

## BEILAGE I

### Planentwurf 7918 - Aspern Seestadt Süd

---

#### Umweltbericht

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

des südlichen Abschnitts des ehemaligen Flugfelds Aspern, zwischen den erweiterten Ortsbereichen von Aspern und Eßling – unmittelbar nördlich des Werksgeländes von General Motors,  
im 22. Wiener Gemeindebezirk

#### Inhaltsverzeichnis:

|  |    |
|--|----|
| 1. Einleitung  | 2  |
| 2. Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung   | 2  |
| 2.1 Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben  |    |
| 2.2 Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten  |    |
| 3. Für den Plan relevante Ziele  | 3  |
| 3.1 Generelle Ziele für den Planungsraum   |    |
| 3.2 Umweltziele  |    |
| 3.3 Konkrete Umweltziele im Plangebiet   |    |
| 4. Inhalt des Planes   | 6  |
| 5. Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung im Plangebiet und in seiner Umgebung                 | 7  |
| 5.1 Derzeitiger Umweltzustand  |    |
| 5.2 Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Nullvariante) |    |
| 6. Umweltauswirkungen  | 10 |
| 6.1 Untersuchungsmethode   |    |
| 6.2 Daten, Grundlagen  |    |
| 6.3 Besonderheiten der Umweltprüfung   |    |
| 7. Alternativen  | 14 |
| 8. Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen  | 14 |
| 9. Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen  | 14 |
| 10. Nichttechnische Zusammenfassung  | 14 |
| <br>   |    |
| Anhang I – Beschreibung der Umweltauswirkungen (Tabellen 1-8)  | 15 |
| <br>   |    |
| Tabelle 1: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Lebensqualität, Teil 1  |    |
| Tabelle 2: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Lebensqualität, Teil 2  |    |
| Tabelle 3: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Gesundheit und Wohlbefinden                                     |    |
| Tabelle 4: Schutzgut Sachwerte   |    |
| Tabelle 5: Schutzgut Naturraum, Fauna und Flora  |    |
| Tabelle 6: Schutzgut Boden und Grundwasser   |    |
| Tabelle 7: Schutzgut Klimatische Faktoren  |    |
| Tabelle 8: Schutzgut Landschaft  |    |

## 1. Einleitung – Kurzdarstellung der Planungsabsicht

Auf dem Gelände des ehemaligen Flugfelds Aspern ist die Errichtung der künftigen Aspern Seestadt geplant. Es soll ein moderner, urbaner Stadtteil entstehen, der mit der U-Bahn eine hochrangige öffentliche Verkehrsanbindung aufweist. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit wird bei einer gleichzeitigen möglichst kleinteiligen Durchmischung der Funktionen, eine nachhaltige Entwicklung in Form einer Stadt der kurzen Wege vorgesehen. Durch eine sorgfältige räumlich-funktionelle Beziehung des neuen Stadtteils zu den umgebenden Siedlungsstrukturen sollen auch die BewohnerInnen der Umgebung von dem vielfältigen Nutzungsangebot der Seestadt profitieren können. Aufgrund seiner Lage innerhalb der Region CENTROPE kann das neue Zentrum der Aspern Seestadt auch ein Trittstein für grenzüberschreitende Beziehungen, insbesondere zum Raum Bratislava, werden.

Mit der vorliegenden Bearbeitung des Flächenwidmungsplans und des Bebauungsplans soll der rechtliche Rahmen für die Verwirklichung der ersten Entwicklungsetappe der Aspern Seestadt geschaffen werden.

## 2. Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung

### 2.1. Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben

Mit dem vorliegenden Plan wird der Rahmen für die Bewilligung folgender Vorhaben gesetzt, die gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind:

- *Städtebauvorhaben Asperner Flugfeld Süd*: Die Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern Development AG entwickelt am südlichen Teil des ehemaligen Flugfelds Aspern ein Städtebauvorhaben. Gemäß Anhang 1 Z 18 UVP-G unterliegen Städtebauvorhaben mit einer Nutzfläche von mehr als 100.000 m<sup>2</sup> der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.
- *Straßenbauvorhaben Asperner Flugfeld Süd*: Das zur Erschließung des neuen Stadtteils erforderliche bzw. geplante Straßennetz ist zwar als Einheit mit dem Städtebauvorhaben zu betrachten, unterliegt jedoch gemäß Anhang 1 Z 9 lit. H UVP-G eigenständig der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die UVP-Pflicht wurde mit Bescheid der Wiener Landesregierung festgestellt.

Beide UVP-Verfahren laufen bereits. Die öffentliche Verhandlung der Vorhaben fand am 30. November 2009 statt.

### 2.2. Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten

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

### 3. Für den Plan relevante Ziele

#### 3.1. Generelle Ziele für den Planungsraum

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

- Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens (SUPerNOW)

Im Zusammenhang mit der in Diskussion stehenden 6. Donauquerung (S1) wurden 2003 in einer Strategischen Umweltprüfung die Entwicklungsperspektiven für den Nordosten Wiens sowie ihre infrastrukturellen Rahmenbedingungen aufgezeigt. Für eine optimale Entwicklung auf dem ehemaligen Flugfeld Aspern aus dem Gesichtspunkt des Bezirks, der Gesamtstadt sowie der gesamten Region Wien-Bratislava sind nach den Aussagen dieser Strategischen Umweltprüfung folgende Bedingungen und Zielsetzungen von besonderer Bedeutung:

- Die Stadtentwicklung soll (im gegenständlichen Bereich) der U2 in Richtung Flugfeld Aspern folgen.
- Es soll ein eigenständiger vitaler Bezirksteil mit hochwertigen Arbeitsplätzen, Dienstleistungsbetrieben und Wohnungen entstehen.
- Aufgrund der guten Voraussetzungen für die Errichtung von lokalen und regionalen Zentrumsfunktionen soll das Flugfeld Aspern als hochwertiger Wirtschafts- und Wohnstandort konzipiert werden. Dafür sind neben der hochwertigen ÖV-Anbindung (U2) auch hochwertige Straßenanbindungen (B3d, B3 neu, S1) erforderlich.
- Verkehrsvermeidende Stadtstrukturen (mit kompakten, sowohl in der Fläche als auch in der Vertikale vielfältig gemischten Bauformen und einer ausgewogenen Versorgung mit Arbeitsplätzen) sind zu forcieren.
- Im Interesse der Erholung suchenden Bevölkerung und zur Erzielung eines Biotopverbundes sollen die Landschaften des Bisambergs, des Marchfelds und der Lobau miteinander verbunden werden.

**Generelles Ziel dieser Umweltprüfung war es, das Zusammen- bzw. Wechselspiel zwischen hochrangiger Verkehrsinfrastruktur und den daraus resultierenden Entwicklungsmöglichkeiten derart zu optimieren, dass ein Höchstmaß an wirtschaftlichem, sozialem und ökologischem Nutzen für die Stadt und die Region entsteht. Die Umweltprüfung ging mit ihrem gesamtheitlichen Ansatz, der sich auch in der Breite und im Umfang der Beteiligungsprozesse widerspiegelt, weit über den Rahmen der lokalen Betrachtung von Umweltauswirkungen hinaus und wurde dem Anspruch, strategisches Instrument zu sein, in höchstem Maße gerecht.**

**Die als Ergebnis festgehaltene Entwicklungsstrategie stellte daher die Grundlage aller weiteren Entscheidungen über die einzelnen Elemente des entwicklungspolitischen Gesamtpakets für den Nordostraum Wiens, insbesondere was den Ausbau der hochrangigen ÖV-Netze betrifft, dar.**

- Strategieplan Wien 2004

Aufgrund seiner Lage an der Achse Wien-Bratislava wurde das ehemalige Flugfeld Aspern als strategisches Projekt definiert. Es soll ein international vermarktbare Angebot mit einem Nutzungsmix aus attraktivem Wohnbau und vielfältigen Wirtschaftszonen, mit hoher Arbeitsplatzdichte und Versorgung mit hochrangiger Verkehrsinfrastruktur (ÖV und MIV) geschaffen werden.

- Stadtentwicklungsplan Wien 2005 (STEP 05)

Das ehemalige Flugfeld Aspern wird im STEP 05 als Potenzialfläche der Stadtentwicklung angeführt und ist Teil des Zielgebiets U2-Donaustadt/Flugfeld Aspern (nunmehr: U2 Donaustadt/Aspern Seestadt). Das ehemalige Flughafengelände soll als Aspern Seestadt zu einem eigenständigen Stadtteil mit attraktivem, gut ausgestatteten Zentrum entwickelt werden. Die Aspern Seestadt spielt sowohl auf lokaler als auch regionaler Ebene eine bedeutende Rolle. Einerseits soll sie das neue Zentrum im Ostteil des Bezirks werden und andererseits im Zusammenwirken mit entsprechenden hochrangigen Verkehrsverbindungen als Trittstein transnationaler Beziehungen innerhalb der Region CENTROPE fungieren. Die Entwicklung zu einem Büro- und Dienstleistungszentrum, die Vorsorge für hochrangige Bildungs- und Kultur- sowie Sozial- und Freizeiteinrichtungen im Zusammenhang mit der Wohnbauentwicklung stärkt den Gesamttraum und wirkt gegenwärtigen Unterversorgungen entgegen.

- Masterplan Verkehr 2003 (MPV)

Alle für die Entwicklung des Nordostrums von Wien und insbesondere der Seestadt erforderlichen Verkehrssysteme sind auch im MPV verankert. Darüber hinaus war für diese Entwicklung der im MPV geforderte Vorrang der Verkehrsarten des Umweltverbundes eine wichtige Leitlinie.

- Masterplan Flugfeld Aspern

Ausgehend von jenen quantitativen Parametern, die aus der hochrangigen Erschließung des Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie aus dem Anspruch, ein neues Zentrum für diesen Raum zu schaffen, resultieren, wurde ein Leitbild entwickelt, das als „Masterplan Flugfeld Aspern“ im Mai 2007 vom Wiener Gemeinderat einstimmig als Orientierung für die weiteren Planungs- und Umsetzungsprozesse zur Kenntnis genommen wurde.

Eine essentielle Zielsetzung dieses Masterplans ist es, bei der Entwicklung eines urbanen Stadtteils die naturräumlichen Qualitäten der angrenzenden Landschaftsräume aufzugreifen und zu einem besonderen Qualitätsmerkmal und Imagerträger zu machen.

Die wichtigsten Funktionen dieses Masterplans sind:

- Die Festlegung einer stabilen städtebaulichen Grundstruktur, die neben der erforderlichen Funktionalität ein hohes Maß an Identität und Orientierung im Stadtteil vermittelt
- Die Darstellung eines Verkehrssystems, das optimal an die übergeordneten Netze angebunden ist und ein attraktives Netz von Bewegungslinien im Gebiet und in die Nachbarschaft bietet.
- Die Veranschaulichung der Qualitäten und Potenziale wichtiger Schlüsselbereiche in dem Gebiet.
- Die Vermittlung funktioneller und gestalterischer Prinzipien und Qualitätsstandards, die in den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozessen zu beachten sind.

Im Sinne der angestrebten Qualitätsstandards wurde bereits begleitend zur Masterplanerstellung eine Überprüfung der räumlichen Struktur aus dem Gesichtspunkt des Gender Mainstreaming durchgeführt, mit der auch eine wichtige Grundlage für die Verortung von Sozial- und Versorgungseinrichtungen in den weiteren Planungen geschaffen wurde.

Im Hinblick auf die wichtige Rolle, die der öffentliche Raum für die Qualität eines Stadtteils spielt, wurde in Weiterentwicklung des Masterplans das Handbuch „Partitur des öffentlichen Raums“ erstellt, das in den weiteren Planungs- und

Umsetzungsschritten als Leitlinie für eine differenzierte und gleichzeitig Identität schaffende Gestaltung von öffentlichen Räumen dient.

### **3.2. Umweltziele**

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:

- Schonender Umgang mit der Ressource Boden
- Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit privat nutzbaren und öffentlichen Freiflächen
- Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses und optimaler Beziehungen von bebauten Flächen und Grünräumen
- Hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs und des nichtmotorisierten Individualverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)
- Sparsamer Einsatz von Energie
- Entwicklung von Bau- und Nutzungsstrukturen, die zur gesamtstädtischen Minimierung von Umweltbelastungen beitragen
- Rücksichtnahme auf typische Ausprägungen der Kulturlandschaft
- Grünraum und Biotopvernetzung, den Gewässern Raum geben

Durch entsprechende Formulierung der Aufgabenstellung bei der Ausarbeitung des Masterplans Flughafen Aspern sowie durch die frühzeitige Einbindung einer Vielzahl von Umweltdienststellen in diesen Planungsprozess wurden die genannten Umweltziele bestmöglich berücksichtigt.

### **3.3. Konkrete Umweltziele im Plangebiet**

Für die konkrete Umsetzung im Planungsgebiet waren daraus folgende weitere bzw. detaillierte Zielsetzungen abzuleiten:

- Es soll ein selbständiger, mit allen urbanen Funktionen ausgestatteter Stadtteil, der in Dimension und Nutzungsvielfalt der Erschließungsqualität durch die U-Bahnlinie U2 Rechnung trägt, entstehen
- Wohnen, Arbeitsplätze, Versorgung und Erholung sollen möglichst kleinteilig durchmischt werden, um eine Stadt der kurzen Wege mit sozialer Kontrolle zu allen Tageszeiten zu schaffen
- Urbaner Wohnbau mit einem breiten Angebot an zeitgemäßen Wohnungen für alle Bevölkerungsgruppen und moderner infrastruktureller Ausstattung
- Schaffung von öffentlichen Räumen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für alle Bevölkerungsgruppen und VerkehrsteilnehmerInnen mit besonderem Augenmerk auf die Verkehrsarten des Umweltverbunds
- Ausgestaltung großzügiger Grünräume mit Anbindung an die übergeordneten Grünraum- und Landschaftsstrukturen
- Nutzung der emotionalen Qualität von Wasserflächen zur Schaffung einer spezifischen Atmosphäre in dem neuen Stadtteil Aspern Seestadt
- Minimierung der mit der Realisierung des Gesamtprojekts verbundenen Materialbewegungen und (insbesondere LKW-) Transportwege

#### 4. Inhalt des Plans

Grundlage der gegenständlichen (Teil-) Entwicklung ist die im Masterplan Flugfeld Aspern in ihrer Grundstruktur und ihren qualitativen wie quantitativen Zielsetzungen dargelegte Konzeption der Asperner Seestadt.

Die wichtigsten räumlichen Strukturbildner in dieser Konzeption sind:

- Das Bahnhofsviertel: Eine dichte urbane Zone im Norden des Gebiets mit einer Geschäftsstraße, die sich vom Bahnhof (Station der U-Bahnlinie U2, der Schnellbahnlinie S80 und der ÖBB-Linie Wien-Bratislava) nach Süden zum zentralen Park mit See erstreckt (*Anmerkung: Liegt nicht im Plangebiet*).
- Die grüne Mitte: Ein großzügiger Park als Zentrum des Gesamtgebiets mit einer großen Wasserfläche und mit grünen Ausläufern nach Osten und Südwesten (*Anmerkung: Liegt teilweise im Plangebiet*).
- Die Ringstraße: Das wichtigste Erschließungselement im Gebiet, auf das alle sonstigen Verkehrsrelationen bezogen sind und das alle Zonen des Gebiets verbindet (*Anmerkung: Liegt teilweise im Plangebiet*).
- Superblocks entlang der U-Bahn: Eine Kette signifikanter Gebäudestrukturen, die eine Integration der Hochtrasse der U-Bahn in die Stadtstruktur ermöglichen (*Anmerkung: Liegen nicht im Plangebiet*).
- Das Wissenschafts- und Bildungsquartier: Eine attraktive Zone zwischen Wohn- und Gewerbegebiet im Süden des Planungsgebiets mit Nähe zur südlichen U-Bahnstation und zum See (*Anmerkung: Liegt zur Gänze im Plangebiet*).
- Die Wohnquartiere: Eine Zone im Westen des Gebiets, in der Wohnnutzung in kompakten, mehrgeschoßigen Baustrukturen vorherrscht, die jedoch Einrichtungen der Nahversorgung und der sozialen Infrastruktur enthält (*Anmerkung: Liegen teilweise im Plangebiet*).
- Das Gewerbegebiet: Eine vorwiegend gewerblich genutzte Zone im Osten des Gebiets, die sich räumlich und funktionell mit der urbanen Mischzone im Zentrum verzahnen soll (*Anmerkung: Liegt teilweise im Plangebiet*).

Durch den vorliegenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sollen in einem ersten Schritt der Entwicklung der Seestadt folgende konkrete Entwicklungen ermöglicht werden:

In den kommenden Jahren soll auf dem südlichen Teilraum des im Masterplan Flugfeld Aspern dargestellten Stadtentwicklungsgebietes das Städtebauvorhaben „Asperner Flugfeld Süd“ gemeinsam mit dem Straßenbauvorhaben „Asperner Flugfeld Süd“ verwirklicht werden. In dem Städtebauprojekt sind Wohn- und Geschäftsbauten, die dazugehörigen Infrastruktureinrichtungen sowie Betriebsgebäude im Gewerbegebiet vorgesehen. Zur Erschließung dieser ersten Entwicklungsetappe bzw. zur Ausstattung mit attraktiven öffentlichen Räumen werden die entsprechenden Abschnitte der Erschließungsstruktur des Gesamtprojekts realisiert. Dieses Erschließungsnetz wird im Süden an die Groß-Enzersdorfer Straße (Hauptstraße B 3) und im Westen über die Johann-Kutschera-Gasse an die Ostbahnbegleitstraße angebunden. Die somit schon in der ersten Phase entstehende Querverbindung durch das Plangebiet soll sich später zur Ringstraße weiterentwickeln. Das auf diese Ringstraße bezogene System aus Radial- und Nebenstraßen sowie ein Geh- und Radwegenetz wird ebenfalls in den weiteren Bebauungsphasen entstehen bzw. weiterentwickelt .

Im Westen des Planungsgebiets soll die Wohnnutzung im Vordergrund stehen. In flexibel genutzten Erdgeschoßzonen sollen hier bereits in der ersten Phase Nahversorgungseinrichtungen entstehen. Anschließend an die Wohnquartiere sind soziale Infrastruktureinrichtungen, wie Schulen und Kindergärten, die in Form eines Bildungscampus realisiert werden sollen, sowie ein Stadtteilzentrum geplant.

Im nördlichen Bereich des Plangebiets ist eine Zone für Forschung und Entwicklung, sowie Büros im vorgesehen. Da die Konkretisierung der für derartige Nutzungen

erforderlichen Gebäude und Freiräume erst in weiteren Entwicklungsphasen zu erwarten ist, soll vorerst nur der Flächenwidmungsplan und noch kein Bebauungsplan mit konkreten Bestimmungen festgesetzt werden.

Im Südosten des Planungsgebiets sollen Teile des geplanten Gewerbegebiets ausgewiesen werden.

Im Hinblick darauf, dass in enger Kooperation der Stadt Wien mit der Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 Development AG geeignete Vorgangsweisen zu einer begleitenden Qualitätssicherung in allen nachgeordneten Planungs- und Umsetzungsprozessen entwickelt werden, kann der Bebauungsplan in seinen Festlegungen vergleichsweise offen gehalten werden. So sollen auf der Grundlage der Konzeption des Masterplans ausreichend Spielräume für innovative städtebauliche und architektonische Lösungen erhalten bleiben.

Die bauliche Ausnützbarkeit in den Wohnbereichen soll durch die Festsetzung von Bauklassen und spezifischen Geschoßflächendichten definiert werden. Bei der Festlegung der Dichten wird zum einen zwischen den Blockrandzonen und den Innenbereichen differenziert. Zum anderen soll die Dichte bzw. Gebäudehöhe entlang der Haupterschließungsstraßen, in denen auch Geschäftsnutzung in den Erdgeschoßzonen entstehen soll, grundsätzlich höher sein als an den Wohn- bzw. Nebenstraßen.

Um das Verkehrsverhalten im neuen Stadtteil so früh wie möglich auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes zu lenken, sollen spezielle Förderungsmaßnahmen im Rahmen des Gebietsmanagements getroffen werden. Zur Unterstützung dieser Maßnahmen soll im Gebiet die Stellplatzverpflichtung maßvoll reduziert werden. Durch die Vorschrift, Flachdächer zu begrünen sollen thermisch ungünstige Dachkonstruktionen vermieden werden.

Innerhalb des Plangebiets, an der Schnittstelle vom Wohngebiet zum Bildungscampus, ist die Ausgestaltung eines großzügigen Stadtteilparks vorgesehen. Unmittelbar nördlich des Plangebiets wird der zentrale Park mit jener rund 4,8 ha großen Wasserfläche, die dem Namen Seestadt Pate gestanden ist, liegen.

Die Querschnittsfestlegungen im Plangebiet erfolgen so, dass eine qualitätsvolle, den Bedürfnissen aller VerkehrsteilnehmerInnen entsprechende Ausgestaltung erfolgen kann. Im Bebauungsplan wird die Anlage von Baumreihen sowie grundsätzlich mindestens 2,5 m breiter Gehsteige festgelegt. Mit dem Handbuch „Partitur des öffentlichen Raums“ (gemeinsam beauftragt von der Stadt Wien und der Entwicklungsgesellschaft) wurden Richtlinien für eine differenzierte Gestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen sowie ihrem Zusammenwirken mit den Bau- und Nutzungsstrukturen geschaffen, die in der weiterführenden Qualitätssicherung maßgebend sein sollen.

## **5. Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung im Plangebiet und in seiner Umgebung**

Auf dem rund 55 ha großen Gelände befanden sich bis zuletzt die raumgreifend quer über das Areal verlaufenden Betonpisten der Start- und Landebahnen bzw. Rollwege des ehemaligen Flughafens Wien-Aspern. In den letzten Jahren wurde ein Großteil der Betonflächen als Verkehrsübungsplatz, fallweise auch als Rennstrecke für Motorsportveranstaltungen, benützt. Mit Ausnahme des südlichen Teils des Areals wurden die unbefestigten Flächen zwischen den Pisten landwirtschaftlich, in Form des freien Feldanbaus, genutzt. Gestaltwirksamen Vegetationsbestand gibt es nur entlang der außerhalb des Planungsgebiets liegenden Zufahrt zu den (ehemaligen) Verwaltungsgebäuden des Fahrtechnikzentrums (Bernhardinerallee), in einem kleinen Windschutzstreifen im Norden des Flugfeldgeländes sowie in vereinzelt Buschgruppen.

Auf den südlichen, nicht landwirtschaftlich genutzten Freiflächen hat sich krautiger Bewuchs entwickelt.

Der Bereich unmittelbar südlich des Areals, auf dem sich früher die Flughafengebäude befanden, wird seit Anfang der 80er-Jahre als Werksgelände von General Motors bzw. Opel Austria mit großflächigen Werkshallen genutzt. Das Werk ist mit einer im Osten des Geländes verlaufenden Gleisanlage an die ÖBB-Strecke des Marchegger Asts angebunden. Diese auf einem Damm geführte Strecke bildet im Norden eine deutlich sichtbare und als Barriere wirkende Grenze zum Breitenleer Bereich des Marchfelds. In der westlichen und östlichen Nachbarschaft des Asperner Flugfelds befinden sich ausgedehnte Einfamilienhausgebiete, die vom Flugfeld durch breite Grünzüge getrennt sind.

### **5.1. Derzeitiger Umweltzustand**

In Bezug auf die einzelnen Schutzgüter gemäß Anhang 1 der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme weist der Umweltzustand im Plangebiet und seiner Umgebung folgende Merkmale auf:

Biologische Vielfalt / Flora und Fauna:

Die neben den Betonpisten liegenden bislang landwirtschaftlich genutzten Flächen weisen aufgrund ihrer regelmäßigen Bewirtschaftung und aufgrund ihres geringen Anteils an Strauch- oder Baumbewuchs nur geringe Eignung als Lebensgrundlage für eine nennenswerte Artenvielfalt auf.

Ein Biotop ist im übergeordneten Grünzug, knapp außerhalb des Plangebiets, im Bereich der bestehenden Straße An den alten Schanzen als Gebüsch ausgewiesen.

In den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung sind die überwiegenden Flächen als tierökologische Lebensräume mit geringer und mittlerer Sensibilität gekennzeichnet. Der Bereich um den ehemaligen Zeppelinankerplatz (im Südwesten des Areals) ist als tierökologischer Lebensraum mit hoher Sensibilität eingestuft. Die Rollbahnen werden als Lebensräume für Tiere ausgeschlossen.

In den vorliegenden Unterlagen zur Umweltthematik (z.B. Netzwerk Natur, Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung) sind mehrere streng geschützte Tierarten verzeichnet, sodass im Zuge der Umsetzung fallweise mit Artenschutzverfahren zu rechnen ist.

Bevölkerung, Lebensqualität, Gesundheit:

Im Gebiet des ehemaligen Flugfelds Aspern gibt es derzeit keine Bevölkerung. In seiner derzeitigen Gestaltung und Nutzung hat es auch bei der Bevölkerung im Umfeld keine Auswirkungen auf die Lebensqualität bzw. Gesundheit.

Boden, Wasser

Die Flächen wurden bislang großteils landwirtschaftlich genutzt. Prägend für das Gebiet im derzeitigen Bestand sind die teilweise noch vorhandenen ehemaligen Start- und Landbahnen, die einen entscheidenden Anteil an der derzeitigen Versiegelung haben. Es ist kein nennenswerter Schadstoffeintrag im Plangebiet bekannt. Durch die ehemalige Nutzung als Flugplatz und im Zusammenhang mit den Kriegseinwirkungen im zweiten Weltkrieg sind stellenweise Vorbelastungen des Untergrunds allerdings nicht auszuschließen.

Der für das Vorhaben maßgebende Grundwasserkörper befindet sich rund 5 m unter der Geländeoberkante und ist etwa 5 m bis 10 m mächtig. Das Grundwasser strömt in Richtung Ost-Süd-Ost.



Explorationsbohrungen im 22. Bezirk in den 1970er Jahren sind in etwa 3.500 m und in 5.000 m Tiefe auf Heißwasservorkommen gestoßen.

#### Luft und Klima

Der Umstand, dass das Wiener Stadtgebiet durch die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-Gesetz 2000 (BGBl. II Nr. 262/2006) zum belasteten Gebiet Luft erklärt wurde, lässt jedoch keine konkreten Aussagen über den Standort Flughafen Aspern zu.

Das Wiener Klima ist ein Übergangsklima mit ozeanischen Einflüssen aus dem Westen und kontinentalen Einflüssen aus dem Osten.

Aufgrund der Windverhältnisse ist das Plangebiet gut durchlüftet (mittlere Windgeschwindigkeit 4,6 m/s in 10 m über Grund).

#### Sachwerte, kulturelles Erbe

Im Plangebiet befinden sich keine architektonisch wertvollen Gebäude. Es ist derzeit auch kein kulturelles Erbe bekannt. Aufgrund seiner historischen Entwicklung werden allerdings im Untergrund Funde und kulturelles Erbe vermutet. Die bisherige landwirtschaftliche Nutzung stellt weder für das Auffinden archäologischer Materialien noch für deren Sicherung günstige Bedingungen dar.

#### Landschaft:

Das Plangebiet liegt im Schnittpunkt der Landschaftsräume "Marchfeld" und "Donau-Auen". Es weist in seinem derzeitigen Zustand keine besonderen landschaftliche Qualität auf. Es ist geprägt von den ehemaligen Start- und Landebahnen des einstigen Flughafens und der zwischen diesen stattfindenden landwirtschaftlichen Nutzung. Aufgrund der bestehenden Betriebsanlage im Süden, der Siedlungskörper im Westen und Osten sowie des Bahndamms der ÖBB-Strecke im Norden ist auch nicht die für das Marchfeld typische Weite des flachen Lands erlebbar.

### **5.2. Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Nullvariante)**

Für die Einschätzung der voraussichtlichen Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des gegenständlichen Plans sind folgende (rechtliche) Rahmenbedingungen maßgebend:

Mit Beschluss des Plandokuments 5600 durch den Gemeinderat am 1. Februar 1980 wurde das gesamte Gelände des ehemaligen Flughafens Wien-Aspern im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan als Industriegebiet festgesetzt.

Als Folge eines Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshofs aus dem Jahr 1995, in dem die grundsätzliche Rechtsgrundlage sämtlicher Flächenwidmungs- und Bebauungspläne in Wien als mangelhaft erkannt (und ausdrücklich nicht die sachliche Qualität dieser Pläne beanstandet) wurde, verlor auch das oben angeführte Plandokument am 1.9.2006 seine Rechtskraft. Hätten sich nicht die aktuellen Entwicklungsvorstellungen abgezeichnet, wäre im Zuge des in den Jahren 1996 bis 2006 abgewickelten Programms zur Wiederherstellung der Rechtskraft des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans für das gesamte Wiener Stadtgebiet (auf Grundlage der nunmehr einwandfreien Gesetzeslage) zeitgerecht ein den bisherigen Zielsetzungen entsprechender Flächenwidmungs- und Bebauungsplan festgesetzt worden.

Abgesehen davon sind auf der Grundlage des Plandokuments 5600 wesentliche rechtliche und ökonomische Sachverhalte eingetreten, die dafür sprechen, die

Weiterverfolgung der Ziele dieser ursprünglichen Rechtslage als Grundlage für die „Nichtplanungs-Alternative“ zu betrachten.

Auf der Grundlage dieses Plandokument ist nicht nur das GM-Werk entstanden, sondern wurden in der Folge auch weitere Bauplätze geschaffen, sodass im Falle einer Auflassung oder wesentlichen Reduktion der Baulandwidmung Einlösungsverpflichtungen für die Stadt Wien bestünden.

Die aus dem damals bestehenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplan resultierende Rechts- und Kalkulationssicherheit war auch die Grundlage dafür, dass der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds etwa 130 ha des Areals von der Republik Österreich erworben hat.

Die Beibehaltung der derzeitigen Rechtssituation (kein gültiger Flächenwidmungs- und Bebauungsplan und daher Bausperre gem. § 8 Abs. 1 der BO für Wien) kommt daher ebenso wenig als Nichtplanungsszenario in Frage, wie eine Festschreibung des derzeitigen physischen Zustands durch einen entsprechenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplan.

Unter diesen Rahmenbedingungen wäre (bei Nichtdurchführung des gegenständlichen Plans) folgende Entwicklung des Umweltzustandes zu erwarten:

Im Planungsgebiet würde ein großflächiges Gewerbegebiet mit der erforderlichen Straßenerschließung entstehen. Der Anteil an großflächigen Gebäudestrukturen und befestigten Flächen und damit die Gesamtversiegelung des Bodens wäre bei Vollbesiedlung vergleichsweise hoch. Aufgrund der relativ geringen Nachfrage im Bereich des produzierenden Gewerbes bei gleichzeitig guter Anbindung an das hochrangige Straßennetz wäre mit der Errichtung von Einkaufs- bzw. Fachmarktzentren und entsprechendem MIV-Verkehrsaufkommen zu rechnen. Die Verlängerung der U2 in das Gebiet käme bei dieser Form der Entwicklung nicht in Frage. Die Versorgung der Bevölkerung in den umliegenden Gebieten mit Zentrumsfunktionen und sozialer Infrastruktur würde sich nicht verbessern sodass in diesem Raum weiterhin starke Orientierung nach Kagran bzw. überhaupt ins Stadtzentrum bestünde.

Der sachliche Stellenwert einer großzügigen Grünraumgestaltung und Landschaftsvernetzung wäre vergleichsweise gering, die ökonomischen Rahmenbedingungen entsprechend ungünstig, sodass nicht mit der Realisierung derartiger Maßnahmen zu rechnen wäre.

Der mittel- bis längerfristig erforderliche Wohnbau würde in Bereiche verlagert, in denen die Realisierung einer kompakten vollständigen Stadt (der kurzen Wege) nicht in der angestrebten Konsequenz möglich und die Erzielung der angestrebten Verkehrsmittelwahl (Modal Split) wesentlich unwahrscheinlicher wäre.

## **6. Umweltauswirkungen**

### **6.1. Untersuchungsmethode**

Die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgte in den Tabellen 1-8 des Anhangs 1 zu diesem Umweltbericht.

Dabei wurden die voraussichtlichen Umweltauswirkungen einzelner Teilentwicklungen sowie der beabsichtigten Gesamtentwicklung im Plangebiet auf die relevanten Schutzgüter verbal beschrieben und nach folgender Skala bewertet:

|   |                                  |
|---|----------------------------------|
| A | (eher) positive Auswirkung       |
| B | keine bzw. neutrale Auswirkungen |
| C | eher negative Auswirkungen       |
| D | deutlich negative Auswirkungen   |

Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung des vorliegenden Plangebietes:

Bevölkerung, Lebensqualität:

Die städtische Dichte der Aspern Seestadt ermöglicht eine Vielfalt an Nutzungen und trägt damit zur fußläufigen Erreichbarkeit vieler Einrichtungen des täglichen Bedarfs und zu einem hohen Maß an sozialer Ausgeglichenheit bei. Die Ausstattung des Gebiets mit allen urbanen Funktionen sowie Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und der Versorgung soll entsprechend den Etappen der Gebietsentwicklung kontinuierlich mitwachsen. Schulen, Kindergärten und eine höhere Schule sollen zur Verfügung stehen. Im Plangebiet ist eine ca. 6 ha große Fläche für die Schaffung eines Bildungscampus vorgesehen.

Das vorgesehene Netz vielfältiger öffentlicher Räume erlaubt kurze (Fuß-) Wege und gute Orientierung. Die großzügige bzw. differenzierte Dimensionierung der Grünflächen, Straßen und Plätze lässt Spielraum für eine qualitätsvolle Ausgestaltung, die den Ansprüchen aller NutzerInnengruppen gerecht wird und Nutzungskonflikte verhindert. Die Feinmaschigkeit des Netzes von Grätzlparks und Grünverbindungen ermöglicht es auch weniger mobilen Personen rasch und sicher Naherholungsräume zu erreichen. Damit auch die AnrainerInnen das Angebot der Seestadt bestmöglich nutzen können, wird das System der öffentlichen Räume auch mit den umliegenden Siedlungen vernetzt.

Die Gesamtentwicklung der Aspern Seestadt bietet Raum für eine Bevölkerungszahl, die den wirtschaftlichen Betrieb einer vollständigen Versorgungsstruktur mit Gütern und Dienstleistungen, aber auch mit Kultur- und Freizeiteinrichtungen ermöglicht. Damit kann auch die Versorgungslage der umliegenden Siedlungsgebiete entscheidend verbessert werden. Flora:

Im Plangebiet bestehen keine sensiblen Pflanzenlebensräume, die durch die Umsetzung des geplanten Vorhabens beeinträchtigt werden könnten. Vielmehr ist zu erwarten, dass durch die großzügige Grüngestaltung im Gebiet und die Vernetzung mit angrenzenden Landschaftselementen neuer Lebensraum für vielfältige Vegetation geschaffen wird. Hervorzuheben ist dabei der zentrale See, wobei am Südufer eine naturnahe Ausgestaltung geplant ist.

Fauna:

Das Gebiet ist überwiegend von bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie Brachflächen und Resten der ehemaligen Rollbahnen gekennzeichnet.

Für einige streng geschützte Arten geht von der derzeit vorherrschenden landwirtschaftlichen Nutzung eine höhere Gefährdung aus, als von der geplanten städtebaulichen Entwicklung, im Zuge derer auch die Anlage ökologischer Ausgleichsflächen vorgesehen ist.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung werden auch neuartige Lebensräume entstehen, die eine deutliche Erhöhung der Artenvielfalt erwarten lassen. Hervorzuheben ist auch hier der zentrale See und die geplante naturnahe Ausgestaltung des südlichen Uferbereiches.

#### Lärm:

Das Leben in einem Stadtteil von der Dimension und Nutzungsvielfalt, wie sie in der Seestadt geplant ist, kann nicht ohne Lärmbelastung ablaufen. Die im Masterplan vorgesehene Nutzungs- und Erschließungsstruktur gewährleistet jedoch eine räumliche Differenzierung zwischen lebendigeren, urbaneren Zonen und ruhigeren Wohn- und Erholungsbereichen.

Im Umfeld des Entwicklungsgebiets kann es temporär zu Lärmbelastungen kommen. Für die AnrainerInnen in den westlich und östlich bestehenden Siedlungsgebieten werden sich durch die Bauführung Lärmbelastungen ergeben. Durch geeignete Mobilitätsmanagementmaßnahmen und die Führung einer Buslinie vom geplanten Wohngebiet direkt zur U2-Station Aspernstraße, soll schon in der ersten Besiedlungsphase ein zum öffentlichen Verkehr hin orientiertes Verkehrsverhalten erzielt werden. Die U2-Station Flughafen Süd soll bald nach Beginn der ersten Besiedlungsetappe in Betrieb gehen. Da in dieser Phase das geplante Netz neuer hochrangiger Straßen noch nicht zur Verfügung stehen wird, ist dennoch mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen im Bereich Eßling und Aspern zu rechnen. Die bestehende Lärmsituation in den Ortskernbereichen wird sich dadurch allerdings nicht signifikant verändern.

Bei Vollausbau der geplanten Verkehrsinfrastruktur werden nach heutiger Einschätzung von der Seestadt keine nennenswerten Lärmbetrübungen für die Umgebung ausgehen.

#### Luft:

Die geplante Konzeption der Seestadt als urbane, vollständig versorgte und eigenständige Stadt der kurzen Wege mit hochrangigem ÖV-Anschluss bietet sehr gute Bedingungen für die Vermeidung von KFZ-Fahrten und für energieeffiziente Bauformen und stellt daher aus gesamtstädtischer Sicht einen wichtigen Beitrag zur Minimierung von Luftschadstoffen und des Energieverbrauchs dar. Es wäre ein planerischer Fehler, aus dem Umstand, dass das gesamte Wiener Stadtgebiet in der Verordnung zum UVP-Gesetz 2000 zum belasteten Gebiet Luft erklärt wurde, den Schluss zu ziehen, dass verstreute kleinteilige Siedlungsentwicklung (unterhalb der Schwellwerte für UVP-Pflicht) einer kompakten Stadtentwicklung in der vorliegenden Form vorzuziehen wäre.

Heißwasservorkommen, die sich in 3.500 und 5.000 m Tiefe unter dem Boden befinden, sollen im Rahmen eines Geothermieprojektes genutzt werden. Dadurch kann ein Teil der Versorgung der künftigen Aspern Seestadt mit umweltfreundlicher Energie sichergestellt werden.

#### Klima:

Die großen Grünzüge östlich und westlich des Areals sowie der zentrale Grünbereich mit der Wasserfläche des Sees werden sich günstig auf die kleinklimatische Situation in der Seestadt auswirken. Weitere Grünraumstrukturen und begrünte Straßenräume werden diese Wirkung unterstützen.

Partiell ist im Zusammenhang mit höheren Bebauungs- und Versiegelungsgraden mit Wärmespeicherung bzw. -abstrahlung zu rechnen.

#### Grundwasser:

Die geplante urbane Entwicklung führt partiell zu höherem Bebauungs- und Versiegelungsgrad. Aufgrund der großzügigen Grünflächenausstattung und des dichten Netzes an Grünverbindungen werden dennoch ausreichend Flächen für die Versickerung eines hohen Anteils der Oberflächenwässer zur Verfügung stehen.

Nicht zuletzt wegen der wichtigen Rolle, die der See für das Image des neuen Stadtteils spielt, besteht großes Interesse der Entwicklungsgesellschaft, ein signifikantes Absinken des Grundwasserspiegels zu verhindern. Es ist daher davon

auszugehen, dass in der baulichen Umsetzung die erforderlichen Maßnahmen zur Versickerung der Oberflächenwässer getroffen werden.

Eine potenzielle Veränderungen des Bodenwasserhaushalts durch die offene Wasserfläche des Sees (z.B. Verdunstung) kann nicht ausgeschlossen werden. Schadstoffeinträge ins Grundwasser über die offene Wasserfläche des Sees sind aufgrund der hohen sozialen Kontrolle nicht zu erwarten. Der See unterliegt dem Wasserrecht und anderen Umweltgesetzen.

Mögliche Schadstoffeinträge aus den Dachflächenwässern werden durch Reinigung nach dem Stand der Technik weitgehend vermieden. Oberflächenwässer von Straßen werden überwiegend, mit Ausnahme von Fußwegen, in die Kanalisation geleitet.

Sachwerte:

Im Plangebiet ist mit archäologischen Funden aus der Jungsteinzeit sowie mit Funden von Relikten aus den Napoleonischen Kriegen zu rechnen. Im Regelfall wird eine Dokumentation der Funde ausreichen und keine physische Erhaltung am Standort erforderlich sein. Das Betonfundament des ehemaligen Zeppelinankermastes, das sich im Bereich des künftigen Bildungscampus befindet, soll in eine künftige Gesamtkonzeption des Baufelds mit einbezogen werden und an die jüngere Geschichte des Areals als Flugfeld erinnern.

Durch die grundsätzlich in Wien bestehenden sowie im Rahmen des Entwicklungsmanagements geplanten Qualitätssicherungsinstrumente ist die Voraussetzung dafür geschaffen, dass in der Seestadt ein generell hohes architektonisches Niveau herrschen wird und signifikante Gebäude mit besonderer gestalterischer und funktionaler Qualität entstehen werden.

## **6.2. Daten, Grundlagen**

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

- Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP05)
- Wien Umweltgut, Themenstadtplan zu umweltrelevanten Informationen in Wien und Netzwerk Natur
- Masterplan Flugfeld Aspern, Mai 2007
- Handbuch „Partitur des öffentlichen Raums“, Oktober 2009
- Umweltverträglichkeitserklärung Aspern Flugfeld Süd, Städtebauvorhaben
- Umweltverträglichkeitserklärung Aspern Flugfeld Süd, Straßenbauvorhaben
- Masterplan Verkehr 2003
- Strategieplan Wien 2004
- Klimaschutzprogramm (KliP)
- Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens (SUPERNOW)

## **6.3. Besonderheiten der Umweltprüfung**

Für das Straßenbauvorhaben sowie für das Städtebauvorhaben werden gerade Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) durchgeführt. Die in den Umweltverträglichkeitserklärungen verarbeiteten Daten sowie magistratinterne Daten sind in die Erstellung und Bewertung des vorliegenden Umweltberichts eingeflossen.

## **7. Alternativen**

In der Strategischen Umweltprüfung für den Nordosten Wiens (SuperNOW) wurden für die Entwicklung des ehemaligen Flugfelds Aspern mehrere Szenarien überprüft. Dabei zeigte sich, dass eine Siedlungsentwicklung mit geringerer baulicher Dichte als im Widmungsvorschlag eine weniger attraktive und weniger hochwertige Aufschließung ermöglichen würde. Eine durch die urbane Dichte mögliche hochrangige öffentliche Verkehrsanbindung, insbesondere die U-Bahnlinie U2, hat jedoch eine wichtige Funktion für den gesamten Nordosten Wiens.

Der Flächenverbrauch einer weniger dichten Siedlungsentwicklung mit einer gleichwertigen Bevölkerungszahl wäre außerdem größer. Damit sind Zersiedelungstendenzen verbunden, die einer geordneten Stadtplanung entgegenstehen und ökologisch nachteilig wären.

Das Flugfeld Aspern könnte seinen Standortqualitäten nicht gerecht werden und seine Zentrumsfunktion für die anliegenden Siedlungsgebiete nicht erfüllen. Dadurch gingen Impulse zur Stärkung der Attraktivität und Wirtschaftskraft verloren.

Weiters geht aus der SuperNOW hervor, dass kompakte Siedlungsformen auch aus Sicht des Gender Mainstreaming vorteilhaft sind und einen Beitrag zur Alltagstauglichkeit und zum Abbau von ungleichen Lebensbedingungen leisten.

Im Rahmen der durch den STEP 05, den Strategieplan 2004 und die aus der Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens (SUPERNOW) hervorgehenden Entwicklungsziele bestehen daher keine grundsätzlichen Alternativen mehr.

Für die Auswahl des Planungsteams und damit die gestalterische Herangehensweise zur Strukturierung des ehemaligen Flugfelds und damit auch des vorliegenden Plangebiets wurde das Qualitätssicherungsinstrument des EU-weiten Verhandlungsverfahrens gewählt und das Team durch eine internationale Bewertungskommission ausgewählt. Beim dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zugrundeliegenden Siegerprojekt wurde von der Bewertungskommission besonders die Landschaftsvernetzung und der städtebauliche Bezug zu übergeordneten Landschaftsräumen wie die Lobau sowie die geplante „Grüne Mitte“ mit den emotionalen Qualitäten des neuen Sees hervorgehoben.

Die Erstellung des Masterplans Flugfeld Aspern erfolgte durch das Planungsteam in Abstimmung mit der Stadtplanung und durch mehrere Workshops auch unter Beiziehung der Umwelt-Dienststellen der Stadt Wien.

Der Schwerpunkt bei der Umweltprüfung war daher auf die Ermittlung von Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen gerichtet.

## **8. Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen**

Siehe dazu Anhang I – Beschreibung der Umweltauswirkungen, Tabellen 1-8

## **9. Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen**

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

## **10. Nichttechnische Zusammenfassung**

Aufgrund der gewählten, allgemein verständlichen Darstellungsweise wird von einer nichttechnischen Zusammenfassung abgesehen.

## **Anhang I – Beschreibung der Umweltauswirkungen (Tabellen 1-8)**

- Tabelle 1: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Lebensqualität, Teil 1
- Tabelle 2: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Lebensqualität, Teil 2
- Tabelle 3: Schutzgut Bevölkerung mit Schwerpunkt Gesundheit und Wohlbefinden
- Tabelle 4: Schutzgut Sachwerte
- Tabelle 5: Schutzgut Naturraum, Fauna und Flora
- Tabelle 6: Schutzgut Boden und Grundwasser
- Tabelle 7: Schutzgut Klimatische Faktoren
- Tabelle 8: Schutzgut Landschaft

Schutzgut BEVÖLKERUNG mit Schwerpunkt LEBENSQUALITÄT - Teil 1

|  | Dichte   |  | Öffentlicher Raum   |   | Grünflächenversorgung   |  | Erreichbarkeit  |   |
|--|--|--|---|---|---|--|---|---|
|  | Auswirkungen   | Maßnahmen  | Auswirkungen  | Maßnahmen   | Auswirkungen  | Maßnahmen  | Auswirkungen  | Maßnahmen   |
| <p><b>NULLVARIANTE</b><br/>Die zuvor festgesetzte Widmung Industriegebiet müsste aufgrund bestehender Rechte in adäquater Weise wieder in Kraft gesetzt werden.<br/><b>Großflächiges Betriebsbaugelände mit erforderlicher Aufschließung</b></p> | <p>Geringe bauliche Dichte in monofunktionaler Struktur. Aufgrund der Marktlage im Sektor des produzierenden Gewerbes wäre mit hohem Nachfragedruck durch großflächige Handelsbetriebe zu rechnen, wodurch trotz der Monostruktur erhebliches Verkehrsaufkommen entstehen könnte.</p>  |  | <p>Es würden die für die Erschließung des Betriebsgebiets notwendigen Aufschließungsstraßen mit adäquater Ausgestaltung entstehen. Sofern Gebietsquerungen und Vernetzungen mit den benachbarten Siedlungsgebieten überhaupt entstehen, wäre in den öffentlichen Räumen in den Nachtstunden nur geringe soziale Kontrolle gegeben, was zu einem Defizit an Sicherheit bzw. Sicherheitsgefühl führt. Insbesondere für Frauen wären diese Räume daher nur bedingt nutzbar.</p>  |   | <p>Öffentliche Grünflächen würden allenfalls durch Grüngestaltung in den Haupterschließungsstraßen entstehen.</p>   |  | <p>Bei entsprechender Ansiedlungsdichte wäre die Anbindung des Areals an das hochrangige Straßennetz erforderlich. Jedenfalls müsste eine Verbindung zur Schnellstraße S1 hergestellt werden. Hochrangige ÖV-Erschließung würde für das Gebiet nicht bestehen. Insofern würde auch für die umliegenden Gebiete weiterhin kein hochrangiges umweltfreundliches Verkehrsmittel als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.</p>  |   |
| <p><b>PE 7918</b><br/>Widmung:<br/>W, GB, GBBg, Epk, VB</p>  | <p>Durch die Entwicklung eines urbanen Stadtteils, der Aspern Seestadt, wird sich die lokale Dichtestruktur, die bislang von dörflicher Bebauung, Einfamilienhausgebieten und nur wenig dichte Reihenhausstrukturen gekennzeichnet war, entscheidend verändern. Die urbane Dichte ist Voraussetzung für die angestrebte Erschließungs- und Ausstattungsqualität und damit ausdrückliche Zielsetzung für die Entwicklung. Die beabsichtigte Nutzungsvielfalt in urbaner Dichte trägt bei zur fußläufigen Erreichbarkeit vieler täglich frequentierter Einrichtungen und zu einem hohen Maß an ständiger sozialer Kontrolle. Die Ausstattung des Gebiets mit allen urbanen Funktionen und Einrichtungen der sozialen Infrastruktur soll in den Etappen der Gebietsentwicklung kontinuierlich mitwachsen, sodass keine negativen Auswirkungen der urbanen Dichte durch Nutzungsdruck nach außen auftreten werden.</p> | <p>In der ersten Entwicklungsphase werden folgende flankierende Maßnahmen getroffen<br/><br/>Maßnahmen zur frühzeitigen Erzielung des angestrebten Modal Split und zur Vermeidung von Autoverkehr in die umliegenden Wohnsiedlungen<br/>- Stellplatzregulativ, Anreize für Auto-Vermeidung<br/>- Attraktive Fuß- und Radwegereaktionen<br/>- Busschleusen für Zubringer zur U-Bahn-Station Aspernstraße<br/><br/>Maßnahmen zur frühzeitigen Erzielung einer ausreichenden Versorgungsstruktur:<br/>- Einschränkung der Wohnnutzung in Ergdgeschoßzonen in strategisch wichtigen Bereichen (Bebauungsplan)<br/>- Schaffung von Rahmenbedingungen, die eine gemeinsame Planung, Realisierung und Bewirtschaftung von Versorgungsstrukturen ermöglicht.<br/>(Wien 3420)</p> | <p>Das vorgesehene Netz vielfältiger öffentlicher Räume erlaubt kurze (Fuß-)Wege und gute Orientierung. Die großzügige bzw. differenzierte Dimensionierung des öffentlichen Raums lässt Spielraum für eine qualitativvolle Ausgestaltung, die den Ansprüchen aller NutzerInnengruppen in adäquater Weise gerecht wird und Nutzungskonflikte minimiert.<br/><br/>Das System öffentlicher Räume soll durch Gestaltung und Organisation so mit der Umgebung vernetzt werden, dass für die BewohnerInnen umliegender Siedlungen Gelegenheit besteht, die künftigen urbanen Qualitäten der Seestadt zu nutzen.</p> | <p>Um die angestrebte Qualität des öffentlichen Raums zu erzielen, werden die weiterführenden Planungs- und Umsetzungsprozesse optimal koordiniert und durch entsprechende Qualitätssicherung begleitet. Mit der Erstellung des Handbuchs "Partitur des öffentlichen Raums" wurde in Fortführung des Masterplans eine umfassende Grundlage für diese Qualitätssicherung geschaffen.<br/><br/>Durch gestalterische und organisatorische Maßnahmen soll Autoverkehr von der Seestadt in und durch die benachbarten Wohnsiedlungen unterbunden werden.</p> | <p>Das großzügige und attraktive System von Grünflächen und Grünverbindungen mit dem signifikanten Element des Sees ist eine zentrale Qualität der städtebaulichen Entwicklung. Damit stehen nicht nur den BewohnerInnen und Beschäftigten des neuen Stadtteils sondern auch der Bevölkerung in der Nachbarschaft hochwertige Freizeit- und Erholungsräume zur Verfügung. Die Feinmaschigkeit des Netzes von Grätzparks und Grünverbindungen ermöglicht es auch weniger mobilen Personen oder Eltern mit Kleinkindern, rasch und sicher Naherholungsräume für unterschiedliche Bedürfnisse zu erreichen.<br/><br/>Die Ausstattung mit privaten Grünflächen steht aufgrund der urbanen Konzeption (mit überwiegend urbanen Wohnformen) nicht im Vordergrund.<br/><br/>Die Errichtung von Jugendspielplätzen kann aufgrund der urbanen Konzeption nicht auf allen Bauplätzen bzw. Baublöcken erfolgen. Entsprechende Organisationsformen sollen die ausreichende Ausstattung des Gebiets mit derartigen Flächen aber gewährleisten.</p> | <p>Durch frühzeitige Realisierung strategischer Grünräume und ihrer Verbindungen soll schon bei der Besiedlung hohe Aufenthaltsqualität geboten und Nutzungsdruck nach außen minimiert werden.<br/><br/>Maßnahmen zum Ausgleich für fehlende private Grünflächen:<br/>- Großzügiges Angebot an Balkonen und Terrassen und begrünten Dachflächen<br/>- Schaffung von Rahmenbedingungen, die eine gemeinsame Planung und Ausgestaltung der Freiflächen<br/><br/>Maßnahmen zur Sicherung der Freiflächen für Kinder und Jugendliche auf den Bauplätzen:<br/>- Schaffung von Rahmenbedingungen, die eine kooperative Planung und Ausgestaltung ausreichender Freiflächen für Kinder und Jugendliche auf geeigneten Flächen (für mehrere Bauabschnitte gemeinsam) ermöglicht.</p> | <p>Die Seestadt wird durch zwei Stationen unmittelbar an die verlängerte U-Bahnlinie U2 angeschlossen. In den weiteren Ausbauphasen wird die Gebietserschließung auch durch Straßenbahnlinien erfolgen. Generell wird durch ein ausreichend dichtes und entsprechend dimensioniertes Netz öffentlicher Räume ein überdurchschnittlich hoher Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Verkehr) ermöglicht. Der motorisierte Individualverkehr soll auf die Anbindung an das hochrangige Netz konzentriert werden.<br/><br/>Durch die Nutzungsverteilung im Gebiet, durch das Netz öffentlicher Räume sowie durch entsprechende Linienführungen und die Stationsverteilung der ÖV-Linien werden optimierte Wege zu den Zonen mit urbanen Funktionen und zu den Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ermöglicht. Das System öffentlicher Räume soll durch Gestaltung und Organisation so mit der Umgebung vernetzt werden, dass für die BewohnerInnen umliegender Siedlungen Gelegenheit besteht, die künftigen urbanen Qualitäten der Seestadt zu nutzen. Die hochrangige ÖV-Anbindung bringt auch für die BewohnerInnen der Umgebung erhebliche Verbesserungen in Bezug auf die Erreichbarkeit des</p> | <p>In einer ersten Phase soll eine ausreichend dicht geführte Buslinie zur U2-Station Aspernstraße geführt werden. Im Bereich der bestehenden Straße "An den alten Schanzen" ist die Führung einer Buslinie und einer Geh- und Radwegverbindung vorgesehen, um auch die AnrainerInnen optimal anzubinden. Das Straßennetz wird im Westen in der vorliegenden ersten Phase der Gebietsentwicklung an die bestehende Johann-Kutschera-Gasse und im Südosten über eine bereits errichtete Aufschließungsstraße an die Groß-Enzersdorfer-Straße angebunden, deren Anbindung künftig noch ertüchtigt wird.<br/><br/>Für die weiteren Entwicklungsschritte ist eine Straßenanbindung an das hochrangige Straßennetz im Norden der künftigen Seestadt (A23/B3d) notwendig, das einerseits den motorisierten Individualverkehr des neuen Entwicklungsgebiets aufnimmt und andererseits zu einer wesentlichen Entlastung der alten Ortskerne der Donaustadt führen wird.</p> |



**Schutzgut BEVÖLKERUNG mit Schwerpunkt LEBENSQUALITÄT - Teil 2**

|  | soziale Infrastruktur  |  | Versorgung   |   | Freizeit / Kultur   |  |
|--|--|--|--|---|---|--|
| <p><b>NULLVARIANTE</b><br/>Die zuvor festgesetzte Widmung Industriegebiet müsste aufgrund bestehender Rechte in adäquater Weise wieder in Kraft gesetzt werden.<br/><b>Großflächiges Betriebsbaugelände mit erforderlicher Aufschließung</b></p> | <p>Es würden keine Einrichtungen der sozialen Infrastruktur errichtet. Die umliegenden Siedlungen könnten nicht profitieren.</p>   |  | <p>Es wäre mit hohem Nachfragedruck durch großflächige Handelsbetriebe zu rechnen. Es könnten daher zusätzliche, vorrangig MIV-affine Standorte im Fachmarktgebiet entstehen, denen jedoch keine adäquate Kaufkraftentwicklung in dem Bereich gegenüberstehen würde.</p>   |   | <p>Freizeit- bzw. Kultureinrichtungen werden mangels entsprechender Bevölkerungszahl und ÖV-Erschließung nicht entstehen.</p>   |  |
|  | Auswirkungen   | Maßnahmen  | Auswirkungen   | Maßnahmen   | Auswirkungen  | Maßnahmen  |
| <p><b>PE 7918</b> Widmung: W, GB, GBBG, Epk, VB</p>  | <p>Die für die Entwicklung der Aspern Seestadt erforderlichen Schulen und Kindergärten werden in allen Entwicklungsphasen zeitgerecht zur Verfügung stehen. Aufgrund der Gebietsdimension umfasst diese Ausstattung auch eine höhere Schule. Im Plangebiet ist eine ca. 6 ha große Fläche für die Schaffung eines Bildungscampus vorgesehen und als Grundfläche für öffentliche Zwecke ausgewiesen. Um eine systematische Verteilung von Kindergärten im Gebiet zu erreichen, sind neben eigenständigen Standorten auch in verschiedenen Bauvorhaben integrierte Einrichtungen vorgesehen. Insbesondere im Bereich der Hauptschulen und höheren Schulen trägt die Ausstattung der Seestadt auch zu einer Verbesserung der Versorgung im Umfeld bei. Die Gesamtdimension der Seestadt ermöglicht auch eine Vollausstattung mit unterschiedlichen Sozialeinrichtungen, die nicht unmittelbar von der Stadt betrieben werden. Aufgrund der Zeitdauer des Entwicklungsprozesses kann auf die jeweilige Bedarfslage sowie auf den jeweils aktuellen technisch-wissenschaftlichen Stand der Sozialeinrichtungen Bedacht genommen werden.</p> | <p>Das künftige Stadtteilzentrum, das einen eigenen Bauhof nördlich des Schulcampus erhalten soll, ist unter anderem für die Aufnahme sozialer Einrichtungen vorgesehen. Für die Errichtung integrierter Kindergärten sowie für die Einplanung weiterer Sozialeinrichtungen, die nicht unmittelbar von der Stadt betrieben werden, ist in den weiteren Planungsschritten sowie bei der Veräußerung der Liegenschaften in geeigneter Form Vorsorge zu treffen. Vorrangig kommen dafür entsprechende Vorgaben in den Bauträgerwettbewerben in Frage. Für eine optimale Situierung derartiger Einrichtungen kann die im Zuge der Ausarbeitung des Masterplans erstellte Gender-Mainstreaming-Studie, in der auch Alltagswegketten untersucht wurden, als Grundlage herangezogen werden.</p> | <p>Durch die Gesamtentwicklung der Seestadt entsteht eine Bevölkerungszahl in einer Dimension, die den wirtschaftlichen Betrieb einer vollständigen Versorgungsstruktur mit Gütern und Dienstleistungen ermöglicht. Durch die Planung werden strategische Schwerpunkte für die Ansiedlung von Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen gesetzt um Synergieeffekte zu erzielen. Es ist zu erwarten, dass Handels- und Dienstleistungsbetriebe versuchen werden, möglichst frühzeitig in dem Entwicklungsgebiet Standorte zu sichern, und dass daher auch in der ersten Entwicklungsetappe bereits ausreichend Nahversorgungseinrichtungen entstehen werden. Mit der geplanten Entwicklung kann auch die Versorgungslage der umliegenden Siedlungsgebiete, insbesondere im Auswahlgüterbereich, entscheidend verbessert werden.</p> | <p>Da der Bebauungsplan zwar die Errichtung von Wohnungen in den Erdgeschoßzonen der für die Nahversorgung strategischen Bereiche unterbindet, nicht aber Nutzung dieser Zonen mit Nebenräumen verhindert, ist es wichtig, durch entsprechende Qualitätssicherung in den weiterführenden Planungen die Voraussetzungen für die Entwicklung funktionierender Geschäftszonen zu schaffen bzw. zu sichern.</p> | <p>Durch die Gesamtentwicklung der Seestadt entsteht eine Bevölkerungszahl in einer Dimension, die den wirtschaftlichen Betrieb von Einrichtungen der Alltagskultur und kommerziellen Freizeiteinrichtungen ermöglicht. Das Entstehen von Kinos, von Einrichtungen für Erwachsenenbildung sowie einer kommerziellen Kleinkulturszene (Kultur-Cafés, Gallerien etc.) ist allerdings erst in späteren Entwicklungsstapen zu erwarten. Ähnliches gilt für Sport- und Fitnessanlagen. Für Freizeitaktivitäten in freier Natur werden von Anfang an gute Bedingungen bestehen. Diesbezüglich schafft der Plan ein differenziertes Angebot.</p> | <p>Mit der geplanten Errichtung eines Stadtteilzentrums im Gebiet soll bereits frühzeitig ein Gebietsmanagement vor Ort Platz finden und damit auch soziale und kulturelle Einrichtungen in der künftigen Seestadt gefördert werden. Eine besonders wichtige Funktion erfüllt in diesem Zusammenhang auch der Bildungscampus, der im Rahmen einer Mehrfachnutzung der Räumlichkeiten und Freiflächen besonder im Bereich der Erwachsenenbildung von Bedeutung sein wird. Im Rahmen der aktiven Imagepflege durch die Entwicklungsgesellschaft ist auch mit kulturellen Events zu rechnen, die Impulse für künftige kulturelle Entwicklungen darstellen können.</p> |

**Schutzgut BEVÖLKERUNG mit Schwerpunkt GESUNDHEIT und WOHLBEFINDEN**

| NULLVARIANTE<br>Die zuvor festgesetzte Widmung Industriegebiet müsste aufgrund bestehender Rechte in adäquater Weise wieder in Kraft gesetzt werden.<br><b>Großflächiges Betriebsbaugebiet mit erforderlicher Aufschließung</b> | Lärmbelastung  |  | Luftqualität   |  | Sonstige Auswirkungen auf die Gesundheit  |           |
|---|--|--|--|--|---|-----------|
|   | Auswirkungen   | Maßnahmen  | Auswirkungen   | Maßnahmen  | Auswirkungen  | Maßnahmen |
| <p>PE 7918 Widmung: W, GB, GBbg, Epk, VB</p> <p><b>C</b></p>  | <p>Das Leben in einem Stadtteil von der Dimension und Nutzungsvielfalt, wie sie in der Seestadt geplant ist, kann nicht ohne Lärmbelastung ablaufen. Die im Masterplan vorgesehene Nutzungs- und Erschließungsstruktur gewährleistet jedoch eine räumliche Differenzierung zwischen lebendigeren, urbaneren Zonen und ruhigeren Wohn- und Erholungsbereichen. Im Umfeld des Entwicklungsgebiets kann es aus folgenden Gründen temporär zu Lärmbelastungen kommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bautätigkeit und Baustellen-transport (dabei sind auch die Projekte der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur maßgebend)</li> <li>- Erhöhte KFZ-Frequenz im Bereich Johann-Kutschera-Gasse / Ostbahnbegleitstraße / Hausfeldstraße in der Phase, in der S1 und A23 noch nicht zur Verfügung stehen</li> </ul> <p>Bei Vollausbau der geplanten Verkehrsinfrastruktur sollten von der Seestadt keine nennenswerten Lärmbeeinträchtigungen für die Umgebung ausgehen. Lärmbeeinträchtigungen durch die A23 sind technisch beherrschbar und werden vorrangig Gegenstand des entsprechenden (UVP-pflichtigen) Projekts sein.</p> <p>Die im Zusammenhang mit dem Flugverkehr des Flughafens Schwechat zu erwartenden Lärmbelastungen wurden bereits in der Konzeption des Masterplans berücksichtigt, indem in den betroffenen Bereichen am östlichen Flugfeldrand vor allem Flächen für betriebliche Nutzungen vorgesehen sind.</p> | <p>Maßnahmen zur Minimierung des Lärms durch Bautätigkeit und Baustellentransport:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verwendung von Aushubmaterial vor Ort</li> <li>- Materialtransporte per Bahn</li> <li>- Baustellen- und Transportlogistik</li> </ul> <p>Maßnahmen zur Minimierung der KFZ-Frequenz in der ersten Besiedlungsphase:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stellplatzregulativ, Anreize für Auto-Vermeidung</li> <li>- Attraktive Fuß- und Radwegereaktionen</li> <li>- Busschleusen für Zubringer zur U-Bahn-Station Aspernstraße</li> </ul> | <p>Die Emission von Luftschadstoffen hängt stark von der konkreten Betriebsstruktur ab. Ein hoher Anteil von Transport- bzw. Logistikunternehmen oder ein hoher Anteil an motorisierten Individualverkehr (MIV) -affinen Handelseinrichtungen würde zu erheblichen Belastungen führen.</p> <p>Die hervorragende Erschließung der Seestadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann der KFZ-Anteil am Gesamtverkehr und damit auch der verkehrsbedingte Schadstoffausstoß vergleichsweise gering gehalten werden.</p> <p>Die urbane Baustruktur mit kompakten mehrgeschoßigen Gebäuden stellt eine gute Bedingung für energieeffizientes Bauen dar.</p> <p>Der Umstand, dass das gesamte Wiener Stadtgebiet durch die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-Gesetz 2000 (BGBl. II Nr. 262/2006) zum belasteten Gebiet Luft erklärt wurde, lässt keine konkreten Aussagen über den Standort Flugfeld Aspern zu. Die gewählte urbane Konzeption an diesem Standort stellt eher einen Beitrag zur generellen Schadstoffreduktion als zur Verschlechterung der Luftqualität dar.</p> <p><b>B</b></p> | <p>Maßnahmen zur Minimierung der KFZ-Frequenz (in der ersten Besiedlungsphase):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stellplatzregulativ, Anreize für Auto-Vermeidung</li> <li>- Attraktive Fuß- und Radwegereaktionen</li> <li>- Busschleusen für Zubringer zur U-Bahn-Station Aspernstraße</li> </ul> <p>Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz von Gebäuden und Anlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forcierung der Passivhaustechnologie bei Wohn- und Bürogebäuden</li> <li>- Versorgung des Gebiets mit Fernwärme</li> <li>- Einsatz von Fernkühlung für größere Bürokomplexe und Geschäftszonen</li> <li>- Nutzung der günstigen Geothermiebedingungen</li> </ul> | <p>Durch die Monostrukturiertheit eines großflächigen Betriebsgebiets ist in den Nachtstunden kaum soziale Kontrolle gegeben. Sicherheit bzw. Sicherheitsgefühl würden darunter leiden.</p> <p>Die beabsichtigte urbane Dichte und Nutzungsvielfalt im Vollausbau der Seestadt ist eine gute Bedingung für eine "Stadt der kurzen Wege" und insofern für die Minimierung des Zeitaufwands für Alltagswege. Dadurch kann Stress reduziert und Freizeit gewonnen werden. Die großzügige Ausstattung des Stadtteils mit Grün- und Erholungsflächen sowie die Vernetzung mit den Landschaftsräumen Marchfeld und Lobau regt zu Aktivverholung in freier Natur an.</p> <p><b>A</b></p> |           |

**Schutzgut SACHWERTE**

|  | Architektonisch wertvolle Gebäude  |  | Kulturelles Erbe  |   |
|--|--|--|---|---|
| <p><b>NULLVARIANTE</b><br/>Die zuvor festgesetzte Widmung Industriegebiet müsste aufgrund bestehender Rechte in adäquater Weise wieder in Kraft gesetzt werden.<br/><b>Großflächiges Betriebsbaugelände mit erforderlicher Aufschließung</b></p> | <p>Im Plangebiet befinden sich keine architektonisch wertvollen Gebäude. Ob im Zuge der Entwicklung eines großflächigen Betriebsgebiets Gebäude mit anspruchsvoller Architektur entstehen, ist von der Ambition einzelner Betriebe abhängig und wohl nur partiell zu erwarten.</p>   |  | <p>Im Plangebiet ist kein derzeit bekanntes kulturelles Erbe vorhanden. Aufgrund seiner historischen Entwicklung werden allerdings im Untergrund Funde und kulturelles Erbe vermutet. Es ist davon auszugehen, dass eine Untersuchung des Untergrundes bei einer baulichen Entwicklung jedenfalls erfolgt.</p>  |   |
|  | Auswirkungen   | Maßnahmen  | Auswirkungen  | Maßnahmen   |
| <p><b>PE 7918</b><br/>Widmung:<br/>W, GB, GBBG, Epk, VB</p>  | <p><b>A</b><br/>Durch die grundsätzlich in Wien bestehenden sowie im Rahmen des Entwicklungsmanagements geplanten Qualitätssicherungsinstrumente ist die Voraussetzung dafür geschaffen, dass in der Seestadt ein generell hohes architektonisches Niveau herrschen wird und signifikante Gebäude mit besonderer gestalterischer und funktionaler Qualität entstehen werden.</p> | <p>Maßnahmen zur Gewährleistung hoher architektonischer Qualität bei der baulichen Entwicklung der Seestadt:<br/>- Bauträgerwettbewerbe<br/>- Wettbewerbe für Büro- und Geschäftsgebäude<br/>- Einrichtung eines Beirats zur begleitenden Qualitätssicherung</p> | <p><b>A</b><br/>Im Plangebiet ist mit archäologischen Funden aus der Jungsteinzeit sowie mit Funden von Relikten aus den Napoleonischen Kriegen zu rechnen. Im Regelfall wird eine Dokumentation der Funde ausreichen und keine physische Erhaltung am Standort erforderlich sein.<br/><br/>Das Betonfundament des ehemaligen Zeppelinankermastes, das sich im Bereich des künftigen Bildungscampus befindet, soll in eine künftige Gesamtkonzeption des Baufelds mit einbezogen werden und an die jüngere Geschichte des Areals als Flugfeld erinnern.</p> | <p>In Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt sind bereits derzeit, noch vor dem eigentlichen Baubeginn, archäologische Voruntersuchungen des Geländes im Laufen. Allfällige Fundstellen werden von Archäologen dokumentiert.</p> |

**Schutzgut NATURRAUM, FAUNA und FLORA**

|  | Lebens- und Grünräume  |   | Gefährdete Arten                   |                                    | Artenvielfalt  |                                    |
|--|--|---|------------------------------------|------------------------------------|--|------------------------------------|
| <p><b>NULLVARIANTE</b><br/>Die zuvor festgesetzte Widmung Industriegebiet müsste aufgrund bestehender Rechte in adäquater Weise wieder in Kraft gesetzt werden.<br/><b>Großflächiges Betriebsbaugelände mit erforderlicher Aufschließung</b></p> | <p>In den vorliegenden Unterlagen zur Umweltthematik (z.B. Netzwerk Natur, Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung) sind mehrere streng geschützte Tierarten verzeichnet, sodass im Zuge der Umsetzung fallweise mit Artenschutzverfahren zu rechnen ist.</p> <p>Im Zuge der Entwicklung eines großflächigen Betriebsgebietes würde die Ausstattung mit Grünflächen das technisch notwendige Ausmaß (etwa für Versickerung von Regenwässern) kaum überschreiten und überwiegend auf den Bauplätzen erfolgen. Eine Vernetzung von Grünräumen durch öffentliche Flächen würde als außerordentlich unwirtschaftlich beurteilt und voraussichtlich unterbleiben. Es ist anzunehmen, dass sich die Situation der Lebens- und Grünräume bei Nichtdurchführung des Plans und Weiterentwicklung als Betriebsstandort eher verschlechtert, da in diesem Fall die Grünflächenausgestaltung vermutlich einen eher geringen Stellenwert einnehmen würde und sich der Prozentsatz der versiegelten Flächen, etwa für Lager und Rangierflächen, erhöht.</p> |   | <p>Siehe Lebens- und Grünräume</p> |                                    | <p>Siehe Lebens- und Grünräume</p>   |                                    |
|  | <b>Auswirkungen</b>  | <b>Maßnahmen</b>  | <b>Auswirkungen</b>                | <b>Maßnahmen</b>                   | <b>Auswirkungen</b>  | <b>Maßnahmen</b>                   |
| <p><b>PE 7918</b> Widmung:<br/>W, GB, GBBG, Epk, VB</p>  | <p>Das Gebiet ist überwiegend von bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie Brachflächen gekennzeichnet. In den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung sind die überwiegenden Flächen als tierökologische Lebensräume mit geringer und mittlerer Sensibilität, der Bereich um den ehemaligen Zeppelinankerplatz (im Südwesten des Areals) ist als tierökologischer Lebensraum mit hoher Sensibilität eingestuft. Die Rollbahnen werden als Lebensräume für Tiere ausgeschlossen.</p> <p><b>A</b> Für einige streng geschützte Tierarten geht von der derzeit vorherrschenden landwirtschaftlichen Nutzung eine höhere Gefährdung aus, als von der geplanten städtebaulichen Entwicklung, im Zuge derer auch die Anlage ökologischer Ausgleichsflächen vorgesehen ist. Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung werden auch neuartige Lebensräume entstehen, die eine deutliche Erhöhung der Artenvielfalt erwarten lassen. Hervorzuheben ist dabei der zentrale See mit seinem</p>  | <p>In Abstimmung mit der Entwicklungsgesellschaft sollen Ausgleichsflächen geschaffen und gesichert werden, um verlorengegangenen Lebensraum zu ersetzen. Diese Flächen befinden sich östlich und etwas weiter entfernt nördlich des ehemaligen Flugfelds und sind Teil der Umweltverträglichkeitserklärung.</p> <p>Im Umfeld des ehemaligen Flugfelds Aspern sollen durch die Ausweisung von Grünland / Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel, unter anderem im Bereich westlich und östlich des künftigen Entwicklungsgebietes, Lebensräume für Tiere und Pflanzen nachhaltig gesichert werden. Dadurch soll eine Grünraumvernetzung mit dem Gebiet um den östlich des Plangebiets gelegenen Gedächtniswald und den Himmelteich, die Bereiche der Lobau und des Lobauvorlandes sowie die Bereiche des ehemaligen Breitenleer Bahnhofs gesichert werden.</p> | <p>Siehe Lebens- und Grünräume</p> | <p>Siehe Lebens- und Grünräume</p> | <p>Siehe Lebens- und Grünräume</p> <p>Neben den guten Bedingungen für die Erhaltung der auf dem Areal vorkommenden geschützten Tierarten (durch Schaffung von Ausgleichsflächen) werden im Zuge der städtebaulichen Entwicklung auch neuartige Lebensräume entstehen, die eine deutliche Erhöhung der Artenvielfalt von Tieren und Pflanzen erwarten lassen. Hervorzuheben ist dabei der zentrale See, dessen Südufer naturnah ausgestaltet werden soll.</p> <p><b>A</b></p> | <p>Siehe Lebens- und Grünräume</p> |

**Schutzgut BODEN und GRUNDWASSER**

|  | Schadstoffeintrag   |  | Versiegelung  |           | Bodenwasserhaushalt  |           |
|--|---|--|---|-----------|--|-----------|
| <p><b>NULLVARIANTE</b><br/>Die zuvor festgesetzte Widmung Industriegebiet müsste aufgrund bestehender Rechte in adäquater Weise wieder in Kraft gesetzt werden.<br/><b>Großflächiges Betriebsbaugelände mit erforderlicher Aufschließung</b></p> | <p>Derzeit ist kein nennenswerter Schadstoffeintrag im Plangebiet bekannt. Durch die ehemalige Nutzung als Flugplatz und im Zusammenhang mit den Kriegseinwirkungen im zweiten Weltkrieg ist der Untergrund allerdings vorbelastet.</p>   |  | <p>Prägend für das Vorhabensgebiet im Bestand sind die teilweise noch vorhandenen ehemaligen Start- und Landbahnen, die einen entscheidenden Anteil zur derzeitigen Versiegelung beitragen. Bei einer Weiterentwicklung als Betriebsstandort ist anzunehmen, dass mit einem höheren Versiegelungsgrad zu rechnen ist, da bei Betriebsflächen üblicherweise großflächige Hallen mit großzügigen Parkplätzen, Rangier- und Lagerflächen ergänzt werden.</p>   |           | <p>Der für das Vorhaben maßgebende Grundwasserkörper befindet sich rund 5 m unter der Geländeoberkante und ist etwa 5 m bis 10 m mächtig. Das Grundwasser strömt mit in Richtung Ost-Süd-Ost. Bei einer Umstufung als Betriebsstandort ist anzunehmen, dass mit einem hohen Versiegelungsgrad zu rechnen ist, wodurch ein Ausgleich vermutlich schwer zu erreichen ist.</p>  |           |
|  | Auswirkungen  | Maßnahmen  | Auswirkungen  | Maßnahmen | Auswirkungen   | Maßnahmen |
| <p><b>PE 7918</b> Widmung: W, GB, GBBG, Epk, VB</p>  | <p>Mögliche Schadstoffeinträge aus den Dachflächenwässern werden durch Reinigung nach dem Stand der Technik weitgehend vermieden. Oberflächenwässer von Straßen werden vorwiegend, mit Ausnahme von Fußwegen, in die Kanalisation geleitet. Schadstoffeinträge ins Grundwasser über die offene Wasserfläche des Sees sind aufgrund der hohen sozialen Kontrolle nicht zu erwarten. Der See unterliegt dem Umweltgesetzen.</p> | <p>Die Möglichkeit einer Versickerung ist im Rahmen der Umsetzung projekt- und standortspezifisch zu prüfen, um auf allfällige bereits vorhandene Kontaminationen im Boden reagieren zu können und so Auswaschungen von wassergefährdenden Stoffen ins Grundwasser zu verhindern. Aufgrund der geplanten Niveauperänderungen ist ein ausreichend mächtiger Erdkörper sicherzustellen um eine kontrollierte Versickerung von vorgereinigten Wässern zu erreichen.</p> | <p>Die geplante urbane Entwicklung führt partiell zu höherem Bebauungs- und Versiegelungsgrad. Aufgrund der großzügigen Grünflächenausstattung und des dichten Netzes an Grünverbindungen werden dennoch ausreichend Flächen für die Versickerung eines hohen Anteils der Oberflächenwässer zur Verfügung stehen. Nicht zuletzt wegen der wichtigen Rolle, die der See für das Image des neuen Stadtteils spielt, besteht großes Interesse der Entwicklungsgesellschaft, ein signifikantes Absinken des Grundwasserspiegels zu verhindern. Es ist daher davon auszugehen, dass in der baulichen Umsetzung die erforderlichen Maßnahmen zur Versickerung der Oberflächenwässer getroffen werden.</p> |           | <p>Siehe Versiegelung</p> <p>Bei der Umsetzung des Plans ist zu erwarten, dass einige Gebäude in das Grundwasser eintauchen. Erhebliche Wasserspiegeländerungen oder Einfüsse auf die Fließrichtung des Grundwassers sind dadurch jedoch nicht zu erwarten.</p> <p>Eine potenzielle Veränderung des Bodenwasserhaushalts durch die offene Wasserfläche des Sees (z.B. Schadstoffeintrag, Verdunstung) kann nicht ausgeschlossen werden. Der See unterliegt dem Wasserrecht und anderen Umweltgesetzen.</p> |           |

**Schutzgut KLIMATISCHE FAKTOREN**

|   | Luftschadstoffe und Frischluft   |   | Temperatur  |   | Wind   |   |
|---|--|---|---|---|--|---|
| <p><b>NULLVARIANTE</b><br/>Die zuvor festgesetzte Widmung Industriegebiet müsste aufgrund bestehender Rechte in adäquater Weise wieder in Kraft gesetzt werden.<br/><b>Großflächiges Betriebsbaugebiet mit erforderlicher Aufschließung</b></p> | <p>Derzeit treten im Plangebiet, bezogen auf die Daten für Gesamt-Wien, keine außergewöhnlichen Belastungen durch Luftschadstoffe auf. Das Gebiet ist bezüglich der Windverhältnisse gut durchlüftet. Je nach Betriebstyp ist mit entsprechendem KFZ-Verkehr zu rechnen. Im Falle der Errichtung von Einkaufs- oder Fachmarktzentren kann die Verkehrserzeugung auch erheblich sein.</p> |   | <p>Aus den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung geht hervor, dass die Temperatur im Plangebiet im Jahresmittel derzeit rund 10°C beträgt. Der wärmste Monat ist im Allgemeinen der Juli mit einem Mittel von rund 20°C, der kälteste Monat der Jänner mit einem Mittel von rund 0°C. Es ist nicht anzunehmen, dass sich bei Nichtdurchführung des Planes und Weiterentwicklung als Betriebsgebiet die Temperaturverhältnisse anders als in der gesamten Region verändern.</p> |   | <p>Das Gebiet ist aufgrund seiner Windverhältnisse gut durchlüftet. Es herrscht eine mittlere Windgeschwindigkeit von 4,6 m/s in 10 m über Grund vor. Das geht aus den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung hervor. Bei einer Ansiedlung von Betrieben wird sich die Windsituation voraussichtlich nicht ändern.</p> |   |
|   | Auswirkungen   | Maßnahmen   | Auswirkungen  | Maßnahmen   | Auswirkungen   | Maßnahmen   |
| <p><b>PE 7918</b> Widmung: W, GB, GBBG, Epk, VB</p>   | <p>Siehe Schutzgut Bevölkerung / Luftqualität</p>  | <p>Siehe Schutzgut Bevölkerung / Luftqualität</p> | <p>Die großen Grünzüge östlich und westlich des Areals sowie der zentrale Grünbereich mit der Wasserfläche des Sees werden sich günstig auf die kleinklimatische Situation in der Seestadt auswirken. Weitere Grünraumstrukturen und begrünte Straßenräume werden diese Wirkung unterstützen.</p>   | <p>Durch die Vorschrift, Flachdächer zu begrünen sollen thermisch besonders ungünstige Situationen (z.B. großflächige Kiesdächer) vermieden werden.</p> | <p>Die im Masterplan entwickelte städtebauliche Struktur lässt keine Zonen mit problematischer Wirkung auf Windgeschwindigkeiten erkennen.</p>   | <p>Im Zuge der Planung von Hochhausstandorten in einigen wenigen strategischen Bereichen sind die zur Beurteilung der auftretenden Windgeschwindigkeiten erforderlichen Untersuchungen durchzuführen.</p> |

**Schutzgut LANDSCHAFT**

|   | Landschaftsbild, -charakteristik  |  | Landschaftszusammenhang   |           |
|---|---|--|---|-----------|
| <p><b>NULLVARIANTE</b><br/>Die zuvor festgesetzte Widmung Industriegebiet müsste aufgrund bestehender Rechte in adäquater Weise wieder in Kraft gesetzt werden.<br/><b>Großflächiges Betriebsbaugebiet mit erforderlicher Aufschließung</b></p> | <p>Das Plangebiet liegt im Schnittpunkt der Landschaftsräume "Marchfeld" und "Donau-Auen". Es ist geprägt von den ehemaligen Start- und Landebahnen des einstigen Flughafens und der zwischen diesen stattfindenden landwirtschaftlichen Nutzung. Bei einer Nichtdurchführung des Plans und einer Weiterentwicklung als Betriebsstandort ist nicht zu erwarten, dass sich das Landschaftsbild positiv verändert.</p>  |  | <p>Bei einer künftigen Betriebsansiedlung auf dem ehemaligen Flugfeld Aspern ist nicht zu erwarten, dass es zu einer landschaftlichen Aufwertung und zur Entstehung eines Landschaftszusammenhangs kommt.</p>   |           |
|   | Auswirkungen  | Maßnahmen  | Auswirkungen  | Maßnahmen |
| <p><b>PE 7918</b> Widmung: W, GB, GBbc, Epk, VB</p>   | <p><b>A</b><br/>Das Planungsgebiet weist in seinem derzeitigen Zustand keine landschaftliche Qualität auf. Aufgrund der bestehenden Betriebsanlage im Süden, der Siedlungskörper im Westen und Osten sowie des Bahndamms der ÖBB-Strecke im Norden ist auch die für das Marchfeld typische Weite des flachen Lands nicht erlebbar. Im Zuge der Gebietsentwicklung werden auch Grünbereiche ausgestaltet und nutzbar gemacht. Es entstehen so auf Basis des Masterplan verschiedene Landschaftselemente, die in ihrer Summe eine landschaftliche Gesamtkonzeption darstellen, die dem Gebiet eine eigenständige Identität geben. Durch die geplante Modellierung des Geländes entsteht eine interessante Topografie, die auch im Bereich der naturnah gestalteten Grünzüge wirksam wird. Durch das großzügige und qualitätsvolle Angebot an Freizeit- und Erholungsflächen im Gebiet kann der Nutzungsdruck auf Lobau und Lobauvorland minimiert werden.</p> | <p>Durch mehrere Gestaltungswettbewerbe soll eine qualitätsvolle Ausgestaltung des Stadteilparks und des weitläufigen Bereichs um den See sichergestellt werden.</p> | <p><b>A</b><br/>Die Verbindung zur umgebenden Landschaft wird durch die zahlreichen neu ausgestalteten Grün- und Freiräume sichergestellt (Trittssteinbiotopie), die besonders durch die Konzeption eines durchgehenden Grünzugs in West-Ost Richtung verstärkt wird und sowohl optische als auch funktionale Bezüge zu den Landschaftsräumen der Umgebung herstellt.</p> |           |