

# MAGISTRAT DER STADT WIEN

Magistratsabteilung 21 B

## MA 21 B - Plan Nr. 8355

Wien, 18. Jänner 2024

Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und teilweise Festsetzung des Bebauungsplanes sowie Kenntnisnahme der zusammenfassenden Erklärung über die Berücksichtigung von Umwelterwägungen 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 sowie Festsetzung einer Schutzzone gemäß § 7 (1) der BO für Wien für einen Teil des Plangebietes

### **Vorher zur Einsicht:**

1. MD - Geschäftsbereich Recht
2. Frau amtsführende Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität

### **Beilagen:**

1. Antrag und Plan 1:2000 und Umweltbericht
2. Verfahrenslauf gemäß § 2 BO f. Wien (Plan- und Antragsentwürfe, Erläuterungsberichte)
3. Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan (Bausperren)
4. Plandarstellung der Grundeigentumsverhältnisse
5. Bestandspläne
6. Bezugsakten
7. Gutachten, Stellungnahmen
8. Darstellung der Änderungen
9. Kundmachungsnachweise

### **Vorlagebericht**

nach Abschluss des Verfahrens einschließlich einer Umweltprüfung gemäß § 2 der Bauordnung (BO) für Wien zur Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und teilweisen Festsetzung des Bebauungsplanes sowie Festsetzung einer Schutzzone gemäß § 7 (1) der BO für Wien für einen Teil des Plangebietes.

**An den**

**Gemeinderatsausschuss für Innovation, Stadtplanung und Mobilität,  
Stadtsenat und Gemeinderat**

**Lage und Charakteristik des Plangebiets**

Das Gebiet befindet sich in zentraler Lage des 20. Wiener Gemeindebezirks und grenzt im Süden an den 2. Wiener Gemeindebezirk. Es beinhaltet den gesamten Bereich des Stadtentwicklungsgebiets Nordwestbahnhof, das sich in Nord-Süd-Richtung von der Stromstraße bis zur Taborstraße erstreckt und im Westen von der Nordwestbahnstraße begrenzt wird. Weiters umfasst das Plangebiet drei Baublöcke zwischen Nordwestbahnhofareal und Universumstraße, einen Baublock zwischen Dresdner Straße und Universumstraße, eine Wohnbebauung im Bereich Taborstraße/ Nordwestbahnstraße und eine Parkanlage zwischen Stromstraße und Winarskystraße.

Im Südosten grenzt das Plangebiet an das Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof an. Im Norden schließt ein betrieblich geprägtes Gebiet an. Hier verläuft auch die "Zulaufstrecke" der Nordwestbahn, die den ehemaligen Frachtenbahnhof mit den Gleisanlagen am Donauufer verbindet. Das Umfeld des Plangebietes wird von der ausgedehnten Parkanlage des Augartens, einer dichten, großteils gründerzeitlichen Blockrandbebauung mit überwiegender Wohnnutzung und der Nähe zur Donau geprägt.

**Historische Entwicklung**

Ursprünglich war das Bearbeitungsgebiet durch ständige natürliche Verlegungen des Flussbettes der Donau und der immer wiederkehrenden Überschwemmungen geprägt. Die Insellage in dem wild verzweigten Flusssystem der Donau schränkte bis zur großen Donauregulierung in den Jahren 1870 bis 1875 die Nutzbarkeit des Gebietes erheblich ein. Die ständigen Veränderungen der zahlreichen Nebenarme ließen keine bauliche Nutzung zu. Nach der Donauregulierung konnte der Nordwestbahnhof ab 1870 auf dem angeschütteten Gelände und unter Einbeziehung eines Teils des Augartens erbaut und 1872 in Betrieb genommen werden. Das Bahnhofsgebäude stand an der Ecke Nordwestbahnstraße/Taborstraße. Der Nordwestbahnhof war baugeschichtlich der letzte in der Reihe der großen Kopfbahnhöfe Wiens.

Da der Personenverkehr nach dem 1. Weltkrieg stark zurückgegangen war, wurde der Nordwestbahnhof 1924 stillgelegt und der Personenverkehr zum Nordbahnhof verlegt. Die funktionslos gewordene Nordwestbahnhalle wurde für Ausstellungen sowie politische und sportliche Veranstaltungen adaptiert. Aufgrund der im Krieg völligen Zerstörung des Nordbahnhofs wurde der Personenverkehr wieder über den Nordwestbahnhof abgewickelt,

jedoch im Jahr 1959 nach Inbetriebnahme des Bahnhofs Praterstern endgültig eingestellt. Das bereits im Krieg teilweise zerstörte Bahnhofsgebäude wurde abgetragen. In diesem Bereich an der Taborstraße wurden in den 1960er Jahren Wohnhäuser errichtet. Das Gelände des Nordwestbahnhofs wurde zu einem modernen Güter- und Containerterminal ausgebaut. Er war somit der am zentralsten gelegene Güterterminal in Wien. Mit der Inbetriebnahme des Güterzentrums Wien Süd im Jahr 2016 wurde seitens der ÖBB der Frachtverkehr nach und nach an den neuen Standort verlegt. Mit der Absiedelung der ÖBB-Funktionen wurde der Terminalverkehr eingestellt.

Östlich des Nordwestbahnhofsareals liegt der Stadtteil „Zwischenbrücken“. Hier siedelten sich im Zuge der rasterförmigen Parzellierung nach der Donauregulierung zunächst größere Betriebe und Fabriken an. Zwischen 1904 und 1912 wurden die meisten Wohnhäuser der Universumstraße und der

Block zwischen Donaueschingenstraße und Gasteigergasse errichtet.

### **Gebietsdaten**

Das ca. 51 ha große Plangebiet umfasst 2.028 Einwohner\*innen (Bevölkerungsevidenz 2021). Die Anzahl der Arbeitsplätze ist aufgrund der Datenlage (Datenalter, Nutzungsänderungen aufgrund fortlaufender Absiedelungen am ehemaligen Frachtenbahnhof, Zählgebietsgröße) nicht quantifizierbar.

### **Gegebenheiten im Plangebiet**

#### Bau- und Nutzungsbestand:

Das Areal des Nordwestbahnhofs wird durch die klaren Strukturen der Bahninfrastrukturen der Gleisanlagen und die bahnaffinen Betriebsnutzungen in vorwiegend ein- bis dreigeschossigen Hallen und Gebäuden dominiert. Derzeit wird das Areal zum überwiegenden Teil für gewerbliche Zwecke genutzt (Handelsbetriebe, Lagerhallen, Speditionen etc.). Südlich der Hellwagstraße sind in ehemaligen Garagen der ÖBB-Postbus GmbH Kfz-Werkstätten untergebracht. Entlang der Nordwestbahnstraße befinden sich Gebäude und Hallen, welche betrieblich und kulturell genutzt werden. Zusätzlich sind hier auch nach bereits erfolgten Gebäudeabbrüchen Flächen für Kfz-Stellplätze vorhanden. Das gründerzeitliche, ehemalige Postgebäude in der Nordwestbahnstraße 6 wird derzeit für eine schulische Nutzung umgebaut. In der Nordwestbahnstraße 8 befindet sich ein Lebensmitteldiscounter, an der Taborstraße nahe der Rebhanggasse eine Tankstelle. Der südliche Bereich des Areals weist mehrere ungenutzte Backsteinhallen (u.a. die sogenannte „Kosmoshalle“) auf, die vor dem 1. Weltkrieg errichtet wurden.

Im Eckbereich Nordwestbahnstraße/Taborstraße stehen drei 12-geschossige Wohngebäude aus der Nachkriegszeit. Im nördlichen Bereich zwischen Stromstraße und Hellwagstraße befinden sich an beiden Seiten der Bahnanlage Kleingärten der ÖBB. Zwei Brückenbauwerke mit Gleisanlagen bilden über die Hellwagstraße sowie die Stromstraße die Anbindung an die Zulaufstrecke der Nordwestbahn.

Die Gebäude entlang der Universumstraße und Dresdner Straße stammen überwiegend aus der Gründerzeit, weisen großteils fünf, vereinzelt auch sechs bzw. sieben Geschoße auf, und sind – mit Ausnahme des Baublocks nördlich der Hellwagstraße – von einer dichten Hofbebauung geprägt.

#### Freiflächen und Grünräume:

Das Nordwestbahnhofareal ist charakterisiert von den Strukturen der Bahninfrastruktur der Gleisanlagen und den bahnaffinen Betriebsnutzungen. Die Flächen sind überwiegend verbaut oder versiegelt (Verkehrsflächen, Parkplätze). Die wenigen unversiegelten Flächen im Bereich der Gleisanlagen stellen einen Lebensraum für unterschiedliche Pflanzen- und Tiergesellschaften dar.

Im nördlichen Bereich zwischen Stromstraße und Hellwagstraße bestehen Kleingartenanlagen und entlang der Baublöcke zwischen Hellwagstraße und Gasteigergasse schmale Grünstreifen. Alle diese Frei- und Grünflächen am Bahnhofsareal sind nicht öffentlich zugänglich. Die einzige öffentliche Grünfläche im Plangebiet liegt südlich der Stromstraße im östlichen Anschluss an das Bahnhofsareal. Eine größere Grünfläche im Bereich Winarskystraße weist einen schönen Baumbestand auf, ist jedoch nicht öffentlich zugänglich. Im Bereich Taborstraße 89-93 sind halböffentliche Grünflächen mit Baumbestand zu verzeichnen. Nördlich der hier situierten Wohnbebauung stockt eine Baumreihe mit hohen Pappeln.

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet liegen die Parkanlagen Allerheiligenpark, Mortarapark und Sachsenpark. Hervorzuheben ist jedoch die südwestlich vom Plangebiet liegende große Parkanlage des Augartens mit einem großzügigen Erholungsangebot.

Mit dem rechten Donauufer, der Donauinsel und künftig auch mit den geplanten Freiräumen im Bereich Nordbahnhof befinden sich weitere wichtige Naherholungsgebiete in räumlicher Nähe.

Aufgrund der dichten, oft unstrukturierten Bebauung mit Hoftrakten verbleiben in den Blockinnenbereichen der drei Baublöcke an der Universumstraße zwischen Hellwagstraße und Gasteigergasse mit sehr seichten Liegenschaften meist nur minimale Hofflächen, die selten die Funktion wohnungsbezogener Grünflächen übernehmen. Im Baublock nördlich der Hellwagstraße hingegen weist der Blockinnenbereich größere zusammenhängende Frei- und Grünflächen auf.

Viele bestehende Straßenräume im Plangebiet verzeichnen einen wertvollen Baumbestand, vor allem stockt in der Nordwestbahnstraße eine fast nahezu durchgängige Baumreihe und in der Universumstraße abschnittsweise eine Baumallee.

#### Eigentumsverhältnisse:

Das Areal des Nordwestbahnhofs befindet sich im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG. Das ehemalige Postgebäude in der Nordwestbahnstraße 6 sowie einige Gebäude in der Universumstraße sind im Besitz sonstiger juristischer Personen. Der Großteil der Gebäude in der Universumstraße und Dresdner Straße befindet sich in privatem Eigentum bzw. Wohnungseigentum und im Eigentum von Wohnbaugenossenschaften. Im Eigentum der Stadt Wien befinden sich die Grünflächen zwischen Stromstraße und Winarskystraße sowie alle Verkehrsflächen bis auf die Hellwagstraße (ÖBB-Infrastruktur AG). Im Grundbesitz des Chorherrenstiftes Klosterneuburg befindet sich eine Wohnhausanlage in der Universumstraße 22-26 und ein kleiner Teil der Grünfläche im Bereich Winarskystraße.

#### Infrastruktur:

Im Plangebiet selbst befinden sich keine Schulen, Kindergärten oder sonstige soziale Einrichtungen. Südöstlich des Plangebiets am ehemaligen Nordbahnhofgelände wurde 2020 der Bildungscampus Christine Nöstlinger mit Volksschule, Mittelschule und Kindergarten eröffnet. Im Umfeld des Plangebiets liegen eine Volksschule (Greiseneckergasse 31), eine Mittelschule (Pöchlarnstraße 12-14), ein Gymnasium (Karajangasse 14), die Fachhochschule Technikum Wien (Höchstädtplatz 6), eine HTL (Wexstraße 19-23), der Lauder Chabad Campus (verschiedene jüdische Bildungseinrichtungen, Rabbiner-Schneerson-Platz 1) sowie öffentliche und private Kinder-betreuungseinrichtungen.

Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeiten im Umfeld befinden sich in der Wallensteinstraße, in der Dresdner Straße und im Einkaufszentrum Millenium City.

#### Verkehrssituation:

Die Erschließung des Plangebietes durch öffentliche Verkehrsmittel erfolgt durch die ÖBB-Schnellbahnstammstrecke (Station Traisengasse), die U6-Station Dresdner Straße, die Straßenbahnlinien 2, 5, 31 und 33. Die weitere Erschließung erfolgt durch die Autobuslinien 5A und 37A. Der motorisierte Individualverkehr ist über die Stromstraße, die Dresdner Straße, die Hellwagstraße, die Taborstraße und die Nordwestbahnstraße (alle Hauptstraßen A) an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Radwege führen durch die Stromstraße, Hellwagstraße,

Nordwestbahnstraße, Taborstraße und teilweise durch die Universumstraße. Teile des Plangebiets sind Tempo-30-Zonen, davon ausgenommen sind die Hauptstraßen A.

### **Umweltsituation**

Das überwiegende Plangebiet umfasst das Nordwestbahnhofareal, das in das dicht bebaute Stadtgebiet eingebettet ist. Es ist charakterisiert von den Strukturen der Bahninfrastruktur der Gleisanlagen und den bahnaffinen Betriebsnutzungen. Das teilweise brachliegende Areal erstreckt sich auf einer Länge von ca. 1,5 km und stellt eine große Barriere innerhalb des 20. Bezirks dar.

Das Areal weist nur vereinzelt Ruderalflächen mit Vegetationsbestand auf, sodass ein sehr hoher Versiegelungsgrad zu verzeichnen ist. Ein paar wenige Innenhofbereiche der Baublöcke an der Universumstraße sind begrünt, insbesondere im Baublock nördlich der Hellwagstraße. Die anderen Baublöcke weisen einen hohen Bebauungsgrad und stark versiegelte Innenhofbereiche auf. Eine größere zusammenhängende Grünfläche mit Vegetationsbestand ist zwischen Stromstraße und Winarskystraße zu verzeichnen. Einen hohen Grünflächenanteil weisen auch die Kleingartenanlagen beidseits der Gleisanlagen zwischen Stromstraße und Hellwagstraße auf. Der Anteil an versiegelten Flächen im gesamten Plangebiet ist daher recht hoch. Gemäß Klimafunktionskarte ist das Plangebiet dem Innenstadtklima zugeordnet, der überwiegende Teil des Nordwestbahnhofareals ist allerdings als Sonderfläche eingetragen.

Entlang der meisten Straßen im Plangebiet befindet sich raumwirksamer Baumbestand (Straßenbäume), welcher positiv auf das lokale Mikroklima wirkt. Verkehrsbedingte Umweltbelastungen durch Lärm und Schadstoffemissionen gehen insbesondere von den derzeit noch laufenden betrieblichen Nutzungen am Nordwestbahnhofareal sowie von den Hauptstraßen im Plangebiet aus.

### **Rechtslage**

Derzeit sind im Plangebiet folgende Plandokumente gültig:

- Plandokument 6834 (Gemeinderatsbeschluss vom 17. Dezember 1998, Pr. Zl. 517 GPZ/1998)
- Plandokument 7262 (Gemeinderatsbeschluss vom 14. Dezember 2000, Pr. Zl. 373 GPZ/2000)
- Plandokument 7395 (Gemeinderatsbeschluss vom 26. April 2002, Pr. Zl. 01568/2002-GSV)
- Plandokument 7596 (Gemeinderatsbeschluss vom 27. Jänner 2005, Pr. Zl. 4999/2004-GSV)
- Plandokument 7732 (Gemeinderatsbeschluss vom 15. Dezember 2006, Pr. Zl. 4690/2006-GSV)
- Plandokument 8049 (Gemeinderatsbeschluss vom 26. April 2013, Pr. Zl. 876/2013-GSK)
- Plandokument 8189 (Gemeinderatsbeschluss vom 15. Dezember 2017, Pr. Zl. 2770/2017-GSK)

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

Die vier Baublöcke an der Universumstraße sind als Bauland/Gemischtes Baugebiet in der Bauklasse IV, geschlossene Bauweise mit unterschiedlichen Trakttiefen ausgewiesen. Für die Hofbereiche ist – bis auf eine kleine Teilfläche an der Dresdner Straße mit einer Geschäftsviertel-Ausweisung in einer auf 4,5 m beschränkten Bauklasse I – die gärtnerische Ausgestaltung vorgeschrieben.

Der zum ÖBB-Areal gehörende Streifen südwestlich der Bebauung an der Universumstraße ist zur Minimierung der Emissionen der Nordwestbahn als Erholungsgebiet Parkanlage ausgewiesen. Die Verbindung zum Grünzug Winarskystraße und eine bestehende Grünfläche an der Stromstraße sind ebenso als Erholungsgebiet Parkanlage ausgewiesen, um in diese vorgesehene Parkanlage einbezogen zu werden.

Für das Brückenbauwerk in der Stromstraße ist der Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante der öffentlichen Verkehrsfläche und der Raum darüber dem Verkehrsband zugeordnet.

Die Verbindung zwischen Stromstraße und Hellwagstraße westlich der Kleingartenanlage ist als 5 m breiter Fußweg ausgewiesen.

Die Philomena-Haas-Gasse ist zur besseren Aufschließung der Entwicklungsflächen Dresdner Straße 84-90 als § 53-Straße ausgewiesen.

Für das Areal des Nordwestbahnhofes (inklusive der Wohnbebauung an der Taborstraße 89-93, des ehemaligen Postgebäudes Nordwestbahnstraße 6, der Tankstelle an der Taborstraße/Rebhangasse und der Kleingartenanlage der ÖBB westlich der Gleisanlagen zwischen Stromstraße und Hellwagstraße) besteht eine Bausperre gemäß § 8 Abs. 1 der Bauordnung für Wien.

### **Übergeordnete Konzepte**

Die Stadt Wien verfolgt mit der **Smart Klima City Strategie Wien** unter anderem das Ziel, bis 2040 die Stadt Wien klimaneutral zu machen. In verschiedenen Bereichen, wie etwa Gebäude, Energieversorgung, Zero Waste und Kreislaufwirtschaft werden die bisherigen Ziele an dieses neue Leitbild angepasst. Ein Fokus wird dabei auch auf die Anpassung an den Klimawandel gelegt, wie etwa durch die Fassaden- und Flachdachbegrünung. Dazu ist der fossile Energieverbrauch deutlich zu reduzieren und schrittweise auf erneuerbare Energie umzustellen. Dementsprechend sollte der Wärme- und Kältebedarf speziell von Neubauten nur minimale CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen.

Im **Wiener Klima-Fahrplan** werden Zielsetzungen und Hebel zur Zielerreichung für die Themen Mobilität (z.B. Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Stadt der kurzen Wege), Anpassung an den

Klimawandel (z.B. mehr Grünraum, Begrünung und Beschattung, Verringerung des Wärmeeintrags in den Stadtraum) und Stadtökologie, Umwelt und Wasser (z.B. Planung neuer Stadtteile in kompakter Bauweise und adäquater urbaner Dichte) formuliert.

Das **Konzept Raus aus Gas – Wiener Wärme und Kälte 2040** skizziert den Weg zu einer klimaneutralen Stadt im Gebäudebereich anhand mehrerer technischer Bausteine. Im Baustein „Wärmenetze“ wird als Ziel angeführt, dass die Wärmeversorgung von Neubaugebieten mit vor Ort verfügbarer, erneuerbarer Energie erfolgen soll. Im Falle von gebäudeübergreifenden Energielösungen sollen diese mittels Niedertemperatur-Nahwärmenetzen umgesetzt werden. Durch den Anschluss an das zentrale Fernwärmenetz können Synergien entstehen (S. 51).

Der **Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP 2025)** gibt die strategische Entwicklungsrichtung der Stadt Wien vor. Im „Leitbild Siedlungsentwicklung“ (S. 67) ist das Plangebiet als „Gebiet mit Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten“ und als „Vorrangzone für die künftige Entwicklung von City-Funktionen“ ausgewiesen.

Der Stadtentwicklungsplan 2025 fordert bei der „städtebaulichen Weiterentwicklung des bebauten Stadtgebiets“ die Beachtung folgender Leitinitiativen im Hinblick auf eine „qualitätsvolle Stadtstruktur und vielfältige Urbanität“ (S. 34):

- Innenwachstum vor Außenwachstum
- Wohnraumentwicklung im bereits bebauten Stadtgebiet und mehr Qualität in bestehenden Strukturen
- Stärkung der polyzentralen Stadtstruktur
- Wachstum entlang vorhandener Infrastrukturen
- Attraktives Grün- und Freiflächenangebot ermöglicht qualitätsvolle Urbanität

Für die Bereitstellung leistbaren Wohnraums, neuer Grünflächen und Flächen für soziale und technische Infrastruktur sollen vorrangig bestehende Baulandreserven und –potenziale genutzt werden. Dazu zählen attraktive Potenzialflächen wie der Nordwestbahnhof (S. 36).

In den Bestandsgebieten soll die Verfügbarkeit von Freiraum, sozialer Versorgung und Mobilitätsangeboten gezielt verbessert und durch die Nutzung von Brachflächen, Baulücken, Dachbodenausbauten und Aufstockungen neuer Raum für Wohnen, Gewerbe und Erholung geschaffen werden. Auch sollen durch eine Aufwertung der Erdgeschoßzonen positive Impulse für die Lebendigkeit von Stadtteilen gesetzt und neue Chancen für gewerbliche, soziale, kulturelle und gemeinschaftliche Nutzungen ermöglicht werden (S. 44).

Neben einer qualitätsvollen Dichte wird eine urbane Nutzungsmischung – also die Kombination von Wohnen mit anderen Nutzungen – und Ressourcenschonung zum zentralen Kriterium für Bauvorhaben und Projekte. Stadterweiterungsvorhaben sollen sich im Bereich hochrangiger



öffentlicher Verkehrsmittel an Dichten von mindestens Nettogeschoßflächenzahl (NGFZ) 2,5 orientieren, abhängig von einer besonderen Lagegunst können in einigen Bereichen im Zuge von Hochhausentwicklungen punktuell auch höhere Dichten erzielt werden (S. 54).

In Zukunft wird neben dem Erholungswert von Freiräumen auch ihre stadtklimatische Funktion wichtiger werden. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Aufrechterhaltung von Frischluftschneisen. Kleinräumige Maßnahmen, wie z.B. ein geringer Versiegelungsanteil, Baumpflanzungen, Beschattung, Regenwassermanagement, hoher Durchgrünungsgrad und Dach- und Fassadenbegrünungen unterstützen die Stadt bei der Klimawandelanpassung (S. 115).

Aus dem STEP 2025 ergibt sich auch eine Vielzahl an energierelevanten Planungsaufgaben, wie etwa die Einbeziehung der Energieraumplanung in laufende Planungsprozesse sowie die Erstellung und Umsetzung von Energiekonzepten für neue Stadtteile und Quartiere (S. 57).

Zur Abdeckung des Bedarfs an Bildungseinrichtungen müssen bei Stadterweiterungen neue Flächen in ausreichender Größe und guter Qualität gesichert und entwickelt werden (S. 129). Im Hinblick auf Flächenmanagement für Bildungsinfrastruktur sind Möglichkeiten zur vermehrten Verbindung zwischen sozialer Infrastruktur und anderen Nutzungen zu prüfen (S. 132).

Das **Fachkonzept Grün- und Freiraum** (zum STEP 2025) sieht für Stadtentwicklungsgebiete Parkanlagen als zentrale Bestandteile des städtebaulichen Konzepts vor. Sie dienen der Adressbildung und sichern die Alltags- und Lebensqualität in den neuen Stadtquartieren. Bei der Erschließung der neuen Stadtteile sind multifunktionale Straßenräume gefordert (S. 26).

Auch nennt das Fachkonzept Qualitätsverbesserungen im Zuge von Quartierrevitalisierungen als wesentliches Ziel in der inneren Stadtentwicklung. Neben Vernetzung bestehender Grünflächen kann die Aktivierung bislang ungenutzter Kleinstfreiräume zu Verbesserungen beitragen (S. 29).

Als Freiraumtypen sind „Begrünte Straßenräume“ (Typ 02) und „Parks“ (Typ 09) im Plangebiet vorhanden. In diesen soll die Durchgängigkeit für den nicht-motorisierten Verkehr sichergestellt, hochwertige Baumstandorte entwickelt, Parks vergrößert sowie Gestaltung und Ausstattung verbessert werden (S. 52, 66). Für das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof ist im Zuge der Grün- und Freiraumplanung neben dem Freiraumtyp „Park“ (Typ 09) auch der angeführte Freiraumtyp „Belebte Straßenräume und FußgängerInnenzonen“ (Typ 01) relevant. In diesen soll u.a. in enger Verbindung mit der Erdgeschoßzone geplant, Fassadenbegrünungen gefördert und Parks neu errichtet werden (S. 50, 66).

Im **Leitbild Grünräume Wien** ist das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof mit einem Potenzial für einen Stadtpark (> 10 ha) gekennzeichnet. Dieser Grünraum soll gemäß Freiraumnetz als Grünzug bestehende und künftige Parkanlagen (Augarten, „Freie Mitte“ am Nordbahnhofareal) miteinander verknüpfen. Die vorgesehene Verlängerung der Wallensteinstraße bzw. Traisengasse

sowie die Anbindung an die geplante „Highline“ (Umnutzung der ehemaligen Zulaufstrecke) im Norden des Nordwestbahnhofareals sind als Teile des urban geprägten Freiraumnetzes ausgewiesen. Weiters sind die bestehenden Straßenzüge Nordwestbahnstraße, Hellwagstraße und ein Abschnitt der Universumstraße als Teil des urban geprägten Freiraumnetzes kategorisiert. Die Parkanlage zwischen Stromstraße und Winarskystraße ist der Kategorie Wiener Immergrün zugeordnet.

Das **Fachkonzept Mobilität** (zum STEP 2025) definiert Maßnahmen in neun Handlungsfeldern. Ziele sind unter anderem mehr Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten im Straßenraum, die Umnutzung von Straßenflächen, hohe Bedeutung des Umweltverbundes in neuen Straßenräumen, kurze Wege für Radfahrende, mehr Komfort für Fußgänger\*innen, Ausbau von Flaniermeilen, Verbesserung von Angebot und Qualität der Radfahrinfrastruktur, optimale ÖV-Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete und neue Straßen für neue Stadtteile (S. 40). Straßenbahnerschließungen im Bereich der Entwicklungszone Nordbahnhof und Nordwestbahnhof haben neben anderen Projekten höchste Priorität.

Das **Fachkonzept Öffentlicher Raum** (zum STEP 2025) sieht die Schaffung von ausreichenden und vielfältig benutzbaren Straßenräumen vor (S. 35). Klimatisch wirksame Maßnahmen sollen bei jeder Neu- oder Umgestaltung im öffentlichen Raum gesetzt werden, um städtischer Überwärmung zu begegnen (S. 43). Wechselwirkungen zwischen öffentlichem Raum und neuen Gebäuden sollen geprüft und optimiert werden (S. 31). Gebäudebezogene Freiflächen sollen zur Entlastung des öffentlichen Raums im dicht bebauten Stadtgebiet gefördert werden (S. 37). Um die feinmaschige Durchwegung von Stadtvierteln sicherzustellen, ist es notwendig, auch auf privatem Grund Durchgänge vorzusehen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen (S. 30).

Das **Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien** (zum STEP 2025) legt sowohl die Weiterentwicklung und Stärkung bestehender Zentren als auch die Planung und Etablierung neuer Zentren im Zuge der Stadterweiterung als Ziele fest (S. 11). Im räumlichen Leitbild ist das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof als eines von fünf neuen Quartierszentren – mit dem Ziel, differenziertere Nutzungsperspektiven und größere Funktionsvielfalt zu schaffen – ausgewiesen (S. 33).

Das **Fachkonzept Energieraumplanung** sowie die darin dargestellten „Leitlinien der städtischen Energieplanung für Neubaugebiete“ stellen eine relevante Planungsgrundlage dar. Ab Entwicklungen über 30.000 m<sup>2</sup> BGF ist die Erstellung eines Energiekonzepts mit der Stadt Wien zu prüfen und die Leitlinien jedenfalls zu berücksichtigen. Unter 30.000 m<sup>2</sup> BGF bzw. innerhalb der Energieräumpläne sollen die Leitlinien möglichst angewendet werden. Die Erstellung eines Energiekonzepts ist nicht zwingend bzw. wird durch das Klimaschutz-Gebiet ersetzt (S. 103).

Gemäß **Masterplan Gründerzeit** ist Bauland/Gemischtes Baugebiet die präferierte Widmung, die der strukturell offenen Gründerzeit und der angestrebten Nutzungsmischung entspricht (S. 98). Hofinnenbereiche sollen attraktiviert und kleinklimatische Verhältnisse verbessert werden. Dafür ist, in Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse, u.a. eine höhere Bebauung im Blockinneren, mit dafür geringerer bebaubarer Fläche, vorstellbar. An bestehende Feuermauern sollte bei ausreichender Hofgröße angebaut werden (S. 56).

Der **Urban Heat Islands – Strategieplan Wien** leistet einen Beitrag, um den Wärmeinseleffekt in der Stadt Wien zu reduzieren und somit die negativen Auswirkungen, die sich u. a. auf die Gesundheit ergeben, zu vermindern. Die darin angeführten strategischen Maßnahmen für eine klimasensible Stadtplanung umfassen stadtweit gültige und anwendbare Ansätze für die Reduktion der Hitzebelastung in der Stadt. Das Spektrum reicht von der Erhaltung der städtischen Luftzirkulation und Vernetzung der Freiräume, über Möglichkeiten der Anpassung der Stadtstruktur und der Siedlungsformen bis hin zur Sicherung und Erweiterung von Grün- und Freiräumen (S. 11).

Die **Planungsgrundlagen zur Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“** legen dar und begründen, welcher Anteil an gefördertem Wohnraum zweckmäßig ist und in welchen Sachlagen die mit der Bauordnungsnovelle 2018 geschaffene Widmung grundsätzlich anzuwenden ist.

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

Das **Städtebauliche Leitbild Nordwestbahnhof 2008** (Aktualisierung 2016, Konkretisierung 2019) stellt einen Ziel- und Orientierungsrahmen für die angestrebte städtebauliche Umnutzung des Nordwestbahnhofareals dar. Darin sind Ziele und Grundsätze zu Bebauung, zu Grün- und Freiräumen, zu Mobilität und Ökologie für das Stadtentwicklungsgebiet festgelegt.

### **Maßgebliche Entwicklungen und Planungen**

Im Stadtentwicklungsplan 2005 wurde das Nordwestbahnhofareal bereits als wesentliche Potenzialfläche im dicht bebauten Stadtgebiet definiert, da eine Nutzungsänderung aufgrund der beabsichtigten Absiedelung des Frachtenbahnhofs seitens der Grundeigentümerin ÖBB angedacht war. Um optimale Lösungen für die künftige Nutzung dieses Bahnhofareals zu finden, hat die Stadt Wien gemeinsam mit den ÖBB im Jahr 2005 einen interdisziplinären Planungsprozess gestartet. Der Planungsprozess zum Leitbild wurde ab dem Jahr 2006 von einer Bürger\*innenbeteiligung begleitet. Basierend auf einer „Städtebaulichen Strukturanalyse“ und einem „Groben Leitbild“ wurde 2007/2008 eine Leitidee im Zuge eines internationalen, städtebaulichen Wettbewerbes

prämiert. Das Siegerprojekt „Stadt muss leben“ von Ernst Niklaus Fausch Architekten (enf) sieht eine Konzentration der Bebauung an den Rändern und einen neuen zentralen Stadtpark vor, der das Areal Nordwestbahnhof klar erkennbar in den Stadtgrundriss einschreibt, die Mitte des Areals bildet und gleichzeitig die großräumige Vernetzung in der Stadtstruktur leistet. Das Wettbewerbsergebnis stellte die Grundlage für das neue städtebauliche Leitbild dar, das im November 2008 von der Stadtentwicklungskommission zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

Mit dem beschlossenen städtebaulichen Leitbild wurde der Grundstein für die Neunutzung des heutigen Nordwestbahnhofareals 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. Ein Beschluss der Stadtentwicklungskommission zu den städtebaulichen Rahmenbedingungen erfolgte am 26.02.2019. Darin wurde der Anteil des geförderten Wohnbaus, in Abstimmung mit den Planungsgrundlagen zur Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“, mit mindestens 60 % festgelegt.

Das Leitbild sieht eine Bruttogeschoßfläche von circa 880.700 m<sup>2</sup> vor. Es sollen ca. 6.500 Wohnungen und ca. 4.700 Arbeitsplätze entstehen.

Ausgewählte Zielsetzungen des städtebaulichen Leitbilds sind:

- Konzentration der Bebauung am Rand und Freihalten der Mitte („Grüne Mitte“) als durchgängige Verbindung von Norden nach Süden;
- Schaffung einer Bebauungsstruktur mit einer hohen Durchlässigkeit;
- Differenzierte Höhenentwicklung in Anpassung an die umliegende Bebauung und Akzentuierungen zur Grünen Mitte;
- Definierte Hochhausstandorte in gut erschlossenen Bereichen, wie auch am Übergang zum Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof;
- Gemischte Nutzungsstruktur mit überwiegend Wohnnutzung und einer vielfältigen Erdgeschoßzone mit teilweise höheren Raumhöhen, die vor allem an der Park-Esplanade und der Taborstraße besonders attraktiv sein soll;

- Schwerpunktnutzungen im Bereich Handel, Gewerbe, Dienstleistungen und Büro an der Taborstraße im Süden, zwischen Stromstraße und Hellwagstraße im Norden und an der verlängerten Wallensteinstraße;
- Schaffung von Bildungseinrichtungen auf drei Baufeldern und ergänzende Kinderbetreuungseinrichtungen in den Sockelzonen;
- Erhaltung ausgewählter Bestandsgebäude als Nutzungsschwerpunkte (wie die beiden Backsteinhallen im Süden des Areals) und Inwertsetzung u.a. mit sozialen und kulturellen Nutzungen;
- Verbesserung der Erschließung im öffentlichen Verkehr unter anderem durch eine neue Straßenbahnführung in der verlängerten Wallensteinstraße;
- Dichtes Wegenetz für Fußgänger- und Radfahrer\*innen;
- Erschließung im motorisierten Individualverkehr in Form von Stichstraßen mit Unterbindung des Durchzugsverkehrs.

Es liegt eine vertragliche Regelung zur bauplatzbezogenen Zuteilung des geförderten und freifinanzierten Wohnbaus vor.

Im Stadtentwicklungsgebiet (an der Rebhanggasse) ist in den nächsten Jahren die Errichtung des Bildungscampus Nordwestbahnhof geplant.

Die Widmungen und Bebauungsbestimmungen der gültigen Plandokumente für den direkt an das Nordwestbahnhofareal anschließenden Baubestand im Bereich der Universumstraße werden auf ihre Übereinstimmung mit den Zielrichtungen der aktuellen übergeordneten Konzepte geprüft. Die bestehende Rechtslage soll im Hinblick auf den Bau- und Nutzungsbestand sowie auf liegenschafts- und baurechtliche Entwicklungen überprüft werden. Dies soll v.a. im Hinblick auf die spezielle Lage im Anschluss an das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof für eine zukunftsorientierte Entwicklung geschehen.

Für die Liegenschaft Nordwestbahnstraße 6 wurde ein dem städtebaulichen Leitbild entsprechendes Bauprojekt als Ausnahme aus der Bausperre genehmigt.

In Abstimmung mit der für Architektur und Stadtgestaltung zuständigen Magistratsabteilung 19 soll in Teilbereichen des Plangebietes eine Schutzzone gemäß § 7 der BO für Wien festgesetzt werden.

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

### **Ziele der Bearbeitung**

Das städtebauliche Leitbild Nordwestbahnhof (2008, Aktualisierung 2016, Konkretisierung 2019) stellt die grundlegende Basis für die weitere Entwicklung des Nordwestbahnhofareals im Plangebiet dar. In einem ersten Schritt soll auf dieser Basis überwiegend nur ein Flächenwidmungsplan festgesetzt werden. Mit dieser Festsetzung soll eine Rechtsgrundlage für erste liegenschafts- und grundstückstechnische Genehmigungen geschaffen werden. Erst im Zuge von künftigen einzelnen Entwicklungsphasen sollen die bisherigen städtebaulichen Grundlagen mittels weiterer qualitätssichernder Verfahren für Teilgebiete schrittweise geschärft werden. Mit dem Flächenwidmungsplan soll die Lage und Breite der Verkehrsflächen, des Baulands sowie des Grünlands fixiert werden. Für ein Teilgebiet im Bereich Rebhanngasse und Taborstraße, das zuerst entwickelt werden soll und das Baufeld für den Bildungscampus umfasst, wird vorgeschlagen, bereits einen Bebauungsplan festzusetzen. Dies gilt auch für die bestehenden, von der geltenden Bausperre betroffenen Wohngebäude Taborstraße 89-93 und dem bereits mit einem Bebauungsplan versehenen Baubestand an der Universumstraße. Auf Grundlage des Flächenwidmungsplans sollen anschließend phasenbezogen für einzelne Teilgebiete des Nordwestbahnhofareals Bebauungspläne erstellt werden.

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

- Vorsorge für Flächen für den erforderlichen Wohnraum unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung und der Ansprüche der Bevölkerung an ein zeitgemäßes und leistbares Wohnen;
- Vorsorge für die erforderlichen Flächen für Arbeits- und Produktionsstätten des Gewerbes, der Industrie und zur Erbringung von Dienstleistungen jeder Art unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Entwicklung, auf räumlich funktionelle Nahebeziehungen und die zeitgemäßen Bedürfnisse der Bevölkerung;
- angemessene Vielfalt und Ausgewogenheit der Nutzungen unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten und Zusammenhänge sowie Schaffung und Erhaltung starker städtischer Zentrums- und Versorgungsstrukturen im Sinne einer Stadt der kurzen und umweltfreundlichen Wege;

- Erhaltung, beziehungsweise Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen, insbesondere für Wohnen, Arbeit und Freizeit, sichern, und Schaffung von Voraussetzungen für einen möglichst sparsamen und ökologisch sowie mit dem Klima verträglichen bzw. dem Klimawandel entgegenwirkenden Umgang mit Energieressourcen und anderen natürlichen Lebensgrundlagen sowie dem Grund und Boden;
- größtmöglicher Schutz vor Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Staub und Gerüche;
- Vorsorge für der Erholung und dem Mikroklima dienende Grünflächen;
- Erhaltung und Erweiterung des Baumbestands sowie von grünen Infrastrukturen im öffentlichen Raum zur Verbesserung des Mikroklimas, der Aufenthaltsqualität und der ökologischen Vielfalt in der Stadt;
- Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft unter besonderer Berücksichtigung umweltverträglicher und ressourcenschonender Mobilitätsformen sowie der Senkung des Energieverbrauchs;
- Vorsorge für klimaschonende und zeitgemäße Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung, insbesondere in Bezug auf Wasser, Energie und Abfall unter besonderer Berücksichtigung der effizienten Nutzung der Potentiale von Abwärme und erneuerbaren Energien, eines nachhaltigen Regenwassermanagements, einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft und unter Vermeidung einer unzumutbaren Belastung durch Doppelgleisigkeiten der Infrastruktur;
- Vorsorge für Flächen für der Öffentlichkeit dienende Einrichtungen, insbesondere für Bildungs-, Sport-, kulturelle, religiöse, soziale, sanitäre und Sicherheitszwecke sowie für Zwecke der öffentlichen Verwaltung;
- Herbeiführung eines den zeitgemäßen Vorstellungen entsprechenden örtlichen Stadtbildes und Gewährleistung des Bestandes von Gebieten, die wegen ihres örtlichen Stadtbildes in ihrem äußeren Erscheinungsbild erhaltenswürdig sind;
- Berücksichtigung der Grundsätze des barrierefreien Planens und Bauens.
- Förderung der nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen.

### **Festsetzungen**

Um die angeführten Ziele zu erreichen werden unter Bedachtnahme auf den Bau- und Nutzungsbestand sowie auf die bau- und liegenschaftsrechtliche Situation folgende Festsetzungen vorgeschlagen:

#### Bebauungsstruktur:

Um Vorsorge für die angestrebte gemischte Nutzungsstruktur (mit Schwerpunkt Wohnen) zu treffen wird für das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof Bauland/Gemischtes Baugebiet vorgeschlagen. Als erste Basis für künftige liegenschafts- und grundstückstechnische Genehmigungen wird vorgeschlagen auch im Bereich des Flächenwidmungsplans bereits Baulinien und Straßenfluchtlinien auszuweisen. Für die Baufelder 4, 5, 15 und 16 (alle in Verlängerung der Wallensteinstraße) wird zusätzlich die Ausweisung als Geschäftsviertel vorgeschlagen, um an diesem Standort Vorsorge für die Etablierung des geplanten Quartierszentrums mit einem differenzierten Nutzungs- und Versorgungsangebot zu treffen.

In jenem Teilbereich, für den die Festsetzung eines Bebauungsplans vorgeschlagen wird, sollen aus städtebaulichen Gründen die Baufelder 11, 12, 13 und 14 als Strukturgebiet mit Struktureinheiten (StrE 1-11) ausgewiesen werden, deren mit Fluchtlinien umgrenzte Grundflächen unmittelbar bebaut werden dürfen. Dadurch sollen flexible Voraussetzungen für die noch zu detaillierende Bebauungsstruktur innerhalb des Mengengerüsts gemäß städtebaulichem Leitbild geschaffen werden.

- Bebauung Baufelder 11, 12 und 14

Der oberirdisch umbaute Raum soll abhängig von Lage und Konfiguration des jeweiligen Bauplatzes zwischen höchstens 39.700 m<sup>3</sup> bis höchstens 84.900 m<sup>3</sup> betragen dürfen. Es wird vorgeschlagen, dass die Brutto-Grundfläche gemäß ÖNORM EN 15221-6 von überwiegend über dem anschließenden Gelände liegenden Räumen, ausgenommen Balkone und Dachterrassen, zwischen höchstens 10.700 m<sup>2</sup> bis höchstens 23.800 m<sup>2</sup> betragen darf, um eine zu hohe bauliche Ausnutzung und negative Auswirkungen auf die künftige Verkehrs- bzw. Wohnsituation hintanzuhalten sowie eine hohe architektonische Qualität zu forcieren. Die ÖNORM EN 15221-6 kann auch in der Servicestelle Stadtentwicklung der Magistratsabteilung 21 A/B eingesehen werden. Diese vorgeschlagenen maximalen Nutzungsmengen sind dabei von der Lage und den angestrebten Nutzungen innerhalb des Gebietes abhängig. Um eine gemischte Nutzungsstruktur zu erzielen und Schwerpunktnutzungen wie Handel, Gewerbe, Dienstleistungen und Büro in räumlich definierten Bereichen zu forcieren, wird pro Struktureinheit ein Mindestanteil an Brutto-Grundfläche, der anderen Nutzungen als Wohnen vorbehalten ist, vorgeschlagen. Weiters wird in Abhängigkeit von Lage und Konfiguration des jeweiligen Bauplatzes sowie unter Berücksichtigung der angestrebten Nutzungsverteilung ein Höchstanteil der bebauten Fläche vorgeschlagen, um ausreichend Grün- und Freiflächen zu schaffen bzw. zu sichern.

Die Baumassen sollen so zu gliedern sein, dass die maximale Gebäudehöhe entsprechend der ortsüblichen Höhen im Umfeld und vor allem im Nahbereich der bestehenden Gründerzeitbebauung 21 m betragen darf. Entlang der Grünen Mitte werden zur unterstützenden



Gliederung und Fassung des Parks Akzentuierungen in der Höhenentwicklung angestrebt. In räumlich definierten Bereichen werden daher punktuelle Aufhöhungen mit einer maximalen Gebäudehöhe von höchstens 35 m vorgeschlagen, wobei innerhalb des Bebauungsplans die Errichtung von Hochhäusern nicht zulässig sein soll. Die Baumassen sind hier allerdings so zu gliedern, dass sich die maximale Gebäudehöhe nur auf einer definierten Frontlänge erstrecken darf. Bei Teilung auf mehrere Bauplätze ist das definierte Ausmaß nach dem Verhältnis der jeweiligen Frontlänge aufzuteilen. Auf dem Rest der mit Fluchtlinien begrenzten Grundfläche darf die maximale Gebäudehöhe 21 m betragen (**BB5, BB8-BB10**).

Im Plangebiet kommt es im Bereich des Nordwestbahnhofareals zu einer Neuausweisung von gemischtem Baugebiet in einem Bereich, in dem bislang kein gemischtes Baugebiet ausgewiesen war. Gemäß den Planungsgrundlagen zur Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ und dem vorliegenden Beschluss der Stadtentwicklungskommission sollen daher in diesem Bereich entsprechende Festsetzungen getroffen werden. Auf Grundlage des Beschlusses der Stadtentwicklungskommission wird im Verhältnis 60 % geförderter Wohnbau und 40 % freifinanzierter Wohnbau für das gesamte Stadtentwicklungsgebiet bauplatzscharf vorgeschlagen. Für jenen Teilbereich des Stadtentwicklungsgebietes, für das durch den vorliegenden Entwurf ein Bebauungsplan festgesetzt werden soll, werden folgende Festsetzungen getroffen:

- a) Es wird entsprechend der vertraglichen Regelung die Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ (GF) für Teilflächen der Baufelder vorgesehen.
- b) In diesen Gebieten für geförderten Wohnbau muss die gesamte Brutto-Grundfläche der auf einem Bauplatz geschaffenen Wohnungen und Wohn- und Zimmereinheiten in Heimen hinsichtlich der Grundkostenangemessenheit dem Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz – WWFSG 1989 entsprechen.
- c) Beherbergungsstätten sind untersagt.

Wien wächst, und das Wiener Modell des sozialen Wohnbaus soll für die Zukunft gesichert werden. Daher sollen eine ausreichende Anzahl an neuen leistbaren Wohnungen ermöglicht und eine spürbare Preisdämpfung am Grundstücksmarkt erreicht werden. Gemäß den erwähnten Planungsgrundlagen soll in bestehende Widmungen nicht eingegriffen werden. Dennoch soll ein signifikantes Volumen an leistbarem Wohnraum entstehen, für das im Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof Vorsorge getroffen werden soll. Aufgrund der konkreten (bauplatzbezogenen) Flächenzuteilung auf Grundlage des im Beschluss der Stadtentwicklungskommission festgelegten Mindestanteils für das gesamte Areal soll in den oben genannten Bereichen ein 100-prozentiger Anteil an geförderter Brutto-Grundfläche festgelegt werden. Aus oben genannten Gründen sollen Beherbergungsstätten untersagt werden.

Bei der künftigen Bebauungsstruktur sollen Öffnungen und Durchblicke zwischen den Gebäuden – vor allem zur Grünen Mitte hin – möglich sein. Zur Fassung des Straßenraums bestehender Straßenzüge bzw. der Grünen Mitte sind allerdings in bestimmten Bereichen geschlossen bebaute Kanten und Baufeldecken erwünscht. Es wird daher an den zur Rebhanggasse und teilweise an den zur Taborstraße hin orientierten Fluchtlinien und an den zur Grünen Mitte hin orientierten Baufeldecken und teilweise Baufeldkanten eine Anbauverpflichtung (**BB3**) vorgeschlagen. Eine Ausnahme bildet das für den Bildungscampus vorgesehene Baufeld 13, das in seiner strukturellen Ausgestaltung flexibel bleiben soll.

Das zugrundeliegende städtebauliche Leitbild sieht eine Konzentration der Handels-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen in einer lebendigen Erdgeschoßzone entlang der Parkesplanade (mit Ausnahme des Baufelds für den Bildungscampus), sowie im Bereich der Taborstraße und der südlichen Stichstraße (Code 06837) vor. Um diese Zielsetzungen zu verfolgen soll in diesen Bereichen in Hinblick auf die angestrebte Nutzungsstruktur straßenseitig Gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel ausgewiesen werden. Unter Berücksichtigung der differenziert vorgeschlagenen Bestimmungen an den Baulinien der betreffenden Baufelder (Vorzone beim Baufeld 11, Arkaden mit einer Tiefe von 4 m bei den Baufeldern 12 und 14) wird die Trakttiefe des ausgewiesenen Geschäftsviertels mit 8 m bzw. 12 m vorgeschlagen. Als Vorsorge für die multifunktionale (Um)Nutzbarkeit soll hier eine Mindestraumhöhe von 4 m in den Erdgeschoßen vorgeschrieben werden.

Zur Schaffung und Sicherung zusammenhängender und bauplatzübergreifend nutzbarer Grün- und Freiflächen soll die Errichtung von Einfriedungen untersagt werden. Grundflächen für öffentliche Zwecke (Baufeld 13) sind von dieser Bestimmung ausgenommen.

Der östliche Teilbereich des Baufeldes 11 ist als Standort für ein Hochhaus vorgesehen. Dafür sollen erst zu einem späteren Zeitpunkt, nach entsprechender Konkretisierung der Planungen durch einen Realisierungswettbewerb, Bebauungsbestimmungen vorgeschlagen werden.

- Bebauung Baufeld 13 (Bildungscampus)

Das für den Bildungscampus vorgesehene Baufeld 13 soll als Struktureinheit (StrE7) festgesetzt werden. Dadurch soll der notwendige Spielraum in Hinblick auf diesen Sonderbau gegeben werden, um auch komplexe Geometrien zuzulassen. Das Baufeld wird als Grundfläche für öffentliche Zwecke vorgeschlagen und die Gebäude sollen Bildungs- und Betreuungszwecken sowie sozialen Zwecken vorbehalten sein. Die vorgeschlagene maximale Gebäudehöhe und der vorgeschlagene zulässige umbaute Raum der Bauwerke (höchstens 150.000 m<sup>3</sup>) orientieren sich am Platzbedarf des Bildungsstandortes und korrespondieren mit ortsüblichen Höhen und Dichten im Umfeld. Der maximale oberste Abschluss des Daches soll mit 26,5 m und die maximale

Gebäudehöhe mit 22 m festgesetzt werden. Auf dem Baufeld sollen Flachdächer von der Verpflichtung zur Dachbegrünung ausgenommen werden, wenn sie für Sport- und Spielzwecke genutzt werden. Damit sollen auf dem dicht bebaubaren Baufeld auch auf dem Dach der Bildungseinrichtungen Freiflächennutzungen ermöglicht werden. Zur Verbesserung des Kleinklimas sowie zur Ermöglichung der Versickerung von Niederschlagswässern sind oberirdisch bebaubare, jedoch unbebaut bleibende Grundflächen, soweit nicht eine Befestigung für die Nutzung als Sport- und Spielflächen erforderlich ist, gärtnerisch auszugestalten.

- Baubestand

Zwei Backsteinhallen im Süden des Nordwestbahnhofsareals sollen erhalten und einer öffentlichen Nutzung zugeführt werden. Diese beiden Bestandsgebäude kommen am Rand der Grünen Mitte zu liegen, werden von der Parkesplanade flankiert und sollen in die Erholungsfunktion des Parks integriert werden. Um eine adäquate Nutzung dieser Hallen zu ermöglichen, wird innerhalb des Grünlands/Erholungsgebiet/Natur- und Erholungsraum ein bebaubarer Bereich vorgeschlagen. Die Gebäude sind Erholungs- und Sportzwecken bzw. kulturellen, gastronomischen oder marktähnlichen Nutzungen vorbehalten (**BB2**). Die Gebäudehöhe darf höchstens 12 m über Wiener Null und der oberste Abschluss der Dächer darf nicht höher als 3 m über der tatsächlich ausgeführten Gebäudehöhe liegen. Die vorgeschlagenen Höhenfestsetzungen berücksichtigen den Baubestand der beiden ehemaligen Lagerhallen, die mit ihrem Erscheinungsbild einen wichtigen Beitrag zur Identifikation mit dem ehemaligen Bahnhofsareal leisten.

Für das ehemalige Postgebäude in der Nordwestbahnstraße 6, das derzeit für eine schulische Nutzung umgebaut wird, soll im Bauland eine Widmung als Gemischtes Baugebiet in der geschlossenen Bauweise und die Bauklasse II vorgeschlagen werden. Unter Berücksichtigung der liegenschaftsrechtlichen Situation erfolgt eine entsprechende Festsetzung der Bau- bzw. Grenzlinien. Die Konfiguration des Baukörpers soll innerhalb einer Schutzzone-Ausweisung durch eine bestandsorientierte Festsetzung der Fluchtlinien berücksichtigt werden. Für die bestehenden Freiflächen auf dieser Liegenschaft wird die gärtnerische Ausgestaltung vorgeschlagen. Auf dieser Grundfläche sollen die Gebäude Bildungs- und Betreuungszwecken sowie sozialen Zwecken vorbehalten sein (**BB6**).

Für die 12-geschossigen Wohngebäude in der Taborstraße 89-93 wird eine Widmung als Bauland/ Gemischtes Baugebiet und basierend auf den bestehenden Gebäudehöhen die Bauklasse VI, 26-35 m vorgeschlagen. Die Grünflächen, die die drei Wohnbauten umgeben, sollen gärtnerisch auszugestalten sein und werden unter Berücksichtigung des Baumbestandes differenziert mit einem Verbot der Errichtung von ober- und unterirdischen Bauwerken versehen. Ebenso soll zur

Erhaltung der nördlich der Wohnbauten stockenden und den Erschließungsweg begleitenden Baumreihe ein entsprechend breiter Streifen als gärtnerisch auszugestaltende Fläche mit einem Verbot der Errichtung von ober- und unterirdischen Bauwerken ausgewiesen werden.

Für die gründerzeitlich geprägten Baublöcke im Bereich Universumstraße und Dresdner Straße wird aufgrund der gemischten Nutzungsstruktur und in Fortführung der bestehenden Rechtslage wieder die Widmung Bauland/Gemischtes Baugebiet in der geschlossenen Bauweise vorgeschlagen. Der überwiegende, höhenmäßig sehr einheitliche Baubestand soll weiterhin in der Bauklasse IV festgesetzt werden. Innerhalb der Schutzzonen werden jedoch in der Bauklasse IV bereichsweise bestandsorientierte Gebäudehöhenfestsetzungen mit einer Beschränkung auf 18 m bzw. 19 m vorgeschlagen. Die Trakttiefen werden unter Bedachtnahme auf die vorgeschlagene Schutzzone, den Baubestand, auf die Belichtungsverhältnisse sowie Klima- und Emissionsaspekte vorgeschlagen.

Im Umgang mit den Blockinnenbereichen sollen grundsätzlich folgende Strategien verfolgt werden:

Für die Hofbereiche in den drei sehr schmalen Baublöcken an der Universumstraße wird in Fortführung der Rechtslage und im Hinblick auf künftige Entwicklungen in den angrenzenden Baufeldern am Nordwestbahnhofareal die gärtnerische Ausgestaltung vorgeschlagen. Hier wird sowohl bereits bestehender attraktiver Grünbestand gesichert als auch eine strukturelle Verbesserung angestrebt.

Im Blockinnenbereich des Baublocks zwischen Dresdner Straße und Universumstraße wird bei ausreichender Belichtungsmöglichkeit und nur für bereits bebaute Flächen die Widmung Bauland/Gemischtes Baugebiet in der Bauklasse I beschränkt auf 6,5 m und geschlossener Bauweise vorgeschlagen. Eine Gebäudehöhe von 6,5 m zielt darauf ab, eine bis zu zweigeschossige (Wohn-)Bebauung zu ermöglichen. Dort, wo bereits ein der Hofstruktur entsprechender Baubestand vorhanden ist, soll dieser mit einer bestandsorientierten Fluchtlinienführung berücksichtigt werden. Die unbebauten Flächen in diesem Bereich sollen durch Festsetzung der gärtnerischen Ausgestaltung berücksichtigt werden. In jenem Blockinnenbereich, für den aufgrund des heterogenen Baubestandes die Setzung von inneren Fluchtlinien nicht sinnvoll erscheint, soll durch eine flächige Ausweisung der Widmung bei gleichzeitiger Beschränkung der maximalen Bebaubarkeit auf 40 % des jeweiligen Teiles des Bauplatzes einerseits Flexibilität bezüglich der Anordnung der Baukörper und andererseits auch gärtnerisch auszugestaltende Flächen gewährleistet werden. In diesen für Wohnnutzung ungeeigneten, engen und dicht bebauten Hofbereichen wird die Ausweisung von Geschäftsviertel und die Bauklasse I mit einer Höhenbeschränkung auf 4,5 m vorgeschlagen.

- Allgemeine Bestimmungen

Aufgrund von Emissionen bzw. unattraktiven potenziellen Wohnsituationen im Erdgeschoß, wird vorgeschlagen, dass zur Dresdner Straße, Taborstraße und Nordwestbahnstraße keine Fenster von Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Erdgeschoß hergestellt werden dürfen.

Aus stadtgestalterischen Gründen sollen folgende Bestimmungen vorgeschlagen werden:

- Für die Gebäude in der Schutzzone wird bestimmt: An den Baulinien ist die Errichtung von Erkern, Balkonen und Stiegenhausvorbauten untersagt. Bauelemente, die der Gliederung und architektonischen Ausgestaltung der Schauseiten dienen, dürfen höchstens 0,8 m über die Baulinie ragen.
- Sofern nicht anders bestimmt darf der oberste Abschluss der Dächer nicht höher als 4,5 m über der tatsächlich ausgeführten Gebäudehöhe liegen.
- Sofern nicht anders bestimmt dürfen Einfriedungen an den seitlichen und hinteren Grundgrenzen der Liegenschaften 2 m nicht überragen und ab einer Höhe von 0,5 m den freien Durchblick nicht hindern.

Zur Sicherung bestehender bzw. künftiger Baumreihen in der Universumstraße wird für die Gebäude entlang dieses Straßenzugs ein generelles Verbot der Errichtung von Erkern, Balkonen und Stiegenhausvorbauten an den Baulinien vorgeschlagen. Bauelemente, die der Gliederung und architektonischen Ausgestaltung der Schauseiten dienen, dürfen höchstens 0,8 m über die Baulinie ragen.

Erhaltenswerte Gebäude:

Eine Neuausweisung einer Schutzzone gem. § 7 Abs. 1 der BO für Wien entsprechend einer aktuellen Schutzzonenuntersuchung der MA 19 für das Plangebiet wird vorgeschlagen. Demnach soll für das Plangebiet eine Erweiterung der Schutzzone „Brigittenau“ ausgewiesen werden. Dieser Vorschlag umfasst mehrere schützenswerte gründerzeitliche Objekte in der Universumstraße und Dresdner Straße sowie das ehemalige Postgebäude in der Nordwestbahnstraße 6. Der Baubestand in der vorgeschlagenen Schutzzone zeichnet sich durch eine hohe Qualität hinsichtlich der gründerzeitlichen Bausubstanz aus und trägt durch sein geschlossen erhaltenes Erscheinungsbild wesentlich zur Identifikation des Bezirksteils bei.

Verkehr:

Mit dem vorliegenden Entwurf soll Vorsorge für die bestehenden und künftigen Verkehrserfordernisse getroffen werden. Die Festsetzungen für das Stadtentwicklungsgebiet beruhen dabei auf dem städtebaulichen Leitbild Nordwestbahnhof und darauf aufbauenden Planungen. Generell werden innerhalb des Stadtentwicklungsgebiets die Nutzung der (zukünftig) guten Erschließung im öffentlichen Verkehr bei gleichzeitiger Minimierung des KFZ-Verkehrs, sowie die Schaffung von einem attraktiven Angebot für den Rad- und Fußgänger\*innenverkehr angestrebt. Das städtebauliche Leitbild und die darauf aufbauenden Untersuchungen sehen eine Erschließung mittels Stichstraßen und eine ausschließlich für den Öffentlichen Verkehr sowie Rad- und Fußverkehr vorbehaltene Querverbindung zwischen Wallensteinstraße und Traisengasse vor, wodurch ein KFZ-Durchzugsverkehr unterbunden wird.

Mittels der geplanten Führung einer neuen Straßenbahnlinie, welche von der Wallensteinstraße ins Gebiet hineingeführt und im Bereich Traisengasse/Dresdner Straße in das vorhandene Straßenbahnnetz eingebunden werden soll, kann zusätzlich zur U-Bahnstation Dresdner Straße eine sehr gute ÖV-Erschließung und Anbindung an mehrere Bezirksteile sichergestellt werden.

Im Zuge der Festsetzung von Baulinien an den Rändern des Stadtentwicklungsgebietes auf Basis des städtebaulichen Leitbilds ergeben sich neue attraktive Straßenquerschnitte für die an das Nordwestbahnhofareal angrenzenden Straßen. Für den Abschnitt der Nordwestbahnstraße zwischen Hellwagstraße und Rabbiner-Schneerson-Platz wird auf Grundlage verkehrstechnischer Untersuchungen eine Aufweitung des Querschnitts auf 25 m vorgeschlagen, um verkehrstechnische Maßnahmen in den Kreuzungsbereichen, eine Verbreiterung der Radverkehrsanlage und unter Beibehaltung der wertvollen Baumreihe ausreichend Flächen für den Fußgänger\*innenverkehr mit hoher Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Für jenen Abschnitt der Nordwestbahnstraße, der zwischen Rabbiner-Schneerson-Platz und Taborstraße eine Straßenbahntrasse aufweist, wird eine Aufweitung des Querschnitts auf 27 m vorgeschlagen. Dabei soll unter Berücksichtigung der Lage des Gleiskörpers und der bestehenden Baumreihe neben ausreichend Flächen für den Fußgänger\*innenverkehr die Anordnung einer Radverkehrsanlage im Hinblick auf einen geplanten Lückenschluss der übergeordneten Radverbindungen ermöglicht werden.

Der Baubestand an der Rebhanggasse erhält mit einem vorgeschlagenen Straßenquerschnitt von 20 m einen angemessenen Abstand zur künftigen Bebauung am Nordwestbahnhofareal. Dieser Straßenquerschnitt soll zudem neue Funktionen im Hinblick auf die erforderliche Verkehrerschließung des Entwicklungsgebiets und auf ausreichende Flächen für Rad- und Fußverkehr sowie auf Begrünungsmaßnahmen aufnehmen.

In der Taborstraße soll die vorgeschlagene Festsetzung der Baulinien beim Baufeld 11 eine minimale Erweiterung des Straßenquerschnitts auf 30,8 m ermöglichen, um mehr Spielräume für einen attraktiven Fuß- und Radweg in diesem Bereich zu gewinnen.

In der Stromstraße wird mit der vorgeschlagenen Setzung der Baulinie beim Baufeld 1 ein mit den angrenzenden Baulinien einheitlicher Straßenquerschnitt verfolgt.

Für die Philomena-Haas-Gasse, die in der derzeitigen Rechtslage zumindest als schmaler Straßenquerschnitt für die bessere Aufschließung der neu bebauten Liegenschaften 84-90 als Verkehrsfläche gemäß § 53 der BO für Wien ausgewiesen ist, soll im Zuge der Festsetzung der Baulinien bei den Baufeldern 15 und 16 ein entsprechender Straßenquerschnitt vorgesehen werden, welcher eine ausreichende Belichtung für die künftige Bebauung und Platz für Fuß- und Radverkehr gewährleistet. Die mittlerweile festgelegten stadtplanerischen Zielsetzungen für diesen Bereich sehen in der Philomena-Haas-Gasse die Erschließung der Baufelder 15 und 16 sowie eine relevante Radverbindung zwischen Universumstraße und Rebhanggasse über die künftig ausgebauter verlängerte Traisengasse vor. Unter Berücksichtigung dieser geplanten Erschließungs- und Verbindungsfunktion wird die Philomena-Haas-Gasse – entsprechend den anderen neuen Erschließungsstraßen (Stichstraßen) – in ihrem gesamten Straßenquerschnitt als Verkehrsfläche ohne zusätzliche Festlegung vorgeschlagen, sodass für die angrenzenden Liegenschaften grundsätzlich unentgeltliche Abtretungsverpflichtungen in das öffentliche Gut entstehen. Hierbei wird auf bereits erfolgte Grundabtretungen in das öffentliche Gut im Zuge der Bauplatzschaffung auf der Liegenschaft Dresdner Straße 84 hingewiesen. Die abgetretene Grundfläche beträgt bereits mehr als 30 vH des geschaffenen Bauplatzes, sodass bei Änderung des Bauplatzes für das darüberhinausgehende Ausmaß von der Gemeinde Entschädigung zu leisten wäre.

Unter Bedachtnahme auf das Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 soll die Mindestbreite der Gehsteige 2 m betragen, wobei für den überwiegenden Teil der bestehenden Verkehrsflächen, die eine ausreichende Straßenbreite aufweisen und daher einen hohen Komfort für Fußgänger\*innen ermöglichen können, eine Gehsteigbreite von 2,5 m vorgeschlagen wird.

Die für das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof vorgeschlagenen Straßenquerschnitte sollen entsprechend den jeweiligen Verkehrserfordernissen dimensioniert sein und eine hohe Qualität auch für den nicht motorisierten Verkehr ermöglichen.

Für die neuen Stichstraßen, für die eine verkehrsberuhigte Ausgestaltung und nur Zufahrtsmöglichkeiten für den Lieferverkehr und zu den Tiefgaragen vorgesehen sind, wird eine Mindestbreite der Gehsteige von 2,5 m vorgeschlagen.

Die Ost-West-Verbindung in Verlängerung der Wallensteinstraße mit dem Straßencode 05157 wird künftig – mit der Erschließung durch eine neue Straßenbahnlinie – eine Zentrums- und Einkaufsfunktion übernehmen. Diese Verkehrsfläche soll neben einer Straßenbahntrasse und einer Radverkehrsanlage den Fußgänger\*innen viel Platz bieten. Hier wird daher eine Mindestbreite der Gehsteige von 4 m vorgeschlagen.

Die Parkesplanade entlang der Grünen Mitte ist als wichtige Nord-Süd-Verbindung durch das Stadtentwicklungsgebiet von der Stromstraße bis zur Taborstraße dem Langsamverkehr vorbehalten. Sie soll als begrünter Straßenraum den Park im Osten begleiten, vorrangig dem Flanieren dienen, Radfahrenden zur Verfügung stehen (Ziel- und Quellverkehr) und nur zeitlich eingeschränktem Lieferverkehr für die Erdgeschoßnutzungen sowie Einsatzfahrzeugen offenstehen. Für die Parkesplanade mit den Straßencodes 12870 und 12871 wird daher entsprechend ihrer Funktion als relevante Achse durch den neuen Stadtteil ein Straßenquerschnitt von überwiegend 14 m und die Ausweisung als Fußweg (Fw) vorgeschlagen. Zudem sind die Querschnitte so auszugestalten, dass auf mindestens 50 vH der Querschnitte eine versickerungsfähige Oberfläche möglich ist, um den Versiegelungsgrad vor allem unmittelbar im Anschluss an die Grüne Mitte gering zu halten. In jenen Bereichen, wo die Parkesplanade an den widmungsmäßig berücksichtigten Bestandsgebäuden (Backsteinhallen) vorbeiführt, wird eine Aufweitung des Straßenquerschnitts vorgeschlagen, um hier die Erschließung dieser Gebäude zu gewährleisten und nutzbare Vorbereiche (Quartiersplätze, temporäre Märkte) zu schaffen. Für jene Bereiche der Parkesplanade, wo diese über bestehende Straßen (Hellwagstraße und Stromstraße) geführt und an die aufzulassende Trasse der Nordwestbahn nördlich der Stromstraße (geplante „Highline“) angebunden werden soll, wird eine Widmung in zwei Ebenen vorgeschlagen (**BB7**), wobei der Raum bis zur Brückenkonstruktionsunterkante der öffentlichen Verkehrsfläche und der Raum darüber der öffentlichen Verkehrsfläche, Fußweg zugeordnet werden soll. Bei der Verlängerung der Parkesplanade über die Stromstraße soll die flächenmäßige Abgrenzung der Widmung in zwei Ebenen in Abstimmung mit dem bestehenden Brückenbauwerk erfolgen. Im Bereich der Hellwagstraße soll ebenso das bestehende Brückenbauwerk für eine mögliche Integration und Nutzung berücksichtigt, aber auch Vorsorge für eine zweckmäßige Führung der Parkesplanade in den nördlichen Teil des Areals getroffen werden.

Die Parkwege im Westen und Süden der Grünen Mitte begleiten den Park an seinen Rändern, sollen Zugänge zu den angrenzenden Baufeldern und deren Erdgeschoßnutzungen gewährleisten und dabei vorrangig dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein. Um eine hohe Aufenthaltsqualität und eine übergeordnete Radverbindung entlang des südlichen und westlichen Randes der Grünen Mitte zu ermöglichen, wird für die Verkehrsflächen mit den Straßencodes 12847, 12848 und 12849



eine Ausweisung als Fußweg (Fw) und ein Straßenquerschnitt von 6 m vorgeschlagen. Für die Verkehrsfläche mit dem Straßencode 12863 – ein Parkweg mit untergeordneter Verbindungsfunktion – wird ein Straßenquerschnitt von 5 m vorgeschlagen.

Für den bereits bestehenden Fußweg westlich der Kleingartenanlage zwischen Stromstraße und Hellwagstraße wird eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts auf 12 m vorgeschlagen, um die geplante Erschließung des angrenzenden Baufeldes und eine Durchwegung mit ausreichend Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie Baumpflanzungen zu gewährleisten. In Fortführung der bisherigen Rechtslage wird daher für diese Verkehrsfläche mit dem Straßencode 12301 unter Berücksichtigung der geplanten Zufahrtsmöglichkeiten wieder weitgehend eine Ausweisung als Fußweg (Fw) vorgeschlagen. Zudem ist der Querschnitt so auszugestalten, dass auf mindestens 50 vH des Querschnitts eine versickerungsfähige Oberfläche möglich ist, um den Versiegelungsgrad im Anschluss an die benachbarte durchgrünte Struktur gering zu halten.

Um ergänzende attraktive Durchwegungen in das Erholungsgebiet und zu öffentlichen Einrichtungen zu sichern, werden in den Baufeldern 11 und 12 öffentliche Durchgänge vorgeschlagen (Verbindung Taborstraße - Grüne Mitte – Bildungscampus). Diese werden den jeweiligen Struktureinheiten zugeordnet und sind von jeder Bebauung freizuhalten (**BB4**).

Weiters sollen für eine angestrebte Durchlässigkeit der Baufelder Durchgänge angeordnet werden, die als Bereiche zwischen Punktepaaren definiert sind.

An der Parkesplanade soll entlang der mit **Ak öDg** bezeichneten Baulinien am Bauplatz ab dem Niveau der anschließenden Verkehrsfläche ein 4 m breiter und 3,8 m hoher Raum für die Errichtung und Duldung eines öffentlichen Durchganges (Arkade) von jeder Bebauung freigehalten werden.

Die vorgeschlagenen Arkaden sollen neben ihrer Funktion als attraktive Erweiterungsfläche des öffentlichen Raums und als wettergeschützter Zugang zur wichtigen Erschließungsachse der Parkesplanade auch das einheitliche Erscheinungsbild entlang der Bauungskante zur Grünen Mitte stärken. Zur Sicherung der öffentlichen Nutzbarkeit der Arkaden werden diese als öffentliche Durchgänge vorgeschlagen.

Der nördlich der Wohnbebauung Taborstraße 89-93 verlaufende Erschließungsweg von der Nordwestbahnstraße bis zur Stichstraße (Straßencode 06837) soll mit der Festsetzung eines Durchgangs berücksichtigt werden.

Die Errichtung bauplatzübergreifender Sammelgaragen wird angestrebt. In dem vom Bebauungsplan erfassten Teilbereich des Stadtentwicklungsgebietes werden Ein- und Ausfahrsperren entlang der Parkesplanade (Fußweg) und des südlichen Parkwegs vorgeschlagen, um den attraktiven öffentlichen Raum in diesen Bereichen mit einer belebten

Erdgeschoßzone nicht durch Ein- und Ausfahrten zu beeinträchtigen. Für die Stichstraßen werden verkehrsberuhigende Maßnahmen und ein Hintanhaltendes des Kfz-Verkehrs im Nahbereich der Parkesplanade und der Grünen Mitte angestrebt. Es wird daher eine teilweise Festsetzung von Ein- und Ausfahrtsperren an den Baulinien entlang der Stichstraßen vorgeschlagen, um die Beeinträchtigung durch Zufahrtswege zu minimieren.

#### Grünflächen:

Die „Grüne Mitte“ soll eine teilweise naturnah ausgestaltete, öffentlich nutzbare Grün- und Freifläche sein, bei der gemäß städtebaulichem Leitbild formellere Bereiche (gestaltet und mit konkreten Nutzungszuteilungen) und informelle (ruhigere und naturnahe Bereiche, Wasserflächen) angedacht sind. Der Vegetationsbestand soll – soweit möglich – in die Neugestaltung integriert werden. Die Widmung Grünland/Erholungsgebiet - Natur- und Erholungsraum wird aufgrund dieser unterschiedlichen Nutzungsansprüche vorgeschlagen. Damit soll dem Ziel einer naturhaften Parklandschaft mit extensiver Gestaltung Rechnung getragen und eine Basis für die Verbindung von Naturschutz und Erholungsnutzung für die Konzeption dieser Parkfläche geschaffen werden.

Vom zentralen Grünraum ausgehend soll sich das Frei- und Grünraumsystem der „Grünen Mitte“ über das Gebiet hinaus weiter fortbilden. Zur Stärkung der übergeordneten Grünverbindung im Bereich Winarskystraße und zur Integration der vorhandenen Grünflächen in diesem Bereich wird für die angestrebte gesamthafte Betrachtung und Gestaltung der neuen Parklandschaft auch für diese Grundflächen die Widmungsart Natur- und Erholungsraum (statt Parkanlage) innerhalb der bereits bisher festgesetzten Widmung Grünland/Erholungsgebiet vorgeschlagen.

Mit Ausnahme der zur Parkesplanade orientierten Baufeldkanten der Baufelder 12 und 14 (Anordnung von Arkaden) sind entlang der Baufelder 2 m bzw. 3 m tiefe Vorzonen vorgesehen, die von ober- und unterirdischer Bebauung freizuhalten und gärtnerisch auszugestalten sind. Sie sollen einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas und der grünen Gestaltung des öffentlichen Raums leisten und stellen Versickerungsflächen an den Rändern der Baufelder dar.

Zur Erhaltung und Sicherung des wertvollen Grünflächenanteils, zur deutlichen Verbesserung der klimatischen Bedingungen und der Biodiversität sowie im Sinne des Regenwassermanagements sollen darüber hinaus folgende widmungsmäßige Maßnahmen getroffen werden:

- Um eine weitgehende Durchgrünung und eine Steigerung der Lebensqualität in den sehr schmalen Baublöcken zu erzielen, wird für den überwiegenden Teil der Hofbereiche im

Plangebiet in Fortführung der bestehenden Rechtslage die gärtnerische Ausgestaltung vorgeschlagen.

- Auf den gärtnerisch auszugestaltenden Flächen mit wertvollem Baumbestand bzw. zur Sicherung zukünftigen Baumbestands soll dabei die Errichtung von ober- und unterirdischen Bauwerken nicht zulässig sein (**BB1**).
- Innerhalb der Bauklasse I sind die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m<sup>2</sup> als Flachdächer auszuführen und intensiv gemäß ÖNORM L 1131 zu begrünen. In jenen Bereichen, welche mit technischen Anlagen zur Nutzung umweltschonender Energieträger überdeckt werden, ist eine extensive Dachbegrünung gemäß ÖNORM L 1131 mit einem Substrataufbau von mindestens 15 cm ausreichend. Die ÖNORM L 1131 kann in der Servicestelle Stadtentwicklung eingesehen werden.
- Die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m<sup>2</sup> sind bis zu einer Dachneigung von 15 Grad intensiv gemäß ÖNORM L 1131 zu begrünen. In jenen Bereichen, welche mit technischen Anlagen zur Nutzung umweltschonender Energieträger überdeckt werden, ist eine extensive Dachbegrünung gemäß ÖNORM L 1131 mit einem Substrataufbau von mindestens 15 cm ausreichend.
- Pro Bauplatz darf, mit Ausnahme der mit StrE7 bezeichneten Struktureinheit, nur ein Nebengebäude mit einer bebauten Fläche von maximal 30 m<sup>2</sup> errichtet werden. Die Dächer dieser Nebengebäude sind ab einer bebauten Fläche von mehr als 12 m<sup>2</sup> als Flachdächer auszuführen und intensiv gemäß ÖNORM L 1131 zu begrünen. In jenen Bereichen, welche mit technischen Anlagen zur Nutzung umweltschonender Energieträger überdeckt werden, ist eine extensive Dachbegrünung gemäß ÖNORM L 1131 mit einem Substrataufbau von mindestens 15 cm ausreichend.
- Oberirdisch bebaubare, jedoch unbebaut bleibende Grundflächen sind gärtnerisch auszugestalten.
- Auf gärtnerisch auszugestaltenden Flächen ist bei Errichtung von unterirdischen Bauwerken eine Erdüberdeckung von mindestens 0,8 m vorzusehen.
- Bei Neubauten in der geschlossenen Bauweise und im Strukturgebiet mit einer zulässigen Gebäudehöhe von mehr als 7,5 m und höchstens 26 m sollen die Straßenfronten mindestens im Ausmaß von 20 vH, gemäß dem Stand der Technik, begrünt werden. Jene Teile der Straßenfronten, die über 21 m Gebäudehöhe liegen, sollen aus brandschutztechnischen Gründen bei der Berechnung des Ausmaßes unberücksichtigt bleiben.

Darüber hinaus sollen, auch zur Erhöhung der Attraktivität im öffentlichen Raum, in den bestehenden Verkehrsflächen Rebhanngasse, Taborstraße, Nordwestbahnstraße, Universumstraße, Donaueschingenstraße, Dresdner Straße und Gasteigergasse, deren Querschnitte nicht zur Gänze innerhalb des Plangebiets liegen, sowie in der Philomena-Haas-Gasse und in der Verkehrsfläche mit dem Code 12301 die Querschnitte so ausgestaltet werden, dass die Erhaltung bzw. Herstellung von einer Baumreihe möglich ist. Weiters sollen in den bestehenden Verkehrsflächen Stromstraße, Hellwagstraße und Universumstraße, deren Querschnitte zur Gänze innerhalb des Plangebietes liegen, die Querschnitte so ausgestaltet werden, dass die Erhaltung bzw. Herstellung von zwei Baumreihen möglich ist.

In allen neuen Verkehrsflächen (Stichstraßen, Parkesplanade, verlängerte Wallensteinstraße) sind die Querschnitte so auszugestalten, dass die Erhaltung bzw. Herstellung von zwei Baumreihen möglich ist. Sowohl die Parkesplanade als auch die Verkehrsfläche mit dem Code 12301 sind zudem so auszugestalten, dass auf mindestens 50 vH der Querschnitte eine versickerungsfähige Oberfläche möglich ist.

Durch die vorgeschlagenen Bebauungsbestimmungen und das damit ermöglichte Stadtentwicklungsvorhaben werden aus derzeitiger Sicht folgende infrastrukturelle und sonstige Erfordernisse, die der Unterstützung der Verwirklichung der Planungsziele dienen, ausgelöst:

- Technische Infrastruktur (neue Verkehrsflächen, neue Querschnittsgestaltung bestehender Verkehrsflächen, Ver- und Entsorgung etc.)
- Soziale Infrastruktur (Kindergärten, Schulen etc.)
- Grüne Infrastruktur (neue öffentliche Grünflächen, Baumpflanzungen etc.)
- Leistbares Wohnen
- Städtebauliche Qualitäten und Sonstiges (Gestaltung des öffentlichen Raums, Erdgeschoßnutzung, Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Energie, Regenwassermanagement, Kleinklima etc.)

### **Umwelterwägungen**

Bei der Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans sollen rund 44 ha der überwiegend betrieblich genutzten Flächen, für die derzeit Bausperre nach § 8 (1) der BO für Wien

gilt, als Bauland sowie Grünland festgesetzt werden. Entsprechend dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, idF BGBl. I Nr.26/2023 wäre eine Umweltverträglichkeitsprüfung für eine Neuerschließung für Städtebauvorhaben mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 15 ha und einer Bruttogeschoßfläche von mehr als 150.000 m<sup>2</sup> durchzuführen (Anhang 1 Z 18, Spalte 2, lit. b).

Durch den vorliegenden Entwurf wird der Rahmen für eine Neuerschließung für Städtebauvorhaben geschaffen, die diesen Kriterien entspricht. Der vorliegende Entwurf wurde daher einer Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1a der BO für Wien unterzogen.

Die Magistratsabteilung 21 B legt diesen Bericht mit dem Ersuchen vor, der Gemeinderatsausschuss für Innovation, Stadtplanung und Mobilität, der Stadtsenat und der Gemeinderat mögen den in Beilage 1 enthaltenen Antrag und die zusammenfassende Erklärung über die Berücksichtigung von Umwelterwägungen beschließen.

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

Der Abteilungsleiter:  
Dipl.-Ing. Christoph Hrcir

##signaturplatzhalter##

Nachrichtlich:

Herrn Stadtbaudirektor  
MD BD - Kompetenzzentrum übergeordnete Stadtplanung, Smart City Strategie, Partizipation,  
Gender Planning