

**MAGISTRAT DER STADT WIEN**  
**MA21 B-Stadtteilplanung und Flächenwidmung-Nordost**

---

MA 21 B - PlanNr. 8355

**Beilage 1**  
**Wien, 18. Jänner 2024**

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

Umweltbericht

**zur Prüfung und Beurteilung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen, die die Verwirklichung des gegenständlichen Flächenwidmungsplanes und in Teilbereichen des Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen Universumstraße, Donaueschingenstraße, Dresdner Straße, Gasteigergasse, Linienzug 1-2, Rebhanggasse, Straße Code 06896, Taborstraße (Bezirksgrenze), Nordwestbahnstraße (Bezirksgrenze), Rabbiner-Schneerson-Platz (tw. Bezirksgrenze), Nordwestbahnstraße, Linienzug 3-5, Linienzug 5-6 (Stromstraße) und Linienzug 6-8 im 20. Bezirk, Kat. G. Brigittenau hat.**

[Abbildung 1: Übersicht Plangebiet Nordwestbahnhof \(Stadtplanungs GIS\)](#)

## Inhalt

1.	Einleitung – Kurzdarstellung des Planungsvorhabens.....	3
2.	Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung.....	5
2.1.	Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben .....	5
2.2.	Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten .....	6
2.3.	Voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen .....	6
3.	Für den Planrelevante Ziele.....	6
3.1.	Generelle Ziele für den Planungsraum .....	6
3.2.	Generelle Umweltziele .....	8
3.3.	Konkrete Umweltziele im Plangebiet .....	9
4.	Inhalt des Plans .....	10
5.	Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung (Umweltmerkmale in Bezug zu den einzelnen Schutzgütern gemäß Anhang 1 der Richtlinie 2001/42/EG) .....	13
5.1.	Derzeitiger Umweltzustand im Plangebiet .....	13
5.2.	Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes im Plangebiet bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Nullvariante).....	25
5.3.	Voraussichtliche Entwicklungen des Umweltzustands außerhalb des Plangebietes bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Verlagerungen von Umweltauswirkungen).....	28
6.	Umweltauswirkungen des Plans .....	30
7.	Alternativen .....	35
8.	Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen .....	41
9.	Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen .....	45
10.	Nichttechnische Zusammenfassung .....	45
	<b>Quellennachweise .....</b>	<b>47</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>49</b>

## 1. Einleitung – Kurzdarstellung des Planungsvorhabens

### Abbildung 2: Luftbild des Plangebietes mit Gebietsabgrenzung und Beschreibung (Stadtplanungs GIS)

**Das gegenständliche circa 51 ha große Plangebiet befindet sich im Süden des 20. Bezirks und grenzt im Südosten an den 2. Bezirk. Es beinhaltet den gesamten Bereich des Stadtentwicklungsgebiets Nordwestbahnhof sowie bestehende Wohngebäude im Süden und entlang der Universumstraße. Im nördlichen Bereich zwischen Hellwagstraße und Stromstraße befinden sich an beiden Seiten der Bahnanlagen Kleingärten der ÖBB. Die Wohngebäude an der Ecke Nordwestbahnstraße/ Taborstraße stammen aus der Nachkriegszeit und weisen 12 Geschosse auf. Die Gebäude entlang der Universumstraße stammen überwiegend aus der Gründerzeit und weisen Großteils fünf, manche bis zu sieben Geschosse auf.**

**Das Gelände des Nordwestbahnhofs wurde als Güter- und Containerterminal, welcher bis 2016 in Betrieb war, genutzt. Mit der Absiedlung der bahnspezifischen Funktionen wurde der Terminalverkehr eingestellt. Derzeit wird das Areal für gewerbliche Zwecke genutzt (Handelsbetriebe, Lagerhallen, etc.). Südlich der Hellwagstraße werden ehemalige Garagen der**

**ÖBB-Postbus GmbH als Kfz-Werkstätten genutzt. Entlang der Nordwestbahnstraße befinden sich Gebäude und Hallen, welche betrieblich und kulturell genutzt werden. Zusätzlich sind hier Flächen für Kfz-Stellplätze und ein Lebensmitteldiscounter vorhanden. An der Taborstraße nahe der Rebhanggasse befindet sich eine Tankstelle.**

**Für das Areal des Nordwestbahnhofs wurde 2008 ein städtebauliches Leitbild erstellt, welches 2016 aktualisiert und 2019 vertieft wurde.**

**Das „Städtebauliche Leitbild Nordwestbahnhof“ aus dem Jahr 2008 ist Ergebnis eines in den Jahren 2005 bis 2008 von der Stadt Wien gemeinsam mit den ÖBB durchgeführten interdisziplinären Planungsprozesses. Für das Planungsgebiet und sein Umfeld wurde zu Beginn des Prozesses eine „Städtebauliche Strukturanalyse“ ausgearbeitet. Im Anschluss daran wurde von einem Planungsteam aus verschiedenen Abteilungen der Stadt Wien, Vertreter\*innen der Politik, externen Expert\*innen und der ÖBB ein „Grobes Leitbild“ entworfen. Basierend auf dem „Groben Leitbild“ wurde 2007/2008 eine Leitidee im Zuge eines internationalen, städtebaulichen Wettbewerbes prämiert, die als Grundlage für das städtebauliche Leitbild diente. Das Siegerteam Ernst Niklaus Fausch Architekten (enf) aus Zürich und das Planungsteam Nordwestbahnhof entwickelten gemeinsam das städtebauliche Leitbild Nordwestbahnhof. Parallel wurden im Zuge des Prozesses Szenarien für eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung sowie ein umfassender Bericht zu Ökologie und Freiraum erarbeitet.**

**Der Planungsprozess zum Leitbild Nordwestbahnhof wurde ab dem Jahr 2006 von einer Bürger\*innenbeteiligung begleitet. Mit dem im Jahr 2008 beschlossenen städtebaulichen Leitbild wurde der Grundstein für die Neunutzung des heutigen Nordwestbahnhofsareals gelegt. Aufgrund des weiten Realisierungshorizontes war es wichtig, dass das Konzept an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden kann. Eine 2015 gestartete Aktualisierung des Leitbilds wurde im Jahr 2016 abgeschlossen. Die Evaluierung wurde aufgrund geänderter Rahmenbedingungen (steigender Wohnraumbedarf, Vorsorge Bildungseinrichtungen, Schärfung der städtebaulichen Zielsetzungen, sowie die Reaktion auf fortgeschrittene Planungen im Umfeld) notwendig.**

**Im Zuge einer Vertiefung des städtebaulichen Leitbilds im Jahr 2019 wurde eine Konkretisierung der Nutzungsarten und Nutzungsmengen für den künftigen Stadtteil vorgenommen. Das Leitbild sieht eine Bruttogeschossfläche von circa 880.700 m<sup>2</sup> vor. Davon sollen 73% auf Wohnen, 16% auf Büro und 6% auf Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und Kultur entfallen. 5% der Bruttogeschossfläche ist für soziale Infrastruktur wie zum Beispiel Schulen und Kindergärten vorgesehen. Es sollen ca. 6.500 Wohnungen und ca. 4.700 Arbeitsplätze entstehen.**

**Eine ca. 10 ha große Parkanlage („Grüne Mitte“) mit einer öffentlichen Park-Esplanade durchzieht das Areal. Die Erdgeschoße an der Esplanade sind mehrheitlich öffentlich zugänglichen Nutzungen vorbehalten. Wichtige Schwerpunktnutzungen im Bereich Handel, Gewerbe, Dienstleistungen und Büro sollen an der Taborstraße im Süden, zwischen Stromstraße und Hellwagstraße im Norden und an der verlängerten Wallensteinstraße in der Mitte des neuen Stadtviertels entstehen. Die Erschließung des neuen Stadtquartiers erfolgt im Wesentlichen über Stichstraßen. Es wurden keine Durchgangsrouten für den Autoverkehr vorgesehen. Die verkehrliche Belastung durch das neue Stadtviertel soll, trotz seiner Lage im Zentrum des 20. Bezirks, so gering wie möglich gehalten werden. Eine Schlüsselrolle wird dabei dem öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr sowie der Erschließung mit Fußwegen zukommen.**

## **2. Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung**

### **2.1. Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben**

**Es ist zu erwarten, dass aufgrund des vorliegenden Entwurfes Projekte entstehen werden, die gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 26/2023, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind.**

**Die Voraussetzungen für eine Straßen-UVP sind nicht gegeben, da das Längenkriterium (mindestens 500 m) der neu zu errichtenden Straßen nicht erfüllt ist.**

**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 2008 (Konkretisierungen 2016 und 2019) 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. 26/2023, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen wäre. Dieser grundlegende Rahmen soll durch nachfolgende Bebauungspläne weiter konkretisiert werden.**

**Auf einer rund 44 ha großen Fläche des Stadtentwicklungsgebietes Nordwestbahnhof sollen rund 880.700 m<sup>2</sup> Brutto-Grundfläche einer Nutzung mit Schwerpunkt Wohnen zugeführt werden.**

**Entsprechend UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 26/2023 wäre eine UVP für eine Neuerschließung für Städtebauvorhaben mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 15 ha und einer Bruttogeschosßfläche von mehr als 150.000 m<sup>2</sup> (Anhang 1 Z 18, Spalte 2, lit. b) durchzuführen. Dieser Schwellenwert wird durch das Vorhaben deutlich überschritten.**

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

## 2.2. Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten

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

## 2.3. Voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen

**Für den vom Flächenwidmungs- und Bebauungsplan nicht erfassten Bereich des Plangebiets ist eine Bausperre gemäß § 8 Abs. 1 der Bauordnung für Wien wirksam. Durch die Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans sollen Flächen, welche vor der aktuell gültigen Rechtslage als Verkehrsband ausgewiesen waren, durch Bahninfrastrukturen der Gleisanlagen und deren Betriebsnutzungen geprägt sind und derzeit hauptsächlich für gewerbliche Zwecke genutzt werden, als Bauland und Grünland festgesetzt werden. Die zum ÖBB-Areal gehörenden Streifen südwestlich der Bebauung an der Universumstraße, ein Teil der Kleingartenanlage der ÖBB sowie bestehende Grünflächen zwischen Stromstraße und Winarskystraße sind als Grünland/Erholungsgebiet-Parkanlage ausgewiesen. Auf einem Teil dieser Flächen – im Anschluss an die Bebauung an der Universumstraße – soll eine widmungsmäßige Vorsorge für eine künftige Wohn- und Gewerbenutzung geschaffen werden.**

**Es handelt sich daher um eine wesentliche Nutzungsänderung, wodurch es möglicherweise zu Konflikten mit Umweltaspekten kommen kann. Auch wenn die ökologische Qualität der Flächen nutzungsbedingt derzeit eher als gering eingeschätzt werden kann, kommt es durch die Bebauung und die Errichtung von Straßen zu einer Versiegelung von Grundflächen (wobei sich der Gesamt-Versiegelungsgrad, im Vergleich zum Ist-Zustand, durch die Errichtung der Grünen Mitte verringert) und zu einer Steigerung des lokalen Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Ist-Zustand, jedoch nicht im Vergleich zum früheren hohen Güterverkehrsaufkommen. Der gegenständliche Umweltbericht soll auch darstellen, ob bzw. welche Maßnahmen geplant sind, um allfällige erhebliche negative Umweltauswirkungen zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen.**

## 3. Für den Plan relevante Ziele

### 3.1. Generelle Ziele für den Planungsraum

**Aufgrund der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung der Stadt Wien ist es notwendig, Vorsorge für den zukünftig erforderlichen Wohnraum zu treffen. Mit dem vorliegenden Planentwurf sollen neue Flächen dafür gesichert werden, die sich in die bestehende städtebauliche Struktur des Umfelds eingliedern.**

Stadtentwicklungsplan, Fachkonzepte:

**Der Fokus des Stadtentwicklungsplans für Wien (STEP 2025) liegt sowohl in der Weiterentwicklung der bebauten Stadt als auch in der Flächenvorsorge für die Stadterweiterung und die Flächenvorsorge für zusammenhängende Grünstrukturen und Erholungsflächen. Dabei sollen möglichst kompakte Bauformen das Siedlungswachstum in Grenzen halten. Stadtwachstum ohne Flächen- und Ressourcenverschwendung sowie ein effizienter und effektiver Einsatz öffentlicher Mittel sind wesentliche Zielsetzungen. Der gegenständliche Bereich ist im Leitbild Siedlungsentwicklung des STEP 2025 als Gebiet mit Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten sowie als Vorrangzone für die künftige Ergänzung von City-Funktionen dargestellt (siehe Abb.2).**

Abbildung 3: Leitbild Siedlungsentwicklung STEP 2025, © MA 18

**Im Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 wird unter anderem die rechtzeitige Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten durch den öffentlichen Verkehr gefordert. Straßenbahnerschließungen im Bereich der Entwicklungszone Nordwestbahnhof und Nordbahnhof haben darin neben anderen Projekten höchste Priorität. Im Plangebiet ist in der Verlängerung der Wallensteinstraße eine Ost-West-Querung für den Fuß- und Radverkehr sowie eine Straßenbahntrasse geplant. 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. Mobility Points können als eine zentrale Einrichtung in Stadtentwicklungsgebieten fungieren und einen unkomplizierten und raschen Zugang zu Angeboten emissionsarmer Mobilität gewährleisten.**

**Laut STEP 2025-Fachkonzept Grün- und Freiraum sind im Bereich des Planungsgebiets sowohl entlang der geplanten „Grünen Mitte“, als auch in Ost-West-Richtung lineare Grün- und Freiraumverbindungen im Freiraumnetz Wien 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, um zahlreiche nicht-motorisierte Fortbewegungen und Erholungsmöglichkeiten nebeneinander zu gestatten sowie biodiversitätsfördernde Strukturen bieten zu können. Mit der „Grünen Mitte“ soll eine Parkanlage mit einer Fläche von ca. 10 ha errichtet werden. In neuen Stadtentwicklungsgebieten gilt es die Gestaltung qualitativ und nachhaltig auszuführen, um die Erhaltung für zukünftige Generationen zu ermöglichen. Multifunktionale Grünverbindungen bilden die zentralen Erschließungsachsen der neuen Stadtteile. (siehe Abb.5).**

**Im räumlichen Leitbild für Wiens Zentrenentwicklung im Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien (zum STEP 2025) ist das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof als eines von fünf neuen Quartierszentren ausgewiesen.**

**Das Fachkonzept Hochhäuser (zum STEP 2025) ordnet das Plangebiet 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.**

**Angemerkt wird, dass alle vier erwähnten Fachkonzepte nach Kenntnisnahme des städtebaulichen Leitbilds für den Nordwestbahnhof beschlossen wurden und daher teilweise entsprechende Übergangsbestimmungen bestehen.**

### 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 Wiener Klimafahrplan, der Smart Klima City Strategie Wien, dem Netzwerk Natur, dem Strategieplan Wien - „Urban Heat Islands“, dem Stadtentwicklungsplan (STEP 2025) oder den darauf aufbauenden Fachkonzepten (z.B.: Mobilität, Grün- und Freiraum), ergeben sich wichtige Ziele des Umweltschutzes.**

**Dazu gehören beispielsweise:**

- Schonender Umgang mit der Ressource Boden;**
- Erhaltung/Schaffung (in diesem Fall) von Lebensraum für Tiere und Pflanzen; Biodiversität**

- **Reduktion der Regenwassermenge im Abwassersystem und Gewährleistung einer ausreichenden Grundwasserneubildung;**
- **Diverse Maßnahmen zur Vermeidung sommerlicher Überhitzung (Urban Heat Islands)**
- **Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses und optimaler Beziehungen von bebauten Flächen und Grünräumen;**
- **Entwicklung von Bau- und Nutzungsstrukturen, die zur gesamtstädtischen Minimierung von Umweltbelastungen beitragen;**
- **Hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs und des nichtmotorisierten Individualverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split);**
- **Sparsamer Einsatz von Energie;**
- **Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit privat nutzbaren und öffentlichen Freiflächen;**

**Das Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogramm Netzwerk Natur weist einen großen Bereich des Plangebiets als „Gewerbegebiet-Nordost-Nordwestbahnhofgelände“ aus. Für diesen Typus besteht die Zielsetzung, bei einer geplanten Bebauung Altbaumbestände zu erhalten,**

Abbildung 4: Netzwerk Natur © MA 22

Abbildung 5: Freiraumnetz Wien © MA 18

**Ruderalflächen in die Grünraumgestaltung des Stadtteils zu integrieren und spontan auftretende Wildkrautvegetation zu tolerieren. Im STEP 2025- Fachkonzept Grün- und Freiraum verlaufen zwei Grünzüge durch das Plangebiet. Die Nordwestbahnstraße, welche das Plangebiet im Westen begrenzt, sowie die Hellwagstraße und die Verlängerung der Wallensteinstraße, welche durch das Plangebiet verlaufen wird, sind im Freiraumnetz Wien als begrünte Straßenräume enthalten. Südwestlich des Plangebiets befindet sich der Großgrünraum Augarten.**

### 3.3. Konkrete Umweltziele im Plangebiet

- **Schaffung eines attraktiven und klimawandelangepassten neuen Stadtteils mit hoher Lebensqualität;**

- **Konzentration der Bebauung am Rand und Freihalten der Mitte („Grüne Mitte“) als durchgängige Verbindung von Norden nach Süden mit einer Vielzahl an Nutzungsmöglichkeiten;**
- **Die „Grüne Mitte“ soll als essentielles Freiraumbindeglied der umgebenden bestehenden und zukünftigen Großgrünräume wie Donaukanal, Augarten, Donauinsel, Prater und der „Freien Mitte“ am Nordbahnhof dienen;**
- **Das öffentliche Grün soll durch wohnungsbezogene Freiflächen, Freiflächen sozialer Infrastruktur, Erschließungsflächen und Plätze ergänzt werden;**
- **Für das Regenwassermanagement des Gebietes soll die „Grüne Mitte“ ein zentrales Element der lokalen Versickerung sein;**
- **Die Konzentration der Bebauung am Rand ermöglicht sehr kompakte und daher energieeffiziente Bebauungsstrukturen, die auf vielfältige Weise mit dem Freiraum korrespondieren;**
- **Minimierung der versiegelten Flächen und Schaffung von möglichst kompakten und insofern energieeffizienten Bebauungsstrukturen; Schonender Umgang mit Boden**
- **Attraktive ÖV-Anbindung durch eine Erweiterung in und um den Nordwestbahnhof (neue Ost-West-Verbindung sowie neue Strecke in der Nordwestbahnstraße);**
- **Förderung des Langsamverkehrs durch Errichtung von attraktiven Fuß- und Radverkehrswegeverbindungen und Unterbinden von Kfz-Durchzugsverkehr im Gebiet;**
- **Durch zusammenhängende Garagenlösungen für mehrere Bauplätze sollen unversiegelte Flächen (private und halböffentliche Grünflächen) ermöglicht werden. Tiefgaragen Ein- und Ausfahrten sind zu minimieren.**
- **soziale Durchmischung durch ein breites Angebot an zeitgemäßen Wohnungen für alle Bevölkerungsgruppen und moderner infrastruktureller Ausstattung;**
- **Förderung der Qualität der kleinklimatischen Verhältnisse durch naturnah gestaltete Grünbereiche und zusätzliche Dach- und Fassadenbegrünung.**

#### 4. Inhalt des Plans

**Mit dem vorliegenden Entwurf zum Flächenwidmungs- und tlw. Bebauungsplan Nr. 8355 soll für das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof in einem ersten Schritt auf Basis der vorliegenden städtebaulichen Grundlagen überwiegend nur ein reiner Flächenwidmungsplan festgesetzt werden. Für ein Teilgebiet im Südosten an der Taborstraße und Rebhanggasse, das zuerst entwickelt werden soll, wird vorgeschlagen bereits einen Bebauungsplan festzusetzen. Auf Grundlage des Flächenwidmungsplans sollen anschließend phasenbezogen für einzelne Teilgebiete Bebauungspläne erstellt werden.**

**Der Inhalt des Planes wird im Punkt Festsetzungen des zu Grunde liegenden Erläuterungsberichtes detailliert beschrieben. Hier werden die für den Umweltbericht wesentlichen vorgeschlagenen Festsetzungen zusammengefasst:**

**Um Vorsorge für die angestrebte Nutzungsmischung zu treffen, wird im gesamten Plangebiet Bauland/ Gemischtes Baugebiet vorgeschlagen. Die ca. 10 ha große Parkanlage („Grüne Mitte“) soll als Grünland/Erholungsgebiet – Natur- und Erholungsraum ausgewiesen werden. Für zwei erhaltenswerte, identitätsstiftende Hallen im südlichen Bereich des Nordwestbahnhofsareals werden innerhalb der Grünland-Ausweisung Zweckbestimmungen (Erholungszwecke bzw. kulturelle/ gastronomische Nutzungen) festgelegt. Für die bebauten Bereiche des Plangebietes (an der Universumstraße) wird, bis auf geringfügige Änderungen und Anpassungen, grundsätzlich eine Widmung entsprechend der geltenden Rechtslage vorgeschlagen.**

#### **Öffentliche Verkehrsflächen**

**Die bestehenden Verkehrsflächen sollen grundsätzlich ihrem Bestand bzw. der derzeit gültigen Rechtslage entsprechend festgesetzt werden. Die Erschließung des neuen Stadtquartiers für den motorisierten Individualverkehr erfolgt im Wesentlichen über Stichstraßen. Es werden keine Durchgangsrouten für den Autoverkehr vorgesehen. Generell soll zur Erhöhung der Attraktivität im öffentlichen Raum der Querschnitt von Straßen dementsprechend ausgestaltet werden, dass die Herstellung und Erhaltung von zumindest einer oder zwei Baumreihen möglich ist.**

#### **Neues Bauland**

**Im neuen Bauland soll eine dichte- bzw. höhenmäßig differenzierte Bebauung ermöglicht werden. Vor allem im Nahbereich der bestehenden Gründerzeitbebauung darf die Gebäudehöhe maximal 21 m betragen. Entlang der „Grünen Mitte“ sind zur Akzentuierung punktuelle Aufhöhungen mit bis zu 35 m Höhe vorgesehen. In den gut erschlossenen Bereichen im Nahbereich der U6-Station Dresdner Straße und im Bereich Taborstraße am Übergang zum Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof sind drei Hochhausstandorte mit Gebäudehöhen bis zu 80 m und an der zentralen Ost-West-Querung in Verlängerung der Wallensteinstraße Richtung S-Bahn-Station Traisengasse ein weiterer Hochhausstandort als "Landmark" verortet. Die beschriebenen Standorte liegen in Teilgebieten, für die noch kein Bebauungsplan festgesetzt werden soll. Ausreichende Durchwegungen und gezielte Durchblicke sollen dabei gesichert werden. In den neuen Baufeldern soll Wohnnutzung dominieren, wobei der Anteil an gefördertem Wohnbau bei mindestens 60 % der Wohnnutzung liegt. Zur Attraktivierung des Stadtteils ist eine Nutzungsmischung in Teilen der Sockelzone vorgesehen.**

**Um Synergieeffekte mit den bestehenden Bezirkszentren zu ermöglichen bietet sich eine Konzentration von Einkaufsflächen besonders an der verlängerten Wallensteinstraße an. Aus ökologischen Gründen (z.B. Lebensraum für Flora und Fauna, Regenwasserretention, Verbesserung des Mikroklimas) wird für das neue Bauland, sowie auch im bestehenden Bauland im Hinblick auf künftige Entwicklungen vorgeschlagen, die zur Errichtung gelangenden Dächer von**

**Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m<sup>2</sup> bis zu einer Dachneigung von 15° (tlw. intensiv) zu begrünen. Darüber hinaus sind innerhalb der Bauklasse I die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m<sup>2</sup> als Flachdächer auszuführen und (tlw. intensiv) zu begrünen.**

**Als die Klimaresilienz unterstützende Maßnahmen sollen zusätzlich bei Neubauten in der geschlossenen Bauweise und im Strukturgebiet (mit einer zulässigen Gebäudehöhe von mehr als 7,5 m und höchstens 26 m) die Straßenfronten mindestens im Ausmaß von 20 v H gemäß dem Stand der Technik begrünt werden.**

#### **Grün- und Freiflächen**

**Der städtische Außenraum wird zum bestimmenden Bestandteil des neuen Stadtquartiers, er bildet die Mitte des Areals und leistet gleichzeitig die großräumige Vernetzung in der Stadtstruktur. Die „Grüne Mitte“ soll eine ausgestaltete öffentlich nutzbare Grün- und Freifläche als durchgängige Verbindung von Norden nach Süden sein. Gemäß städtebaulichem Leitbild wird der Park in formellere Bereiche (gestaltet, konkrete Nutzungszuteilung) und informelle (ruhigere, naturnahe Bereiche) strukturiert. Die Widmung Grünland/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum wird aufgrund dieser unterschiedlichen Nutzungsansprüche vorgeschlagen. Die beiden Ränder des Parks sind unterschiedlich ausformuliert: im Westen ein Parkweg, im Osten eine Parkesplanade. Die Esplanade wird durch eine doppelte Baumreihe gebildet und ist eine wichtige Rad- und Fußverbindung mit zusätzlichen Aufenthaltsqualitäten. Mindestens 50 v H des Querschnitts der Esplanade müssen durchgehend mit versickerungsfähiger Oberfläche ausgestaltet werden. Vom zentralen Grünraum ausgehend soll sich der Freiraum in die wohnungsnahen Hofbereiche baumartig erstrecken und über das Gebiet in Form von Alleen, Baumreihen oder sonstigen Grünstrukturen weiter fortbilden.**

**Aus ökologischen Gründen sollen im gesamten Plangebiet oberirdisch bebaubare, jedoch unbebaut bleibende Grundflächen gärtnerisch auszugestalten sein. Zur Erhaltung des wertvollen Baumbestands bzw. zur Ermöglichung von Baumpflanzungen und Sicherstellung von unversiegelten Flächen werden gewisse gärtnerisch auszugestaltende Flächen (alle Vorzonen der neuen Baufelder, Flächen mit Baumbestand) mit einem Verbot der Errichtung von ober- und unterirdischen Gebäuden versehen. Ebenfalls zur Sicherung und Ausweitung des Baumbestandes sind im gesamten Plangebiet bei der Errichtung von unterirdischen Gebäuden in der gärtnerischen Ausgestaltung Vorkehrungen zu treffen, dass eine mindestens 0,8 m hohe Erdschicht aufgebracht werden kann. Dadurch soll zum einen für die Pflanzung von Bäumen ausreichend Erdkerne geschaffen werden,**

**weitere dient der hohe Bodenaufbau als Wasserspeicher und trägt somit durch die erhöhte Verdunstung zur Kühlung bei.**

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:**

**Das ca. 51 ha große Plangebiet umfasst 2.028 Einwohner\*innen (Bevölkerungsevidenz 2021). Diese wohnen vor allem in den Wohngebäuden Ecke Nordwestbahnstraße/Taborstraße, sowie entlang der Universumstraße. Die Anzahl der Arbeitsplätze ist aufgrund der Datenlage (Datenalter, Nutzungsänderungen aufgrund fortlaufender Absiedelungen am ehemaligen Frachtenbahnhof, Zählgebietsgröße) nicht quantifizierbar. Das Nordwestbahnhofgelände wird derzeit teilweise noch gewerblich und kulturell genutzt und ist nur eingeschränkt betretbar. Als (privater) Erholungsraum in Form einer kleingärtnerischen Nutzung wird lediglich ein sehr kleiner Teil des Untersuchungsgebiets zwischen Hellwagstraße und Stromstraße genutzt. Aufgrund der derzeitigen Nutzung und der eingeschränkten Betretbarkeit stellt das Nordwestbahnhofgelände in Anbetracht der „Stadt der kurzen Wege“ eine massive Barriere im 20. Bezirk dar. Auch der fußläufige Zugang zu größeren Grün- und Freiflächen, wie zum Beispiel dem Augarten und dem rechten Donauufer, wird dadurch stark eingeschränkt.**

**Aus diesem Grund wirkt sich die bestehende Bahnhofsfläche negativ auf die Lebensqualität der im Plangebiet und im Umfeld lebenden und arbeitenden Menschen aus. Der Straßenverkehrslärm an der Taborstraße, Nordwestbahnstraße sowie an der Dresdner Straße wirkt sich durch die hohe Verkehrsstärke und Geschwindigkeiten ebenso negativ auf die Lebensqualität der unmittelbaren Anrainer\*innen aus.**

**In den an den Nordwestbahnhof angrenzenden gewachsenen historischen Stadtvierteln ist die infrastrukturelle Versorgung gegeben.**

**Die Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist als gut zu bezeichnen. Insbesondere der nordöstlich angrenzende Stadtteil profitiert durch die Nähe zur S-Bahn-Station Traisengasse. Im Bereich der Hellwagstraße sind die U6-Station Dresdner Straße und die Buslinie 5A rasch erreichbar. Des Weiteren wird das Gebiet durch die Straßenbahnlinien 2, 5, 31 und 33 erschlossen. Entlang der bedeutenden Straßen im Umfeld des Untersuchungsgebiets sind Radwege und andere Radverkehrsanlagen vorhanden. Lediglich entlang der Dresdner Straße ist auf weiten Strecken keine Radverkehrsanlage vorhanden. Die Durchwegbarkeit der gründerzeitlich geprägten Gebiete ist aufgrund der relativ geringen Baublockgrößen als ausreichend zu bezeichnen. Der Nordwestbahnhof stellt aber insbesondere für den Fuß- und Radverkehr eine massive Barriere dar.**

### **Bevölkerung – Gesundheit:**

Als Hilfestellung für die Beurteilung der Straßenlärmimmissionen im Gebiet werden folgend die strategischen Lärmkarten des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft herangezogen (Berichtsjahr 2022). Die strategischen Lärmkarten (24h-Durchschnitt, Nachtwerte) dienen der übersichtlichen Darstellung von Lärmbelastungen in großen Gebieten. Sie sind nicht geeignet, die individuelle Lärmbelastung exakt zu beschreiben. Die Lärmkarten dienen als Grundlage für eine strategische Planung und können bedingt auch in anderen Rechtsmaterien wie z.B. der Raumordnung herangezogen werden. Die Immissionswerte werden mittels eines Verkehrsmodelles berechnet.

### **Straßenlärm:**

Die Nordwestbahnstraße, die das Plangebiet im Westen abgrenzt, weist ein relativ hohes Verkehrsaufkommen auf. Auch die Hellwagstraße im Norden und die äußere Taborstraße im Süden des Plangebietes weisen ein höheres Verkehrsaufkommen auf.

Im unmittelbaren Nahbereich der Nordwestbahnstraße wird, wie auch in der Taborstraße und der Hellwagstraße, ein 24h-Durchschnitt von 70-75 dB und für den erweiterten Bereich ein Wert von 65-70 dB ausgewiesen. In der Nacht liegen die Werte im Nahbereich der Straße bei 60-65 dB und sinken im erweiterten Bereich auf 55-60 dB ab. Die Lärmbelastung in der Rebhanngasse und Universumstraße ist gering und liegt bei 55-60 dB. Lediglich in Kreuzungsbereichen steigen die Werte auf 60-65 dB an. Die Nachtwerte gehen auf bis zu 45-50 dB zurück (siehe Abb. 7). Die Lärmbelastung in der Stromstraße und Dresdner Straße ist mit bis zu über 75 dB am höchsten. Auch die Nachtwerte liegen hier bei 65-70 dB. Das Wiener Umgebungslärmschutzgesetz definiert für die Beurteilung von Verkehrslärm als Schwellenwerte einen 24h-Durchschnitt von 60 dB und einen Nachtwert von 50 dB. Die Schwellenwert werden im Plangebiet nur in der Rebhanngasse und Universumstraße eingehalten.

(Lärminfo: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Lärmschutz für Österreich; Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung, BGBl. II Nr. 144/2006)

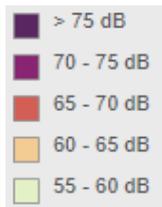


Abbildung 6: Straßenverkehrslärm – 24h-Durchschnitt in 4 m Höhe, Berichtsjahr 2022. ([www.Lärminfo.at](http://www.Lärminfo.at)) © BMK

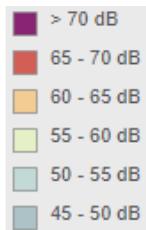


Abbildung 7: Straßenverkehrslärm – Nachtwerte in 4 m Höhe, Berichtsjahr 2022. ([www.Lärminfo.at](http://www.Lärminfo.at)) © BMK

**Schiene**lärm:

An der Stromstraße, Dresdner Straße, Taborstraße und einem Abschnitt im südlichen Bereich der Nordwestbahnstraße kommt es aufgrund der Straßenbahntrassen zu geringen Lärmimmissionen. Im 24h-Durchschnitt liegen die Werte bei 60-65 dB und im unmittelbaren Nahbereich bei 55-60 dB. Nachts liegen die Werte bei 50-55 dB. Im unmittelbaren Nahbereich werden keine Werte angezeigt, da sie unter 50 dB liegen. Lediglich ein kleiner Abschnitt an der Nordwestbahnstraße, an der Kreuzung zur Rauscherstraße, ist höheren Lärmemissionen von bis zu 65-70 dB im 24h-Durchschnitt ausgesetzt. Die Schwellenwerte betragen 70 dB tagsüber und 60 dB nachts (Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung). Die Schwellenwerte für den Schienenverkehrslärm werden im Plangebiet laut strategischer Lärmkarte durchgehend eingehalten (Strategische Lärmkarte des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Stand Berichtsjahr 2022).

Der nordöstliche Bereich des Gebiets befindet sich in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Station Traisengasse. Die Bebauung entlang der S-Bahntrasse fängt die Schienenlärmemissionen ab. Dementsprechend ist dieser Bereich keiner zusätzlichen Lärmemission durch den Schnellbahnverkehr ausgesetzt.

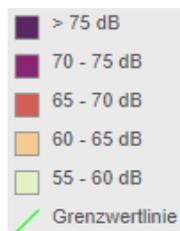


Abbildung 8: Schienenverkehrslärm – 24h-Durchschnitt in 4 m Höhe, Berichtsjahr 2022. ([www.Laerinfo.at](http://www.Laerinfo.at)) © BMK

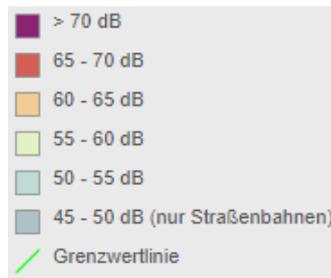


Abbildung 9: Schienenverkehrslärm – Nachtwerte in 4 m Höhe, Berichtsjahr 2022. ([www.Laerminfo.at](http://www.Laerminfo.at)) © BMK

#### Luftgüte:

Die Luftmessstelle des Wiener Luftgütemessnetzes, die dem Plangebiet am nächsten kommt, befindet sich in der Taborstraße im 2. Bezirk. An dieser Messstelle werden folgende Luftschadstoffe gemessen: Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>), Stickstoffoxide und Kohlenmonoxid. In den Jahren 2009-2021 wurden für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) keine Grenzwertüberschreitungen erfasst. Im Jahr 2021 wurde zum zweiten Mal in Folge der Zielwert von 80 µg/m<sup>3</sup> als Tagesmittelwert für Stickstoffdioxid an allen Messstellen eingehalten. Ein Rückgang der Kohlenmonoxid-Emissionen ist ab dem Jahr 2000 zu verzeichnen. Im Jahr 2021 sind keine Überschreitungen des Grenzwertes von 10 mg/m<sup>3</sup> als Achtstundenmittelwert festgestellt worden. Der höchste beobachtete Achtstundenmittelwert betrug 1,0 mg/m<sup>3</sup> an der Station Taborstraße. Die Grenzwerte für Schwefeldioxid wurden an allen Wiener Messstellen durchgehend ab dem Jahr 2006 eingehalten. Die Grenzwerte für den Jahresmittelwert von PM<sub>10</sub> (Feinstaub) wurden in keinem Jahr (2009 - 2021) überschritten. Pro Kalenderjahr dürfen ab dem Jahr 2010 höchstens 25 Tagesmittelwerte über dem Wert von 50 µg/m<sup>3</sup> liegen. Im Jahr 2021 lag die Anzahl von Überschreitungstagen zum siebenten Mal in Folge unterhalb dieser Höchstgrenze.

Hinsichtlich PM<sub>2,5</sub> (Feinstaub, dessen Partikel einen Durchmesser von 2,5 µm nicht überschreiten) liegt für das Jahr 2021, trotz eines verschärften Grenzwertes von 25 µg/m<sup>3</sup> (Jahresmittelwert) keine Überschreitung vor. Der höchste beobachtete Jahresmittelwert beträgt 12 µg/m<sup>3</sup> an der Messstelle Taborstraße.

Durch entsprechende Gegenmaßnahmen der Stadt Wien ist seit 1990 grundsätzlich ein Rückgang der PM<sub>10</sub>-Emissionen zu verzeichnen, die derzeitigen Grenzwertüberschreitungen werden vorwiegend in der kalten Jahreszeit erfasst und betreffen Emissionen aus Verkehr (Dieselautos), Hausbrand (Einzelöfen) und Bauwirtschaft (Umweltbundesamt, 2015).

Die nächstgelegene Ozon-Messstelle befindet sich in der ZAMG auf der Hohen Warte 38 im 19. Bezirk in einer bebauten Umgebung. Im Jahr 2021 wurden in Wien keine Überschreitungen der Ozon-Informationsschwelle von 180 µg/m<sup>3</sup> gemessen. An der Messstelle auf der Hohen Warte wurde der Schwellenwert in den Jahren 2017 bis 2020 an einem Tag, und 2013 und 2015 an drei bzw. vier Tagen überschritten. Ozon entsteht aus Stickoxiden und flüchtigen Kohlenwasserstoffen unter intensiver Sonneneinstrahlung. Da die Vorläufersubstanzen mit dem Wind verfrachtet werden und die Reaktion eine gewisse Zeit benötigt, werden erhöhte Ozonkonzentrationen zumeist in einigem Abstand von Emissionsquellen (hauptsächlich Verkehr) gemessen. Wegen diesem Spezifikum werden am Stadtrand bzw. ländlichen Gebieten die höchsten Konzentrationen erfasst. (Luftqualität: Monats- und Jahresberichte über die Luftqualität der Stadt Wien, MA22; Luftschadstoffe – Feinstaub, Umweltbundesamt Österreich)

#### **Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:**

Das Plangebiet ist charakterisiert von den Strukturen der Bahninfrastruktur der Gleisanlagen und den bahnaffinen Betriebsnutzungen. Im nördlichen Bereich zwischen Hellwagstraße und Stromstraße bestehen schmale parkähnliche Bereiche sowie eine Kleingartenanlage. Gemäß Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogramm (Netzwerk Natur) ist das Areal des Nordwestbahnhofs der Kategorie „Industrie-, Verkehrs- und sonstige Standorte und Brachen“ zugeordnet. Als typische Vegetationsformen werden Einzelbäume, Baumgruppen und Baumzeilen (v.a. Weiß- und Schwarzpappeln), Gebüsche, verschiedene kurzlebige Wildkrautfluren, Schottersukzessionen mit Trockenwiesenfragmenten und offene Schotter- bzw. Aufschüttungsflächen genannt. Die Flächen sind überwiegend versiegelt (Verkehrsflächen), verbaut oder werden als Bahnanlagen (Gleise) genutzt. Betrachtet werden soll die Ebene der Lebensräume. Hier zeigt sich, dass die betrieblich genutzten Ruderalflächen nur eine bedingte bzw. keine Eignung als Lebensgrundlage für eine besonders artenreiche Fauna und Flora aufweisen, hingegen die offenen Flächen im Bereich der Gleisanlagen einen Lebensraum für unterschiedliche Pflanzen und Tiergesellschaften darstellen.

Das Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogramm (Netzwerk Natur) führt bekannte Vorkommen teilweise prioritär bedeutender und streng geschützter Tierarten am Nord- und Nordwestbahngelände an, wie zum Beispiel Dohle, Wechselkröte, Großer Feuerfalter, Weißer Waldportier, Wiener Nachtpfauenauge, Kleine Beissschrecke, Feldgrille und Wiener Schnirkelschnecke. Als potentielle Vorkommen prioritär bedeutender Pflanzen- und Tierarten

werden die Sand-Sommerwurz, der Straßen-Gänsefuß, der Neuntöter und der Segelfalter genannt. Das Vorkommen von 18 Schmetterlingsarten ist in einem Großteil des Plangebietes nachgewiesen. Im Plangebiet und seiner Umgebung gibt es keine per Gesetz (Nationalparks), Verordnung (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsteile) oder Bescheid (ökologische Entwicklungsflächen, Naturdenkmäler, geschützte Biotope) ausgewiesenen Schutzgebiete und -objekte.

Im Zuge der naturschutzrechtlichen Verfahren vor der Umsetzung von Baumaßnahmen im Bereich von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen wird die Ebene der einzelnen vorkommenden Arten abgedeckt und erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen vorgeschrieben. (Netzwerk Natur - MA22)

#### **Boden:**

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, sowie 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 Grundwasser führenden Donauschottern. Unter diesen liegen die miozänen Ablagerungen des Wiener Beckens. Im Bereich der rezenten Donauschotter befindet sich eine große Menge Porengrundwasser mit hoher Durchlässigkeit. Die Wahrscheinlichkeit der Existenz von Blindgängern aus dem zweiten Weltkrieg ist gegeben.

Im Altlastenatlas des Umweltbundesamtes sind keine Altlasten (Altablagerungen und Altstandorte) im Gebiet angeführt.

(Altlastenportal, Umweltbundesamt Österreich; Grundwasserkörper- Umweltbundesamt Österreich; Hydrogeologische Zonen und Grundwasserverhältnisse- MA45)

Aufgrund der früheren Nutzungsform als Frachtenbahnhof ist das Areal allerdings grundsätzlich als altlastenverdächtig anzusehen. Mit Umsetzung des Städtebauvorhabens soll eine weitgehende Entfernung von allfälligen kontaminierten Böden erfolgen. Kontaminationsgeneigte Bodenhorizonte sollen auf Deponien verführt werden. Bei der Modellierung der zentralen Parkfläche wird darauf geachtet Bodenmaterialien zu verwerten, welche ökologisch intakte Bodenfunktionen ermöglichen.

**Grundwasser:**

Der oberste Grundwasserleiter im Plangebiet wird durch quartäre Kies und Sandschichten aufgebaut. Die Grundwasserströmungsrichtung verläuft großräumig parallel zur Donau, der Flurabstand reicht je nach Höhenlage von 0 bis 70 m, im Mittel beläuft er sich auf 5 m. Der hydrochemische Zustand des Grundwasserkörpers wird, im Rahmen der Erhebung gemäß Gewässerzustandsüberwachungsverordnung BGBl. I Nr. 479/2006, als gut beurteilt. Die Nutzung des Grundwassers für thermische Zwecke ist zumeist problemlos möglich (Wiener Gewässer, Magistratsabteilung 45).

**(Klein-) Klima:**

Das Wiener Becken ist der Pannonischen Klimaprovinz zuzurechnen und stellt den Übergang zum kontinentalen Steppenklima dar. Diese Klimazone ist durch heiße, trockene Sommer und kalte Winter gekennzeichnet.

Abbildung 10: Stadtklimaanalyse Wien 2020, Klimaanalysekarte © MA 18

Die Stadtklimaanalyse stellt die Klimasituation der Stadt räumlich dar. Sie soll als Grundlage von Stadtentwicklungsprojekten bereits in der frühen Planungsphase den Folgen des Klimawandels entgegenwirken. Die Stadtklimaanalyse Wien 2020 weist im Gebiet, wie für Siedlungsgebiete typisch, großflächig moderate bis starke Überwärmung aus. (Stadtklimaanalyse Wien 2020 - MA 18)  
Die nachfolgende Karte 'Nächtliche Kaltluft' zeigt, dass das Gebiet in der Luftleitbahn der Donau liegt, aber die Kaltfluthöhe ca. 4 Stunden nach Sonnenuntergang dennoch bei wenigen Metern liegt. (Stadtklimaanalyse Wien 2020, MA 18)

Kategorie	Name
	Luftleitbahn Donau (Wirksamkeit auch während austauschreichen Wetterlagen)
	Wirkrichtung Luftleitbahn (Wirksamkeit auch während austauschreichen Wetterlagen)
	Kaltluftabflussbahn mit hoher Wirksamkeit
	Kaltluftabflussbahn mit geringer Wirksamkeit
	Kaltluftabflussrichtung mit hoher Wirksamkeit
	Kaltluftabflussrichtung mit geringer Wirksamkeit
	Windfeldveränderung

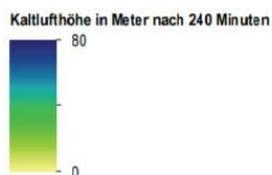


Abbildung 11: Stadtklimaanalyse Wien 2020, Nächtliche Kaltluft © MA 18

### **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 die Auswirkungen auf Sachwerte unter den Begriff der Umweltauswirkungen. In diesem Sinne liegt es nahe, Sachwerte primär als Baulichkeiten und Einrichtungen mit gesellschaftlichem Nutzen zu betrachten. Im Leitfaden zur Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für Städtebauvorhaben werden Sachgüter als „z.B. Objekte mit hoher funktionaler Bedeutung, Einrichtungen der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur o.ä.“ charakterisiert. Im Untersuchungsgebiet gibt es keine per Bescheid unter Denkmalschutz stehenden Gebäude. Das ehemalige Bahnhofsgebäude wurde 1870-1873 nach Plänen von Wilhelm Bäumer durch Theodor Reuter errichtet. 1924 wurde der Bahnhof stillgelegt. Die funktionslos gewordene Nordwestbahnhalle wurde für Ausstellungen sowie politische und sportliche Veranstaltungen adaptiert. Nachdem der Nordwestbahnhof und die Nordbahnbrücke durch Luftangriffe und Sprengungen seitens der zurückweichenden deutschen Truppen unbenutzbar geworden waren, die Nordwestbahnbrücke hingegen bereits 1945 befahrbar gemacht werden konnte, wurde auf der Nordwestbahn am 25. August 1945 nochmals der Betrieb aufgenommen.**

**Die Nordwestbahnstrecke stand bis Floridsdorf in Betrieb, am 30. Mai 1959 wurde der Betrieb allerdings endgültig eingestellt bzw. auf die inzwischen wieder benutzbar gemachte Nordbahn verlegt. Der schwer beschädigte Nordwestbahnhof wurde bereits ab 14. September 1952 abgetragen.**

Laut dem Wiener Kulturgut befindet sich im Plangebiet kein kulturelles Erbe und es bestehen keine architektonisch wertvollen Bauten. (Kulturgut- digitaler Themenstadtplan der Wiener Stadtverwaltung) Ein interessantes historisches Bauwerk (jedoch nicht unter Denkmalschutz befindlich) ist das bis vor ein paar Jahren von der Post genutzte gründerzeitliche Gebäude an der Nordwestbahnstraße 6, das von einem privaten Verein für eine Schulnutzung umgebaut und erweitert wird. Seitens der Magistratsabteilung 19 wurden hinsichtlich der Festsetzung einer Schutzzone die Objekte am Nordwestbahnhofareal überprüft und – mit Ausnahme des ehemaligen Postgebäudes in der Nordwestbahnstraße 6 – als nicht schützenswert eingestuft.

Zwei identitätsstiftende Backsteinhallen im südlichen Bereich des Nordwestbahnhofareals sollen jedoch erhalten und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Diese beiden Gebäude werden widmungsmäßig berücksichtigt.

#### **Landschaft:**

Die ehemalige Nutzung als Frachtenbahnhof mit den Gleisanlagen, den Lager- bzw. Werkshallen und Verkehrsflächen prägt das Areal. Die Bebauung konzentriert sich vor allem im südlichen Teil des Frachtenbahnhofs und entlang der Nordwestbahnstraße, wo betriebliche Nutzungen dominieren. Die Gebäude stammen überwiegend aus der Zwischen- und Nachkriegszeit. An der Nordwestbahnstraße gibt es betrieblich und kulturell genutzte Hallen, zum Teil auch vergleichsweise jüngeren Datums. Die Gebäude im Bereich des Frachtenbahnhofs sind überwiegend eingeschößig. An der Nordwestbahnstraße gibt es auch zweigeschoßige Gebäude. Im südwestlichen Eck des Plangebiets befinden sich 12-geschoßige Wohngebäude in Form von drei solitären Baukörpern aus der Nachkriegszeit. Nördlich der Hellwagstraße liegen entlang der Bahnanlagen Kleingärten. An der östlichen Grenze des Planungsgebiets prägt ein Damm, als Folge des Höhenunterschiedes zwischen Bahnhofsgelände und umgebender Bebauung, das Landschaftsbild. Dieser ist vor allem nördlich der Gasteigergasse begrünt (Bäume, Sträucher). Vier gründerzeitliche Baublöcke entlang der Universumstraße liegen ebenso im Plangebiet. Direkt an das Areal angrenzend, an der Dresdner Straße, entstehen in den nächsten Jahren zwei Wohngebäude, darunter ein Hochhaus mit einer Höhe von 80 m.

Östlich und südöstlich des Plangebiets, im Alliiertenviertel, befindet sich gründerzeitliche Blockrandbebauung, welche für Wohnzwecke genutzt wird. Dazwischen befinden sich Gebäude der öffentlichen Verwaltung oder zur betrieblichen Nutzung.

Westlich des Bahnareals dominiert ebenfalls gründerzeitliche Blockrandbebauung, welche jedoch durch verstärkte betriebliche Nutzung durchbrochen ist. Nördlich der Wallensteinstraße findet sich

**darüber hinaus Baubestand aus den Nachkriegsjahren. Zwischen Stromstraße und Leipzigerstraße gibt es eine großvolumige Zeilenbebauung, welche 1957-1961 errichtet wurde.**

Abbildung 12: Südlicher Bereich  
des Nordwestbahnhofareals © MA 21 B

Abbildung 13: Identitätsstiftende Kosmoshalle  
© MA 21 B

Abbildung 14: Schottersukzession © MA 21 B

Abbildung 15: Discounter Nordwestbahnstraße  
© MA 21 B

Abbildung 16: Nordwestbahnstraße Blick  
Richtung Nordwesten © MA 21 B

Abbildung 17: Stadtraum Nordwestbahnhof  
© MA 21 B

Abbildung 18: Wohnhäuser Taborstraße © MA 21 B    Abbildung 19: Kleingartenanlage © MA 21 B

Abbildung 20: Begrünter Damm © MA 21 B

Abbildung 21: Gründerzeitliche Bebauung  
Universumstraße © MA 21 B

Abbildung 22: Wohnprojekt Dresdnerstraße 84-90  
© MA 21 B

Abbildung 23: Hellwagstraße Blick Richtung  
Nordosten © MA 21 B

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

Derzeit besteht für das Areal des Nordwestbahnhofs (inklusive der Wohnbebauung an der Taborstraße 89-93, der Tankstelle an der Taborstraße/Rebhanggasse, des ehemaligen Postgebäudes Nordwestbahnstraße 6 und der Kleingartenanlage der ÖBB westlich der Gleisanlagen zwischen Stromstraße und Hellwagstraße) eine (zeitlich unbefristete) Bausperre gemäß § 8 Abs. 1 der BO für Wien. Ohne Ermöglichung einer Entwicklung auf Basis des aktualisierten städtebaulichen Leitbilds ist offen in welchem Umfang der Eisenbahnbetrieb am gegenständlichen Areal weitergeführt werden würde. Eine Nutzung der Flächen als Güterbahnhof mit korrelierenden Nutzungen (Speditionen, Lagerhallen, Büro- und Verwaltungsgebäude, Stellplatzflächen etc.) wäre weiterhin zulässig.

Für die Gebiete, welche nicht von der Bausperre umfasst sind, wäre weiterhin die derzeit gültige Rechtslage (PD 6834, PD 7262, PD 7395, PD 7596, PD 7732, PD 8049 und PD 8189) aufrecht.

Unter diesen Prämissen wird die hypothetische Entwicklung des Umweltzustandes und deren voraussichtliche Umweltauswirkungen auf die relevanten Schutzgüter im Plangebiet nachfolgend diskutiert und gemäß folgender Skala bewertet:

<b>positiv</b>	(eher) positive Auswirkung
<b>neutral</b>	keine bzw. neutrale Auswirkungen
<b>negativ</b>	eher negative Auswirkungen
<b>deutlich negativ</b>	deutlich negative Auswirkungen

**Bevölkerung (Lebensqualität):**

Eine Potentialfläche mit bereits guter Erschließung hinsichtlich technischer Infrastruktur und Anbindung an den öffentlichen Verkehr würde ungenutzt bleiben und den bestehenden Siedlungsdruck auf andere, weniger gut erschlossene Bereiche im bzw. außerhalb des Stadtgebiets verlagern. Da im Plangebiet hauptsächlich entlang der Universumstraße sowie Ecke Taborstraße/Nordwestbahnstraße Menschen leben, und im gewerblich genutzten südlichen Teil des Bahnhofsgeländes sowie entlang der Nordwestbahnstraße Menschen arbeiten, würde sich die Lebensqualität bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans kaum verändern. Beeinträchtigungen für die benachbarte Bevölkerung hängen von der jeweiligen weiteren Nutzung der derzeit überwiegend brachliegenden Fläche insbesondere durch die ÖBB ab. Bei Beibehaltung des Containerterminal-Betriebs würden weiterhin Lärm- und Schadstoffbelastungen, sowie intensiver

LKW-Verkehr für die umliegende Bevölkerung bestehen bleiben. Die Brachfläche würde weiterhin keinen Erholungswert aufweisen und eine Barriere darstellen. Die angestrebte Verlängerung der Wallensteinstraße, welche als Ost-West-Verbindung die „Grüne Mitte“ an einer schmalen Stelle quert, sowie weitere Durchwegungen für den Fuß- und Radverkehr würden bei Nichtdurchführung des Plans nicht ausgebaut werden.

Die möglichen Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung bei Nichtdurchführung des Planes können daher als eher **negativ** bewertet werden.

#### **Bevölkerung (Gesundheit):**

Im Plangebiet würden vorhandene Grünstrukturen und Baumgruppen sowie die Kleingartenanlage im Norden erhalten bleiben. Beeinträchtigungen für die benachbarte Wohnbevölkerung hängen von der Nutzung des Areals ab. In Abhängigkeit von dem Ausmaß und der Intensität der Nutzung könnten die Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm ansteigen. Des Weiteren könnte das Areal aufgrund des hohen Versiegelungsgrades auch eine Belastung als Urban Heat Island für die Bevölkerung darstellen.

Die möglichen Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung bei Nichtdurchführung des Planes können daher als eher **neutral** bewertet werden.

#### **Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:**

Je nach Ausmaß und Intensität der zukünftigen Nutzung könnten die derzeit flächenmäßig eher geringen Ruderalflächen eine Ausbreitung erfahren aber auch wieder kleiner werden. Vor allem innerhalb der derzeitigen Gleisbereiche könnte es zu einer vermehrten Ausbreitung von Schottersukzessionen mit Trockenwiesenfragmenten kommen. Sonne und Trockenheit liebende Pflanzen und Tierarten wie die Zauneidechse und Heuschreckenarten könnten ihren Lebensraum in den Schottersukzessionen ausdehnen. Bei Beibehaltung der eisenbahnspezifischen Nutzungen würde es zu keiner signifikanten Änderung der biologischen Vielfalt, Flora und Fauna kommen.

Die möglichen Auswirkungen auf biologische Vielfalt sowie Fauna und Flora bei Nichtdurchführung des Planes können daher insgesamt als eher **neutral** bewertet werden.

---

**Boden, Grundwasser:**

**Der Umweltzustand in Bezug auf Boden und Grundwasser würde sich kurzfristig nicht verändern. Es sind keine Veränderungen des derzeitigen Bodenzustands und des Grundwasserregimes zu erwarten.**

**Die möglichen Auswirkungen auf Boden und Grundwasser bei Nichtdurchführung des Planes könnendaherebenfalls als eher neutral bewertet werden.**

**(Klein-) Klima:**

**Unter Annahme der Nullvariante ist mit keiner signifikanten Veränderung des Zustandes des derzeitigen Kleinklimas zu rechnen. Auch die möglichen Auswirkungen auf das Klima bei Nichtdurchführung des Planes werden daher eher neutral bewertet.**

**Sachwerte, kulturelles Erbe:**

**Bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans wäre eine Nachnutzung der beiden Bestandshallen nicht sichergestellt. Die Gebäude würden voraussichtlich nicht für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die möglichen Auswirkungen auf Sachwerte und kulturelles Erbe werden daher als neutral bewertet.**

**Landschaft:**

**Die zukünftige landschaftliche Qualität ist vom Ausmaß der zukünftigen Nutzung abhängig. Bei Beibehaltung der derzeitigen Nutzung und Intensität ist mit keiner wesentlichen landschaftlichen Veränderung zu rechnen. Langfristig könnten sich die Biotoptypen auf wenig genutzten Flächen weiter ausdifferenzieren. Die möglichen Auswirkungen auf die Landschaft bei Nichtdurchführung des Planes werden daher insgesamt als eher neutral bewertet.**

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

**Im Allgemeinen gilt für die wachsende Stadt Wien, dass sie auf die Schaffung neuer Flächen für Wohnen und Arbeiten nicht verzichten kann. Sollten diese neuen Bebauungen nicht hier gebaut werden, müssten alternative Standorte gefunden werden.**

**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 (Donauufer und Donauinsel, Donaukanal, Augarten) als sehr hoch einzustufen.**

**Im Fall der Nichtdurchführung des vorliegenden Plans müssten Alternativstandorte mit möglicherweise 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 Bewohner\*innen 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.**

**Bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans wäre mit keiner nennenswerten Steigerung der Bedienungsqualität im öffentlichen Verkehr im Umfeld zu rechnen. Ein Straßenbahnausbau aus Richtung des Brigittenauer Bezirkszentrums in Richtung Nordbahnhofgelände wäre nicht möglich bzw. höchst unrealistisch.**

**Ebenso würde die Barrierewirkung des Bahnhofareals bestehen bleiben, samt seiner separierenden Wirkung für den 20. Wiener Gemeindebezirk. Auch die ca. 10 ha große „Grüne Mitte“, ein zentraler Grün- und Freiraum, würde nicht etabliert werden. Bei Beibehaltung des Status Quo ist ein Neubau von Bildungseinrichtungen auf dem Nordwestbahnhofgelände unwahrscheinlich. Die Defizite in der Schulraumversorgung im Umfeld würden mit großer Wahrscheinlichkeit bestehen bleiben.**

## 6. Umweltauswirkungen des Plans

**Die Darstellung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung im Bereich des Plangebietes auf die relevanten Schutzgüter wird verbal beschrieben und gemäß der in Punkt 5.2 dargestellten Skala bewertet:**

Darstellung der Auswirkungen des vorliegenden Plans auf die Umweltschutzgüter

### **Bevölkerung (Lebensqualität):**

**Mit der vorgesehenen hochwertigen Entwicklung des Plangebiets einschließlich sozialer Infrastruktur, Nahversorgungseinrichtungen und Dienstleistungen wird den künftigen Bewohner\*innen 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 Weiterführung der städtebaulichen Logik der Bestandsgebiete aus. Im Zentrum des Plangebiets soll eine 10 ha große öffentliche Grünanlage entstehen, welche sich auf der Länge des gesamten Stadterweiterungsgebiets erstreckt.**

**Die „Grüne Mitte“ wird als wesentliches Freiraumbindeglied zwischen den bestehenden und künftigen übergeordneten Erholungsräumen dienen. Ausgewählte Bestandsgebäude 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 in Innenhöfen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität geschaffen werden.**

**Die Lebensqualität der bestehenden und zukünftigen Bewohner\*innen im Plangebiet und im Umfeld wird durch die Ausgestaltung der „Grünen Mitte“, zusätzliche Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie den Ausbau der Bildungsinfrastruktur verbessert. Vorgesehen sind Kindergärten, eine Ganztagesvolksschule mit Sonderpädagogik, ein Bildungscampus und eine Wiener Mittelschule an einer AHS mit Oberstufe. Bereits in Bau ist außerdem eine private Schule im Bestandsgebäude Nordwestbahnstraße 6. 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 Stichstraßen, welche auf der Logik des umgebenden Straßennetzes aufbauen, sowie der Schaffung von weiteren attraktiven Durchwegungen beseitigt. Neue attraktive Fuß- und Radverbindungen werden geschaffen. Eine Parkesplanade soll die Nord-Süd-Verbindung für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sicherstellen. Auch der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Straßenbahnachse Wallensteinstraße-Traisengasse) wird die Erreichbarkeit und Lebensqualität positiv beeinflussen.**

**Kfz-Durchzugsverkehr wird durch die Ausbildung von Stichstraßen verhindert. Die Erschließung im motorisierten Individualverkehr konzentriert sich auf die Stichstraßen im Randbereich. Die Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung werden unter Berücksichtigung aller Punkte insgesamt als **positiv** bewertet.**

#### **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 hat deutlich positive Auswirkungen auf die gesamten Lärm- und Schadstoffemissionen in der Region. Im Planungsgebiet und seiner näheren Umgebung werden aber die lokalen Lärm- und Schadstoffemissionen im Vergleich zur Ist-Situation moderat zunehmen, jedoch nicht im Vergleich zur früheren und weiterhin möglichen Nutzung als Frachtenbahnhof. Aufgrund der geplanten Verkehrserschließung (wie sehr gute ÖV-Anbindung, Attraktivierung des Verkehrssystems für sanfte Mobilität, Minimierung des KFZ-Verkehrs durch Stichstraßen) kann die Belastung für die Bevölkerung aber gering gehalten werden.**

**Die lokale Schadstoff- und Lärmbelastung wird – im Vergleich zur Ist-Situation – für die neuen Bewohner\*innen vor allem an der Nordwestbahnstraße, Taborstraße, Dresdner Straße, Hellwagstraße und Stromstraße erhöht sein. Hier sind gebäudeseitige Maßnahmen zum Lärmschutz besonders wesentlich und in mehreren Straßenzügen sind im Erdgeschoß u.a. aus diesem Grund keine Fenster von Aufenthaltsräumen von Wohnungen vorgesehen. Für einen Großteil der neuen Bewohner\*innen des Stadtentwicklungsgebiets werden keine oder nur geringe Schadstoff- und Lärmbelastungen, aufgrund von fehlenden Durchfahrtsmöglichkeiten und der zentralen Parkanlage, erwartet.**

**Vermehrte Hitzeereignisse haben insbesondere auf vulnerable Gruppen negative Auswirkungen (z.B. höhere Mortalität). Durch die Errichtung der „Grünen Mitte“ kommt es zu einer Erhöhung der Grünen und Blauen Infrastruktur im Stadtteil. Demnach sowie aufgrund des zu erwartenden Modal Splits werden die Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung bei Durchführung des Plans im Vergleich zur Nullvariante insgesamt als **positiv** bewertet.**

#### **Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:**

**Aufgrund der bis 2016 intensiven Nutzung des Bahnhofsgeländes als Frachtenbahnhof konnten sich lediglich in kleinen Teilbereichen Ruderalflächen etablieren. Als Beispiele zu nennen sind die Flächen**

**am westlichen Rand der Gleisanlagen auf Höhe der Waldmüllergasse, der Damm im nordöstlichen Bereich des Nordwestbahnhofs sowie eine dreieckige Fläche zwischen der Hellwagstraße und der Stromstraße, welche mit Bäumen und Sträuchern bewachsen sind.**

**Das aktualisierte Städtebauliche Leitbild sieht neben den Baufeldern eine 10 Hektar große öffentliche Grünfläche in der Mitte des Areals vor, welche eine übergeordnete Grün- und Freiraumfunktion übernehmen soll. Das Leitbild schlägt intensiver genutzte und naturnah ausgestaltete Zonen vor.**

**Abbildung 24: Grünflächen im Quartier (städtebauliches Konzept) © Ernst Niklaus Fausch Partner AG**

Die naturnahe Gestaltung bietet die Möglichkeit auf naturschutzfachlich wertvolle Biotope sowie spezielle Lebensräume Rücksicht zu nehmen. Durch die Ausgestaltung der „Grünen Mitte“ mit naturnahen, ruhigen Bereichen und intensiver genutzten Flächen (z.B. Wiesen, Sportflächen, Spielplätze, Wege, etc.) wird langfristig eine Homogenisierung der Biotoptypen und der Lebensräume von Pflanzen und Tieren vermieden. Das öffentliche Grün soll durch wohnungsbezogene Freiflächen, Freiflächen sozialer Infrastruktur, Erschließungsflächen und Plätze ergänzt werden. Ebenso müssen bei Neubauten die Flachdächer sowie die Straßenfassaden entsprechend dem Stand der Technik begrünt werden.

Die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt, Flora und Fauna werden aufgrund einer Vergrößerung potentieller Lebensräume von Tieren und Pflanzen insgesamt als **positiv** bewertet.

#### **Boden, Grundwasser:**

Durch die Bebauung (und Unterbauung) und die Errichtung von Straßen, Wegen sowie internen Erschließungsflächen kommt es zur Versiegelung von Grundflächen. Dennoch nimmt der Versiegelungsgrad im Vergleich zum Ist-Zustand ab, da durch die Errichtung der „Grünen Mitte“ auch Flächen entsiegelt werden. Hinzu kommen unversiegelte gebäudebezogene Grünflächen. Ebenso ist auf gärtnerisch auszugestaltenden Flächen bei Errichtung von unterirdischen Bauwerken eine Erdüberdeckung von mindestens 0,8 m vorgesehen. Das städtebauliche Konzept schafft bereits sehr bodensparend Flächen für Wohnen und Arbeiten, sodass Versiegelungsgrad und Bodenverbrauch gering gehalten werden.

Derzeit ist das Nordwestbahnhofareal mit wenigen Ausnahmen durch Gebäudekomplexe, Straßen und Gleisanlagen fast durchgängig versiegelt. Aufgrund der schrittweisen Errichtung der Parkanlage in der Bauphase nimmt die Oberflächenversiegelung ab. Es ist daher in diesem Bereich von einer Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen auszugehen, weshalb sich insgesamt eine Verbesserung der Bodenqualität gegenüber dem Ist-Zustand hinsichtlich Flächenbeanspruchung ergibt.

Im gegenständlichen Plangebiet sowie in unmittelbarer Nähe sind keine größeren Industrie- oder Gewerbebetriebe angesiedelt. Ausgehend von den Luftschadstoffen bei Umsetzung des Städtebauvorhabens sind ähnliche Wirkungen wie im angrenzenden städtischen Umfeld und daher keine negativen Auswirkungen auf die Bodenqualität zu erwarten.

Aufgrund der örtlich vorgesehenen Versickerung von unbelasteten Niederschlagswässern kann durch die Verdunstung/Versickerung des Regenwassers die Beeinträchtigung des natürlichen Grundwasserhaushalts gering gehalten werden. Für das Regenwassermanagement soll die „Grüne Mitte“ ein zentrales Element der lokalen Versickerung sein. Ein möglicher Verlust von

Retentionsflächen kann durch geplante Maßnahmen wie die (tlw. intensive) Begrünung von Flachdächern kompensiert werden. Die gespeicherten Wassermengen können durch Verdunstung das lokale Mikroklima verbessern beziehungsweise können die Niederschläge zeitverzögert zur Versickerung gebracht werden.

Die Auswirkungen auf Boden und Grundwasser werden insgesamt tendenziell eher als **neutral** bewertet.

#### **(Klein-) Klima:**

Durch die höhere Bebauungsdichte ist insbesondere im Randbereich des Plangebiets mit einer zunehmenden Wärmespeicherung bzw. -abstrahlung zu rechnen. Durch die „Grüne Mitte“ und die Durchgrünung in den Baublöcken werden die Erwärmungseffekte jedoch verringert. In weiten Teilen ist eine „Verwebung“ zwischen Bebauung und den halböffentlichen Bereichen innerhalb der Baublöcke und der „Grünen Mitte“ vorgesehen. In Zusammenhang mit dem Verlauf der „Grünen Mitte“ parallel zur Frischluftschneise der Donau können eine entsprechende Durchlüftung des Gebietes und eine nächtliche Abkühlung sichergestellt werden.

Es ist davon auszugehen, dass auch die künftige Ausgestaltung der halböffentlichen und der privaten Grün- und Freiflächen mit Baum- und Strauchvegetation sowie teilweise der öffentlichen Verkehrsflächen mit Alleen zur Verdunstungs- und Kühlfunktion beiträgt. Zusätzlich wird durch die Vorschreibung von Flachdach- und Fassadenbegrünungen einer Erwärmung der Dächer und Fassaden durch Sonneneinstrahlung entgegengewirkt.

Eine örtlich vorgesehene Versickerung von Niederschlagswässern in Zusammenhang mit einem geplanten Regenwassermanagement soll durch entsprechende Verdunstung und Versickerung eine Kühlung des Kleinklimas vor allem in den Sommermonaten erreicht werden. Im Bereich der „Grünen Mitte“ könnten auch einzelne Wasserflächen angelegt werden.

Die Auswirkungen auf das (Klein-)Klima können insgesamt als **positiv** beurteilt werden.

#### **Sachwerte, kulturelles Erbe:**

Eine sinnvolle Nachnutzung (z.B. kulturelle/soziale Nutzung, Gastronomie) der beiden Bestandshallen am Rand der „Grünen Mitte“ wird gemäß aktualisiertem städtebaulichem Leitbild angestrebt. Auch eine Erhaltung und Umnutzung des historischen Gebäudes, welches von der Post genutzt wurde, ist gemäß städtebaulichem Leitbild vorgesehen und wird aktuell schon umgesetzt.

Die Auswirkungen auf Sachgüter und das kulturelle Erbe werden insgesamt als **positiv** bewertet.

### **Landschaft:**

**Das derzeitige Landschaftsbild entspricht überwiegend einer intensiven Nutzung des Bahnhofsgeländes als Frachtenbahnhof bzw. als Betriebsstandort mit Lagerhallen und befestigten Flächen. Durch die Bebauung erfolgt im Randbereich im Hinblick auf das Landschaftsbild eine Transformation vom betrieblich eher extensiv genutzten Areal zu einem vollwertigen, hochmodernen Stadtteil mit ansprechender Architektur und „belebenden“ infrastrukturellen Einrichtungen. Im Zentrum des Areals soll eine 10 ha große grüne Freifläche für Erholungssuchende entstehen. Ein attraktiver neuer Stadtteil wird u.a. durch Rücksichtnahme auf übergeordnete Sichtbeziehungen und einen vielfältigen Nutzungsmix geschaffen.**

**Die Auswirkungen auf die Landschaft sind als positiv zu bewerten.**

### **7. Alternativen**

**Die städtebauliche Entwicklung folgt in ganz Wien einer sehr langfristigen Strategie basierend auf den Stadtentwicklungsplänen der Stadt Wien, die rund alle 10 Jahre neu gefasst werden und aufeinander aufbauen. Basierend auf der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung geben sie die Strategien und raumplanerischen Grundlagen für die Stadtteilplanung und die geordnete und nachhaltige Entwicklung und Gestaltung des Stadtgebietes vor.**

**Laut vorläufigen Daten der Statistik Austria hat die Einwohner\*innenzahl Wiens im September 2023 wieder die zwei Millionen-Marke überschritten (Bevölkerungsmonitoring 2023, MA 23). Der damit einhergehenden wachsenden Wohnungsnachfrage soll mit erforderlichen baulichen Entwicklungen und dem gleichzeitigen Erhalt der für Wien essenziellen Grün- und Freiflächen begegnet werden. Es besteht das öffentliche Interesse an einer vorsorglichen Absicherung von Wohnbauflächen mit einer hohen Funktionsmischung einerseits, sowie von gesunden Umweltbedingungen andererseits.**

**Das gegenständliche Gebiet ist bereits im Leitbild der baulichen Entwicklung zum STEP 2005 als wesentliche Potenzialfläche für Siedlungsentwicklung definiert und im Leitbild Siedlungsentwicklung im STEP 2025 als „Gebiet mit Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten“ und als „City-Erweiterung“ ausgewiesen. Auf Basis dieser übergeordneten Planungen wurden maßgebliche Entscheidungen zur infrastrukturellen Erschließung, insbesondere die Errichtung einer neuen Straßenbahnlinie, getroffen.**

**Vor diesen Hintergründen werden folgende Erwägungen zu Alternativen zum dargestellten städtebaulichen Konzept herangezogen:**

### **Alternative Standorte:**

**Das zu erwartende Bevölkerungswachstum im Ballungsraum Wien ist nicht nur ein aus den jüngsten Entwicklungen und Trends belegbares Faktum, sondern vor allem Ausweis und letztlich auch Bedingung für die ökonomische Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität dieser Region. Es besteht der gesetzliche Auftrag gemäß der Bauordnung für Wien Vorsorge für Flächen für den erforderlichen Wohnraum, unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung und der Ansprüche der Bevölkerung an ein zeitgemäßes Wohnen zu treffen. Es ist daher erforderlich und insofern alternativlos, der wachsenden Bevölkerung auch ausreichenden und leistbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Der Fokus liegt dabei auf der Entwicklung von dichten urbanen Stadtteilen in zentraler Lage mit adäquater Dichte.**

**Die Standortgunst ist im vorliegenden Plangebiet durch die zentrale Lage im Stadtgebiet und die im Umfeld bereits vorhandene Infrastruktur als sehr hoch einzustufen. Gemäß den erwähnten übergeordneten Planungen sollen Gebiete, die bereits als Baulandpotenziale ausgewiesen sowie durch hochrangige Verkehrsmitteln erschlossen sind, primär entwickelt und mit hoher Dichte genutzt werden. In den dichten Stadtteilen (z.B. Gründerzeitviertel) ist eine weitere Nutzungsintensivierung nur in jenen Bereichen sinnvoll, wo noch genügend Flächenkapazitäten gegeben sind und eine ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen (geplante Parkanlage „Grüne Mitte“) gewährleistet werden kann.**

**Im Jahr 2005 begann der gemeinsame Planungsprozess der Stadt Wien und den ÖBB mit dem Ziel, die städtebauliche Entwicklung des Nordwestbahnhofes in Form eines Leitbildes auszuarbeiten. Eine Bebauung des gegenständlichen Areals wurde im städtebaulichen Leitbild 2008 sowie in den durchgeführten Konkretisierungen 2016 und 2019 (STEK-Beschlüsse) bereits vorgesehen. Das vorliegende Plangebiet wird im STEP 2025 als großes, sehr gut im hochrangigen öffentlichen Verkehrsnetz erschlossenes, fast vollständig für eine kompakte städtebauliche Entwicklung verfügbares Stadtentwicklungsgebiet ausgewiesen. Durch die stadträumliche Einbettung in ein infrastrukturell bereits sehr gut versorgtes Umfeld ist es möglich Synergien zwischen dem Bestand und der Neubebauung herzustellen und durch ergänzende Strukturen stärkend auf den Stadtraum einzuwirken.**

**Bei Verzicht auf die gegenständliche Entwicklung müssten Alternativstandorte gefunden werden, wobei folgende Erwägungen zu berücksichtigen sind:**

**Naturschutzrechtliche Schutzgebiete (Nationalpark, Europaschutzgebiet, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsteile) sowie der Biosphärenpark Wienerwald stellen keine geeignete Alternativen dar. Die Unterschutzstellung dieser Gebiete in all ihren**

**Erscheinungsformen erfolgt durch Gesetze bzw. Verordnungen mit dem Ziel der Förderung und Erhaltung von international bzw. national bedeutenden Naturräumen und Kulturlandschaften für Menschen, Tiere und Pflanzen. Durch die Inanspruchnahme eines für geschützte Tier- und Pflanzenarten vorgesehenen und dauerhaft gesicherten Lebensraumes würden Konflikte entstehen, weshalb diese Flächen als Alternativstandorte auszuschließen sind.**

Abbildung 25: Naturschutz und Schutzgebiete © Wien Umweltgut, MA22

**Die Flächen, die gemäß Leitbild Grünräume Wien bewahrt und entwickelt werden sollen, leisten einen zentralen Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels. Sie sind unverzichtbar zur Erhaltung der hohen Lebensqualität und unterstützen das Smart Klima City Strategie Wien-Ziel, 50% der Grünräume in Wien langfristig zu sichern. Eine widmungsmäßige Inanspruchnahme für Bauland wäre**

- Europaschutzgebiet (Natura 2000) ▼  
[Information](#)
- Fauna-Flora-Habitat- und Vogelschutzrichtlinie
- Nationalpark ▼  
■ Nationalpark Donauauen Wiener Teil
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet

**nur für einen Teilbereich (Grüne Reserve) möglich und nur dann, wenn der zusätzliche Bedarf gut begründet nachgewiesen wird und der Gemeinderat darüber entscheidet. (Leitbild Grünräume Wien, MA 18)**



Abbildung 26: Leitbild Grünräume Wien © MA 18

**Somit bleibt die Erwägung von alternativen Standorten innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes bzw. der noch vorhandenen Potenzialgebiete.**

**Hier besteht die Möglichkeit der Nachverdichtung im Siedlungsgebiet und dem Schließen von Baulücken. Die Nachverdichtung von bestehenden Wohngebieten erfolgt bereits an geeigneten Standorten, ist aber meist nicht zur Schaffung eines hohen Anteils an leistbarem Wohnraum geeignet. Da es keinen Bauzwang in Wien gibt, ist das Schließen von Baulücken den Individualinteressen der Grundeigentümer\*innen unterworfen, darüber hinaus wären die dabei erzielbaren Wohnnutzflächen um ein Vielfaches kleiner, als bei der gegenständlichen Entwicklung.**

**Sämtliche andere Flächen mit einer vergleichbaren Größe und Erschließungsgunst sind entweder bereits als Stadtentwicklungsgebiet vorgesehen und werden als solche in Hinblick auf das Bevölkerungswachstum auch gebraucht bzw. sind bereits (teilweise) realisiert (Nordbahnhof) oder sind aus anderen Gründen (z.B. Betriebszonen lt. Fachkonzept Produktive Stadt) nicht verfügbar. Ausgehend vom bestehenden und vom zu erwartenden Siedlungsdruck in Wien könnten nur Flächen mit geringerer Eignung und schlechterer Anbindung herangezogen werden, woraus sich entsprechend stärkere Umweltauswirkungen ergeben würden. Neben den erwartbaren negativen Umweltauswirkungen durch die verkehrsinduzierenden Siedlungsstrukturen wäre im Wiener Umland auch mit einem erheblich größeren Flächenverbrauch durch Siedlungsstrukturen mit geringeren Dichten zu rechnen.**

**In Summe kann daher festgestellt werden, dass eine auch nur annähernd gleichwertige Standortalternative nicht zur Verfügung steht.**

**Ein gänzlicher Verzicht auf eine Bebauung im Plangebiet würde allen bisher durchgeführten Planungen, getroffenen Entscheidungen und vertraglichen Vereinbarungen widersprechen. Die vorgesehene soziale und grüne Infrastruktur, wie zum Beispiel Schulen und Kindergärten sowie der geplante Park, welche auch der umliegenden Bevölkerung zugutekämen, könnten nicht umgesetzt werden. Die Barrierewirkung des bestehenden Bahnhofareals würde aller Voraussicht nach fortbestehen.**

**Die Umweltauswirkungen dieses Szenarios wurden auch im Kapitel 5.3 („Voraussichtliche Entwicklungen des Umweltzustands außerhalb des Plangebietes bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans“) beschrieben.**

#### **Alternative Bebauungsform:**

**Mit dem vorliegenden Planentwurf sollen neue Flächen für Bauland/ Gemischte Baugebiete ausgewiesen werden. 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, städtebaulichen Wettbewerb wurde das Projekt juriert, welches eine höhere Dichte an den Rändern und eine Anordnung eines großen Parks in der Mitte vorsieht. Eine niedrigere Höhenentwicklung und eine flächigere Bebauung bei insgesamt gleicher Dichte würde der Juryentscheidung und dem gesamten anschließenden Planungsprozess samt Kenntnisnahme des Leitbilds und der Konkretisierungen (2016 und 2019) durch die Stadtentwicklungskommission widersprechen. Eine insgesamt reduzierte Dichte würde wiederum den schon politisch beschlossenen Vorgaben/Zielsetzungen für das Stadtentwicklungsgebiet nicht entsprechen. Durch die geringere Anzahl an potenziellen Kund\*innen wäre vermutlich auch eine „lebendige“ Erdgeschoßzone wesentlich schwerer realisierbar. Eine Bebauungsform 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.**

**Alternativer Entwicklungszeitpunkt:**

**Aufgrund der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und den in den übergeordneten Planungsgrundlagen (STEP, Fachkonzepte, etc.) dargelegten Entwicklungszielen bestehen dementsprechend keine Alternativen, die dem gegenständlichen Entwicklungsvorhaben vorzuziehen wären.**

**In Hinblick auf die effiziente Nutzung der bereits vorhandenen und geplanten Infrastruktur erscheint der Entwicklungszeitpunkt empfehlenswert.**

**Alternative Nutzung:**

**Für die bebauten bzw. bereits gewidmeten Bereiche des Plangebietes wird grundsätzlich eine Widmung entsprechend der geltenden Rechtslage vorgeschlagen. Für die neu festgesetzten Flächen liegt der Schwerpunkt auf Wohnnutzung. Zur Kompensation von nicht verfügbaren größeren Flächen für Bildungseinrichtungen im Umfeld wird ein weiterer Schwerpunkt auf die Abdeckung sozialer Infrastruktur insbesondere der Nutzung von Flächen für Bildungseinrichtungen gelegt.**

**Die zentrale Lage ist sowohl für die Widmung als Industriegebiete als auch Gemischte Baugebiete/ Betriebsbaugebiete ungeeignet.**

**Die alternative Nutzung als Güterbahnhof mit den damit verbundenen Nutzungen (Nullvariante) wurde bereits im Punkt 5.2. erörtert. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums ist die Schaffung von Wohnraum jedoch prioritär zu beurteilen. Die zentrale Lage, die gute Versorgung mit Grünraum durch die Nähe zu übergeordneten Naherholungsgebieten (Donauinsel, Donaukanal, Augarten) und insbesondere die vorhandene Anbindung an den öffentlichen Verkehr heben die hohe Standortgunst für die Neuausweisung von Wohnraum hervor.**

**Aufgrund der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und den in den übergeordneten Planungsgrundlagen (STEP, Fachkonzepte, etc.) dargelegten Entwicklungszielen bestehen dementsprechend 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 auf Umweltauswirkungen besonders Bedacht genommen wurde und durch welche zusätzliche, durch den Bebauungsplan nicht abgesicherte, Maßnahmen weitere Optimierungen möglich sind:**

### **Bevölkerung (Lebensqualität)**

**Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8355 bzw. in 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 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 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 „Grünen Mitte“ als Grünland/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum;**
- **Reduktion der derzeitigen Barrierewirkung des Areals durch Ausweisung neuer Verkehrsflächen, Durchgänge und einer großen verbindenden Grünfläche;**
- **Festsetzung von Mindestgehsteigbreiten und von Fußwegen;**
- **Ermöglichung des geplanten ÖV-Ausbaus durch Festsetzung entsprechend dimensionierter Verkehrsflächen;**
- **Vorschreibung der Herstellung bzw. Erhaltung von Baumreihen in den meisten Verkehrsflächen;**
- **Soziale Durchmischung durch eine Vielfalt an Wohnmodellen (für konkrete Teilbereiche wird geförderter Wohnbau vorgeschrieben);**
- **Höhere Durchlässigkeit durch das Verbot der Errichtung von Einfriedungen.**

**Zusätzlich geplante 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 „Mobilitätsstationen“ mit entsprechenden Informations-, Leih- und Serviceangeboten (z.B.: Wien Mobil-Stationen, Radservice, Carsharing, E-Autos, etc.) und sonstige Vorgaben/Angebote im Hinblick auf stadtverträgliche Mobilität.**
- **Umsetzung eines Energiekonzeptes mit Fokus auf erneuerbare Energien**
- **Installierung eines Erdgeschoßmanagements**

### **Bevölkerung (Gesundheit):**

**Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8355 bzw. in zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:**

- **Förderung des Langsamverkehrs durch widmungsmäßige Vorsorge für eine gute Durchlässigkeit durch Ausweisung von Fußwegen.**
- **Erschließung im motorisierten Individualverkehr nur durch Stichstraßen, welche deutlich vor der „Grünen Mitte“ enden.**
- **Keine Durchzugsrouten für den Autoverkehr.**
- **Ausweisung von Ein- und Ausfahrtensperren aus verkehrsorganisatorischen Gründen, um Verkehrsbelastung zu minimieren sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.**
- **Festsetzung von gärtnerisch auszugestaltenden Flächen sowie Besonderen Bestimmungen zur verpflichtenden (tlw. intensiven) Dachbegrünung und Begrünung von Fassaden.**
- **Verbot der Orientierung von Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Erdgeschoß zur Nordwestbahnstraße, Stromstraße, Dresdner Straße und Taborstraße.**

### **Zusätzliche Maßnahmen:**

- **Möglichst schonende Baustellenabwicklung, damit die Belastungen der Bevölkerung gering gehalten werden.**
- **Klimawandelangepasste Ausgestaltung des Freiraums (viele unversiegelte Flächen, vernetzte Grünräume, Pflanzung von Großbäumen)**
- **Regenwassermanagement**
- **Klimawandelangepasste Bebauung (Orientierung der Gebäude, Oberflächenfarben, die sich nicht so stark aufheizen, Orientierung der Gebäude, Erhalt von Frischluftschneisen)**

### **Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:**

**Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8355 bzw. in zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:**

- **Festsetzung von Grünland/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum auch als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und zur Vernetzung mit umliegenden Grünräumen.**
- **Festlegung der gärtnerischen Ausgestaltung für alle unbebaut bleibenden Flächen.**
- **Ausweisung von Vorzonen (an den Rändern der neu ausgewiesenen Baufelder), die von ober- und unterirdischen Bauwerken freizuhalten und mindestens 60% bzw. vollflächig gärtnerisch auszugestaltet sind.**
- **Festlegung von (tlw. intensiv) zu begrünenden Dächern und Begrünung von Fassaden als Anpassung an den Klimawandel sowie zur Förderung der Insektenvielfalt.**
- **Vorschreibung der Herstellung bzw. Erhaltung von Baumreihen in den meisten Verkehrsflächen.**

**Durch andere Rechtsinstrumente gesicherte Maßnahmen:**

- **Geschützte Tier- und Pflanzenarten fallen unter den Schutz des Wiener Naturschutzgesetzes. Maßnahmen in deren Lebensräumen sind nur unter Berücksichtigung der dort festgelegten Vorschriften zulässig.**

**Zusätzlich mögliche Maßnahmen:**

- **Möglichst naturnahe Ausgestaltung der (halb-)öffentlichen Grünflächen als Lebensraum für Tiere und standortgerechte Pflanzen**

### **Boden, Grundwasser:**

**Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8355 bzw. in zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:**

- **Durch die Konzentration der Bebauung mit einer höheren Dichte am Rand kann die Versiegelung im Plangebiet möglichst gering gehalten werden.**
- **Ausgewogene Dichte – gutes Verhältnis zw. Höhe und Bebaubarkeit optimiert eine dem Standort entsprechende Ausnutzbarkeit.**
- **Untersagung der unterirdischen Bebauung auf Teilflächen der Bauplätze.**
- **Vorschreibung von (tlw. intensiver) Dachbegrünung für Flachdächer zur besseren Regenwasserrückhaltung.**

**Zusätzlich mögliche Maßnahmen:**

- **Erarbeitung eines Regenwassermanagementkonzepts.**

- Für das Regenwassermanagement des Gebietes soll die „Grüne Mitte“ ein zentrales Element der lokalen Versickerung sein.

#### **(Klein-) Klima:**

**Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8355 bzw. in zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:**

- Die Konzentration der Bebauung am Rand ermöglicht kompakte und daher energieeffiziente Bebauungsstrukturen.
- Die Bebauung korrespondiert auf vielfältige Weise mit der im Plan großflächig vorgeschlagenen „Grünen Mitte“, wodurch eine Durchlüftung und nächtliche Abkühlung des Gebiets unterstützt wird.
- Festsetzung von Grünland/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum ermöglicht Vegetation zur Speicherung und kontinuierlichen Abgabe von Feuchtigkeit.
- (tlw. intensive) Dachbegrünung und Begrünung von Fassaden zur Minimierung von Wärmespeicherung bzw. -abstrahlung.
- Attraktive Fuß- und Radwegereaktionen, gute Erreichbarkeit des ÖV sowie flächenmäßige Vorsorge für den geplanten Straßenbahnausbau begünstigen eine Reduktion des MIV-Anteils am Modal/Split.
- Vorschreibung der Herstellung bzw. Erhaltung von Baumreihen in den meisten Verkehrsflächen.

**Zusätzlich mögliche Maßnahmen:**

- Ev. Schaffung von Wasserflächen in der „Grünen Mitte“.
- Nutzung von alternativen Energieformen (z.B. Sonne, Wind, Wasser, Biomasse, Erdwärme).
- Hoher Anteil an Baum- und Strauchbewuchs auf den auszugestaltenden Grün- und Freiflächen und sonstigen öffentlichen Räumen zur Vermeidung von Hitzeinseln und zur Erhöhung des Windkomforts.

#### **Sachwerte, kulturelles Erbe:**

**Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8355 bzw. in zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:**

- Möglichkeit zur Umnutzung/Inwertsetzung von ausgewählten Bestandsgebäuden samt Umfeld als „belebende“ Nutzungsschwerpunkte (u.a. mit sozialen und kulturellen Nutzungen, Gastronomie) durch widmungsmäßige Berücksichtigung.
- Ausweisung einer Schutzzone für erhaltenswerten Baubestand.

**Zusätzlich geplante Maßnahmen:**

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

**Landschaft:**

**Festlegungen im gegenständlichen Planentwurf 8355 bzw. in zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen:**

- **Ausweisung der „Grünen Mitte“ als Grünland/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum.**
- **Festsetzung von gärtnerisch auszugestaltenden Flächen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie Erholungsraum für die Bevölkerung.**
- **Erhöhung der Attraktivität im öffentlichen Raum durch Pflanzung bzw. Erhaltung von Baumreihen.**
- **Die neuen Baukörper und insbesondere die Hochhäuser wurden im Hinblick auf ihre Wirkung auf das Stadtbild optimiert.**

**Zusätzlich mögliche Maßnahmen:**

- **Verwendung landschaftstypischer Pflanzen bei der Ausgestaltung der Grünflächen.**

**9. Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen**

**Es sind 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**

**Im Rahmen der gegenständlichen strategischen Umweltprüfung wurden die Umweltauswirkungen des gegenständlichen Plans auf die in der SUP-Richtlinie (Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme) aufgelisteten Schutzgüter erhoben und mit der Nullvariante verglichen.**

**Bei Umsetzung des gegenständlichen Plans (siehe Kap. 6) mit seiner kompakten Siedlungsstruktur in Kombination mit der neu entstehenden sozialen Infrastruktur, dem Mobilitätskonzept mit Fokus auf sanfte Mobilitätsformen und der Schaffung von Grün- und Freiräumen, welche neben der positiven Wirkung auf die Lebensqualität der Bevölkerung auch Lebensräume für die Tier- und Pflanzenvielfalt bewahren, ist vor allem hinsichtlich der Schutzgüter „Bevölkerung–Lebensqualität“, „Biologische Vielfalt, Flora, Fauna“ und „Landschaftsbild“ mit positiven Auswirkungen zu rechnen.**

Durch den Erhalt und der Nachnutzung von zwei identitätsstiftenden Hallen ist auch hinsichtlich des Schutzgutes „Sachwerte, kulturelles Erbe“ mit positiven Auswirkungen zu rechnen.

Die Auswirkungen auf die übrigen Schutzgüter werden aufgrund der durchdachten Konzeption und der beinhalteten ausgleichenden Maßnahmen (u. a. Vermeidung von Durchzugsverkehr, hoher Anteil an unversiegelten Flächen, Flachdach- und Fassadenbegrünungen, gute Durchwegung und Durchlüftung des Plangebiets) als neutral bewertet.

Die Nichtdurchführung des gegenständlichen Plans (siehe Kap. 5.2 und 5.3) würde hingegen den Verlust einer bereits infrastrukturell gut angeschlossenen Potentialfläche der Stadt Wien bedeuten und voraussichtlich eine Verlagerung der Wohnraumschaffung auf weniger gut erschlossene und peripherer gelegene Gebiete innerhalb oder außerhalb des Stadtgebiets bewirken.

Schutzgüter	Aktuelle Planung	Nullvariante
Bevölkerung - Lebensqualität	positiv	negativ
Bevölkerung - Gesundheit	positiv	neutral
Biologische Vielfalt, Flora, Fauna	positiv	neutral
Boden/ Grundwasser	neutral	neutral
(Klein-)Klima	positiv	neutral
Sachwerte, kulturelles Erbe	positiv	neutral
Landschaft	positiv	neutral

Sachbearbeiterinnen:  
Dipl.-Ing. Ljuba Goger  
Tel.: +43 1 4000 88523

Für den Abteilungsleiter:  
Dipl.-Ing. Alexandra Madreiter  
Leiterin des Dezernates Nordost 1

Dipl.-Ing. Nicole Trummer  
Tel.: +43 1 4000 88528



Dieses Dokument wurde amtssigniert.  
Information zur Prüfung des elektronischen Siegels  
bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter:  
<https://www.wien.gv.at/amtssignatur>

#### Quellennachweise

- **Agrarstruktureller Entwicklungsplan Wien, MA 58**  
(<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3397544?originalFilename=true>), Abfrage 06.2022
- **Altlastenportal, Umweltbundesamt Österreich**  
(<https://altlasten.gv.at/atlas/altlastenkarte.html>) Abfrage am 06.2022
- **Bevölkerungsmonitoring Wien 2023, MA 23** (<https://wien1x1.at/bevoelkerungsmonitoring/>)  
**Abfrage: 12.2023**
- **Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung, BGBl. II Nr. 144/2006**  
(<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20004689>), Abfrage 07.2022
- **Digitale Bodenkarte des Bundesforschungs- und Ausbildungszentrum für Wald, Naturgefahren und Landschaft** (<https://bodenkarte.at/>), Abfrage 07.2022
- **Gesetz über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Wiener Umgebungslärmschutzgesetz)**  
(<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000268>), Abfrage 03. 2023
- **Grundwasserkörper: Oberflächennahe Grundwasserkörper, Umweltbundesamt Österreich**  
(<https://www.umweltbundesamt.at/wasser/daten-karten/grundwasserkoerper>), Abfrage 11.2022
- **Hydrogeologische Zonen und Grundwasserverhältnisse, MA 45**  
(<https://www.wien.gv.at/umwelt/gewaesser/schutz/hydrografie/grundwasser/hydrogeologie.html>), Abfrage 07.2022
- **Lärminfo: Strategische Lärmkarten, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** (<https://www.laerminfo.at/laermkarten.html>), Abfrage 07.2022
- **Leitbild Grünräume, MA 18**  
(<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruenfreiraum/leitbild-gruenraeume.html>), Abfrage 07.2022
- **Leitfaden UVP für Städtebauvorhaben (2013), Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Sektion V** ([https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:84053f99-b18b-4650-a345-c158187a5cf1/UVE\\_L\\_Staedtebauvorhaben\\_2013.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:84053f99-b18b-4650-a345-c158187a5cf1/UVE_L_Staedtebauvorhaben_2013.pdf)), Abfrage 07.2022
- **Luftqualität: Monats- und Jahresberichte über die Luftqualität der Stadt Wien, MA22**  
(<https://www.wien.gv.at/umwelt/luft/messwerte/berichte.html>), Abfrage 03.2023

- **Luftschadstoffe – Feinstaub, Umweltbundesamt Österreich**  
(<https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/luft/luftschadstoffe/staub>), Abfrage  
**03.2023**
- **Netzwerk Natur, MA 22**  
(<https://www.wien.gv.at/umweltgut/public/grafik.aspx?bookmark=K4eCRITqOUZmpYFEvioURDIC5Ygz6QM-b&lang=de&bmadr=>), Abfrage **07.2022**
- **Schutzgebiete und Schutzobjekte, MA 22**  
(<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/naturschutz/gebiet/schutzgebiete.html>), **Abfrage**  
**12.2022**
- **Smart Klima City Strategie Wien, Magistrat der Stadt Wien**  
(<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4312569?originalFilename=true>), Abfrage **12.2022**
- **Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP 2025), MA 18**  
(<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>), Abfrage **07.2022**
- **Stadtklimauntersuchung Wien, MA 22**  
(<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/pdf/stadtklimauntersuchung-wien.pdf>),  
**Abfrage 07.2022**
- **Stadtklimaanalyse Wien 2020, MA18**  
(<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf>), Abfrage **07.2022**
- **STEP 2025, Fachkonzept Grün- und Freiraum, MA 18**  
(<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007775?originalFilename=true>), Abfrage **07.2022**
- **STEP 2025, Fachkonzept Mobilität, MA 18**  
(<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771?originalFilename=true>), Abfrage **07.2022**
- **Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 26/2023**
- **Urban Heat Islands – Strategieplan Wien, MA 22**  
(<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3559579?originalFilename=true>), Abfrage **07.2022**
- **Wien in Zahlen Bevölkerungsprognose 2018, MA 23**  
(<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/2306893?originalFilename=true>), Abfrage **06. 2022**
- **Wien Kulturgut, digitaler Kulturstadtplan der Stadt Wien**  
(<https://www.wien.gv.at/kulturportal/public>), Abfrage **06.2022**

- **Wien Umweltgut, digitaler Themenstadtplan der MA 22 zu umweltrelevanten Informationen in Wien (Naturschutzgebiete, Schutzobjekte; Tiere, Pflanzen und Lebensräume, Netzwerk Natur, Bäume und Grünflächen in Wien, Gewässer und Boden, Luft und Klima) - (<https://www.wien.gv.at/umweltgut/public>), Abfrage 07.2022 und 06.2023**
- **Wiener Klimafahrplan, Magistrat der Stadt Wien (<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3951390?originalFilename=true>), Abfrage 07.2022**
- **Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, MA 21 A (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/h000040c.pdf>), Abfrage 07.2022**

#### Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1: Übersicht Plangebiet Nordwestbahnhof (Stadtplanungs GIS).....</b>	<b>1</b>
<b>Abbildung 2: Luftbild des Plangebietes mit Gebietsabgrenzung und Beschreibung (Stadtplanungs GIS).....</b>	<b>3</b>
<b>Abbildung 3: Leitbild Siedlungsentwicklung STEP 2025, © MA 18 .....</b>	<b>7</b>
<b>Abbildung 4: Netzwerk Natur © MA 22.....</b>	<b>9</b>
<b>Abbildung 5: Freiraumnetz Wien © MA 18 .....</b>	<b>9</b>
<b>Abbildung 6: Straßenverkehrslärm – 24h-Durchschnitt in 4 m Höhe, Berichtsjahr 2022. (www.Lärminfo.at) © BMK .....</b>	<b>15</b>
<b>Abbildung 7: Straßenverkehrslärm – Nachtwerte in 4 m Höhe, Berichtsjahr 2022. (www.Lärminfo.at) © BMK .....</b>	<b>15</b>
<b>Abbildung 8: Schienenverkehrslärm – 24h-Durchschnitt in 4 m Höhe, Berichtsjahr 2022. (www.Lärminfo.at) © BMK .....</b>	<b>16</b>
<b>Abbildung 9: Schienenverkehrslärm – Nachtwerte in 4 m Höhe, Berichtsjahr 2022. (www.Lärminfo.at) © BMK .....</b>	<b>17</b>
<b>Abbildung 10: Stadtklimaanalyse Wien 2020, Klimaanalysekarte © MA 18.....</b>	<b>20</b>
<b>Abbildung 11: Stadtklimaanalyse Wien 2020, Nächtliche Kaltluft © MA 18 .....</b>	<b>21</b>
<b>Abbildung 12: Südlicher Bereich des Nordwestbahnhofareals © MA 21 B .....</b>	<b>23</b>
<b>Abbildung 13: Identitätsstiftende Hallen © MA 21 B .....</b>	<b>23</b>
<b>Abbildung 14: Schottersukzession © MA 21 B.....</b>	<b>23</b>
<b>Abbildung 15: Discounter Nordwestbahnstraße © MA 21 B .....</b>	<b>23</b>
<b>Abbildung 16: Nordwestbahnstraße Blick Richtung Nordwesten © MA 21 B .....</b>	<b>23</b>
<b>Abbildung 17: Stadtraum Nordwestbahnhof © MA 21 B .....</b>	<b>23</b>
<b>Abbildung 18: Wohnhäuser Taborstraße © MA 21 B .....</b>	<b>24</b>

<b>Abbildung 19: Kleingartenanlage © MA 21 B .....</b>	<b>24</b>
<b>Abbildung 20: Begrünter Damm © MA 21 B .....</b>	<b>24</b>
<b>Abbildung 21: Gründerzeitliche Bebauung Universumstraße © MA 21 B .....</b>	<b>24</b>
<b>Abbildung 22: Wohnprojekt Dresdnerstraße 84-90 © MA 21 B .....</b>	<b>24</b>
<b>Abbildung 23: Hellwagstraße Blick Richtung Nordosten © MA 21 B .....</b>	<b>24</b>
<b>Abbildung 24: Grünflächen im Quartier (städtebauliches Konzept) © Ernst Niklaus Fausch Partner AG .....</b>	<b>32</b>
<b>Abbildung 25: Naturschutz und Schutzgebiete © Wien Umweltgut, MA 22 .....</b>	<b>37</b>
<b>Abbildung 26: Leitbild Grünräume Wien © MA 18 .....</b>	<b>38</b>