläche des ehemaligen Frachtenbahnhofs ist noch nicht legal betretbar, dient aber in begrenztem Ausmaß auch derzeit schon als Erholungsraum und wirkt sich insbesondere durch ihren stark durchgrüneten Charakter positiv auf die Lebensqualität der im Plangebiet und im Umfeld lebenden und arbeitenden Menschen aus. Die mögliche Nutzbarkeit ist durch die fehlende Ausgestaltung bzw. die vorhandenen Höhenunterschiede (Bahndämme) sehr eingeschränkt. Insbesondere das Gasthaus „zur Alm“ als auch der Mistplatz an der Dresdner Straße sind Nutzungen mit entsprechender Bedeutung für die Bevölkerung.

Die Lebensqualität im unmittelbaren Umfeld ist insbesondere im bereits entwickelten Teilbereich des Nordbahnhofs als äußerst hoch einzuschätzen. Hierbei ist neben der zentrumsnahen Lage mit sehr guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr (U2, U1, S-Bahn-Stammstrecke, mehrere Straßenbahn- und Buslinien) vor allem die hohe Gestaltungsqualität des neuen Stadtteils einschließlich der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen maßgebend. Der 3,1 ha große Rudolf-Bednar-Park deckt, in Kombination mit den umgebenden übergeordneten Erholungsräumen wie Augarten, Grüner Prater und Donauinsel, durch seine vielseitige Gestaltung die Freiraumbedürfnisse der derzeitigen BewohnerInnen gut ab. Auch der neue Park über der Parkgarage an der Nordbahnstraße weist eine gelungene Gestaltung auf. Der bestehende Bildungscampus Gertrude-Fröhlich-Sandner reicht hingegen nicht mehr aus, um die Schulversorgung der Bevölkerung zu gewährleisten, ein neuer Bildungscampus wird daher östlich des Plangebiets errichtet. Die Erdgeschoßzone am ehemaligen Nordbahnhofareal ist mittlerweile (unter anderem auch aufgrund besonderer Eigeninitiative) als attraktiv zu bezeichnen (Nahversorgung, diverse (tlw. auch spezielle) Geschäfte, Dienstleistungen und gastronomische Einrichtungen). In den an den Nordbahnhof angrenzenden gewachsenen historischen Stadtvierteln ist die infrastrukturelle Versorgung gegeben, hier ist vor allem der Volkertmarkt zu erwähnen. Ein Defizit besteht hier durch die dichte Bebauung an wohnortnahen Grün- und Freiflächen.

Die Durchwegung und die Ausstattung mit Radverkehrsanlagen sind im Umfeld des Plangebiets sehr gut, die bestehende Brachfläche stellt jedoch eine massive Barriere dar. Die bereits errichteten Unterführungen Am Tabor, Schweidlgasse und Taborstraße unter der S-Bahn-Stammstrecke hindurch sind noch nicht passierbar (und teilweise ist noch keine entsprechende Niveaueherstellung erfolgt). Ein gewisser Mangel besteht am Nordbahnhof an Citybike-Stationen, diese sind nur im Umfeld vorrangig im Nahbereich von hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln situiert. Auch Sportflächen gibt es im Umfeld nur wenige.

Bevölkerung (Gesundheit):

Für die Beurteilung der Belastung durch Luftschadstoffe wird die nächstgelegene und „verkehrsnahe“ Messstation Taborstraße des Luftgütemessnetzes herangezogen. Es bestehen hier relativ konstant leichte Überschreitungen der Schadstoffgrenzwerte von Stickstoffdioxid (NO₂). Das Jahr 2015 war das erste Jahr seit Beginn der Messung von Feinstaub in der Fraktion PM₁₀, in dem der Grenzwert von 25 Überschreitungstagen in Wien generell eingehalten wurde. Die Feinstaubbelastung ist jedoch sehr von der Winterwitterung abhängig. Normalerweise lag in den letzten Jahren die Anzahl der Tage mit Grenzwertüberschreitungen an der Messstation Taborstraße aber leicht über der zulässigen Anzahl. Von der Innstraße, Nordbahnstraße und Dresdner Straße gehen entsprechend ihrer höheren Erschließungsfunktion lokale Schadstoffbelastungen aus. Gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 liegt das Plangebiet im „belasteten Gebiet (Luft)“. Das sind Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft (IG-L) wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden.



Straßenverkehrslärm Tag-Abend-Nacht (L_{den}); Quelle: Stadt Wien, MA 22

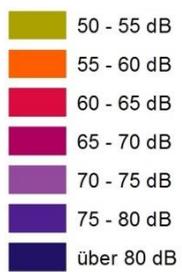
	40 - 45 dB
	45 - 50 dB
	50 - 55 dB
	55 - 60 dB
	60 - 65 dB
	65 - 70 dB
	70 - 75 dB
	75 - 80 dB
	über 80 dB

Straßenverkehrslärm Nacht (L_{night}); Quelle: Stadt Wien, MA 22

Laut Anhang I des Wiener Umgebungslärmschutzgesetzes gelten als Schwellenwerte für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen für den Straßenverkehr für den Tag-Abend-Nacht-Index (L_{den}) von 60 dB und in der Nacht (L_{night}) von 50 dB. Bei Überschreitung der Schwellenwerte sind Aktionspläne zur Lärminderung zu erstellen. Die Berechnung des Umgebungslärms erfolgt dabei in 4 m Höhe über dem Geländeniveau. Die strategische Lärmkarte des Informationssystems Umweltgut der MA 22 (Berechnung 2012) zeigt, dass der L_{den} nur an der Nordbahnstraße und Dresdner Straße (sowie kleinen Teilbereichen der Innstraße) über dem Schwellenwert von 60 dB liegt. Auch in der Nacht (L_{night}) wird in diesen Bereichen der Schwellenwert von 50 dB überschritten.



Schienerverkehrslärm Tag-Abend-Nacht (L_{den}); Quelle: Stadt Wien, MA 22



Schienerverkehrslärm Nacht (L_{night}); Quelle: Stadt Wien, MA 22

Laut Anhang I des Wiener Umgebungslärmschutzgesetzes gelten als Schwellenwerte für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen für den Schienenverkehr ein L_{den} von 70 dB und ein L_{night} von 60 dB. Allerdings betragen die anzuwendenden Schwellenwerte unter Beachtung der ÖNORM S 5021 – Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und -ordnung im gegenständlichen Fall unter der Annahme einer künftigen Widmung als Bauland/gemischtes Baugebiet 65 dB tagsüber, 60 dB abends und 55 dB nachts (Quelle: Ingenieurbüro V. Stehno & Partner, Lärmtechnische Untersuchung für Bahnhof Wien-Nord, 2016).

Schienenverkehrslärm geht insbesondere von der S-Bahn-Stammstrecke aus. Entlang der S-Bahn-Stammstrecke sind beidseitig der Bahntrasse Lärmschutzwände mit einer Höhe zwischen 2,0 und 3,5 m vorhanden. In 4 m Höhe werden die Schwellenwerte im Tagesdurchschnitt nur an sehr wenigen Stellen überschritten. In der Nacht sind hingegen schon an mehreren Stellen (insbesondere zwischen Nordbahnstraße und Bahntrasse) Schwellenwertüberschreitungen festzustellen. Zu beachten ist, dass im neuen städtebaulichen Leitbild im Gegensatz zum alten Leitbild eine höhere Bebauung mit Akzentuierungen zwischen 50-80 m vorgesehen ist. Aus diesem Grund wurde das oben bereits genannte Lärmschutzgutachten seitens den ÖBB beauftragt. Die Schienenverkehrslärmbelastung für unterschiedliche Höhen ist in diesem Gutachten erfasst und dessen wesentliche Ergebnisse sind in Kapitel 6.2 angeführt.

Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:

Gemäß Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogramm (Netzwerk Natur) ist das Nordbahnhofareal der Kategorie „Industrie-, Verkehrs- und sonstige Standorte und Brache“ zugewiesen. Am Areal gibt es keine gemäß Wiener Naturschutzverordnung schützenswerten Biototypen und es sind keine Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsteile oder ökologische Entwicklungsgebiete ausgewiesen. Bei der Platanenallee an der Innstraße außerhalb des Plangebiets handelt es sich um ein Naturdenkmal. Als typische Vegetationsformen werden Einzelbäume, Baumgruppen und Baumzeilen (v.a. Weiß- und Schwarzpappel), Gebüsche, verschiedene kurzlebige Wildkrautfluren, Schottersukzessionen mit Trockenwiesenfragmenten und offene Schotter- bzw. Aufschüttungsflächen genannt.

Im Plangebiet bestehen derzeit keine Waldflächen im Sinne des § 1a des Forstgesetzes.

Für das „Naturschutzfachliche Einreichoperat“ (Quelle: Büro Land in Sicht, 2016) als Ansuchen um naturschutzrechtliche Ausnahmebewilligung für den östlich an das gegenständliche Plangebiet angrenzenden Bereich „Wohnallee mit Bildungscampus“ (PD 8109) wurde im Auftrag der ÖBB eine Erhebung der Lebensräume der Pflanzen- und Tierarten und eine Biotopkartierung für das gesamte noch unbebaute Nordbahnhofareal im Jahr 2015 durchgeführt. Folgende Erkenntnisse können daraus gezogen werden:

Seit der Bahnbetrieb aufgelassen wurde, entwickelten sich abhängig vom Substrat verschiedene Brachetypen, die großteils lückig bewachsen sind und von trockenheitsverträglichen Pflanzen aufgebaut werden. Gehölzgruppen mit älteren Pionierpappeln sind immer wieder eingestreut. Einige bestanden bereits während des Bahnbetriebs und sind inzwischen zu Altbäumen herangewachsen. Die wesentlicheren Biototypen im Plangebiet sind: „Ruderalflur trockener Standorte mit offener Pioniervegetation“ (Biototyp über das Gebiet verteilt), „Ruderalflur trockener Standorte mit geschlossener Vegetation“ (im nördlichen Bereich), „Feldgehölz aus Pionierbaumarten“ (in Verlängerung der Leystraße), „Vorwald“ (im Bereich der „Stadtwildnisfläche“ bzw. südwestlich der Vorgartenstraße), „Baumhecke“ (im Randbereich des Plangebiets) und „Bahnhofsgelände“ (großer Teil des Areals mit überwiegend baumlosen, offenen Flächen mit steinigen und sandigen Rohhabitaten). Insbesondere der „Vorwald“ und das „Bahnhofsgelände“ sind Biotope mit hohem naturschutzfachlichem Wert. Es handelt sich bei den angeführten Biototypen aber um keine Biototypen der Wiener Naturschutzverord-

nung deren Biotope gemäß Bescheid (gemäß § 7 Abs. 2 und 3 Wiener Naturschutzgesetz) zu geschützten Biotopen erklärt werden können. Es sind mit den gegenständlichen Biotoptypen auch keine FFH-Lebensraumtypen assoziiert.

Als geschützte bzw. streng geschützte Pflanzen kommen die drei Arten „Feldmannstreu“, „Meergrün Sesel“ und „Federschwingel“ im Plangebiet vor. Lediglich Feldmannstreu steht gemäß Wiener Naturschutzverordnung unter Schutz („Geschützte Arten ohne Lebensraumschutz“). Feldmannstreu ist eine vergleichsweise in Wien weit verbreitete Art; der Schutzstatus begründet sich aus traditioneller gewerbsmäßiger Nutzung der attraktiven Blütenstände für Blumengestecke und ähnliches. Die beiden letztgenannten Arten werden als Substratspezialisten auf steinigen bzw. sandigen Böden zwar in der Roten Liste Österreichs geführt, stellen aber keine geschützten Arten gemäß Wiener Naturschutzverordnung dar.

Mehrere geschützte bzw. streng geschützte Tierarten gemäß Wiener Naturschutzverordnung sind im Plangebiet gesichtet worden (in unterschiedlicher Häufigkeit) bzw. haben dort auch teilweise ihre Lebensräume. Dazu zählen 9 verschiedene Fledermausarten („prioritär bedeutend“: Abendsegler), 3 Säugetierarten (Feldspitzmaus, Gartenspitzmaus, Feldhase), 26 Vogelarten („prioritär bedeutend“: Dohle und Neuntöter), die Wechselkröte („prioritär bedeutend“), die Zauneidechse, 5 Heuschreckenarten, 2 Tagfalterarten, die Zebraspinne und 2 Schneckenarten („prioritär bedeutend“: Wiener Schnirkelschnecke). Im Zuge der Voruntersuchungen für das Ansuchen um naturschutzrechtliche Ausnahmegewilligung für den Bereich des neuen städtebaulichen Leitbilds wurde auch ein Vorkommen der Wiesenwaldameise als weitere geschützte Tierart festgestellt. Artenschutzverfahren sind daher entsprechend den Bestimmungen des Wr. Naturschutzgesetzes LGBI. 2006/12 durchzuführen.

Boden, Grundwasser:

Aufgrund der früheren Nutzungsformen gibt es am Areal eine im Altlastenatlas des Umweltbundesamts eingetragene Altlast (Altstandort W 26 „Frachtenbahnhof Praterstern – Bereich Werkstätte“). Diese befindet sich östlich der Nordbahnstraße in Verlängerung der Schweidlgasse. Eine Sanierung dieser Altlast ist im Laufen und soll bis Ende 2018 abgeschlossen sein. Eine weitere Altlast (W 30 „Frachtenbahnhof Praterstern - Bereich Ölgasanstalt“) wird voraussichtlich demnächst rechtsverbindlich in der Altlastenatlasverordnung ausgewiesen. Dieser Bereich liegt südlich der Taborstraße und östlich der Eisenbahntrasse. Im Bereich der Stadtwildnisfläche an der Vorgartenstraße befindet sich eine baulich eingefasste und gesicherte Verdachtsfläche („Petroleumhof“), von der derzeit keine Gefahr für das Grundwasser ausgeht.

Die Wahrscheinlichkeit der Existenz von Blindgängern aus dem zweiten Weltkrieg ist gegeben.

Es liegt eine Baugrundprognose der MA 29 für den östlich des Plangebiets vorgesehenen neuen Bildungscampus am Nordbahnhof vor. Das Bearbeitungsgebiet der Baugrundprognose beinhaltet auch Teilbereiche des gegenständlichen Plangebiets. Auch wenn die zu Grunde liegenden Aufschlussbohrungen nur punktuelle Untersuchungsergebnisse liefern, so lässt sich doch eine grundsätzliche Aussage über den Boden und die Grundwassersituation im Plangebiet ableiten.

Geologisch gesehen befindet sich das Areal in der Zone der rezenten Mäander. In diesem Gebiet bildete die Donau vor ihrer Regulierung aufgrund von Ab- und Umlagerungsprozessen und Hoch- und Niederwasserereignissen ein verzweigtes Netz von Haupt- und Nebenarmen und änderte ihren Flusslauf immer wieder. Dementsprechend besteht der natürliche Bodenaufbau aus Ausedimenten in Form von Aulehmen und Ausanden, gefolgt von rezenten, grundwasserführenden Donauschottern. Unter diesen liegen die miozänen Ablagerungen des Wiener Beckens.

Bodenaufbau im Detail:

- **Anschüttungen:**
Beginnend von der Geländeoberkante wurden Anschüttungen mit einer Mächtigkeit bis zu ca. 4,0 m bzw. als vermutete Anschüttung bis zu ca. 5,9 Meter angetroffen, wobei sowohl ihre Mächtigkeit als auch ihre Zusammensetzung in den vorliegenden Aufschlussprofilen stark variierten. Die Anschüttungen wurden vermutlich zum Zwecke von Geländeverebnungen sowie für Auffüllungen und die Errichtung der ehemaligen Bahndämme usw. aufgebracht.
- **Ausedimente (Aulehme und Ausande):**
Unterhalb der Anschüttungen folgen die Ausedimente in Form von Aulehmen und Ausanden. Bereichsweise sind sie durch Anschüttungen ersetzt worden und fehlen gänzlich, teilweise sind sie nur mehr in geringer Mächtigkeit vorhanden. Bei den Ausedimenten handelt es sich um sandige Schluffe bis hin zu schluffigen Feinsanden von weicher bis steifer Konsistenz bzw. lockerer Lagerung; teilweise führen sie organische Anteile (Humus, Wurzelreste). Ihre Unterkante (die in weiterer Folge der Oberkante der Donauschotter entspricht) wurde bis max. 1,8 m unter Geländeoberkante (GOK) erbohrt, wobei diese aufgrund der Rinnenstruktur lokal stark schwanken und daher auch deutlich tiefer liegen kann.
- **Donauschotter:**
Die darunter folgenden rezenten Donauschotter reichen zwischen 9,2 m und 15,7 m unter GOK (ca. 5,8 m unter Wiener Null bis 8,9 m WN unter Wiener Null). Bei den Donauschottern handelt es sich um sandige bis stark sandige, runde Quarzkiese von lockerer bis mitteldichter Lagerung und grauer bis graubrauner Färbung. An der Kiesunterkante können vermehrt sowohl Steine und Blöcke als auch Baumstämme auftreten. Des Weiteren sind die Donauschotter Träger des obersten freien und zusammenhängenden Grundwasserspiegels.
- **Miozän:**
Unter den Donauschottern folgen die miozänen Ablagerungen des Wiener Beckens, sandig-tonige Schluffe bis Sande. Sie sind als relativer Stauer zu werten, wobei in sanddominierten Schichten durchaus auch weitere (gespannte) Grundwasserspiegel angetroffen werden können.

Das Gelände ist grundsätzlich für die Versickerung von Niederschlagswässern geeignet. Es ist jedoch zu beachten, dass die in Oberflächennähe anstehenden sandigen Schluffe und die Fein-Mittelsande (Ausedimente) nur eine relativ geringe Wasserdurchlässigkeit besitzen.

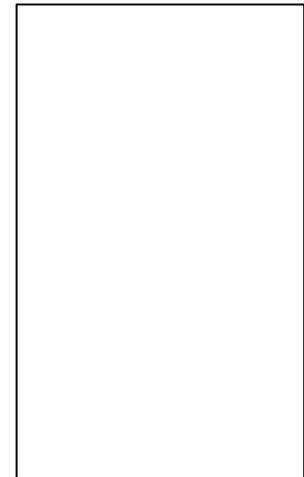
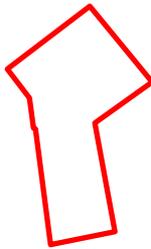
Das Niveau des Grundwasserspiegels unterliegt grundsätzlich – abhängig von Jahreszeit und Witterung – erheblichen Schwankungen. Die in den Bodenprofilen enthaltenen Grundwasserstände stellen demnach nur Momentaufnahmen zum jeweiligen Zeitpunkt der Untergrunduntersuchung dar. Gemäß Auskunft der MA 45 schwankt der Grundwasserspiegel im gegenständlichen Gebiet in den vergangenen 27 Jahren zwischen ca. 1,4 m unter Wiener Null und ca. 1,4 m über Wiener Null (Grundwasserpegel Nr. 20-31 Pöchlarnstraße 22 / Vorgartenstraße). Der mögliche höchste Grundwasserspiegel im Plangebiet liegt demnach aufgrund der Topographie (Geländeoberkante abseits der Bahntrasse zwischen etwa 3,5 und 8,0 m über Wiener Null) zwischen rund 2,0 m und rund 6,5 m unter der Geländeoberkante.

(Klein-) Klima:

Gemäß Klima-Funktionskarte (Informationssystem Umweltgut der MA 22) ist das Plangebiet überwiegend den Sonderflächen zuzuordnen. Diese Kategorie (Bahnanlagen, Abwasserbeseitigung, Schottergewinnung u. a.) kann kleinräumig mit speziellen klimatologisch-lufthygienischen Auswirkungen verbunden sein. Teile des Plangebiets im Nordosten und äußersten Nordwesten sind dem Innenstadtklima mit hohen Tages- und Nachttemperaturen, nur geringer

nächtlicher Abkühlung durch eingeschränkte Be- und Entlüftungsmöglichkeiten und geringe relative Luftfeuchte zugeordnet.

Diese Einteilung (insbesondere auch der „Stadtwildnisfläche“ an der Vorgartenstraße und des nahe gelegenen Stadtwäldchens an der Engerthstraße) dürfte aufgrund des hohen Generalisierungsgrads der Klimafunktionskarte erfolgt sein. Die genannten Grünflächen dürften (insbesondere im Nordosten) in der Realität hinsichtlich ihres Kleinklimas aufgrund des Baumbestands und des hohen Durchgrünungsgrads eher dem Parkklima mit gedämpfter Lufttemperatur und Windgeschwindigkeiten und nicht dem Innenstadtklima entsprechen. Der nordöstlich des Plangebietes verlaufenden Donau kommt als regionale Luftleitbahn hinsichtlich ihrer Belüftungsfunktion besondere Bedeutung zu.



Klima-Funktionskarte (Quelle: Stadt Wien, MA 22)

Sachwerte, kulturelles Erbe:

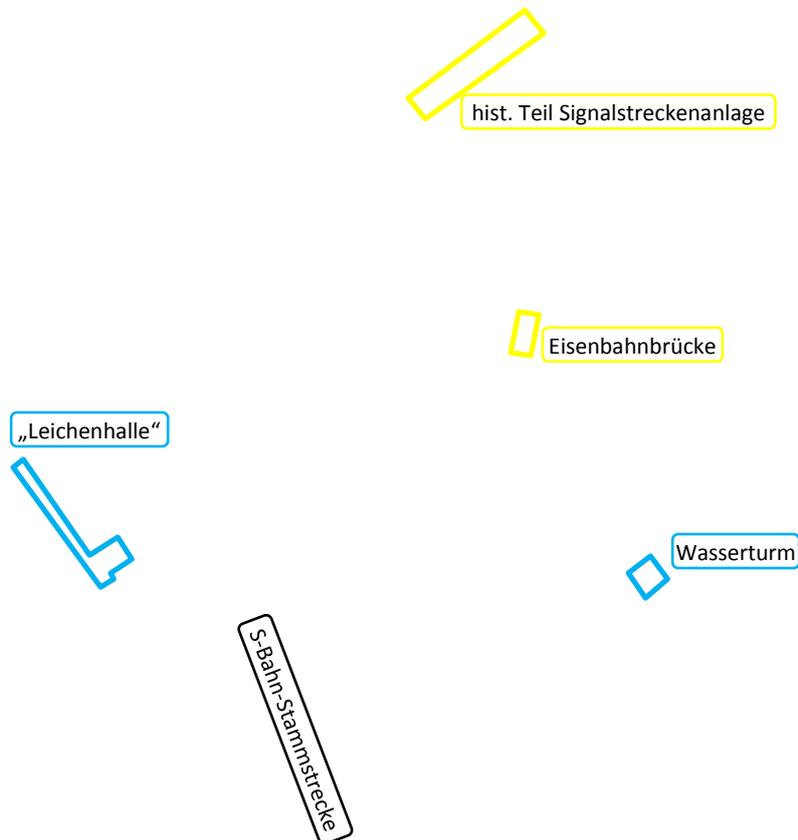
Die Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie) subsumiert im Anhang I lit. f u.a. die Auswirkungen auf Aspekte wie Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze unter den Begriff der Umweltauswirkungen. In diesem Sinne werden Sachwerte primär als Baulichkeiten und Einrichtungen mit gesellschaftlichem Nutzen betrachtet.

Per Bescheid unter Denkmalschutz steht der ca. 1890 errichtete und bis etwa Mitte der 1970er Jahre in Verwendung befindliche, charakteristische **Wasserturm** in Verlängerung der Leystraße, der als Lagerstätte für das „Lockwasser“ der Dampflokomotiven diente. Derzeit ist der Wasserturm ungenutzt. Auch der Straßentrakt der 1915 errichteten ehemaligen **Leichenhalle** auf der Liegenschaft Dresdner Straße 119-121 steht per Bescheid unter Denkmalschutz. Die Nutzung dieser Liegenschaft erfolgt durch die MA 48 (Mistplatz und Winterdienst).

Weitere interessante historische Bauwerke (jedoch nicht unter Denkmalschutz befindlich), sind die **Eisenbahnbrücke über die verlängerte Leystraße** und ein **Bauteil der Signalstreckenanlage der ÖBB** aus der Gründerzeit an der Innstraße mit Backsteinoptik (Innstraße 20). Bei der Eisenbahnbrücke über die verlängerte Leystraße wurden die Brückenpfeiler 1838 errichtet, wodurch diese die ältesten noch existenten Brückenpfeiler Österreichs sind. Die Brücke

selber datiert aus 1875 (Errichtung im Zuge der Donauregulierung). Man erkennt auch Einschusslöcher von Granaten in der Verkleidung aus der Endphase des 2. Weltkriegs im April 1945. Die vormalige Nutzung des Areals als Frachtenbahnhof und unter anderem auch als Umschlagplatz für Kohle (Kohlenrutschen u.ä.) ist noch deutlich erkennbar.

Als eine Baulichkeit, die für die Stadt besonders bedeutend ist bzw. die einen hohen gesellschaftlichen Nutzen aufweist, kann die das gesamte Plangebiet in Nord-Süd Richtung querende **S-Bahn-Stammstrecke** angesehen werden.



Orthofoto mit denkmalgeschütztem (hellblau) und sonstigem historisch wertvollen (gelb) Baubestand (Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Wien, MA 41)

Landschaft:

Die ehemalige Nutzung als Frachtenbahnhof, mit den noch bestehenden Bahndämmen, Brachflächen mit Ruderalvegetation und teilweise Baumbestand sowie bestehenden Resten der Gleisanlagen, prägt das Erscheinungsbild des Areals. Lager- bzw. Werkshallen und noch genutzte eisenbahnspezifische Gebäude sind vor allem im Norden des Plangebiets situiert. Es gibt auch einige befestigte Flächen (wie Lagerflächen, Zufahrten, Parkplätze, Mistplatz an der Dresdner Straße). Die gebietsquerende, auf einem ca. 2 – 2,5 m über das aktuelle Gelände aufragenden Damm situierte, Bahntrasse stellt im Hinblick auf das optisch-visuelle Erscheinungsbild eine markante lineare optische Dominante dar.

Südöstlich des Plangebiets befinden sich in Form einer Rasterbebauung die schon fertig gestellten Neubauten des Nordbahnhofareals mit einer überwiegend hochwertigen Architektur und verhältnismäßig großzügigen Straßenräumen mit Baumpflanzungen. Nordöstlich befindet sich der Robert-Uhler-Hof eine charakteristische, zeilenartige Wohnhausanlage der Gemeinde Wien aus den 1970er Jahren. Im Norden grenzt die ebenfalls zeilenartige Bebauung des

20. Bezirks aus der Gründer- und Nachkriegszeit an. Westlich des Plangebiets befinden sich das sehr dicht bebaute Volkert- und Alliiertenviertel mit vorwiegend gründerzeitlicher Bausubstanz sowie das Nordwestbahnhofareal.

Die landschaftliche Qualität des Plangebiets darf trotz oder gerade wegen dem derzeitigen Eindruck einer typischen Ruderalfläche mit differenzierten Erscheinungsbereichen nicht unterschätzt werden. Der Ort ist – insbesondere aufgrund der innerstädtischen Lage – etwas Besonderes durch die noch klar erkennbare früher vorherrschende eisenbahnspezifische Nutzung (samt darauf abgestimmter Topografie) in Kombination mit dem schon deutlich durchgrünten Charakter.

5.2 Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands im Plangebiet bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Nullvariante)

Definition Planungsnullfall (Nullvariante):

Derzeit besteht eine (zeitlich unbefristete) Bausperre gemäß § 8 Abs. 1 der BO für Wien. Es gilt für den Großteil des gegenständlichen Plangebiets aber auch das Plandokument 6879 (Gemeinderatsbeschluss vom 26. Juni 1996), bei dem es sich um einen reinen Flächenwidmungsplan ohne Bebauungsbestimmungen handelt. Dieser Flächenwidmungsplan basiert auf dem alten städtebaulichen Leitbild 1994. Überwiegend ist für den Bereich östlich der Bahntrasse Bauland (gemischtes Baugebiet und Wohngebiet) samt umgebenden öffentlichen Verkehrsflächen ausgewiesen. Die Eisenbahnanlagen parallel zur Nordbahnstraße und Dresdner Straße, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Plandokuments 6879 einen viel größeren Bereich als die heutige S-Bahn-Stammstrecke einnahmen, wurden als Verkehrsband ausgewiesen. Östlich des Verkehrsbands etwa in Verlängerung der Taborstraße ist eine Fläche als Grünland/Erholungsgebiet/Sport- und Spielplatz festgesetzt und die „Stadtwildnisfläche“ an der Vorgartenstraße ist als Grünland/Schutzgebiet/Wald- und Wiesengürtel ausgewiesen. Die Bebaubarkeit der Grundflächen ist aufgrund des Fehlens eines Bebauungsplans jedoch noch nicht definiert. Zu beachten ist, dass offen ist in welchem Umfang der Eisenbahnbetrieb am gegenständlichen Areal (auch abseits der S-Bahn-Stammstrecke) ohne Ermöglichung einer Bebauung auf Basis des neuen städtebaulichen Leitbilds weitergeführt werden würde. Dieser könnte flächen- und intensitätsmäßig gleich bleiben, weiter reduziert oder sogar verstärkt wiederaufgenommen werden.

Bevölkerung (Lebensqualität und Gesundheit):

Da im Plangebiet selbst nur sehr wenige Menschen leben und arbeiten, würde sich die Lebensqualität und Gesundheit bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans kaum verändern. Beeinträchtigungen für die benachbarte Bevölkerung hängen von der jeweiligen weiteren Nutzung der derzeit brachliegenden Fläche insbesondere durch die ÖBB (aber auch durch die Stadt Wien bzw. Private) ab. Die Brachfläche würde weiterhin nur einen gewissen Erholungswert aufweisen und eine Barriere darstellen. Die Unterführung Am Tabor würde aber auch ohne Verwirklichung des Plans ausgestaltet und geöffnet werden, da hier bereits ein Bebauungsplan vorliegt. Die Unterführungen Schweidlgasse und Taborstraße würden hingegen nicht ausgebaut werden. Es ist nicht ganz sicher ob der Mistplatz an der Dresdner Straße ohne entsprechende Vergrößerung der Grundfläche, aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse und den arbeitsrechtlichen Normen langfristig weitergeführt werden könnte. Änderungen hinsichtlich Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm würden sich vermutlich keine ergeben, dies hängt aber mit dem Ausmaß und der Intensität der Nutzung der Flächen zusammen.

Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:

Je nach Ausmaß und Intensität der zukünftigen Nutzung der Ruderalfläche könnte diese flächenmäßig größer aber auch wieder kleiner werden. Für die eisenbahnspezifische Nutzung könnten einzelne neue Gebäude (wie Lagerhallen) errichtet oder Lager- und Abstellflächen geschaffen werden. Voraussichtlich würde aber die Ruderalfläche in Ihrer Ausdehnung etwa gleich bleiben und in einigen Jahren würde sich in einigen Teilbereichen eine Waldfeststellung im Sinne des § 1a des Forstgesetzes ergeben. Zumindest mittelfristig würden sich vermutlich die Biotoptypen weiter ausdifferenzieren und in ihrer naturschutzfachlichen Bedeutung und ihrer Qualität als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zunehmen. Langfristig könnte aber durch zunehmende Verbuschung bzw. zunehmenden Baumbestand eine Homogenisierung der Biotoptypen eintreten. Sonne und Trockenheit liebende Pflanzen- und Tierarten wie die Zauneidechse und Heuschrecken könnten in ihrer Lebensraumqualität beeinträchtigt werden. Weiter zunehmende Beeinträchtigungen, insbesondere auf einige Tierarten, durch (illegal) Erholungssuchende würden durch den steigenden Nutzungsdruck in Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung im Umfeld bestehen.

Boden, Grundwasser:

Beeinträchtigungen für Boden und Grundwasser hängen von der jeweiligen weiteren Nutzung im Gebiet ab. Bestehende Altlasten bzw. Verdachtsflächen würden aller Voraussicht nach nicht wie beabsichtigt saniert bzw. gesichert werden.

(Klein-)Klima:

Das Kleinklima würde – bei Vernachlässigung des Effekts der global zu beobachtenden Klimaerwärmung – durch die voraussichtlich zunehmende Verbuschung bzw. den wachsenden Baumbestand vermutlich etwas kühler werden. Dies hängt aber wiederum von der Nutzungsintensität auf der Fläche ab.

Sachwerte, kulturelles Erbe:

Bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans wäre eine zweckmäßige Nachnutzung des denkmalgeschützten **Wasserturms** vermutlich nicht möglich (derzeitige Widmung als Wohngebiet ohne Bebauungsbestimmungen). Dieser könnte durch eine identitätsstiftende Nutzung nicht in Wert gesetzt und dies hätte auch auf seinen Erhaltungszustand einen negativen Einfluss. Die Auswirkungen auf die denkmalgeschützte **Leichenhalle** hängen vor allem davon ab, inwieweit der Mistplatz langfristig aufrechterhalten werden könnte. Eine wesentliche Verbesserung des Erhaltungszustands bzw. eine Attraktivierung würde vermutlich nicht erfolgen. Inwieweit der historische Teil der Signalstreckenanlage erhalten wird, hängt davon ab, ob die Gebäude der Signalstreckenanlage weitergenutzt werden. Die Lehrlingsausbildung, die einen Großteil der Fläche der Signalstreckenlage einnimmt, soll jedenfalls verlagert werden. Die historische **Eisenbahnbrücke über die verlängerte Leystraße** ist nicht mehr in Betrieb und würde daher seitens den ÖBB, auch aus Sicherheitsgründen, abgetragen werden. Auswirkungen auf die **S-Bahn-Stammstrecke** würden bei Nichtdurchführung des Plans nicht bestehen.

Landschaft:

Die landschaftliche Qualität des Nordbahnhofareals würde mittelfristig vermutlich weiter zunehmen. Dies ist jedoch vom Ausmaß der Nutzung der Flächen abhängig. Langfristig könnte das Areal durch Homogenisierung der Biotoptypen aber wieder an Reiz verlieren.

5.3 Voraussichtliche Entwicklungen des Umweltzustands außerhalb des Plangebiets bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Verlagerungen von Umweltauswirkungen)

Aufgrund des für die nächsten Jahrzehnte prognostizierten Bevölkerungszuwachses trifft die Stadt Wien gemäß § 1 Abs. 2 cif. 1 der Wiener Bauordnung Vorsorge für Flächen für den erforderlichen Wohnraum unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung und der Ansprüche der Bevölkerung an ein zeitgemäßes Wohnen. Die Standortgunst ist im vorliegenden Plangebiet durch die zentrale Lage im Stadtgebiet, die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die umgebende gute Versorgung mit technischer und sozialer Infrastruktur sowie die unmittelbare Nähe zu übergeordneten Naherholungsgebieten (Prater, Donauinsel, Donaukanal, Augarten) als sehr hoch einzustufen.

Im Fall der Nichtdurchführung des vorliegenden Plans müssten Alternativstandorte mit vermutlich niedrigerer Lagegunst für die notwendige Wohnbauentwicklung herangezogen werden. Der Verzicht auf die gegenständliche Entwicklung bedeutet also nicht, dass diese gar nicht stattfindet, sondern dass sie sich auf andere weniger geeignete Standorte in Wien oder sogar in das Wiener Umland verlagert. Es wäre daher Aufgabe der Stadt Wien, andere, schlechter angebundene Gebiete zu erschließen, um dem Bedarf nachzukommen. Die Verkehrsmittelwahl in Gebieten, die ein weniger gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln aufweisen, ist naturgemäß stärker KFZ-orientiert. Wird ein Teil der Bevölkerung durch die Nichtdurchführung dieses Plans in schlechter erschlossene Gebiete ziehen, dann wird das zu einem höheren Anteil an KFZ-Verkehr führen. In Summe ist dadurch von einem wesentlich höheren Emissionsniveau an Luftschadstoffen in der Region auszugehen, als eine entsprechende Entwicklung des Plangebiets bewirken würde.

Peripherere Gebiete haben eine weniger dichte Bebauungsstruktur. Da deutliche Brüche in dieser Struktur oft nicht umsetzbar sind, ist zu erwarten dass zur Schaffung von Lebensraum für dieselbe Zahl an BewohnerInnen und Beschäftigten eine deutlich größere Fläche in Anspruch genommen und versiegelt werden müsste. Weniger dicht besiedelte Gebiete erschweren den wirtschaftlichen Betrieb von Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen. Dies führt zu einer geringeren Versorgungsdichte und abermals erhöhter Abhängigkeit vom KFZ mit den entsprechenden Emissionsfolgen.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Der erforderliche Wohnbau würde in Bereiche verlagert, in denen die Realisierung einer kompakten Stadt nicht in der angestrebten Konsequenz möglich und die Erzielung einer umweltschonenden Verkehrsmittelwahl (Modal Split) wesentlich unwahrscheinlicher wäre.

Weiters würde auch der neue Bildungscampus, der östlich des Plangebiets vorgesehen ist, vermutlich deutlich unterausgelastet sein, da bei dessen Dimensionierung auch die im gegenständlichen Plangebiet angestrebte Bevölkerungszahl berücksichtigt wurde.

Siehe auch Kapitel 7 „Alternativen“.

6 Umweltauswirkungen

6.1 Untersuchungsmethode

Die Darstellung und Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen der projektierten Entwicklungen wird verbal beschrieben und nach folgender Skala bewertet:

- | | |
|---|----------------------------------|
| A | (eher) positive Auswirkung |
| B | keine bzw. neutrale Auswirkungen |

C eher negative Auswirkungen

D deutlich negative Auswirkungen

6.2 Zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen des vorliegenden Plans auf die Umweltschutzgüter

A Bevölkerung (Lebensqualität):

Mit der vorgesehenen hochwertigen Entwicklung des Plangebiets einschließlich sozialer Infrastruktur, Nahversorgungseinrichtungen und Dienstleistungen wird den künftigen BewohnerInnen zweifellos ein Wohnumfeld geboten, das eine hohe Zufriedenheit und Lebensqualität erwarten lässt. Die Qualität des Städtebaus zeichnet sich durch die Konzentration der Dichte am Rand in Form von speziellen, vielfältigen Quartieren mit einer Öffnung/Orientierung zur überwiegend naturnah auszugestaltenden „Freien Mitte“ aus.

Die „Freie Mitte“ wird als wesentliches Freiraumbindeglied zwischen den bestehenden und künftigen übergeordneten Erholungsräumen dienen. Durch die angedachte überwiegend naturnahe Ausgestaltung und Widmung als Grünland/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum können sowohl die unterschiedlichen Erholungsbedürfnisse („ruhigere“ und „lautere“ Nutzungen inkl. Sport- und Spielmöglichkeiten) der Bevölkerung befriedigt als auch Belange der Bewahrung des attraktiven Naturraums berücksichtigt werden. Ausgewählte Bestandsgebäude (wie der Wasserturm) und deren Umfeld sollen als „belebende“ Nutzungsschwerpunkte (u.a. Gastronomie, Kultur, Soziales) in die Freiraumgestaltung integriert werden. Es sollen auch hochwertige halböffentliche und private Grün- und Freiflächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Auch die bereits im Plangebiet bzw. in dessen Umfeld ansässigen BewohnerInnen und arbeitenden Personen werden von der Ausgestaltung der „Freien Mitte“ und ebenso von der zusätzlichen sozialen Infrastruktur sowie den Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sehr profitieren. Negativ könnten manche die Bebauung des Areals im Allgemeinen und die teilweise höheren Gebäudehöhen empfinden (weniger Besonnung/Ausblick).

Die bestehende Barrierewirkung des Areals wird durch Öffnung, Ausbau der drei Bahnunterführungen sowie Schaffung von weiteren attraktiven Durchwegungen weitgehend beseitigt. Neue attraktive Fuß- und Radverbindungen werden geschaffen. Auch der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird die Erreichbarkeit und Lebensqualität positiv beeinflussen (insbesondere der Ausbau der Linie O aber auch weitere spätere Ergänzungen des Straßenbahnnetzes). Die Erschließung im motorisierten Individualverkehr konzentriert sich vorrangig auf den Randbereich und durch die Anordnung von Durchfahrtsperren und verkehrsberuhigten Bereichen wird Durchzugsverkehr ausgeschlossen.

Durch entsprechende Flächenvorsorge für ein Umspannwerk an der Innstraße und den MA 48-Standort an der Dresdner Straße kann die Versorgung der Bevölkerung mit Strom auch im weiteren Umfeld des 2. und 20. Bezirk auch sehr langfristig gesichert und ein funktionaler, standortadäquater Mistplatz an einer gut erreichbaren, zentralen Lage situiert bleiben.

Die umliegenden der Nahversorgung dienenden bzw. gastronomischen Einrichtungen werden durch die neuen NutzerInnen gestärkt.

Die Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung werden insgesamt als sehr positiv bewertet.

B Bevölkerung (Gesundheit):

Generell kann, wie bereits in Kapitel 5.3 ausgeführt, durch die Entwicklung des gegenständlichen, zentral gelegenen Areals einer Bebauung in eher ungünstigen Siedlungsstrukturen am Stadtrand oder im Wiener Umland entgegengewirkt werden. Dadurch können auf die Region bezogen zusätzliche Fahrten im motorisierten Individualverkehr vermieden werden. Dies gilt auch für die zentrale Situierung des Mistplatzes, der am Stadtrand gelegen längere KFZ-Fahrten verursachen würde. Dies hat deutlich positive Auswirkungen auf die gesamten Lärm- und Schadstoffemissionen in der Region. Im Planungsgebiet werden aber die lokalen Lärm- und Schadstoffemissionen moderat zunehmen. Aufgrund der geplanten Verkehrserschließung (wie sehr gute ÖV-Anbindung, Attraktivierung des Verkehrssystems für sanfte Mobilität, Minimierung des KFZ-Verkehrs, Festsetzung eines Stellplatzregulativs bzw. einer Stellplatzobergrenze) kann die Belastung für die Bevölkerung aber gering gehalten werden.

Die lokale Schadstoff- und Lärmbelastung wird für die neuen BewohnerInnen vor allem an der Nordbahnstraße bzw. Dresdner Straße sowie in geringerem Umfang auch an der Innstraße erhöht sein. Hier sind gebäudeseitige Maßnahmen zum Lärmschutz besonders wesentlich und im Erdgeschoß (bzw. teilweise auch im 1. Obergeschoß) sind u.a. aus diesem Grund keine Wohnungen vorgesehen. Zur zusätzlichen Absicherung wird in den Planentwürfen die Bestimmung vorgeschlagen, dass die Hauptfenster von Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Erdgeschoß (die gem. Leitbild im Erdgeschoß aber ohnehin nicht vorgesehen sind) nicht zu diesen öffentlichen Verkehrsflächen gerichtet sein dürfen.

Auch der Lärm durch die S-Bahn-Stammstrecke betrifft besonders den zwischen Nordbahnstraße und Bahntrasse gelegenen Bereich. Zu beachten ist, dass im neuen städtebaulichen Leitbild im Gegensatz zum alten Leitbild eine höhere Bebauung mit Akzentuierungen zwischen 50-80 m vorgesehen ist. Aus diesem Grund wurde von den ÖBB ein Lärmschutzgutachten beauftragt. Dessen Annahmen sind:

- Kein planmäßiger Güterverkehr auf der Strecke
- Prognoseverkehr 2025 mit ca. 550 Personenzügen/Tag auf Basis des im Moment verkehrenden Rollmaterials
- Flächenwidmung der direkt an die Bahn anschließenden Baufelder als „gemischtes Baugebiet“
- Bebauung entsprechend dem städtebaulichen Leitbild

Ergebnis des Lärmschutzgutachtens:

Im **Zeitraum Tag** (06:00 – 19:00) wird an allen Fassaden auf beiden Seiten der Strecke der Immissionsgrenzwert von 65 dB eingehalten.

Im **Zeitraum Abend** (19:00 – 22:00) wird östlich der Bahn an allen Fassaden zufolge des größeren Abstands zu den Streckengleisen der Immissionsgrenzwert von 60 dB eingehalten. Westlich der Bahn ergeben sich an 7 Gebäuden Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts, betroffen sind insbesondere die Hochhäuser. Aufgrund der Schallausbreitung sind immer nur die Fassade zur Bahn hin und immer nur ein Teilbereich des Gebäudes etwa zwischen dem 3. und 10. Geschoß (bei bis zu 19 Geschoßen) betroffen. Die Überschreitungen beschränken sich auf ein Maß von max. 4 dB.

Im **Zeitraum Nacht** (22:00 – 06:00) wird östlich der Bahn an allen Fassaden zufolge des

größeren Abstands zu den Streckengleisen der Immissionsgrenzwert von 55 dB eingehalten. Westlich der Bahn ergeben sich im Bereich der Hochhäuser Überschreitungen der Grenzwerte. Im Vergleich zum Abend sind aber nur 5 Gebäude in einem Bereich von max. 6 Geschoßen betroffen. Auch die Überschreitungen sind mit knapp 3 dB geringer als im Zeitraum Abend.

Gebäudelärmkarte Zeitraum Abend mit von Überschreitungen betroffenen Gebäuden
(Quelle: Ingenieurbüro V. Stehno & Partner, Lärmtechnische Untersuchung für Bahnhof Wien-Nord, 2016)

Gebäudelärmkarte Zeitraum Nacht mit von Überschreitungen betroffenen Gebäuden
(Quelle: Ingenieurbüro V. Stehno & Partner, Lärmtechnische Untersuchung für Bahnhof Wien-Nord, 2016)

Vorgesehene Maßnahmen zum Lärmschutz:

Überschreitungen von Lärmgrenzwerten können punktuell an den geplanten Hochhäusern festgestellt werden. Ein aktiver Schutz durch eine Erhöhung der Lärmschutzwände würde jedoch keine signifikante Verbesserung bringen, weil die Hochpunkte sehr nah an den Gleisen liegen und aufgrund der Ausbreitungseigenschaften des Schalls trotzdem nicht ausreichend geschützt werden könnten. Passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden in Form von Lärmschutzfenstern, Lärmschutzfassaden, Loggien mit Verglasungen, etc. sollten daher vorgesehen werden.

Die ÖBB-Personenverkehr AG hat mit Anfang des Jahres 2016 die Ablöse der in die Jahre gekommenen S-Bahn-Zugflotte durch die neuen und leiseren Cityjet-Züge begonnen. Bis zum Jahr 2021 wird die erste Modernisierungswelle abgeschlossen sein, wonach nur mehr einzelne alte Triebwagen verkehren werden. Bis zum Prognosejahr 2025 wird die Flotte komplett ausgewechselt sein, dadurch ergibt sich eine Verminderung der Immissionen an allen Fassaden von etwa 8 dB. Auf Basis des Gutachtens kann prognostiziert werden, dass bereits ab 2021 an allen Fassaden bei allen geplanten Gebäuden die Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Die geplanten bahnnahen Gebäude mit Lärmgrenzwertüberschreitungen sollten daher nach 2021 realisiert werden.

Durch die Lage des Mistplatzes an der Dresdner Straße neben der Bahntrasse werden Beeinträchtigungen von Wohn- und Erholungsgebieten gering gehalten. Das Umspannwerk grenzt durch den vorgesehenen Abstandstreifen 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.

In der Bauphase ist mit den üblichen, jedoch gesetzlich geregelten Lärm- und Staubbelastungen zu rechnen.

Die Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung werden insgesamt als neutral bewertet.

C Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:

Das neue städtebauliche Leitbild vereint in bestmöglicher Weise eine Bebauung mit dem Erhalt einer großen Grün- und Freifläche als übergeordneten Natur- und Erholungsraum. Dadurch können weite Teile der bestehenden Biotoptypen bewahrt werden und diese werden in ihrer naturschutzfachlichen Wertigkeit voraussichtlich mit der Zeit noch weiter zunehmen.

Durch die Bebauung/Versiegelung bzw. Unterbauung im Randbereich erfolgt aber auch eine Verkleinerung der derzeit bestehenden Ruderalfläche. Auch durch die Ausgestaltung der „Freien Mitte“ als „Natur- und Erholungsraum“ erfolgen teilweise Eingriffe in die bestehenden Biotope durch lokal intensivere Nutzungen der öffentlich nutzbaren Grün- und Freifläche. Der Lebensraum für die geschützten Pflanzen und Tiere wird dadurch reduziert. In diesem Zusammenhang sind Artenschutzverfahren entsprechend den Bestimmungen des Wr. Naturschutzgesetzes LGBI. 2006/12 durchzuführen. In diesen Verfahren ist nachzuweisen, ob eine Beeinträchtigung auf den Lebensraum geschützter Tier- und Pflanzenarten durch das jeweilige Vorhaben besteht und wenn dies der Fall sein sollte, welche Ersatzmaßnahmen ergriffen werden.

Mit der deutlich zunehmenden Bevölkerungsanzahl und der Ausgestaltung und Öffnung

der „Freien Mitte“ für die Allgemeinheit geht ein deutlich zunehmender Nutzungsdruck einher. In sensiblen Bereichen (z.B. „Stadtwildnisfläche“) ist daher Vorsorge zum Schutz der Biotope bzw. der Lebensräume für geschützte Pflanzen und Tiere zu treffen. Die vorgesehene überwiegend naturnahe Gestaltung trägt dem Rechnung und bietet die Möglichkeit auf naturschutzfachlich wertvolle Biotope sowie spezielle Lebensräume Rücksicht zu nehmen. Auch können neue Lebensräume (unter anderem als Ausgleichsfläche für zerstörte Lebensräume) geschaffen werden.

Durch die Ausgestaltung der „Freien Mitte“ mit sehr naturnahen, ruhigen Bereichen und intensiver genutzten Flächen (z.B. Wiesen, Sportflächen, Spielplätze, Wege, etc.) und unterschiedlicher Pflegeintensität wird langfristig eine Homogenisierung der Biotoptypen und der Lebensräume von Pflanzen und Tieren vermieden (es wird auch weiterhin eher beschattete oder eher sonnige Lebensräume geben).

Die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt sowie die Flora und Fauna werden aufgrund der Verkleinerung der bestehenden Frei- und Grünfläche sowie des steigenden Nutzungsdrucks insgesamt als tendenziell eher negativ bewertet.

A Boden, Grundwasser:

Durch die Bebauung (und Unterbauung) im Randbereich und die Errichtung von Straßen, Wegen sowie internen Erschließungsflächen nimmt der Versiegelungsgrad zu (dennoch ist dieser durch die höheren Baukörper wesentlich geringer als bei den meisten Stadtentwicklungsprojekten mit einer vergleichbaren Dichte).

Aufgrund des vorgesehenen weitgehenden Verbots der Einleitung von Niederschlagswässern in den Kanal kann, durch die Verdunstung/Versickerung des Regenwassers, die Beeinträchtigung des natürlichen Grundwasserhaushalts gering gehalten werden.

Die bestehenden Altlasten/Verdachtsflächen sollen bei Umsetzung des Plans saniert bzw. gesichert werden. Dies würde ansonsten aller Voraussicht nach unterbleiben und der Boden sowie das Grundwasser blieben stärker beeinträchtigt bzw. von allfälliger weiterer Verschmutzung gefährdet.

Die Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser werden insgesamt als tendenziell eher positiv bewertet, da beabsichtigt ist die Altlasten und Verdachtsflächen zu sanieren bzw. zu sichern.

B (Klein-)Klima:

Durch den höheren Bebauungs- und Versiegelungsgrad ist insbesondere im Randbereich des Plangebiets mit einer zunehmenden Wärmespeicherung bzw. -abstrahlung zu rechnen. Durch die vorgesehene, insbesondere zur „Freien Mitte“ hin aufgelockerte, Baustruktur können die Erwärmungseffekte jedoch gering gehalten werden. In weiten Teilen ist eine „Verwebung“ zwischen Bebauung und den halböffentlichen Bereichen der „Freien Mitte“ (wie im nördlichen Bereich des Quartiers „An der Parkbrandung“) vorgesehen. In Zusammenhang mit dem Verlauf der „Freien Mitte“ parallel zur Donau als Frischluftschneise kann eine entsprechende Durchlüftung des Gebietes und eine nächtliche Abkühlung sichergestellt werden.

Durch die überwiegend naturnahe Ausgestaltung können Teile der bestehenden Vegetation in die Neugestaltung integriert werden. Diese erhaltbare Bestandsvegetation wird zukünftig voraussichtlich höher und dichter werden, mit entsprechend kühlenden Effekten auf das Kleinklima. Es ist davon auszugehen, dass auch die künftige Ausgestaltung der halböffentlichen und der privaten Grün- und Freiflächen mit Baum- und Strauchvege-

tation sowie teilweise der öffentlichen Verkehrsflächen mit Alleen zur Verdunstungs- und Kühlfunktion beiträgt. Zusätzlich wird durch die Vorschreibung von Flachdachbegrünungen einer Erwärmung der Dächer durch Sonneneinstrahlung entgegengewirkt.

Durch das vorgesehene weitgehende Verbot der Einleitung von Niederschlagswässern in den Kanal in Zusammenhang mit einem geplanten Regenwassermanagement soll durch entsprechende Verdunstung und Versickerung eine Kühlung des Kleinklimas erreicht werden. Im Bereich der „Freien Mitte“ könnten auch einzelne Wasserflächen (z.B. als Ausgleichsflächen für verlorenegegangene Lebensräume der streng geschützten Wechselkröte) angelegt werden.

Aufgrund der teilweise höheren Gebäudehöhen (abgesehen von den Hochpunkten bis zu 35 m) und insbesondere den geplanten Hochhäusern wurde eine Windkomfortstudie des städtebaulichen Leitbilds beauftragt. Diese Studie zeigt, dass der Windkomfort für Tätigkeiten, die kurzes Verweilen bedingen (wie dem Überqueren eines Platzes oder dem Gehen bis zu einer ÖV-Haltestelle) großteils hoch bis sehr hoch ist. Das bedeutet, dass der Wind für diese Tätigkeiten in der meisten Zeit als angenehm empfunden wird. An einigen Stellen ist der Windkomfort bei den genannten Tätigkeiten, aber vor allem bei Tätigkeiten, die längeres Verweilen im Freien bedingen (Aufenthalt am Spielplatz, Gastgarten,...) gering. Vor allem die vier Hochhäuser in der Mitte des Plangebiets verursachen Abwinde, die höhere Windgeschwindigkeiten auf Fußgängerniveau bringen. Zu diesen wenigen kritischen Stellen wurden Empfehlungen wie Überprüfung der genauen Baukörperform oder der Breite von Öffnungen, Vorsehen von Sockelgebäuden, Strukturierung der Fassaden, Bepflanzung, lokale Maßnahmen wie Vordächer, etc. gemacht. Diese Empfehlungen sollen im Zuge der weiteren Planungen (phasenweise Flächenwidmungs- und Bebauungspläne, Detailplanungen) umgesetzt werden und so der Windkomfort auch in diesen Bereichen gehoben werden.

Die Auswirkungen auf das (Klein-)Klima werden insgesamt als neutral bewertet.

A Sachwerte, kulturelles Erbe:

Eine sinnvolle Nachnutzung (z.B. kulturelle/soziale Nutzung, Gastronomie) des denkmalgeschützten **Wasserturms** und anderer ausgewählter Bestandsgebäude in der Freien Mitte wird gemäß neuem städtebaulichem Leitbild angestrebt. Insbesondere der Wasserturm samt Umfeld soll als zentrales identitätsstiftendes Element des neuen Stadtteils implementiert werden. Konkretere Umnutzungs- und Finanzierungsstrategien sind aber erst in Ausarbeitung. In jedem Fall muss der Wasserturm entsprechend den Vorgaben des Bundesdenkmalamts erhalten bleiben.

Der Straßentrakt **der ehemaligen Leichenhalle** muss ebenfalls erhalten bleiben und eine weitere Nutzung dieses wäre durch die angestrebte Beibehaltung des MA 48-Standorts gesichert.

Auch eine Erhaltung und Umnutzung des **historischen Teils der Signalstreckenanlage** ist gemäß städtebaulichem Leitbild vorgesehen und dies wird voraussichtlich auch gelingen. Inwieweit eine Erhaltung der **Eisenbahnbrücke in Verlängerung der Leystraße** entsprechend dem städtebaulichen Leitbild möglich sein wird, hängt insbesondere von der Finanzierbarkeit (Instandsetzung/Erhaltung) der für den Bahnbetrieb nicht mehr erforderlichen Brücke ab.

Die S-Bahn-Stammstrecke bleibt unverändert erhalten und die künftige Bebauung (etwa 4.000 neue Wohnungen inkl. Infrastruktur-, Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen) wird einen großen zusätzlichen Sachwert darstellen.

Die Auswirkungen auf die Sachwerte und das kulturelle Erbe werden insgesamt als eher

 positiv bewertet.

B Landschaft:

Das derzeitige Landschaftsbild entspricht überwiegend einer, unterschiedlich attraktiven, Ruderalfläche mit einzelnen Relikten der früheren eisenbahnspezifischen Nutzung und einigen Lagerhallen bzw. befestigten Flächen. Der Ort hat durch seine bewegte Vergangenheit, die noch in weiten Teilen ersichtlich ist, etwas Besonderes.

Durch die Bebauung erfolgt im Randbereich im Hinblick auf das Landschaftsbild eine Transformation von der „Gstettn“ bzw. einem betrieblich eher extensiv genutzten Areal zu einem vollwertigen, hochmodernen Stadtteil mit ansprechender Architektur und „belebenden“ infrastrukturellen Einrichtungen. Im Inneren wird die Ruderalfläche erhalten und gestalterisch in Wert gesetzt bzw. auch für Erholungssuchende nutzbar gemacht. Die Bebauung ist zur „Freien Mitte“ orientiert und in unterschiedlichem Ausmaß mit ihr attraktiv verwoben.

Die neuen Baukörper und insbesondere die Hochhäuser wurden im Hinblick auf ihre Wirkung auf das Stadtbild optimiert und die Sichtbarkeit von markanten Punkten (Kahlenberg, Riesenrad und Donauturm) sowie vom Straßenraum aus mehrfach überprüft. Durch die Differenzierung der Höhenentwicklung wird eine visuelle Auflockerung erreicht. Die Neubebauung an der Nordbahnstraße könnte diesem derzeit eher tristen wirkenden Verkehrsraum, bei entsprechender Qualitätssicherung und einer gelungener Detailplanung einen positiven Impuls geben.

Die Auswirkungen auf die Landschaft werden insgesamt als neutral bewertet.

6.3 Daten, Grundlagen

Zur Feststellung des derzeitigen Umweltzustandes und zur Beurteilung der voraussichtlichen Veränderungen aufgrund des vorliegenden Plans wurden nachstehende Grundlagen verwendet:

- Atlantenatlas des Umweltbundesamtes (<http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/altlasten/verzeichnisse/>)
- Baugrundprognose für den Neubau Campus Nordbahnhof in 1020 Wien Taborstraße/Leystraße/Schweidlgasse, MA 29, 2015
- Denkmalverzeichnis des Bundesdenkmalamtes (<http://www.bda.at/downloads/>)
- Diagnose der Windkomfortverhältnisse für das städtebauliche Leitbild Nordbahnhof, Weatherpark GmbH, 2014
- Jahresberichte der Luftgütemessungen der MA 22
- Kartengrundlagen aus ViennaGIS
- Klima-Funktionskarte, MA 22
- Klimaschutzprogramm II (KliP II)
- Lärmtechnische Untersuchung für Bahnhof Wien-Nord, Ingenieurbüro V. Stehno & Partner, 2016
- Netzwerk Natur (Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogramm)
- Nordbahnhof Wien, Naturschutzfachliches Einreichoperat Graue Felder, 2016
- ÖNORM S 5021 – Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und -ordnung
- Plandokument 6879 (Gemeinderatsbeschluss vom 26.6.1996)

- Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie)
- Rückmeldung Landesforstinspektion Wien (MA 58) wg. Anfrage zu Waldbestand vom 12. August 2015
- Smart City Wien Rahmenstrategie
- Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP 2025) inkl. relevanter Fachkonzepte (Mobilität, Grün- und Freiräume, Hochhäuser)
- Stadtplan Wien
(<http://www.wien.gv.at/stadtplan/>)
- Städtebauliches Leitbild Nordbahnhof 2014 und Handbuch dazu (2015)
- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)
- Urban Heat Islands – Strategieplan Wien, MA 22, 2015
- Verdachtsflächenkataster des Umweltbundesamtes
(<http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/altlasten/vfka/>)
- Wien Umweltgut
(<https://www.intern.magwien.gv.at/umweltgut/intern/>)
- Wiener Naturschutzgesetz
- Wiener Umgebungslärmschutzgesetz
- Zielsetzungen im Zielgebiet „Donauraum Leopoldstadt - Prater“

6.4 Besonderheiten der Umweltprüfung

Die Umweltprüfung erfolgt zusammenhängend für den gesamten Bereich für den das neue städtebauliche Leitbild 2014 gilt bzw. für den nun in einem ersten Schritt überwiegend nur ein Flächenwidmungsplan festgesetzt werden soll. Der Umweltbericht behandelt daher auch künftige Festsetzungsverfahren für die weiteren Flächenwidmungs- und Bebauungspläne in diesem Plangebiet. Dies dient der systematischen und logisch zusammenhängenden Darstellung der Planungsvorstellungen, die aus Gründen von Verwaltungsabläufen in mehreren Plangebieten umgesetzt werden.

7 Alternativen

Standortalternativen

Die Standortgunst ist im vorliegenden Plangebiet durch die zentrale Lage im Stadtgebiet und die im Umfeld bereits vorhandene Infrastruktur als sehr hoch einzustufen. Eine Bebauung des gegenständlichen Areals war mit einer insgesamt vergleichbaren Dichte bereits im städtebaulichen Leitbild 1996, das vom Gemeinderat beschlossen wurde, vorgesehen. Eine Rahmenvereinbarung zwischen ÖBB und Stadt Wien, in der insbesondere eine finanzielle Beteiligung der ÖBB an den Infrastrukturkosten sowie liegenschaftsmäßige Regelungen festgeschrieben sind, sieht eine Entwicklung auf Basis der Vorgaben/Zielsetzungen des neuen städtebaulichen Leitbilds und weiteren vertiefenden Planungen vor. Ein gänzlicher Verzicht auf eine Bebauung im Plangebiet würde daher allen bisher durchgeführten Planungen, getroffenen Entscheidungen und vertraglichen Vereinbarungen widersprechen. Außerdem hätte dies die schon in Kapitel 5.3 erwähnten negativen Konsequenzen im Hinblick auf Zersiedelung, Modal-Split und Lärm- und Schadstoffemissionsniveau in der Region. Der östlich des Plangebiets bereits vorgesehene Bildungscampus wäre vermutlich deutlich unterausgelastet. Die Barrierewirkung der bestehenden Ruderalfläche bzw. der S-Bahn-Stammstrecke würde aller Voraussicht nach fortbestehen und auch eine legale Nutzbarkeit der Freifläche wäre vermutlich weiterhin nicht möglich.

Alternativen in der Siedlungsstruktur

Bei einer Umverteilung der Dichte durch eine flächigere Bebauung wäre zwar eine niedrigere Höhenentwicklung möglich, hätte aber eine kleinere (oder wesentlich kleinere) öffentlich nutzbare Grün- und Freifläche zur Folge. In einem EU-weiten, 2-stufigen Realisierungswettbewerb wurde aber gerade das dem neuen städtebaulichen Leitbild zugrundeliegende Projekt juriiert, welches eben eine höhere Dichte an den Rändern und ein großzügiges „Freihalten der Mitte“ vorsieht. Eine niedrigere Höhenentwicklung und eine flächigere Bebauung bei gleicher insgesamter Dichte würde der Juryentscheidung und dem gesamten anschließenden Planungsprozess samt Kenntnisnahme des neuen Leitbilds durch die Stadtentwicklungskommission widersprechen.

Eine insgesamt reduzierte Dichte würde wiederum den schon vor Jahrzehnten politisch beschlossenen Vorgaben/Zielsetzungen für das Stadtentwicklungsgebiet nicht entsprechen. Auch ist in der Rahmenvereinbarung zwischen ÖBB und Stadt Wien eine Bebauung auf Basis des städtebaulichen Leitbilds (samt der darin definierten städtebaulichen Dichte) Vertragsgrundlage. Eine reduzierte Dichte hätte auch eine vermutlich weniger ansprechende bzw. identitätsbildende Architektur zur Folge. Durch die geringere Anzahl an potenziellen KundInnen wäre vermutlich auch eine „lebendige“ Erdgeschoßzone nur schwer realisierbar. Außerdem hätte dies wieder die schon in Kapitel 5.3 erwähnten negativen Konsequenzen im Hinblick auf Zersiedelung, Modal-Split und Lärm- und Schadstoffemissionsniveau in der Region. Eine Siedlungsform mit deutlich niedrigerer Dichte widerspricht dem aktuell besonders dringlichen Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der urbanen Qualität des Standortes.

Im Rahmen der aus der Bevölkerungsentwicklung abzuleitenden und im STEP 2025 dargelegten Entwicklungsziele sowie der bereits getroffenen Entscheidungen und Vereinbarungen bestehen daher keine Alternativen, die dem gegenständlichen Entwicklungsvorhaben vorzuziehen wären.

8 Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen

Nachstehend wird in Bezug auf die einzelnen Schutzgüter dargestellt, durch welche Planinhalte des gegenständlichen Planentwurfs 8112 (vorwiegend Flächenwidmungsplan) bzw. künftig vorgesehener Planentwürfe für das Areal auf Umweltauswirkungen besonders Bedacht genommen wird und durch welche zusätzlichen, durch die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne nicht abgesicherten, Maßnahmen weitere Optimierungen geplant oder möglich sind.

Bevölkerung (Lebensqualität):

Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8112 bzw. zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:

- Als Basis für ein hochqualitatives, attraktives neues Stadtquartier mit entsprechenden infrastrukturellen Einrichtungen erfolgt in einem ersten Schritt eine Zonierung/Abgrenzung von Bauland, Grünland, Verkehrsband und Verkehrsflächen;
- Die erst teilweise vorgeschlagenen Bebauungsbestimmungen sollen etappenweise durch Festsetzung von weiteren Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen für das Areal ergänzt werden;
- Festsetzung einer Mindestraumhöhe von 4,0 m in Erdgeschoßen an für Handels- und Dienstleistungseinrichtungen besonders geeigneten Bereichen, um eine flexible Nutzbarkeit zu ermöglichen;

- Ausweisung der zentral gelegenen und künftig öffentlich nutzbaren „Freien Mitte“ als Grünland/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum;
- Flächenvorsorge für den MA 48-Standort und das Umspannwerk an der Innstraße bzw. Dresdner Straße;
- Massive Verbesserung der Erreichbarkeit und Reduktion der derzeitigen Barrierewirkung des Areals (insbesondere der S-Bahn-Stammstrecke) vor allem durch Ausweisung neuer Verkehrsflächen (samt Bahnunterführungen);
- Festsetzung von Mindestgehsteigbreiten und von Fußwegen;
- Sicherung der Eisenbahntrasse;
- Ermöglichung des geplanten ÖV-Ausbaus samt Umkehrschleife (insbesondere kurzfristige Verlängerung der Linie O in das Plangebiet und langfristig geplante weitere Netzergänzungen) durch Festsetzung entsprechend dimensionierter Verkehrsflächen;
- Vorschreibung der Herstellung bzw. Erhaltung von Baumreihen in den meisten Verkehrsflächen;
- Höhere Durchlässigkeit durch das Verbot der Errichtung von Einfriedungen.

Zusätzliche Maßnahmen:

- Ein- und Ausfahrten der geplanten Sammelgaragen (Tiefgaragen) sollen weitgehend in die Gebäude integriert werden und die Qualität der Freiräume nicht beeinträchtigen;
- Schaffung von öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität;
- Schaffung von „mobility points“ mit entsprechenden Informations-, Leih- und Serviceangeboten (z.B.: City Bike-Stationen, Radservice, E-Autos, etc.) und sonstige Vorgaben/Angebote im Hinblick auf stadtverträgliche Mobilität.

Bevölkerung (Gesundheit):

Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8112 bzw. zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:

- Minimierung des Kfz-Verkehrs durch Festsetzung eines Stellplatzregulativs mit gleichzeitiger Festsetzung einer Stellplatzobergrenze sowie einer Kennzeichnung von einigen Verkehrsflächen als „Fußweg“;
- Ausweisung von Ein- und Ausfahrtsperren aus verkehrsorganisatorischen Gründen und um Verkehrsbelastung zu minimieren;
- Ermöglichung des geplanten ÖV-Ausbaus samt Umkehrschleife (insbesondere kurzfristige Verlängerung der Linie O in das Plangebiet und langfristig geplante weitere Netzergänzungen) durch Festsetzung entsprechend dimensionierter Verkehrsflächen;
- Verbot der Orientierung von Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Erdgeschoß zur Nordbahnstraße, Dresdner Straße und Innstraße.

Zusätzliche Maßnahmen:

- Erschließung im motorisierten Individualverkehr durch „Schleifenerschließung“ mit Durchfahrtsperren und verkehrsberuhigten Bereichen sowie Forcierung von stadtverträglichen Verkehrsarten;
- Kein Güterverkehr auf der S-Bahn-Stammstrecke im Gebiet und Austausch des Rollmaterials auf modernere, leisere Zuggarnituren;
- An der Nordbahnstraße, Dresdner Straße und Innstraße gem. Leitbild keine Situierung von Wohnungen im Erdgeschoß (bzw. teilweise auch im 1. Obergeschoß) u.a. auch aufgrund der bestehenden lokal erhöhten Immissionsbelastung;
- Passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden in Form von Lärmschutzfenstern, Lärmschutzfassaden, Loggien mit Verglasungen, etc. zur S-Bahn-Stammstrecke, der Nordbahnstraße, Dresdner Straße und Innstraße;

- Möglichst schonungsvolle Baustellenabwicklung, damit die Belastungen der Bevölkerung gering gehalten werden.

Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:

Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8112 bzw. zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:

- Durch die Konzentration der Bebauung mit einer höheren Dichte am Rand kann ein großer Teil der bestehenden Brachfläche erhalten werden;
- Die vorgeschlagene Ausweisung der „Freien Mitte“ als Grünland/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum soll eine überwiegend naturnahe Ausgestaltung forcieren und möglichst viele Lebensräume von Pflanzen und Tieren können dadurch erhalten werden;
- Ausweisung von Vorgärten (unter anderem an der Vorgartenstraße) und weiteren gärtnerisch auszugestaltenden Flächen;
- Vorschreibung von Dachbegrünungen;
- Vorschreibung der Herstellung bzw. Erhaltung von Baumreihen in den meisten Verkehrsflächen.

Zusätzliche Maßnahmen:

- Überwiegend möglichst naturnahe Ausgestaltung der (halb-)öffentlichen Grünflächen als Lebensraum für Pflanzen und Tiere;
- Neue Lebensräume als Ausgleichsfläche für zerstörte Lebensräume schaffen (Vorschreibung im Artenschutzverfahren);
- Bestandstopografie und -vegetation soll in weiten Teilen erhalten und lokal durch neue Nutzungen/Bepflanzungen ergänzt werden;
- Teilweise Schaffung von Fassadenbegrünungen;
- Gewährleistung eines niveaufreien Wanderungskorridors für die Wechselkröte bis zum Rudolf-Bednar-Park (Lebensraum/Laichplatz in den niedrigen Wasserbecken) durch die Vermeidung der Ausbildung nicht passierbarer Barrieren und Vorsehen einer geeigneten Querungsmöglichkeit für Kleintiere im Bereich der Bruno-Marek-Allee in Form eines geeigneten Durchlasses.

Boden, Grundwasser:

Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8112 bzw. zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:

- Durch die Konzentration der Bebauung mit einer höheren Dichte am Rand kann die zusätzliche Versiegelung möglichst gering gehalten werden;
- Aufgrund des vorgesehenen weitgehenden Verbots der Einleitung von Niederschlagswässern in den Kanal kann, durch die Verdunstung/Versickerung dieses, die Beeinträchtigung des natürlichen Grundwasserhaushalts gering gehalten werden;
- Vorschreibung von Dachbegrünungen zur besseren Regenwasserrückhaltung.

Zusätzliche Maßnahmen:

- Regenwassermanagementkonzept wird erarbeitet;
- Bestehenden Altlasten/Verdachtsflächen sollen bei Umsetzung des Plans saniert bzw. gesichert werden.

(Klein-) Klima:

Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8112 bzw. zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:

- Die Konzentration der Bebauung am Rand ermöglicht sehr kompakte und daher energieeffiziente Bebauungsstrukturen;
- Die Bebauung korrespondiert auf vielfältige Weise mit der im Plan großflächig vorgeschlagenen „Freien Mitte“, wodurch eine Durchlüftung und nächtliche Abkühlung des Gebiets unterstützt wird;
- Teilweise Vorschreibung von Flachdachbegrünungen zur Minimierung von Wärmespeicherung bzw. -abstrahlung;
- Erhöhung des ÖV-Anteils im Modal-Split durch flächenmäßige Vorsorge für die geplanten Straßenbahnausbauten;
- Vorschreibung der Herstellung bzw. Erhaltung von Baumreihen in den meisten Verkehrsflächen;
- Durch das vorgesehene weitgehende Verbot der Einleitung von Niederschlagswässern in den Kanal kann das Kleinklima durch Schaffung von Verdunstungsbereichen positiv beeinflusst werden.

Zusätzliche Maßnahmen:

- Forcierung des Umweltverbunds bei der Ausgestaltung der Verkehrsflächen und bei Festlegung der Verkehrsorganisation;
- Ev. Schaffung von kühlenden Wasserflächen in der „Freien Mitte“ (insbesondere auch als Ausgleichsflächen für zerstörte Lebensräume der Wechselkröte)
- Berücksichtigung der Empfehlungen der Windkomfortstudie;
- Intensive Bepflanzung (v.a. auch mit Bäumen) auch der halböffentlichen Grünflächen;
- Nutzung von alternativen Energieformen (insbesondere Fernwärme vorgesehen).

Sachwerte, kulturelles Erbe:

Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8112 bzw. zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:

- Möglichkeit zur Umnutzung/Inwertsetzung für ausgewählte Bestandsgebäude samt Umfeld als „belebende“ Nutzungsschwerpunkte (u.a. mit sozialen und kulturellen Nutzungen, Gastronomie) und historischen Bauwerken durch widmungsmäßige Berücksichtigung;
- Sicherung der Bahntrasse (S-Bahn-Stammstrecke);
- Baurechtlicher Rahmen für den neuen Stadtteil mit etwa 4.000 Wohnungen inkl. Infrastruktureinrichtungen wie MA 48-Standort und Umspannwerk.

Zusätzliche Maßnahmen:

- Sicherung der zukünftigen architektonischen und funktionellen Qualität durch weitere qualitätssichernde Verfahren.

Landschaft:

Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8112 bzw. zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:

- Durch die Konzentration der Bebauung am Rand geringerer Eingriff in die bestehende Brachfläche;

- Transformation von der „Gstett“ bzw. dem betrieblich eher extensiv genutzten Areal zu einem vollwertigen, hochmodernen Stadtteil mit ansprechender Architektur und einem attraktiven, übergeordneten und öffentlich nutzbaren Grünraum im Zentrum;
- Ausweisung der „Freien Mitte“ als Grünland/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum forciert eine überwiegend naturnahe Ausgestaltung und Integration von Teilen der Bestandstopografie und -vegetation;
- Ausweisung von Vorgärten (unter anderem an der Vorgartenstraße) und weiteren gärtnerisch auszugestaltenden Flächen;
- Die neuen Baukörper und insbesondere die Hochhäuser wurden im Hinblick auf ihre Wirkung auf das Stadtbild optimiert.

Zusätzliche Maßnahmen:

- Aufwertung der Nordbahnstraße bei entsprechender Qualitätssicherung, möglichst belebter Erdgeschoßzone und attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums möglich;
- Ergänzung der bestehenden Biotope und Pflanzen durch neue Nutzungsformen unterschiedlicher Pflegeintensität (z.B. Wiesen, Sportflächen, Spielplätze, Wege, etc.) und Neubepflanzungen;
- „Erlebarmachung“ der Naturlandschaft und der ehemaligen historischen Entwicklung des Areals durch Erlebnispfade oder ähnliches.

9 Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen

Es sind derzeit keine speziellen, über die grundsätzliche und ständige Beobachtung der räumlichen Entwicklungen in all ihren Aspekten durch die verschiedenen Dienststellen des Magistrats in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich hinausgehenden, Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen erforderlich.

10 Nichttechnische Zusammenfassung

Aufgrund der gewählten, allgemein verständlichen Darstellungsweise wird von einer nicht-technischen Zusammenfassung abgesehen.

Sachbearbeiter:
Dipl.-Ing. Bernhard Silvestri
Tel.: +43 1 4000 88533