

UMWELTBERICHT

1. Einleitung

Auf dem Gelände des heutigen Südbahnhofs ist die Errichtung eines neuen Durchgangsbahnhofs geplant. Durch die optimierte Anlagenkonfiguration steht ein großer Teil der Flächen einschließlich des Frachtenbahnhofs künftig für neue Nutzungen zur Verfügung. Entsprechend der Lage des Gebiets nahe dem Stadtzentrum soll ein neuer Stadtteil mit Wohnungen, Büros und Betriebsflächen aber auch sozialer Infrastruktur und einem Park entwickelt werden. Mit der Festsetzung eines Flächenwidmungsplans und der teilweisen Festsetzung eines Bebauungsplans (PD 7766) für das Areal soll nun die rechtliche Grundlage für die angestrebte städtebauliche Entwicklung geschaffen werden.

2. Begründung der SUP-Pflicht

Durch den gegenständlichen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan wird zum Teil der Rahmen für UVP-pflichtige Vorhaben gesetzt. Darüber hinaus ist in einzelnen Bereichen mit erheblichen – negativen aber auch positiven Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen. Aus diesen Gründen ist im Sinne der RICHTLINIE 2001/42/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES VOM 27. Juni 2001 ÜBER DIE PRÜFUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN BESTIMMTER PLÄNE UND PROGRAMME (SUP-Richtlinie) eine Strategische Umweltprüfung (SUP) erforderlich.

3. Festlegung des Untersuchungsrahmens

Die gegenständliche SUP erfolgt begleitend zum Verfahren zur Festsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans für das Plangebiet Bahnhof Wien Europa Mitte. In erster Linie sollen daher die Umweltauswirkungen, die sich aus der städtebaulichen Entwicklung des Areals ergeben, untersucht werden. Da das Gleisprojekt jedoch einen wesentlichen Teil des Gesamtprojekts darstellt und im Plangebiet eine relativ große Fläche beansprucht, ist auch eine Berücksichtigung der daraus resultierenden Umweltauswirkungen erforderlich.

3.1. Räumliche Abgrenzung

Im wesentlichen werden die Auswirkungen auf das vom PD 7766 erfasste Gebiet und die angrenzenden Bereiche der Bezirke 3, 4 und 10 untersucht und beschrieben. Der Vollständigkeit halber wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Änderungen im Bahnbetrieb auch Auswirkungen auf andere Bereiche im Stadtgebiet, insbesondere das Gebiet beim Westbahnhof und die Bereiche entlang der Vorortelinie, nach sich ziehen.

3.2. Inhaltliche Abgrenzung

In Ableitung der SUP-Richtlinie werden folgende Schutzgüter untersucht:

- Bevölkerung unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte Lebensqualität, Dichte, Grünflächenversorgung, soziale Infrastruktur, Erreichbarkeit, Gesundheit und Wohlbefinden
- Biologische Vielfalt unter besonderer Berücksichtigung von Fauna und Flora und der entsprechenden Lebensräume
- Boden und Grundwasser unter besonderer Berücksichtigung des Schadstoffeintrags, der Flächenversiegelung und des Bodenverbrauchs
- Klima und Luft unter besonderer Berücksichtigung der Schadstoffbelastung sowie der Temperatur- und Windverhältnisse
- Sachwerte unter besonderer Berücksichtigung des kulturellen Erbes und architektonisch wertvoller Bauten.

4. Kurzdarstellung und Ziele des Plans

Infolge der Entwicklungen der letzten Jahre hat Wien aufgrund seiner zentralen Lage in Europa wieder zunehmend an Bedeutung gewonnen. Besonderen Stellenwert hat die Stadt als Verkehrsknoten: hier kreuzt der in West-Ost-Richtung verlaufende multimodale Donau-Korridor die Nord-Süd-Achse Berlin-Prag-Wien. Parallel zum Donau-Korridor verläuft die sogenannte „Magistrale für Europa“, eine Eisenbahn-Hochleistungsverbindung zwischen den Städten Paris, Straßburg, Stuttgart, München, Salzburg, Wien und Budapest, für deren Ausbau die Stadt Wien verstärkt eintritt.

Der Donaauraum war seit jeher Kultur- und Wirtschaftsachse. Durch die Reformen in Osteuropa und den Erweiterungsprozess der EU besteht die Chance, den Donaauraum als West-Ost Korridor Europas wiederzubeleben. Der Raum entlang der Achse Berlin-Prag-Wien soll als neue Wirtschaftskernzone in Europa etabliert werden, die unter dem Begriff „Orange Banane“ ein Gegenstück zur „Blauen Banane“ – der westeuropäischen Kernzone – darstellt. Voraussetzung einer nachhaltigen Stärkung der beiden Achsen ist die Weiterentwicklung von adäquaten Verkehrs- und Infrastrukturverbindungen.

Dabei ist vor allem auf die Bereitstellung eines hochleistungsfähigen Schienenverkehrsmittels Bedacht zu nehmen, da durch einen Nichtausbau des Bahnnetzes eine nicht unbedeutende Zunahme des Straßenverkehrs zu befürchten ist. Als eine der wichtigsten Anforderungen für einen TEN-Knoten wurde von der EU die Durchlässigkeit für den Verkehr definiert, die durch den Bau des neuen Durchgangsbahnhofes künftig gewährleistet werden soll. Dieser ermöglicht eine Verbesserung des Fahrkomforts und eine Verkürzung der Reisezeiten wichtiger Relationen. Die Bedeutung dieses Vorhabens wird durch entsprechende Aussagen dazu im Generalverkehrsplan Österreich 2001, im von der Stadt Wien beschlossenen Masterplan Verkehr 2003 sowie dem Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) unterstrichen.

Durch die Errichtung des neuen Durchgangsbahnhofes und die Konzentration des schienengebundenen Güterverkehrs auf wenige moderne, leistungsfähige Standorte im Stadtgebiet wird ein Großteil der heute durch Bahnanlagen in Anspruch genommenen Flächen des Plangebiets frei für neue Nutzungen. Der infolge der Baulandwidmung erzielbare Mehrwert der Liegenschaften soll zur Unterstützung der Finanzierung des neuen Durchgangsbahnhofes verwendet werden. In einem Letter Of Intent (LOI), den Vertreter der Republik, der Stadt Wien und der ÖBB unterzeichneten, wurden als Ergebnis eines intensiven Abstimmungsprozesses die erforderlichen Rahmenbedingungen sowie städtebauliche Eckdaten, insbesondere die mögliche Bebauungsdichte für das Gebiet, festgelegt. Im Prinzip kann man sagen, dass das Bahnprojekt und die städtebauliche Entwicklung des Gebiets voneinander abhängig sind: ohne Gleisprojekt werden die entsprechenden Flächen nicht frei, ohne städtebauliche Entwicklung fehlt ein wichtiger Beitrag zur Finanzierung des Bahnhofes.

Auf den infolge der Umsetzung des Gleisprojekts der ÖBB freiwerdenden Flächen soll auf Basis des vom Wiener Gemeinderat einstimmig beschlossenen Masterplan Bahnhof Wien - Europa Mitte ein neuer attraktiver Stadtteil entwickelt werden, der sowohl hochwertige Standorte für Büros und Dienstleistungsbetriebe als auch Quartiere mit hoher Wohnqualität beinhaltet. Auf entsprechenden Grundflächen sind Einrichtungen der sozialen Infrastruktur aber auch der Naherholung vorgesehen, die sowohl die Versorgung im Plangebiet sicherstellen als auch der Umgebung zu gute kommen sollen.

Besonderer Wert wurde im Zuge der Ausarbeitung des Masterplans und der weiterführenden Planungen auf die Entwicklung standortgerechter Nutzungen, die Schaffung attraktiver Freiräume, die optimale Verknüpfung der Verkehrsangebote und die Verringerung der Barrierewirkung des Bahnareals gelegt. Auch mögliche Beeinträchtigungen auf das in der Kernzone des Weltkulturerbes „Historisches Stadtzentrum von Wien“ liegende Schloss Belvedere wurden untersucht.

Generell nimmt der gegenständliche Flächenwidmungs- und Bebauungsplan Bezug auf den STEP 05, der das Gebiet einerseits einem von 13 Zielgebieten der Stadtentwicklung zuordnet und andererseits im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung die innere Stadterweiterung auf bislang minderwertig genutzten Flächen im dicht bebauten Stadtgebiet als wichtiger Grundsatz definiert. Das Erschließungssystem des Stadterweiterungsgebiets wurde so konzipiert, dass im Sinne des Masterplan Verkehr 2003 ein möglichst hoher Anteil der Erschließung in den Sektoren öffentlicher Verkehr und nicht-motorisierten Individualverkehr erreicht werden kann.

Neben den generellen werden folgende konkrete Ziele angestrebt:

- Berücksichtigung der Flächen für den neuen Durchgangsbahnhof und das zugehörige Gleisprojekt.
- Vorsorge für Flächen zur Abdeckung des gemäß STEP 05 erforderlichen Wohnraums in qualitativ hochwertiger Form
- Vorsorge für die erforderlichen Flächen für Arbeitsstätten, zur Erbringung von Dienstleistungen sowie für eine umweltfreundliche Baustellenabwicklung
- Angemessene Vielfalt und Ausgewogenheit der Nutzungen
- Vorsorge für der Erholung dienende Grünflächen und Förderung der Vernetzung von Grünflächen im Sinne des Programms Netzwerk Natur
- Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs und des nicht-motorisierten Individualverkehrs sowie Abbau von innerstädtischen Barrieren
- Vorsorge für Flächen für der Öffentlichkeit dienende Einrichtungen, insbesondere für Bildungszwecke
- Herbeiführung eines den zeitgemäßen Vorstellungen entsprechenden örtlichen Stadtbildes unter Berücksichtigung vorhandener, architektonisch wertvoller Gebäude

5. Derzeitiger Umweltzustand im Plangebiet und der Umgebung

Das eigentliche Plangebiet ist von Bahnanlagen geprägt. Neben den Gleisen gibt es eine Reihe von Gebäuden für Büros, Lager und dergleichen, die zum Teil nicht mehr genutzt werden. An der Rieplstraße stehen einige Wohngebäude. Konkret lassen sich folgende relevante Aspekte des derzeitigen Umweltzustands beschreiben:

- hoher Versiegelungsgrad, wobei ein Großteil der versickerungsfähigen Flächen keine Vegetation aufweist (s. Anhang II)
- mit Ausnahme der baumbestandenen Böschung entlang des Steudelgleises gibt es keine nennenswerten Grünflächen; aufgrund der rechtlichen Situation (Eisenbahnanlage) fällt diese Böschung jedoch weder unter das Forstgesetz noch unter das Wiener Baumschutzgesetz
- auf dem Areal gibt es keine Naturdenkmäler; eine Liste geschützter Pflanzenarten liegt vor; genauere Erhebungen über Fauna und Flora sind jedoch erforderlich und sollen begleitend zum weiteren Projektverlauf durchgeführt werden; nach einer ersten Einschätzung kann man jedoch davon ausgehen, dass die biologische Vielfalt verarmt ist
- starke Barrierewirkung; insbesondere zwischen 3. und 10. Bezirk gibt es keine Quermöglichkeiten; Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer fehlen
- das Gebiet bietet für die Bevölkerung wenig Erlebnisqualität
- die Ressource Boden wird nicht entsprechend dem Standort nahe dem Stadtzentrum genutzt
- die Kopfbahnhöfe haben eine große Flächenausdehnung und machen gleichzeitig umfangreiche Verschiebungen erforderlich
- der Bahnhof ist nicht unmittelbar an die U-Bahn angebunden
- das Plangebiet liegt im belasteten Gebiet Luft gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-Luft)
- einzelne Betriebe auf dem Frachtenbahnhof verursachen beträchtliche Staubemissionen

- auf einzelnen Flächen werden aufgrund früherer bzw. bestehender Nutzungen (Tankstelle, Lager, Lackiererei, Tierverladung) Altlasten vermutet, wobei die Liste der Schadstoffe im Boden u. a. Schwermetalle, Kohlenwasserstoffverbindungen, Sulfat, Nitrat umfasst
- auf mehreren Flächen werden Sperrmüll, alte Fahrzeuge und Fahrzeugteile, Kühlgeräte und dergleichen zum Teil illegal Abfall gelagert, eine Kontamination des Bodens mit FCKW, Schwermetallen, Batteriemitteln ist wahrscheinlich
- aufgrund der intensiven Bombardierung des Areals gegen Ende des 2. Weltkriegs ist das Bodenprofil zum Teil stark gestört, darüber hinaus ist mit Blindgängern zu rechnen
- im Bereich Sonnwendgasse wurde bis 1899 ein Gaswerk betrieben, eine Verunreinigung des Bodens mit Kohlenwasserstoffverbindungen ist wahrscheinlich – dementsprechend ist die Fläche als Altlastenverdachtsfläche eingestuft
- im Bereich Sonnwendgasse 13-15 gibt es eine wasserrechtliche Bewilligung für eine Verwendung des Grundwasser als Nutzwasser
- es gibt keine architektonisch wertvollen oder unter Denkmalschutz stehenden Gebäude
- aufgrund der niedrigen bzw. fehlenden Bebauung werden Blickbeziehungen nicht gestört

Die Straßenzüge, die das Plangebiet begrenzen, weisen folgende relevante Umweltmerkmale auf:

- insbesondere am Gürtel verursacht der Straßenverkehr erhebliche Lärmemissionen und Schadstoffemissionen (s. Anhang II)
- bedingt durch den Frachtenbahnhof gibt es in der Sonnwendgasse und der Gudrunstraße sowie im angrenzenden Straßennetz einen hohen Anteil an LKW-Verkehr
- keine durchgehenden Grünstreifen oder Baumreihen

In den Umgebungsbereichen im Norden, Süden und Westen überwiegt eine Blockrandbebauung mit Nutzungsschwerpunkt Wohnen; im Osten liegen der Schweizer Garten und das Arsenalgelände. Folgende Umweltmerkmale, die vom Plan voraussichtlich erheblich betroffen sind, lassen sich beschreiben:

- insbesondere in den an das Plangebiet grenzenden Bereichen des 10. Bezirks gibt es eine überdurchschnittlich hohe Einwohnerdichte bei gleichzeitig unterdurchschnittlicher Versorgung mit Grün- und Erholungsflächen
- an Schulen gibt es die Volksschulen in der Quellenstraße und am Keplerplatz sowie am St.-Elisabeth-Platz
- der 3. und der 10. Bezirk sind nicht miteinander verbunden (s. o.); insbesondere der Bereich des Arsenal ist insgesamt sehr isoliert vom umgebenden Stadtgebiet
- eine attraktive, fußgängerfreundliche Verbindung zwischen äußerer und innerer Favoriten Straße fehlt
- das dicht bebaute Gebiet weist im Sommer hohe Temperaturen und kaum nächtliche Abkühlung auf (s. Anhang II)
- die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr (s. o.), an der Arsenalstraße sowie im Bereich Südtiroler Platz aber auch durch den Schienenverkehr ist erheblich
- die Umgebung liegt im belasteten Gebiet Luft gemäß IG-Luft; die Belastungen durch Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) bewegen sich im kritischen Bereich
- an der Arsenalstraße gibt es eine wasserrechtliche Bewilligung zur Verwendung des Grundwassers als Nutzwasser
- im Bereich des 3. Bezirks gibt es mehrere architektonisch wertvolle Gebäude bzw. Anlagen: das Arsenal, das 20-er Haus und das Schloss Belvedere, das darüber hinaus in der Kernzone des UNESCO-Weltkulturerbes liegt

Unabhängig von der künftigen Entwicklung des Plangebiets kann festgehalten werden, dass die durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen, das größte Umweltproblem im Plangebiet und der Umgebung darstellen. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die der Lage des Plangebiets nicht entsprechende Nutzung der Grundfläche.

Die mögliche Entwicklung des Umweltzustands im Plangebiet bzw. der Auswirkungen auf die Umgebungsbereiche, die zu erwarten ist, wenn der Plan nicht umgesetzt wird, ist in den nachfolgenden Tabellen in der Zeile „**Nullvariante**“ beschrieben. Dabei wird davon ausgegangen, dass weder das Städtebauvorhaben noch der neue Durchgangsbahnhof realisiert werden. Aufgrund der in Abschnitt 3 beschriebenen Vorgaben des LOI und des Zusammenhangs zwischen städtebaulicher Entwicklung des Gebiets und Finanzierung des Bahnprojekts erscheint die Errichtung des Durchgangsbahnhofs ohne die Umsetzung des Städtebauvorhabens nicht wahrscheinlich und wird daher nicht untersucht.

6. Umweltqualitätsziele

Aus diversen internationalen Richtlinien und gesetzlichen Grundlagen auf Bundes- und Landesebene sowie aus speziellen Plänen und Programmen der Stadt Wien wie dem Klimaschutzprogramm (KliP Wien), dem Netzwerk Natur, dem STEP 05 oder dem Masterplan Verkehr 2003 ergeben sich wichtige Ziele des Umweltschutzes.

Dazu gehören:

- Reduktion der Immissionsbelastungen unter Berücksichtigung des IG-Luft, der Umgebungslärmrichtlinie sowie der Schienenlärmmmissionsschutzverordnung (SchlV)
- Sparsamer Einsatz von Energie
- Wirtschaftlicher Umgang mit der Ressource Boden
- Höherwertige Nutzung von innerstädtischen Brachflächen (Brownfields)
- Erhöhung der Lebensqualität
- Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit privat nutzbaren und öffentlichen Grünflächen
- Biotopvernetzung
- Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, unter anderem auch im Sinne der Richtlinie für umweltfreundliche Baustellenabwicklung
- Hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs und des nicht-motorisierten Individualverkehrs am Modal-Split
- Verbesserung der Bodenqualität entsprechend dem Altlastensanierungsgesetz
- Verbesserung des Lokalklimas

Im gegenständlichen Plan wurden diese Umweltqualitätsziele zum Teil schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt berücksichtigt; so finden sich einige Forderungen bereits in den Ausschreibungsunterlagen zum Expertenverfahren „Stadtteil Wien Südbahnhof“, das dem Masterplan Bahnhof Wien - Europa Mitte vorausging. Konkret wird durch folgende Planungsabsichten, darauf eingegangen:

- Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel durch eine Verbesserung der Umsteigerelationen sowie den Ausbau des Angebots durch Verlängerung bestehender oder Schaffung neuer Linien
- Schaffung von Wegverbindungen für Fußgänger und Radfahrer
- Optimierung des Erschließungssystems für den motorisierten Individualverkehr und Einführung eines Stellplatzregulativs
- Entwicklung eines attraktiven Stadtteils mit Wohnungen, Büros, Geschäften und sozialer Infrastruktur auf einem der Lage im Stadtgebiet nicht entsprechend genutzten Areal
- Schaffung eines knapp 8 Hektar großen Parks, dessen Form zur Vernetzung übergeordneter Grünräume beiträgt
- Schaffung von Wohngebieten mit der Möglichkeit, einen großen Anteil der Wohnungen zum neuen Park hin zu orientieren
- Anordnung eines Gewerbegebiets mit Anschluss an die Bahn, das insbesondere für die Errichtung eines Baulogistikzentrums oder einer ähnlichen Einrichtung geeignet ist und das Wohngebiet vom Bahnlärm abschirmen soll

7. Umweltauswirkungen

Die Abschätzung der Umweltauswirkungen nimmt Bezug auf die oben angeführten Schutzgüter. In den Tabellen 1-6 (Anhang I) sind unter der Zeile „**PD 7766**“ die Auswirkungen in der jeweiligen Spalte beschrieben.

Zur qualitativen Bewertung der Auswirkungen wurde in der Spalte links der jeweiligen Beschreibung folgende vierstufige Skala eingeführt:

- A ... eher positive Auswirkung
- ... keine bzw. neutrale Auswirkung
- B ... eher negative Auswirkung
- C ... deutlich negative Auswirkung

In der Spalte unmittelbar rechts der Auswirkungen sind Maßnahmen beschrieben, die in Abhängigkeit von der Bewertung der jeweiligen Auswirkung negative Effekte abschwächen bzw. positive Effekte unterstützen sollen. Zum Teil wurden diese Maßnahmen bereits in der bisherigen Planung berücksichtigt, zum Teil werden sie im Zuge der Ausarbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes sowie der parallel laufenden Rahmenplanungen festgelegt; jene Maßnahmen, die durch entsprechende Festsetzungen im Flächenwidmungsplan bzw. im Bebauungsplan festgeschrieben werden, sind kursiv hervorgehoben.

8. Alternativen

Der vorliegende Masterplan Bahnhof Wien - Europa Mitte ist das Ergebnis eines intensiven Planungsprozesses, der mit der Unterzeichnung des oben erwähnten LOI eingeleitet wurde. Unter Berücksichtigung der Vorgaben des LOI wurde 2004 zunächst ein städtebauliches Expertenverfahren mit dem Titel „Masterplan Stadtteil Wien Südbahnhof“ durchgeführt. In der abschließenden Jurysitzung wurde empfohlen, die Projekte der Architekten A. Wimmer und Hotz/Hoffmann in einen gemeinsamen Masterplan zusammenzuführen. Dieser Masterplan legt die primären Strukturen für die Entwicklung des Gebiets fest; dabei gilt nach wie vor, dass der Mehrwert, der durch die höherwertige Nutzung des heutigen Bahnhofsareal erzielt wird, zur Finanzierung des neuen Durchgangsbahnhofs verwendet werden soll.

Die Bedeutung dieses Durchgangsbahnhofs wurde bereits beschrieben. Bezüglich seiner Lage gab es in der Vergangenheit ausführliche Diskussionen und Studien. Letztlich einigte man sich auf den gegenständlichen Standort, der dementsprechend auch im Generalverkehrsplan aus dem 2001, dem Masterplan Verkehr 2003 und dem STEP 05 festgeschrieben ist.

Aus dem bereits dargestellten Zusammenhang zwischen der Bedeutung des neuen Bahnhofs für den Verkehrsknoten Wien und der Notwendigkeit der Verwertung der freiwerdenden Flächen des heutigen Bahnhofsareals einerseits sowie der Tatsache, dass der STEP 05 nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung und der inneren Stadterweiterung auf dem gegenständlichen Areal die Entwicklung eines neuen Stadtteils vorsieht, andererseits ergibt sich, dass es zu einer städtebaulichen Neustrukturierung des Gebiets mit der angestrebten Dichte keine sinnvollen Alternativen gibt.

Im STEP 05 wird davon ausgegangen, dass auf dem Areal nach Auflassung der Bahnanlagen über 5.000 Wohnungen mit einer entsprechenden Grünraumversorgung und rund 20.000 Arbeitsplätze geschaffen werden können. Die Nähe zum Stadtzentrum und der hochwertige Anschluss an innerstädtische, regionale und überregionale Verkehrsnetze rechtfertigen diese Dichte auch unabhängig von der Frage der Finanzierung des Bahnhofs. Andere Strukturen, wie etwa ein lockeres Siedlungsgebiet mit offener Bauweise und Kleingärten oder auch eine große Parkanlage würden weder der Lage des Gebiets noch dem Verkehrsanschluss gerecht werden. Gleichzeitig müssten die genannten Wohnungen und Arbeitsplätze an anderer Stelle im Stadtgebiet errichtet werden; die Folgen wären

möglicherweise der Verlust wichtiger Grünflächen und längere Verkehrswege, was dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung im Sinne des STEP 05 nicht entspricht.

Wenn man ausgehend von diesen Überlegungen die Errichtung des neuen Bahnhofs sowie die im STEP 05 festgelegten Vorgaben und städtebaulichen Kennzahlen für das Gebiet außer Streit stellt, sind Alternativen im wesentlichen auf die räumliche Anordnung der vorgeschlagenen Nutzungen beschränkt.

Erste Überlegungen diesbezüglich wurden im Zuge der Vorbereitung des Expertenverfahrens „Masterplan Stadtteil Wien Südbahnhof“ angestellt. In den Ausschreibungsunterlagen war eine Nutzungsverteilung vorgegeben, die zwischen Gürtel, Arsenalstraße und Bahnhof überwiegend Büros, Handels- und Dienstleistungseinrichtungen, unmittelbar südlich des Bahnhofs Mischnutzung und auf dem Areal des Frachtenbahnhofs überwiegend Wohnnutzung sowie eine Gewerbezone entlang der Ostbahn vorsieht. Diese Anordnung bietet folgende Vorteile, die zum Teil in der Tabellen 1-6 in der Zeile „**PD 7766**“ bereits beschrieben sind:

- Die gewählte Lage des Büro-, Handels- und Dienstleistungszentrums (vorgeschlagene Widmung: *gemischtes Baugebiet/Geschäftsviertel*) ist begünstigt durch den hochwertigen Anschluss ans öffentliche Verkehrsnetz (U-Bahn und S-Bahn). Arbeitsplätze sind daher auch ohne Auto leicht erreichbar. Darüber hinaus eignet sich das Gebiet aufgrund der Emissionen des Gürtels und der Bahnanlage nur in Teilbereichen für die Anordnung von Wohnungen, die daher in eingeschränktem Ausmaß möglich sein sollen.
- Das Wohngebiet (vorgeschlagene Widmung: *Wohngebiet*) auf dem Areal des Frachtenbahnhofs entspricht der Nutzung der angrenzenden Bereiche. Die vorhandene Infrastruktur wird besser genutzt; sofern die bestehende Versorgung heute oder künftig nicht ausreicht, kann im Plangebiet darauf reagiert werden.
- Das Gewerbegebiet (vorgeschlagene Widmung *gemischtes Baugebiet/Betriebsbaugebiet*) verfügt einerseits über einen Schienenanschluss und dient andererseits zur Abschirmung des Wohngebiets vom Bahnlärm.

Im Zuge des Expertenverfahrens wurde diese Nutzungsverteilung weitestgehend berücksichtigt. Ausführlich diskutiert wurde jedoch unter anderem über die Lage und Konfiguration des Grünraums. In mehreren Projekten, von denen eines für diese Prüfung exemplarisch ausgewählt wurde, wurde vorgeschlagen, den Park unmittelbar an der Sonnwendgasse zu situieren; in einem anderen Projekt wurde zugunsten großer, begrünter Innenhöfe auf die Anordnung eines Parks überhaupt verzichtet (s. Anhang II). Soweit sich aus diesen Entwürfen geänderte Auswirkungen gegenüber dem gegenständlichen Plan (PD 7766) ergeben, sind diese in den Tabellen 1-6 in den Zeilen „**ALTERNATIVE 1** - Entwurf Popelka Poduschka Architekten“ bzw. „**ALTERNATIVE 2** - Entwurf Kees Christiaanse“ beschrieben.

Weitestgehend unabhängig von der Nutzungsverteilung ist in Hinblick auf die Thematik Weltkulturerbe zu klären, welche Auswirkungen ein Weglassen der Hochhäuser unter Beibehaltung der angestrebten Bruttogeschoßfläche hätte. Die möglichen Auswirkungen sind in den Tabellen 1-6 in der Zeile „**ALTERNATIVE 3** - Verzicht auf Hochhäuser“ beschrieben.

Eine weitere Alternative ist die zumindest teilweise Erhaltung der Vegetation an der Böschung des Steudelgleises. Zu dieser Alternative ist grundsätzlich anzumerken, dass im Nahbereich der betroffenen Fläche aus heutiger Sicht die Baustelleneinrichtungen für den Bau des neuen Bahnhofs vorgesehen sind und die Erhaltung des Baumbestands daher fraglich ist. Dennoch sind die geänderten Auswirkungen, die sich aus der Erhaltung der Fläche ergeben würden, in den Tabellen 1-6 in der Zeile „**ALTERNATIVE 4** - Baumbestand Steudelgleis“ kurz dargestellt.

Zur qualitativen Bewertung, wie sich die Auswirkungen im Vergleich zum Planfall PD 7766 ändern, wurde in der Spalte links der jeweiligen Beschreibung folgende dreistufige Skala eingeführt:

- X** ... im Vergleich zu PD 7766 positive Veränderung der Auswirkungen
 ... im Vergleich zu PD 7766 keine bzw. neutrale Veränderung der Auswirkungen
Y ... im Vergleich zu PD 7766 negative Veränderung der Auswirkungen

Der Vergleich der Alternativen 1, 2 und 3 mit dem Planfall PD 7766 zeigt, dass durch eine andere Nutzungsverteilung oder eine andere Dichteverteilung zwar vereinzelt positive Effekte erreicht werden können, im Gegenzug aber auch negative Auswirkungen hervorgerufen bzw. verstärkt werden, wobei in Summe tendenziell eine Verschlechterung feststellbar ist.

Bei der Alternative 4 überwiegen im Vergleich zu PD 7766 grundsätzlich die positiven Auswirkungen. Sinnvoll ist eine Berücksichtigung dieser Variante jedoch erst, wenn feststeht, dass die Vegetation im Bereich des Steudelgleises erhalten bleiben kann. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass dieser Bereich zwar im Flächenwidmungsplan als Bauland ausgewiesen werden soll, jedoch noch kein Bebauungsplan festgesetzt wird. Sollte also eine Erhaltung des Baumbestands zumindest in Teilbereichen möglich sein, wird im Zuge der Festsetzung eines Bebauungsplans noch einmal zu prüfen sein, in wie weit unter Einhaltung der im Masterplan festgelegten Dichte die Bäume beispielsweise durch Anordnung einer gärtnerisch auszugestaltenden Fläche berücksichtigt werden können. Dabei ist auch auf eine zu diesem Zeitpunkt möglicherweise geänderte Rechtssituation (keine Eisenbahnanlage mehr) einzugehen.

9. Vorgehensweise bei der Prüfung

Für die gegenständliche Umweltprüfung wurden folgende Datengrundlagen verwendet:

- Stadtentwicklungsplan 2005
- Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien
- Statistische Planungsdaten der MA 18
- Straßen- und Schienenlärmimmissionskataster der MA 22
- Unterlagen der Magistratsabteilungen 22, 29, 45 und 49 vom Jänner 2006 beinhaltend Daten über Lärmbelastung, Luftschadstoffe, Grünflächen, geschützte Arten, Versiegelung, Altlasten, Klima
- Planentwurf 7766, dem der Masterplan Bahnhof Wien - Europa Mitte in der Überarbeitung vom März 2006 zugrunde liegt
- Diverse Verkehrsuntersuchungen, die begleitend zum Projekt Bahnhof Wien – Europa Mitte erstellt wurden

Soweit die genannten Unterlagen Aussagen über Umweltauswirkungen nicht enthielten, wurden Auswirkungen aufgrund von Erfahrungswerten abgeschätzt. Eine Überprüfung erfolgte im Zuge des Verfahrens durch die Dienststellen der Stadt Wien.

Keine genauen Daten bzw. Unterlagen lagen zum Zeitpunkt der strategischen Umweltprüfung über den Fauna- und Florabestand sowie über die Möglichkeit der Einrichtung eines Regenwassermanagements vor. Grundsätzlich sind die entsprechenden Erhebungen bzw. Untersuchungen im Zuge der weiteren Umsetzung des Projekts nachzubringen. Unter dieser Voraussetzung und aufgrund der folgenden Überlegungen erscheint das Fehlen der betreffenden Daten zum gegenwärtigen Zeitpunkt für eine erste Einschätzung des Plans in Bezug auf Umweltbelange vertretbar.

Durch die Anordnung des neuen Parks wird ein Bereich geschaffen, auf dem allfällig geschützte oder gefährdete Arten bei entsprechender Gestaltung des Parks einen Lebensraum finden können. Mit ersten baulichen Maßnahmen ist auf dem Areal ab 2009 zu rechnen – bis dahin wären die erforderlichen Erhebungen durchzuführen, um die Ergebnisse zu berücksichtigen (s. auch Abschnitt „Überwachung“).

Bezüglich Regenwassermanagement ist anzumerken, dass grundsätzlich ein möglichst hoher Anteil der anfallenden Niederschlagswässer im Plangebiet versickert werden soll, um

die Belastung des Abwasserkanals gering zu halten. Eine umfassende Planung eines Regenwassermanagements unter Berücksichtigung der Bodenverhältnisse ist im weiteren Verlauf der Projektentwicklung nachzuführen.

10. Überwachung

Nicht alle Maßnahmen, die negative Umweltauswirkungen abschwächen bzw. positive unterstützen, können im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan rechtsverbindlich festgeschrieben werden: einerseits besteht die Möglichkeit, unwesentliche Abweichungen von den Bestimmungen des Bebauungsplans zu bewilligen, andererseits gibt es Bereiche, die vom Flächenwidmungs- und Bebauungsplan überhaupt nicht berührt werden, beispielsweise die Herstellung eines Fernwärmeanschlusses. Darüber hinaus sind in den vorgeschlagenen Festsetzungen der öffentlichen Verkehrsflächen zwar großzügige Bereiche für Fußgänger, Radverkehrsanlagen und Grünstreifen berücksichtigt, die entsprechende Ausgestaltung erfolgt aber erst im Rahmen von Detailprojekten.

Es ist daher im Zuge der weiteren Umsetzung des Projekts seitens der Stadt Wien darauf zu achten, dass die in den Tabellen 1-6 beschriebenen Maßnahmen weitestgehend umgesetzt werden.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass unabhängig von der gegenständlichen SUP für Teile des Projekts Genehmigungen nach dem UVP-Gesetz erforderlich sein können. Aus heutiger Sicht sind abgesehen vom Gleisprojekt die Errichtung einzelner Straßen aber auch das eigentliche Städtebauvorhaben UVP-pflichtig. Soweit es zur Entscheidungsfindung erforderlich ist, wären im Rahmen einer UVP einerseits die unter Abschnitt 9 angeführten fehlenden Informationen nachzubringen und andererseits auch Aussagen über die Gebäudever- und Entsorgung zu treffen.

11. Zusammenfassung

Auf dem Areal des heutigen Südbahnhofs und des angrenzenden Frachtenbahnhofs, das durch bahnaffine Nutzungen geprägt ist, keine nennenswerten Erholungsflächen oder soziale Einrichtungen aufweist und im Stadtgebiet als Barriere wahrgenommen wird, sollen ein den zeitgemäßen Verkehrserfordernissen entsprechender Durchgangsbahnhof errichtet und in seinem Umgebungsbereich ein neuer, attraktiver Stadtteil mit gemischter Nutzung entwickelt werden.

Der neue Bahnhof ermöglicht die Durchbindung von Zügen und erhöht damit den Komfort für Reisende. Gleichzeitig können auf der optimierten Anlage Verschubfahrten eingespart und so Lärmemissionen verringert werden. Die Finanzierung des Bahnhofs wird durch die Verwertung der künftig nicht mehr für Bahnanlagen benötigten Flächen unterstützt.

Der neue Stadtteil bietet Platz für rund 5.000 Wohnungen und bis zu 20.000 Arbeitsplätze. Diese Dichte erscheint aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum und der vorhandenen Verkehrsanbindung insbesondere im öffentlichen Verkehr durchaus vertretbar. Bei entsprechender architektonischer Qualität ist mit einer Aufwertung des Stadtbilds zu rechnen. Ein Park und neue Schulen garantieren den künftigen Bewohnern eine hochwertige Versorgung mit Naherholungsflächen und sozialer Infrastruktur; von diesen Einrichtungen profitiert auch die Bevölkerung der umliegenden Bereiche. Der Park leistet darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Vernetzung übergeordneter Grünräume.

Das Hauptproblem stellt zweifelsohne die Zunahme der verkehrsbedingten Emissionen dar. Durch eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Wegesystems für Fußgänger und Radfahrer und begleitende Maßnahmen der Verkehrsorganisation sowie ein Stellplatzregulativ sollen die Zuwächse des motorisierten Individualverkehrs möglichst gering gehalten werden. Darüber hinaus sind Ruhezone bzw. verkehrsberuhigte Bereiche für Erholungszwecke und hochwertige Wohnnutzungen vorgesehen.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Stadt wächst – im Zeitraum von 2000 bis 2020 ist mit einem Bevölkerungswachstum von rund 73.000 bis 145.000 Personen zu rechnen. Die städtebauliche Entwicklung des Plangebiets, für die der Plan Nr. 7766 die Rechtsgrundlage darstellt, ermöglicht die Anordnung hochwertiger Nutzungen wie Wohnen und Arbeiten aber auch Erholung auf einem bisher nicht entsprechend genutzten Areal im dicht bebauten Stadtgebiet. Dadurch muss in einem entsprechend geringerem Ausmaß auf Gebiete am Stadtrand zurückgegriffen werden, um dem Wachstum der Stadt Rechnung zu tragen. Im Sinne der im STEP 05 festgelegten Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung und inneren Stadterweiterung ist das Projekt in jedem Fall und insofern auch in Hinblick auf Umweltbelange als positiver Beitrag zu sehen.

Anhang I – Beschreibung der Umweltauswirkungen (Tabellen 1-6)

Tabelle 1: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Lebensqualität

Tabelle 2: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Gesundheit und Wohlbefinden

Tabelle 3: Schutzgut Sachwerte

Tabelle 4: Schutzgut Naturraum, Fauna und Flora

Tabelle 5: Schutzgut Boden und Grundwasser

Tabelle 6: Schutzgut Klimatische Faktoren

Quellenverzeichnis

Literatur und sonstige Publikationen

- Michael KOCH: Ökologische Stadtentwicklung – Innovative Konzepte für Städtebau, Verkehr und Infrastruktur; 2001
- Jürgen HOTZAN: dtv-Atlas Stadt – Von den ersten Gründungen bis zur modernen Stadtplanung; 1994
- Josef R. BAHULA (Herausgeber): Wettbewerbe – Architekturjournal 243/244; 2005
- Stadtplanung Wien - Magistratsabteilung 18 (Herausgeber): Stadtentwicklungsplan Wien 2005
- Stadtplanung Wien - Magistratsabteilung 18 (Herausgeber): Masterplan Verkehr 2003

Studien und Untersuchungen

- HOTZ/HOFFMANN, WIMMER: Masterplan Bahnhof Wien - Europa Mitte; 2004
- Albert WIMMER ZT-GmbH: Fortschreibung des Masterplan Bahnhof Wien - Europa Mitte; 2006
- Prof. Arch. Dipl.-Ing. Ernst HOFFMANN: Hauptbahnhof Wien Europa Mitte – Abstimmung der Hochhausplanungen mit den Anforderungen des Weltkulturerbes; 2006
- SNIZEK + PARTNER OEG: Bahnhof Wien „Europa Mitte“ – Handels- und Dienstleistungszentrum – Raumverträglichkeit Verkehr und Umwelt; 2005
- Dipl.-Ing. Erich LUST: Verkehrsuntersuchung BF Wien Europa Mitte
- ÖBB Bau AG: Umwelttechnische Voruntersuchung des Projektes „Bahnhof Wien Europa Mitte“ Teilgebiete; 2005

Internet bzw. Intranet der Stadt Wien:

- <http://www.intern.magwien.gv.at/statistik/intra05/k00/0.htm>
- <https://www.intern.magwien.gv.at/fis/magistrat/>
- <http://www.magwien.gv.at/stadtentwicklung/01/karten.htm>
- <http://www.wien.gv.at/umweltschutz/lois/index.html>

Unterlagen der Fachdienststellen:

- Unterlagen der Magistratsabteilung 22; Jänner und März 2006
- Unterlagen der Magistratsabteilung 29; Jänner 2006
- Unterlagen der Magistratsabteilung 45; Jänner 2006
- Unterlagen der Magistratsabteilung 49; Jänner 2006

Besprechungen

- 21. März 2006; Teilnehmer: WUA, MA 21B, MA 22
- 24. März 2006; Teilnehmer: WUA, MA 21B, MA 22
- 25. April 2006; Teilnehmer: WUA, MA 21B, MA 22

Schutzgut BEVÖLKERUNG mit Schwerpunkt LEBENSQUALITÄT

| NULLVARIANTE ev. Widmung: VB | Dichte | | Grünflächenversorgung | | soziale Infrastruktur | | Erreichbarkeit | |
|---|--|--|--|--|---|--|--|---|
| | Die Dichte im Plangebiet bleibt unverändert | | Die zum Teil mangelhafte Versorgung der Bevölkerung mit attraktiv nutzbaren Grünflächen wird nicht verbessert | | Im Plangebiet werden keine Einrichtungen der sozialen Infrastruktur geschaffen; im Umgebungsbereich ist voraussichtlich kein ausreichender Bedarf für neue Einrichtungen gegeben. | | Die bestehende Barriere bleibt erhalten; insbesondere die Schaffung von Verbindungen zwischen 3. und 10. Bezirk ist auszuschließen. Der Bahnhof liegt weiterhin abseits der U-Bahn. Einzelne Verbesserungen im Erschließungssystem, etwa die Neugestaltung der Passage unter dem Südtiroler Platz oder ein Lückenschluss im Radwegenetz, können unabhängig vom Projekt vorgenommen werden. | |
| | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen |
| PD 7766 Widmung: W, GB, GBGv, GBBG, EPK | Die Dichte wird deutlich zunehmen: das Verhältnis BGF zu Nettobauland liegt bei 3,5, die Einwohnerdichte bei 170 EW/ha, was in etwa jener des 4. Bezirks entspricht. Insgesamt sollen knapp 5.000 Wohnungen und bis zu 20.000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum und in Hinblick auf die Umgebungsbereiche erscheint die geplante Dichte stadtstrukturell verträglich, in jedem Fall wird ein positiver Beitrag zur inneren Stadterweiterung, wie sie auch im STEP 05 als Ziel vorgegeben ist, geleistet. | <i>Angesichts der hohen Dichte ist es wichtig, einen Bezug der neuen Wohnungen zu Freiflächen sicherzustellen: einerseits ermöglicht die gewählte Form des Parks, einen großen Anteil der Wohnungen zum Park hin zu orientieren, andererseits sind Bereiche für private und halbprivate Grünflächen vorgesehen</i> | Die Anordnung eines knapp 8 ha großen Parks stellt die Grünflächenversorgung für die künftigen Bewohner im Plangebiet sicher und verbessert gleichzeitig die Situation für die Bewohner in den angrenzenden Wohngebieten des 10. Bezirks. Bezogen auf das Plangebiet werden die Richtwerte des STEP 05 für die wohngebietsbezogene Grünflächenversorgung mehr als eingehalten. | Die fußläufige Erreichbarkeit des Parks und die Anbindung an das Radwegenetz müssen in attraktiver Form gewährleistet werden. <i>Die Anknüpfungspunkte zur Umgebung müssen, so sie nicht als Parkanlage ausgewiesen sind, eine entsprechende Gestaltung (gärtnerische Ausgestaltung bzw. Baumreihen) aufweisen</i> | Im Bereich Gudrunstraße/ Sonnwendgasse werden neue Einrichtungen der sozialen Infrastruktur geschaffen. Die Standorte für die Schulen sind so gewählt, dass einerseits eine frühzeitige Entwicklung sichergestellt und sie andererseits auch im fußläufigen Einzugsbereich der bestehenden Wohnbebauung liegen. Die erforderlichen Kindertagesheime sollen in Abhängigkeit vom Bedarf in die neue Wohnbebauung integriert werden. Die Entwicklung weiterer sozialer Einrichtungen, wie etwa die medizinische Versorgung, liegt nur bedingt im Einflussbereich der Stadtplanung. | Die fußläufige Erreichbarkeit der Schulen muss in attraktiver Form gewährleistet werden. Sollte sich im Zuge der Entwicklung des neuen Stadtteils eine Bedarfsänderung ergeben, ist darauf zu reagieren. | Erreichbarkeit und Gebietsdurchlässigkeit werden durch Schaffung neuer Straßen u. Wegverbindungen erhöht, die Barrierewirkung somit deutlich reduziert. Das Radwegenetz wird ergänzt, die fußläufigen Verbindungen werden verbessert. Die neuen Straßen dienen primär der inneren Gebietserschließung; auf den umliegenden Straßen ist mit einem Anstieg des Verkehrs zu rechnen, ohne das System zu überlasten. Der Bahnhof rückt näher an die U1; die Blöcke der ersten Phase der Wohngebiete liegen im fußläufigen Einzugsbereich der U1; mittelfristig ist eine Verlängerung der Linie D, langfristig der U2 vorgesehen. | <i>Das Straßensystem ist durch Verbreiterung der umliegenden Straßen entsprechend auszubauen, um die steigende Verkehrsmenge aufzunehmen und den Platzanfordernisse des nicht-motorisierten Individualverkehrs Rechnung zu tragen.</i> ÖV soll durch Bündelung der Umsteigerelationen attraktiviert werden (Umbau der Passage Südtiroler Platz). Maßnahmen im Plangebiet müssen in der Umgebung eine entsprechende Fortsetzung finden. Die Grundsätze des barrierefreien Bauens sind einzuhalten. |
| ALTERNATIVE 1 Entwurf Popelka Poduschka Architekten | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | Die vorgeschlagene Situierung des Parks an der Sonnwendgasse würde die Wege vom dicht bebauten Gebiet des 10. Bezirks geringfügig verkürzen. Erlebnisqualität und Erholungsfunktion des Parks wären durch die Lage an einer stark befahrenen Straße jedoch deutlich gemindert. | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | Durch die Situierung des Parks an der Sonnwendgasse werden die Wege vom dicht bebauten Gebiet zum Teil verkürzt; gleichzeitig werden die Wege zu anderen Grünräumen (insbesondere Schweizer Garten) länger und somit die Verknüpfung schwieriger. | |
| ALTERNATIVE 2 Entwurf Kees Christiaansee | In einzelnen Blöcke wird die Dichte geringer. In Summe gibt es jedoch keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766". | | Durch den Verzicht auf den Park ist zwar der Anteil an privaten und halbprivaten Grünflächen größer, die mangelhafte Grünflächenversorgung im angrenzenden dicht bebauten Gebiet wird jedoch nicht verbessert. | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | Es können keine Wegverbindungen in einem neuen Grünraum geschaffen werden. | |
| ALTERNATIVE 3 Verzicht auf Hochhäuser | Die Gesamtdichte entspricht "PD 7766", die Verteilung ändert sich jedoch: die Bereiche am Gürtel sind weniger dicht, während im Süden, wo die Umgebungsdichte bereits sehr hoch ist, die Dichte höher ist. | | Die Inanspruchnahme der Grundflächen für Gebäude ist größer als bei "PD 7766", der Grünflächenanteil wird dadurch geringer | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | Der hochwertige ÖV-Knoten am Südtiroler Platz wäre nicht entsprechend genützt, wodurch der Anteil des ÖV an der künftigen Erschließung des Plangebiets geringer ausfallen würde als bei "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 4 Baumbestand Steudelgleis | Zur Einhaltung der Flächenbilanz müsste entweder der Park oder das Bauland verkleinert werden, wobei ein Verlust von Baulandflächen lokal durch eine höhere Dichte auszugleichen wäre. In Summe gibt es jedoch keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766". | | Aufgrund der Böschung wäre der Vegetationsstreifen für die Bevölkerung als Erholungsfläche nur bedingt nutzbar. | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | Die Erschließung des unmittelbar angrenzenden Baulands wird erschwert. | |

Schutzgut BEVÖLKERUNG mit Schwerpunkt GESUNDHEIT und WOHLBEFINDEN

| | Lärmbelastung | | Luftqualität | | Sonstige Auswirkungen auf die Gesundheit | |
|---|--|---|---|---|--|--|
| NULLVARIANTE ev. Widmung: VB | Unter Berücksichtigung der Entwicklung der Stadtentwicklungsgebiete im Umgebungsbereich ist mit einer leichten Zunahme des Verkehrs und somit des Verkehrslärms zu rechnen. Bei den bahnbedingten Emissionen gibt es keine Änderungen. Die im Plangebiet projektierten Nutzungen würden an anderen Stellen in der Stadt, möglicherweise in sensibleren Zonen oder in Lagen mit schlechter ÖV-Erschließung, realisiert werden. | | Unter Berücksichtigung der Entwicklung der Stadtentwicklungsgebiete im Umgebungsbereich ist mit einer leichten Zunahme des Verkehrs und somit der Schadstoffemissionen zu rechnen. Die durch den LKW-Verkehr verursachten Emissionen im Bereich des Frachtenbahnhofs sowie die dort auftretende Staubbildung bleiben weitestgehend unverändert. (s. auch <i>Lärmbelastung</i>) | | Es ist keine wesentliche Änderung der Auswirkungen zu erwarten. | |
| | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen |
| PD 7766 Widmung: W, GB, GBGV, GBB, EPK | Unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Plangebiet und der Stadtentwicklungsgebiete im Umgebungsbereich ist im bestehenden Straßensystem zum Teil mit einer deutlichen Zunahme des Verkehrs (s. Anhang II) und somit der Lärmbelastung zu rechnen. Am Gürtel sind die Zuwächse in Hinblick auf die vorhandene Belastung eher gering. Während der Bau-phase ist mit zusätzlichen Emissionen zu rechnen. Bei der Bahn bewirkt die Reduktion der Verschubfahrten und der Querungen durch Güterzüge eine Verminderung der Lärmbelastung. | Die ÖV-Nutzung sowie der nicht-motorisierte IV müssen entsprechend gefördert werden (s. "Erreichbarkeit"). Unerwünschte Schleichwege sollen unterbunden werden. <i>Durch ein Stellplatzregulativ in Teilbereichen soll der Zuwachs beim MIV gering gehalten werden. Bei der neuen Wohnbebauung ist eine Beschränkung des Fensterrechts an stark befahrenen Straßen vorgesehen; eine Gewerbezone soll das Wohngebiet von der Bahn abschirmen.</i> Gegenüber dem Arsenalgelände sind Lärmschutteinrichtungen entlang der Ostbahn erforderlich | Eine Zunahme der verkehrsbedingten Emissionen ist zu erwarten (s. "Lärmbelastung"). Überschreitungen von Grenzwerten werden zunehmen. Darüber hinaus beeinflusst auch der erforderliche Energiebedarf für den Betrieb der Gebäude (Heizen und Warmwasser) die Luftqualität. Während der Bauphase ist mit zusätzlicher Staubbildung zu rechnen. Positive Auswirkungen sind die Abnahme des LKW-Verkehr und langfristig der betriebsbedingten Staubemissionen im Bereich des Frachtenbahnhofs sowie die Schaffung des neuen Parks, der eine Filterfunktion übernimmt. | Hinsichtlich der Maßnahmen bezüglich Verkehr - siehe "Lärmbelastung". <i>Die durch die Aufweitung der Straßenquerschnitte ermöglichten Baumpflanzungen sind zu realisieren.</i> Zur Minimierung des Energieeinsatzes für den Gebäudebetrieb ist ein Anschluss des Gebiets an das Fernwärmenetz anzustreben. Um die baubedingten Emissionen einzudämmen, wird die Einrichtung eines (eingehausten) Baulogistikzentrums mit Schienenanschluss empfohlen. <i>Eine derartige Anlage könnte im Betriebsbaugelände auch langfristig bestehen und sich positiv auf die Gesamtbilanz auswirken.</i> | 1. Auf dem Areal sind mehrere Hochhäuser geplant; dadurch kann es vereinzelt zu Beeinträchtigungen der Besonnung bestehender Gebäude kommen. 2. Neben der Belastung durch Lärm und Staub ist während der Bauphase auch mit anderen Beeinträchtigungen, insbesondere Erschütterungen, zu rechnen. 3. Positive Auswirkungen hat die Verbesserung der Grünflächenversorgung (s. "Grünflächenversorgung") und die Schaffung neuer Bewegungsräume in Form von Fuß- und Radwegverbindungen. | <i>Zu 1. Berücksichtigung des 2-Stunden-Schattens laut Hochhauskonzept der Stadt Wien.</i> |
| ALTERNATIVE 1 Entwurf Popelka Poduschka Architekten | Y | Die Zunahme der Lärmbelastung entlang der Sonnwendgasse bleibt auch bei einer anderen Situierung des Parks unverändert. Die Erholungsfunktion des Parks wird durch den Straßenlärm gemindert. Die Anordnung von Wohnungen in ruhiger Lage wird erschwert. | Y | Eine Situierung des Parks an der Sonnwendgasse verringert die Anzahl von Wohnungen, die zur Grünfläche hin orientiert werden können. | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 2 Entwurf Kees Christiaan | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | Die bei "PD 7766" unter Pkt. 3 genannten neuen Bewegungsräume werden nicht geschaffen. | |
| ALTERNATIVE 3 Verzicht auf Hochhäuser | Y | Aufgrund der ungünstigeren Dichteverteilung in Hinblick auf die Verkehrsanbindung (s. "Erreichbarkeit") ist mit einem geringfügig größeren Verkehrszuwachs und dem entsprechenden Anstieg der Emissionen zu rechnen. | Y | s. "Lärmbelastung" | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 4 Baumbestand Steudelgleis | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | X | Während der Bauphase des Bahnhofs schluckt der Baumbestand zum Teil den durch den Bau verursachten Staub, was insbesondere der Wohnbevölkerung im nördlichen Abschnitt der Sonnwendgasse zu gute kommt. | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |

Schutzgut SACHWERTE

| | Architektonisch wertvolle Gebäude | | Kulturelles Erbe | | Sonstige Sachwerte | |
|---|--|--|---|---|--|---|
| NULLVARIANTE ev. Widmung: VB | Der Großteil des unattraktiven Gebäudebestands im Plangebiet bleibt erhalten. Bestenfalls ist mit einer Sanierung der bestehenden Bahnhofshalle zu rechnen. Auf Gebäude in der Umgebung gibt es keine Auswirkungen. Die Bereiche gegenüber dem Arsenal und dem 20-er Haus bleiben unattraktiv. | | Auf die zum Weltkulturerbe gehörende Anlage des Schloss Belvedere gibt es keine Auswirkungen. Die gegenüber dem südlichen Ende des Schlossparks liegende Ecke beim Südbahnhof bleibt unattraktiv. | | Es werden weder nennenswerte Sachwerte geschaffen noch gehen sie verloren. | |
| | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen |
| PD 7766 Widmung: W, GB, GBGV, GBB, EPK | Der Plan schafft die Möglichkeit der Errichtung von Gebäuden mit hoher architektonischer Qualität; insbesondere die Bahnhofshalle soll eine moderne Visitenkarte der Stadt werden. Die geplanten Hochhäuser sollen den Bahnhof auch aus größerer Entfernung im Stadtgebiet markieren. Die Kanten der Straßenzüge, die das Plangebiet umgeben, werden definiert. Auf die dominante Front des Arsenausgangs wurde bei der Aufteilung der Baumassen Rücksicht genommen. Gegenüber dem 20-er Haus soll langfristig ein Durchgang realisiert werden | Zur Erzielung größtmöglicher architektonischer Qualität sind Wettbewerbe anzustreben. <i>Dementsprechend soll ein Gestaltungsspielraum offen gehalten werden. Durch die Anordnung von Arkaden soll zwischen Gürtel und Bahnhof ein einheitliches Identitätsmerkmal entstehen. Die Hochhausstandorte sollen unter Berücksichtigung des Sichtachsenkonzepts der MA 19 festgelegt werden, um wichtige Blickbeziehungen nicht zu stören.</i> | Die Hochhäuser werden so situiert und in ihrer Höhe beschränkt, dass Beeinträchtigungen wichtiger Blickbeziehungen auf das Schloss Belvedere weitestgehend gering gehalten werden. Dementsprechend sind keine erheblichen Auswirkungen auf das kulturelle Erbe zu erwarten. | Höhenüberschreitungen und größere Dachaufbauten, insbesondere über die Gebäudehöhe hinausragende Werbeanlagen, sollen bei den Hochhäusern vermieden werden. | Es werden neue Einrichtungen der technischen und sozialen Infrastruktur, insbesondere natürlich der neue Bahnhof sowie die genannten Schulen geschaffen. Darüber hinaus ist die Errichtung eines Einkaufszentrums geplant, dessen Größe so gewählt wurde, dass von bestehenden Geschäftszentren kein erheblicher Kaufkraftabfluss zu erwarten ist. | <i>Beschränkung der Verkaufslächen des geplanten Einkaufszentrums auf ein stadtstrukturell verträgliches Ausmaß</i> |
| ALTERNATIVE 1 Entwurf Popelka Poduschka Architekten | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 2 Entwurf Kees Christiaanse | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 3 Verzicht auf Hochhäuser | Y | Der Standort des Bahnhofs ist aus größerer Entfernung nicht mehr wahrnehmbar. | X | Bei einem vollständigen Verzicht auf Hochhäuser sind Auswirkungen auf Blickbeziehungen im Prinzip auszuschließen. | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 4 Baumbetsand Steudelgleis | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |

Schutzgut NATURRAUM, FAUNA und FLORA

| | Lebens- und Grünräume | | Gefährdete Arten | | Artenvielfalt | |
|---|---|---|---|--|--|--|
| | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen |
| NULLVARIANTE ev. Widmung: VB | Es werden keine neuen Grünräume geschaffen. Die baumbestandene Böschung wird voraussichtlich bestehen bleiben; aufgrund der speziellen rechtlichen Situation (Teil der Bahnanlage) ist der Baumbestand jedoch nicht geschützt. | | Gegebenenfalls auf dem Areal vorhandene gefährdete bzw. geschützte Arten bleiben in Form von Spontanvegetation voraussichtlich erhalten. Aufgrund der Nutzungen des Frachtenbahnhofs sind Beeinträchtigungen aber nicht auszuschließen. | | Eine nennenswerte Zunahme der Artenvielfalt ist nicht zu erwarten. | |
| PD 7766 Widmung: W, GB, GBGV, GBBG, EPK | Der Baumbestand entlang des Steudeligleises geht verloren. Im Gegenzug werden ein 8 ha großer Park als neuer Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie kleinere Grünflächen im öffentlichen Raum angelegt; die Flächenbilanz ist in jedem Fall positiv. Durch die Konfiguration des Parks wird ein wichtiger Beitrag zur Vernetzung umliegender Grünräume (Schweizer Garten bzw. Laaer Berg) geleistet. Die Vernetzung unterstützen aber auch die Randbereiche der Bahnanlagen der Ostbahn sowie neue Alleen im Straßenraum | Wichtig für die Qualität des Parks als Lebensraum ist eine naturnahe Gestaltung aber auch die Anordnung von Wasserflächen. Zur Sicherstellung der Vernetzungsfunktion der Bahnanlagen ist eine Erhaltung der Böschung entlang der Arsenalstraße bzw. eine Bepflanzung der erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen anzustreben. <i>Die durch die Festsetzung entsprechend breiter Verkehrsflächen ermöglichten Baumpflanzungen bzw. Grünstreifen sind zu realisieren.</i> | Allfällige gefährdete bzw. geschützte Arten könnten bei entsprechender Gestaltung im neuen Park einen gesicherten Lebensraum finden. | Allfällige gefährdete bzw. geschützte Arten sollten bei der Neugestaltung Parks berücksichtigt werden. | Der Park leistet einen positiven Beitrag zur Vergrößerung der Artenvielfalt und der Individuenzahl. | Um einen möglichst hohen Artenreichtum zu ermöglichen, wäre sowohl in Bezug auf Vegetation als auch auf die angedachten Wasserflächen eine naturnahe Gestaltung des Parks anzustreben. |
| ALTERNATIVE 1 Entwurf Popelka Poduschka Architekten | Die geänderte Konfiguration des geplanten Parks und vor allem die Lage an der Sonnwendgasse würde die Vernetzungsfunktion beeinträchtigen. | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 2 Entwurf Kees Christiaanse | Durch das Weglassen des Parks wird eine Grünraumvernetzung deutlich erschwert | | Es gibt keine Möglichkeit gefährdeten bzw. geschützten Arten einen entsprechenden Lebensraum zur Verfügung zu stellen. | | Die Artenvielfalt kann kaum erhöht werden. | |
| ALTERNATIVE 3 Verzicht auf Hochhäuser | Ein vollständiger Verzicht auf Hochhäuser unter Beibehaltung der angestrebten Dichte hätte zur Folge, dass der Park kleiner ausfallen müsste. | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 4 Baumbestand Steudeligleis | Der Baumbestand entlang des Steudeligleises bleibt zumindest teilweise erhalten, wobei auch eine Niveauveränderung ohne Beeinträchtigung der Bäume möglich wäre. Darüber hinaus wird ein knapp 8 ha großer Park als neuer Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie kleinere Grünflächen im öffentlichen Raum angelegt. | | Soweit auf der Böschung gefährdete bzw. geschützte vorhanden sind, ist deren Erhaltung möglich | | Der neue Park und - in geringem Ausmaß - auch die Erhaltung der Böschung leisten einen positiven Beitrag zu Vergrößerung der Artenvielfalt und der Individuenzahl. | |

Schutzgut BODEN und GRUNDWASSER

| | Schadstoffeintrag | | Versiegelung | | Bodenwasserhaushalt | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| NULLVARIANTE ev. Widmung: VB | Soweit keine Eingriffe in den Boden vorgenommen werden, bleibt die Situation unverändert; im Boden vorhandene Schadstoffe (Schwermetalle, Kohlenwasserstoffverbindungen etc.) werden nicht beseitigt; illegale Lagerung von Abfällen wird weiterhin vorkommen. | | Der Versiegelungsgrad wird weitestgehend unverändert bleiben. Die vorhandenen Vegetationsflächen sind nicht geschützt. Die für das Plangebiet vorgesehenen Nutzungen müssen an anderer Stelle im Stadtgebiet umgesetzt werden, wovon möglicherweise weniger versiegelte Flächen betroffen sind. | | Es sind keine nennenswerten Änderungen zu erwarten. | |
| | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen |
| PD 7766 Widmung: W, GB, GB _{GV} , GB _{BG} , EPK | Die vorhandenen Altlasten müssen im Baufall entsprechend den Rechtsvorschriften saniert werden. Je nach Qualität ist entweder ein Recycling möglich oder eine Behandlung als gefährlicher Abfall erforderlich. Durch die vorgesehenen Nutzungen (Büros, Wohnungen, Park) ist künftig im Großteil des Plangebiets mit keinen problematischen Schadstoffeinträgen zu rechnen. Der Boden im Park wird darüber hinaus eine andere Qualität und bessere Filterfähigkeit als der heutige Boden haben. | Neue Anlagen im Betriebsgebiet sind unter Berücksichtigung des Stands der Technik so auszuführen, dass Schadstoffeinträge in den Boden möglichst hinten gehalten werden. Im Park ist ein hochwertiger naturnaher Boden anzustreben. | Im nördlichen Teilbereich bleibt der hohe Versiegelungsgrad erhalten. Im südlichen Bereich bewirken der Park sowie die gärtnerisch auszugestaltenden Flächen im Wohngebiet eine "Entsiegelung" der Flächen und eine Erhöhung des Grünflächenanteils. Die gewählten Querschnittsbreiten der öffentlichen Verkehrsflächen ermöglichen in weiten Teilen die Anordnung von Grünstreifen. Durch die Entwicklung des Gebiets wird ein wichtiger Beitrag zur inneren Stadterweiterung und somit zur Erhaltung unversiegelter Flächen im Stadtgebiet. | <i>Im Wohngebiet soll ein hoher Grünflächenanteil durch die Anordnung der gärtnerischen Ausgestaltung auf nicht bebauten Flächen sichergestellt werden.</i> Baumpflanzungen sowie die Anordnung von Grünflächen im Straßenraum sollen entsprechend dem Masterplan Bahnhof Wien Europa Mitte erfolgen. | Durch den Park, der die Möglichkeit für die Anordnung von Rückhalteflächen bietet, sind in Summe positive Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt zu erwarten. | Zweckmäßig wäre die Einführung eines Regenwassermanagements für das Gesamtgebiet. Für entsprechende Planungen sind die Niederschlagsmengen und der Bodenaufbau zu untersuchen |
| ALTERNATIVE 1 Entwurf Popelka Poduschka Architekten | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 2 Entwurf Kees Christiaanse | Die Entwicklung eines hochwertigen Bodens ist aufgrund des Weglassens des Parks kaum möglich | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | Größere Flächen für die Nutzung als Rückhalteflächen stehen nicht zur Verfügung | |
| ALTERNATIVE 2 Verzicht auf Hochhäuser | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | Ein vollständiger Verzicht auf Hochhäuser unter Beibehaltung der angestrebten Dichte hätte einen höheren Versiegelungsgrad zur Folge. | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 3 Baumbestand Stuedelgleis | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | Der Versiegelungsgrad im nördlichen Teilgebiet ist geringfügig kleiner als in im Planfall PD 7766, im Gegenzug gehen an anderer Stelle bauplatzbezogene Freiflächen oder möglicherweise ein Teil des Parks verloren. | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |

Schutzgut KLIMATISCHE FAKTOREN

| | Luftschadstoffe und Frischluft | | Temperatur | | Wind | |
|---|---|--|---|--|--|---|
| NULLVARIANTE Widmung: VB | Im Prinzip sind keine nennenswerten Änderungen des Umweltzustands zu erwarten. Anzumerken ist, dass der bestehende Baumbestand auf dem Areal nicht geschützt ist. | | Im Prinzip sind keine nennenswerten Änderungen des Umweltzustands zu erwarten. | | Im Prinzip sind keine nennenswerten Änderungen des Umweltzustands zu erwarten. | |
| | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen | Auswirkungen | Maßnahmen |
| PD 7766 Widmung: W, GB, GBGV, GBBG, EPK | Wie bereits beschrieben ist infolge der Verkehrszuwächse eine Zunahme der Luftschadstoffe zu erwarten (s. "Schutzgut 2"). Durch den Park wird ein positiver Beitrag zur Filterung und Frischluftproduktion geschaffen, der insbesondere den neuen Wohngebieten zu gute kommt. Die öffentlichen Verkehrsflächen sind so dimensioniert, dass Platz für Baumpflanzungen sicher gestellt ist. Insbesondere am Gürtel sind mehrere Baumreihen vorgesehen. Die breiten Verkehrsflächen ermöglichen eine entsprechende Durchlüftung. | Da eine Verkehrsverminderung unwahrscheinlich ist, sollen zumindest durch entsprechende verkehrstechnische Maßnahmen Staus nach Möglichkeit verhindert werden. In jedem Fall sind im Park eine hochwertige Bepflanzung sowie Baumpflanzungen im Straßenraum anzustreben. | Während im nördlichen Teilbereich sogar eine leichte Zunahme der sommerlichen Überhitzung nicht auszuschließen ist, sind im südlichen Teilgebiet durch den Park und die gärtnerisch auszugestaltenden Flächen positive Auswirkungen auf das Kleinklima zu erwarten. | Zusätzlich zu einer großzügigen Bepflanzung sollten im Park Wasserflächen vorgesehen werden, um Temperaturschwankungen abzumindern. Im Straßenraum und auf den privaten Grundflächen sind ebenfalls Baumpflanzungen anzustreben. | Wichtige Luftleitbahnen wie der Gürtel oder die Bahn werden nicht unterbrochen. Durch die geplanten Hochhäuser im nördlichen Teilbereich können stellenweise extreme Windböen auftreten. Im südlichen Teilbereich ist durch den Park eine ausgleichende Wirkung auf den Windstrom zu erwarten. | Laut Hochhauskonzept sind erst bei Hochhäusern über 60 m, von denen es nur eines im Plangebiet gibt, strömungstechnische Untersuchungen erforderlich. Da die übrigen Hochhäuser aber im Bereich von 60 m liegen, wären entsprechende Studien zweckmäßig, um mögliche Kumulationseffekte zu vermeiden. |
| ALTERNATIVE 1 Entwurf Popelka Poduschka Architekten | s. "Schutzgut 2" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 2 Entwurf Kees Christiaanse | Durch die vorgeschlagene Blockrandbebauung ohne Park wird eine Durchlüftung und Versorgung mit Frischluft beeinträchtigt. | | Eine größere Fläche zur Beeinflussung des Kleinklimas steht nicht zur Verfügung | | kaum geänderte Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 3 Verzicht auf Hochhäuser | s. "Schutzgut 2" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |
| ALTERNATIVE 4 Baumbestand Steudelgleis | Die bestehende Vegetation trägt geringfügig zur Verbesserung der Frischluftsituation bei. | | Durch die Erhaltung der Vegetation wird die sommerliche Überhitzung im unmittelbaren Umgebungsbereich geringfügig abgemindert. | | keine geänderten Auswirkungen gegenüber "PD 7766" | |