

Schutzgut BEVÖLKERUNG mit Schwerpunkt LEBENSQUALITÄT - Teil 1

	Dichte		Öffentlicher Raum		Grünflächenversorgung		Erreichbarkeit	
<b>NULLVARIANTE</b> Weiterhin landwirtschaftliche Nutzung, Bau nur von S1-Spange Seestadt Aspern und Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn; Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle zur Deckung des Wohnraumbedarfs	In der Seestadt Nord würde über den Bestand hinaus keine Bebauung entstehen. In Anbetracht der Erschließungsqualität wäre das eine deutliche Untermutzung des Gebiets. Die Besiedelung peripherer geeigneter Gebiete an anderer Stelle zur Aufnahme des Bevölkerungswachstums würde in geringere bauliche Dichte und weniger durchmischter Struktur erfolgen, die für das Entstehen dichter, durchmischter Stadtteile eine hohe Erschließungsqualität Voraussetzung ist. Dadurch wäre ein größerer Flächenverbrauch zu erwarten.		Die derzeit bestehenden Straßen (Ostbahngleisstraße, Johann-Kutschera-Gasse) sind nicht auf eine hohe Aufenthaltsqualität ausgerichtet. 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.		Es würden keine öffentlich nutzbaren Grün- und Erholungsflächen wie zB Parks entstehen. Ein Großteil der bestehenden Straßen und Wege im Plangebiet eignen sich nur eingeschränkt für Spaziergänge zum Genuss der nicht zugänglichen Acker- und sonstigen Grünflächen im Gebiet. Das Gebiet könnte daher trotz hochrangiger Verkehrsanbindung nur in geringem Ausmaß zur Freiflächenversorgung der Bevölkerung beitragen.		Die Erreichbarkeit des Planungsgebiets wäre für die angestrebten Nutzungen überdimensioniert. Verkehrlich würde das Areal überwiegend zum Umsteigen (Bus auf U-Bahn) sowie zum Durchfahren (KFZ-Verkehr) dienen. Ohne Schaffung von entsprechenden Querverbindungen für den Fuß- und Radverkehr zu den angrenzenden Siedlungen könnten diese jedoch nicht so stark profitieren. Trotz der U-Bahn-Anbindung wäre daher die Attraktivität eines Umstiegs auf die öffentlichen Verkehrsmittel geringer als bei Umsetzung des Plans.	
	<b>Auswirkungen</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>Maßnahmen</b>
<b>aktuelle Planung</b>	Durch die Entwicklung eines urbanen Stadtteils, der Aspern Seestadt, wird sich die lokale Dichtestruktur, die bislang von dörflicher Bebauung, Einfamilienhausgebiete 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.	In beiden Plänen: - Förderung eines durchmischten Stadtteils durch Ausweisung „Bauland/ Gemischtes Baugebiet“; - Einschränkung der Wohnnutzung durch Festsetzung von Geschäftsvierteln in Teilen der Plangebiete; - Festsetzung eines Stellplatzregulativs von 85 v.H. bzw. 60 v.H. im Umkreis der U-Bahnstationen; - Vorsorge zur Errichtung von Sammelgaragen weitgehend in Äquidistanz zur nächsten geplanten ÖV-Haltestelle; - Festsetzung von Ein- und Ausfahrtsperren zur Unterstützung des Verkehrskonzepts.  Im Plan 8071: - Vorsorge für die Errichtung einer Park & Ride Anlage für rd. 1.500 Stellplätze nördlich des zukünftigen Umsteigeknotens „Aspern Nord“.  Im Plan 8105: - Förderung nutzungsöffener Erdgeschosse durch Festsetzung von Mindestraumhöhen von 4,0 m - Teilweise Untersagung der Errichtung von Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Erdgeschoss zur Förderung einer vielfältigen Nutzung der Erdgeschosszone.  Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes; - Anreize für Auto-Vermeidung (Mobilitätsfonds); - Schaffung von Rahmenbedingungen, die eine gemeinsame Planung, Realisierung und Bewirtschaftung von Versorgungsstrukturen ermöglicht.	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 qualitativste Ausgestaltung, die den Ansprüchen aller NutzerInnengruppen in adäquater Weise gerecht wird und Nutzungskonflikte minimiert. 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.	Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - 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. Basierend auf den Erfahrungen der 1. Umsetzungsphase im Süden wurde die verkehrliche Organisation und die Gestaltung des öffentlichen Raums für den nördlichen Teil der Seestadt weiter optimiert. - Durch gestalterische und organisatorische Maßnahmen soll Autoverkehr von der Seestadt in und durch die benachbarten Wohnsiedlungen unterbunden werden.	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.  Die Ausstattung mit privaten Grünflächen steht aufgrund der urbanen Konzeption (mit überwiegend urbanen Wohnformen) nicht im Vordergrund.	In beiden Plänen: - Festsetzung von überregional bedeutsamen Grünzügen als Schutzgebiete- Wald und Wiesengürtel, welche das Stadtentwicklungsgebiet in östlicher und westlicher Richtung fassen; - Vorsorge für ein vielfältiges Angebot an Frei- und Grünräumen durch Festsetzung übergeordneter sowie quartiersbezogener Parkanlagen als Grünland/Erholungsgebiete - Festsetzung der gärtnerischer Ausgestaltung für nicht bebaute, aber bebaubare Grundflächen, im Ausmaß von mindestens 50 v.H. der Grundflächen je Bauplatz.  Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Durch frühzeitige Realisierung strategischer Grünräume und ihrer Verbindungen soll schon bei der Besiedlung hohe Aufenthaltsqualität geboten und der Nutzungsdruck nach außen minimiert werden. - Großzügiges Angebot an Balkonen und Terrassen und begrünten Dachflächen; - Schaffung von Rahmenbedingungen, die eine gemeinsame Planung und Ausgestaltung der Freiflächen ermöglicht; - Schaffung von Rahmenbedingungen, die eine kooperative Planung und Ausgestaltung ausreichender Freiflächen für Kinder und Jugendliche auf geeigneten Flächen (für mehrere Bauabschnitte gemeinsam) ermöglicht.	Die Seestadt wird durch zwei Stationen unmittelbar an die verlängerte U-Bahnlinie U2 angeschlossen. In den weiteren Ausbauphasen ist auch die Gebietserschließung durch Straßenbahnlinien vorgesehen. Generell wird durch ein ausreichend dichtes und entsprechend dimensioniertes Netz öffentlicher Räume ein überdurchschnittlich hoher Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Verkehr) ermöglicht. Der motorisierte Individualverkehr soll auf die Anbindung an das hochrangige Netz konzentriert werden. 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 Gebiets.	Im Plan 8071: - Bündelung hochrangiger Verkehrsinfrastrukturen des MIV (S1) und des ÖV (U2, ÖBB) am nördlichen Rand des Stadtentwicklungsgebietes durch Festsetzung eines Verkehrsbands; - Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen zur Vernetzung mit den umgebenden Siedlungen; - Vorsorge für die Errichtung einer kreuzungsfreien Fuß- und Radwegverbindung in Verlängerung des westlichen Grünzugs.  Im Plan 8105: - Vorsorge für die Errichtung einer Fußgänger- und RadfahrerInnen-Überquerung des Sees westlich der U-Bahn- 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 Gebiets.  Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes; - Anbindung an das hochrangige Straßennetz durch Anschluss an die S1, welche zukünftig als leistungsfähige, in Ost/West-Richtung verlaufende Straßenverbindung zur Entlastung der Ortskerne von Aspern, Eßling und Breitenlee querenden Straßen beitragen soll.

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

	soziale Infrastruktur		Versorgung		Freizeit / Kultur							
<p><b>NULLVARIANTE</b> Weiterhin landwirtschaftliche Nutzung, Bau nur von S1-Spange Seestadt Aspern und Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn; Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle zur Deckung des Wohnraumbedarfs</p>	C	<p>Es würden keine Einrichtungen der sozialen Infrastruktur errichtet. Die umliegenden Siedlungen könnten nicht profitieren.</p>	C	<p>Es würden keine Einrichtungen der Versorgung errichtet. Die umliegenden Siedlungen könnten nicht profitieren. Das bestehende Handelsangebot in der östlichen Donaustadt ist stark von KFZ-orientiertem Einzelhandel geprägt. Dies trägt zu einem hohen Anteil der KFZ-Nutzung im Verkehrsverhalten bei. Eine Änderung des Verkehrsverhaltens in der Umgegend der Seestadt wäre dadurch nicht in dem Ausmaß zu erwarten, wie bei einer Umsetzung des Plans.</p>	B	<p>Es würden keine Freizeit- und Kultureinrichtungen errichtet. Für Freizeitaktivitäten in freier Natur würden die landwirtschaftlich genutzten Bereiche nur bedingt zur Verfügung stehen.</p>						
		<p><b>Auswirkungen</b></p>		<p><b>Auswirkungen</b></p>		<p><b>Auswirkungen</b></p>						
		<p><b>Maßnahmen</b></p>		<p><b>Maßnahmen</b></p>		<p><b>Maßnahmen</b></p>						
<p><b>aktuelle Planung</b></p>	A	<p>Die für die Entwicklung der Aspern Seestadt erforderlichen Schulen und Kindergärten werden in allen Entwicklungsphasen zeitgerecht zur Verfügung stehen.</p> <p>Um eine systematische Verteilung von Kindergärten im Gebiet zu erreichen, werden voraussichtlich neben eigenständigen Standorten auch in verschiedene 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.</p> <p>Die Gesamtdimension der Seestadt ermöglicht auch eine Vollaussattung 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>	A	<p>Im Plan 8071: - Neben den Bildungseinrichtungen im Süden sind zwei weitere Standorte im Nordwesten bzw. Osten des Entwicklungsgebiets für die Schaffung von Bildungseinrichtungen vorgesehen. Im gegenständlichen Plan werden vorerst nur im östlichen Bereich Bebauungsbestimmungen ausgewiesen. Hier soll auf dem Baufeld H3 Vorsorge für die Errichtung einer Bildungseinrichtung getroffen werden.</p> <p>Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Die Konkretisierung der Planungen der Einrichtungen kann Zug um Zug mit den weiteren Umsetzungsplanungen für den Nordteil der Seestadt erfolgen. - 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 Verwertung der Liegenschaften durch die Entwicklungsgesellschaft in geeigneter Form Vorsorge zu treffen. Vorrangig kommen dafür entsprechende Vorgaben in den Bauträgerwettbewerben und Vergabeverfahren in Frage.</p>	A	<p>Durch die Gesamtentwicklung der Seestadt entsteht eine Dimension, die den wirtschaftlichen Betrieb einer vollständigen Versorgungsstruktur mit Gütern und Dienstleistungen ermöglicht.</p> <p>Durch die Planung werden strategische Schwerpunkte für die Ansiedlung von Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen gesetzt um Synergieeffekte zu erzielen.</p> <p>Bereits im Zuge der Umsetzung der ersten Entwicklungsetappe im Süden wird erste Nahversorgungsinfrastruktur geschaffen. Die Planungen für den Nordteil sehen vor, Vorsorge für eine zentrale Geschäftsstraße zu treffen. Diese hat das Potential, Versorgungsaufgaben für die gesamte Seestadt zu übernehmen.</p> <p>Mit der geplanten Entwicklung kann auch die Versorgungslage der umliegenden Siedlungsgebiete, insbesondere im Auswahlgüterbereich, entscheidend verbessert und die Abhängigkeit von KFZ-orientiertem Einzelhandel reduziert werden.</p>	A	<p>In beiden Plänen: - Einschränkung der Wohnnutzung durch Festsetzung von Geschäftsvierteln in Teilen der Plangebiete. - Förderung nutzungsöffener Erdgeschosse durch Festsetzung von Mindestraumhöhen von 4,0 m.</p> <p>Im Plan 8105: - Teilweise Untersagung der Errichtung von Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Erdgeschoss zur Förderung einer vielfältigen Nutzung der Erdgeschosszone.</p> <p>Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Schaffung von Rahmenbedingungen, die eine gemeinsame Planung, Realisierung und Bewirtschaftung von Versorgungsstrukturen ermöglicht. - Zwischen der U2-Station "Aspern Nord" und dem See ist eine zentrale Geschäftsstraße für die Ansiedlung von Handels- und Dienstleistungseinrichtungen zur Versorgung der Seestadt und der angrenzenden Quartiere geplant.</p>	A	<p>Durch die Gesamtentwicklung der Seestadt entsteht eine Dimension, die den wirtschaftlichen Betrieb von Einrichtungen der Alltagskultur und kommerziellen Freizeiteinrichtungen ermöglicht.</p> <p>Das Entstehen von Kinos, von Einrichtungen für Erwachsenenbildung sowie einer kommerziellen Kleinkulturszene (Kultur-Cafés, Gallerien etc.) ist allerdings erst im späteren Entwicklungsverlauf zu erwarten.</p> <p>Ähnliches gilt für Sport- und Fittnesseinrichtungen.</p> <p>Für Freizeitaktivitäten in freier Natur werden von Anfang an gute Bedingungen bestehen.</p>	A	<p>In beiden Plänen: - Förderung eines durchmischten Stadtteils durch Ausweisung „Bauland/ Gemischtes Baugebiet“.</p> <p>Im Plan 8071: - Vorsorge für die Errichtung einer religiös-kulturellen Einrichtung bzw. von damit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen auf Bau Feld H2 durch Ausweisung einer entsprechenden Zweckwidmung.</p> <p>Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Im Südtteil der Seestadt wird bereits frühzeitig ein Gebietsmanagement vor Ort Platz eingerichtet und damit auch soziale und kulturelle Einrichtungen in der gesamten künftigen Seestadt gefördert. - Eine besonders wichtige Funktion erfüllt in diesem Zusammenhang auch der erste Bildungscampus, der im Rahmen einer Mehrfachnutzung der Räumlichkeiten und Freiflächen 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**

	Lärmbelastung		Luftqualität		Sonstige Auswirkungen auf die Gesundheit	
	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen
<b>NULLVARIANTE</b> Weiterhin landwirtschaftliche Nutzung, Bau nur von S1-Spange Seestadt Aspern und Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn; Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle zur Deckung des Wohnraumbedarfs	<p>Durch die Besiedelung des Südtails der Seestadt käme es zu einer Verkehrszunahme auf den bestehenden Straßen im Nordteil, über die der Südtail und die angrenzenden Siedlungen an die S1-Spange Seestadt Aspern angebunden werden. Mangels betroffener BewohnerInnen wäre die Lärmsituation vor Ort jedoch als nicht besonders relevant zu beurteilen. Durch die Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle wäre ein höherer KFZ-Verkehrsanteil insgesamt zu erwarten und es käme insgesamt zu einem höheren Verkehrsaufkommen im Bezirk, wodurch sich die Lärmsituation an anderen Stellen im Bezirk verschlechtern würde.</p>		<p>Die Elektrifizierung der Bahn wird gegenüber der bestehenden dieselbetriebenen Bahnstrecke zu einer Verbesserung der Luftqualität führen. Durch die Besiedelung des Südtails der Seestadt käme es auch zu einer Verkehrszunahme auf den bestehenden Straßen im Nordteil, über die der Südtail und die angrenzenden Siedlungen an die S1-Spange Seestadt Aspern angebunden werden, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Luftqualität.</p> <p>Durch die Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle wäre ein höherer KFZ-Verkehrsanteil insgesamt zu erwarten und es käme zu einem höheren Verkehrsaufkommen im Bezirk, wodurch sich die Luftqualität an anderen Stellen im Bezirk verschlechtern würde. Insbesondere bereits jetzt durch hohes Verkehrsaufkommen belastete Wohngebiete wären betroffen. Periphere großflächige Wohnbauentwicklungen mit geringer Dichte weisen eine geringere Eignung für energieeffizientes Bauen auf, der Luftschadstoffausstoß durch dezentrale Heizungssysteme ist tendenziell höher.</p>		<p>Auf den U-Bahn-Vorplätzen und den Wegen von den angrenzenden Siedlungen wird in den Nachtstunden kaum soziale Kontrolle gegeben sein. Sicherheit bzw. Sicherheitsgefühl würden darunter leiden.</p>	
<b>aktuelle Planung</b>	<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> </ul> <p>Bei Vollausbau der geplanten Verkehrsinfrastruktur sollten von der Seestadt keine nennenswerten Lärmbeeinträchtigungen für die Umgebung ausgehen. Lärmbeeinträchtigungen durch die Stadtstraße Aspern und die S1-Spange Seestadt Aspern sind technisch beherrschbar und werden vorrangig Gegenstand der entsprechenden (UVP-pflichtigen) Projekte 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>In beiden Plänen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Festsetzung eines Stellplatzregulativs von 85 v.H. bzw. 60 v.H. im Umkreis der U-Bahnstationen;</li> <li>- Vorsorge zur Errichtung von Sammelgaragen weitgehend in Aquidistanz zur nächsten geplanten ÖV-Haltestelle;</li> <li>- Festsetzung von Ein- und Ausfahrtsperren zur Unterstützung des Verkehrskonzepts.</li> </ul> <p>Im Plan 8071:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausweisung von Gemischten Baugebiet – Betriebsbaugebiet bzw. Geschäftsviertel mit Wohnungsverbot entlang der S1 und des GM-Anschlussgleises zur Vorsorge für die Ansiedelung weniger lärmempfindlicher Nutzungen im stärker verkehrsbelasteten Gebiet.</li> </ul> <p>Außerhalb der Regelungswirkung des Plans:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verwendung von Aushubmaterial vor Ort zur Minimierung des Baulärms in der Bauphase;</li> <li>- Materialtransporte per Bahn zur Minimierung des Baulärms in der Bauphase</li> <li>- Baustellen- und Transportlogistik zur Minimierung des Baulärms in der Bauphase</li> <li>- Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes;</li> <li>- Anreize für Auto-Vermeidung (Mobilitätsfonds).</li> </ul>	<p>Die Elektrifizierung der Bahn wird gegenüber der bestehenden dieselbetriebenen Bahnstrecke zu einer Verbesserung der Luftqualität führen.</p> <p>Außerhalb der Regelungswirkung des Plans:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forcierung der Passivhaustechnologie bei Wohn- und Bürogebäuden</li> </ul> <p>Durch 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>Siehe Lärmbelastung</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 Erholungsfächern sowie die Vernetzung mit den Landschaftsräumen Marchfeld und Lobau regt zu Aktivverholung in freier Natur an</p>	<p>Siehe Schutzgut Bevölkerung / Dichte, Grünflächenversorgung und Erreichbarkeit</p>

**Schutzgut NATURRAUM, FAUNA und FLORA**

		<b>Lebens- und Grünräume</b>		<b>Gefährdete Arten</b>		<b>Artenvielfalt</b>	
<p><b>NULLVARIANTE</b> Weiterhin landwirtschaftliche Nutzung, Bau nur von S1-Spange Seestadt Aspern und Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn, Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle zur Deckung des Wohnraumbedarfs</p>		<p>Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Kern des Gebiets weisen aufgrund ihrer regelmäßigen Bewirtschaftung und aufgrund ihres geringen Anteils an Strauch- oder Baumbewuchs nur geringe Eignung als Lebensgrundlage für eine nennenswerte Artenvielfalt auf. Die tierökologischen Lebensräume entlang des Bahndamms des Marchegger Astes werden voraussichtlich durch die Projekte Ausbau des Marchegger Astes sowie S1-Spange Seestadt Aspern betroffen sein. Dabei handelt es sich um UVP-pflichtige Projekte. Im Rahmen dieser UVP-Verfahren werden die notwendigen Maßnahmen zum Schutz der ökologischen Vielfalt sichergestellt.</p>		<p>Siehe Lebens- und Grünräume</p>		<p>Siehe Lebens- und Grünräume</p>	
B		B		B		B	
		<b>Auswirkungen</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>Maßnahmen</b>
<p><b>aktuelle Planung</b></p>		<p>In den vorliegenden Unterlagen zur Umwelthematik sind mehrere geschützte Tierarten verzeichnet, sodass im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfungen fallweise mit Artenschutzverfahren zu rechnen ist. Beobachtet wurden unter anderem Nachtigall, Heuschrecken, Laufkäfer und Fledermäuse.  Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung werden auch neuartige Lebensräume entstehen, die eine deutliche Erhöhung der Artenvielfalt gegenüber den intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen derzeit erwarten lassen. Hervorzuheben sind dabei der zentrale See mit seinem naturnah gestalteten Südufer, aber auch die geplanten Grünräume entlang der U-Bahn-Trasse sowie die beiden Grünzüge westlich und östlich der Seestadt.</p>	<p>In beiden Plänen: - Wieder- sowie teilweise Neu-Ausweisung der Flächen östlich der Anschluss-Gleise von General Motors als Grünland/Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel zur Sicherung des geplanten, überregional bedeutenden Grünzugs zwischen Lobau und Bisamberg.  Im Plan 8071: - Festsetzung von Schutzgebiet-Wald und Wiesengürtel in Verlängerung des östlichen Grünzugs nördlich der geplanten Verkehrsbauwerke um Vorsorge für Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.  Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Die Errichtung einer 35, 0 breiten Grünbrücke in Verlängerung des östlichen Grünzugs ist Teil des ASFINAG_Projekts S1-Spange Seestadt Aspern. - Errichtung eines barrierefreien Fußgänger- und Radfahrersteig in Verlängerung des östlichen Grünzugs mit begleitendem 10,0 m breiter Grünstreifen für die Anbindung an übergeordnete Grünstrukturen für Klein- und Kleinsttiere. - In Abstimmung mit der Entwicklungsgesellschaft wurden bereits teilweise Ausgleichsflächen geschaffen und gesichert, um verlorene Lebensraum zu ersetzen. Diese Flächen befinden sich östlich und etwas weiter entfernt nördlich des ehemaligen Flugfelds und sind Teil der Umweltverträglichkeitsklärung Asperner Flugfeld Süd. Zum Beispiel wurde die Bernhardinerallee, die im derzeitigen Planungsgebiet liegt, als tierökologischer Lebensraum mit hoher Sensibilität eingestuft. In Hinblick auf die Beeinträchtigung der hier in den Bäumen ansässigen Vögel (Lärm, Staub etc.) wurde bereits im Städtebauvorhaben Asperner Flugfeld Süd Vorsorge für geeignete Ausgleichsflächen getroffen. - Im Zuge der Masterplan-Überarbeitung 2012 erfolgte in Teilbereichen eine Verschmälerung der Konzeption für den westlichen Grünzug, um durch die dadurch entstehende Verzahnung bestehender und neuer Siedlungsräume die Distanzen zu verringern und eine bessere Anbindung sicherzustellen. Dies soll durch diese Planungen auch rechtlich umgesetzt werden. Rodungen von bewaldeten Flächen sind zu erwarten. Als Ausgleich dafür ist geplant, östlich der Seestadt nahe der Schafflerhofstraße einen weiteren Grünzug auszugestalten.</p>	<p>Siehe Lebens- und Grünräume</p>	<p>Siehe Lebens- und Grünräume</p>	<p>Siehe Lebens- und Grünräume</p> <p>Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung werden auch neuartige Lebensräume entstehen, die eine deutliche Erhöhung der Artenvielfalt von Tieren und Pflanzen erwarten lassen. Hervorzuheben ist dabei unter anderem der Bereich entlang der U-Bahn-Trasse, der als naturnahe Parklandschaft mit Sport- und Erholungsangeboten ausgestaltet werden und eventuell auch Versickerungsfunktionen für Regenwasser aufnehmen soll.</p>	<p>Siehe Lebens- und Grünräume</p>
A		B		A		A	

**Schutzgut BODEN und GRUNDWASSER**

	Schadstoffeintrag		Versiegelung		Bodenwasserhaushalt	
<p><b>NULLVARIANTE</b> Weiterhin landwirtschaftliche Nutzung, Bau nur von S1-Spange Seestadt Aspern und Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn; Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle zur Deckung des Wohnraumbedarfs</p>	<p>Die beiden zur Umsetzung gelangenen Verkehrsbauwerke werden gem. dem Stand der Technik errichtet, die anfallenden Wässer werden in den Kanal eingeleitet oder nach dem Stand der Technik vorgereinigt und über entsprechende Sickeranlagen versickert. Eine maßgebliche Veränderung des Schadstoffeintrags gegenüber dem Bestand ist nicht zu erwarten. Allenfalls könnte durch erhöhten KFZ-Verkehr auf der bestehenden Ostbahnbegleitstraße und Johann-Kutschera-Gasse, die keine Kanalisation aufweisen, der Eintrag von Schadstoffen über die Straßenabwässer etwas erhöht werden.</p>		<p>Im Gebiet selbst würde nur durch die Umsetzung der übergeordneten Verkehrsbauwerke eine zusätzliche Versiegelung eintreten, die landwirtschaftlichen Flächen blieben unversiegelt.</p> <p>Eine Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle würde voraussichtlich zu einer umfangreicheren Versiegelung führen, als durch das gegenständliche Planungsvorhaben zu erwarten. Peripherere Gebiete benötigen zusätzliche Verkehrswege zur Erschließung, sind oft flächenhafter strukturiert und nehmen dadurch mehr Grund in Boden in Anspruch als eine kompakte Entwicklung.</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. Am Standort würde der Bodenwasserhaushalt kaum verändert.</p> <p>Die Auswirkungen der Besiedelung anderer Gebiete kann nicht abgeschätzt werden, da zum heutigen Zeitpunkt nicht gesagt werden kann, welche Gebiete das betreffen würde.</p>	
	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen
<p><b>aktuelle Planung</b></p>	<p>Neu errichtete Entwässerungssysteme für Stadtteile entsprechen den Stand der Technik und vermeiden durch entsprechende technische Lösungen den Schadstoffeintrag von Straßenabwässern oder Dachflächen. 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.</p>	<p>Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - 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 Niveauveränderungen ist ein ausreichend mächtiger Erdkörper sicherzustellen um eine kontrollierte Versickerung von vorgereinigten Wässern zu erreichen. - Sollten Straßenabwässer zur Versickerung kommen, müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden, um das Eindringen von straßentypischen Schadstoffen (Gummiabrieb, Salze aus der winterlichen Betreuung) hintanzuhalten.</p>	<p>Die geplante urbane Entwicklung führt partiell zu einem maßgeblichen Anteil an bebauter und versiegelter Fläche. 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>In beiden Plänen: - Festsetzung eines Einleitungsverbots von Niederschlagswässern von Dachflächen in den Kanal; - Festsetzung von Beschränkungen der bebaubaren Fläche auf den Bauplätzen; - Festsetzung der gärtnerischen Ausgestaltung im Ausmaß von mindestens 50 v. H. für nicht bebaute, jedoch bebaubare Grundflächen, soweit nicht eine Befestigung für die Nutzung als Rangier- und Manipulationsfläche erforderlich ist.</p> <p>Im Plan 8071: - Vorsorge zur Herstellung eines integrierten Regenwassermanagement-Systems in den verkehrsberuhigten Straßenzügen durch ausreichende Dimensionierung.</p>	<p>Siehe Versiegelung</p> <p>Bei der Umsetzung des Plans ist zu erwarten, dass einige Baukörper in das Grundwasser eintauchen. Erhebliche Wasserspiegeländerungen oder Einfüsse auf die Fließrichtung des Grundwassers sind dadurch jedoch nicht zu erwarten.</p>	<p>Siehe Versiegelung</p>

**Schutzgut KLIMATISCHE FAKTOREN**

	Luftschadstoffe und Frischluft		Temperatur		Wind	
<p><b>NULLVARIANTE</b> Weiterhin landwirtschaftliche Nutzung, Bau nur von S1-Spange Seestadt Aspern und Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn; Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle zur Deckung des Wohnraumbedarfs</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. Gewisse zusätzliche KFZ-Verkehrsströme sind auch ohne Umsetzung des Nordteils der Seestadt zu erwarten, da der Südteil bereits umgesetzt wird und eine Anbindung an die S1-Spange Seestadt Aspern erfolgt. Durch eine Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle ist ein höheres Gesamtaufkommen an Luftschadstoffen zu erwarten, da ein höherer KFZ-Anteil am Verkehr zu erwarten ist.</p>		<p>Die Temperatur im Plangebiet beträgt im Jahresmittel derzeit rund 10°C. 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. Die Besiedelung peripherer Gebiete an anderer Stelle hätte nur dann maßgeblich Auswirkungen auf die Temperatur, wenn diese Besiedelung extrem niedrige Dichte und dadurch einen wesentlich höheren Versiegelungsbedarf als das gegenständliche Vorhaben aufweist. Dies ist möglich, aber nicht wahrscheinlich</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. In der Nullvariante wird sich die Windsituation voraussichtlich nicht ändern.</p>	
	<b>Auswirkungen</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>Maßnahmen</b>
<p><b>aktuelle Planung</b></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 entlang der U-Bahn-Trasse 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.</p>	<p>In beiden Plänen: - Vorschreibung zur Dachbegrünung bei Dächern mit einer Dachneigung von bis zu 15 Grad. - Vorschreibung zur Herstellung und Erhaltung von 1 - 2 Baumreihen in der Mehrzahl der Straßenquerschnitte.  Außerhalb der Regelungswirkung des Planes: - Fassadenbegrünungen können einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Hitzeinseln liefern. Für eine Berücksichtigung in den weiteren Planungsschritten kommen vorrangig entsprechende Vorgaben in den Bauträgerwettbewerben und Vergabeverfahren in Frage.</p>	<p>Die im Masterplan entwickelte städtebauliche Struktur lässt keine Zonen mit problematischer Wirkung auf Windgeschwindigkeiten erkennen.</p>	<p>Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Die Lage der einzelnen, geplanter Hochhausstandorte in der Seestadt wurden bereits in vertiefenden Studien der Büros Rüdiger Lainer + Partner und Weatherpark optimiert. Im Zuge der Beplanung dieser Hochhausstandorte sind die zur Beurteilung der auftretenden Windgeschwindigkeiten erforderlichen Untersuchungen durchzuführen. Daher wird für diese Bereiche wie im Hochhauskonzept der Stadt Wien vorgesehen noch kein Bebauungsplan ausgewiesen, um geplante Baukörper spezifisch untersuchen und den Bebauungsplan entsprechend genau ausrichten zu können.</p>

**Schutzgut SACHWERTE**

	Architektonisch wertvolle Gebäude		Kulturelles Erbe		
<b>NULLVARIANTE</b> Weiterhin landwirtschaftliche Nutzung, Bau nur von S1-Spange Seestadt Aspern und Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn; Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle zur Deckung des Wohnraumbedarfs	<b>B</b>	Im Plangebiet befinden sich als einzige architektonisch wertvolle Gebäude die beiden U2-Stationsgebäude. Weitere Gebäude würden nicht entstehen.	<b>B</b>	Im Plangebiet ist kein derzeit bekanntes kulturelles Erbe vorhanden. Aufgrund seiner historischen Entwicklung werden allerdings im Untergrund Funde und kulturelles Erbe vermutet. Wenn diese Flächen weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden, ist nicht davon auszugehen, dass eine Bergung und Sicherung dieser Funde durchgeführt würde. Sie würden bis auf weiteres im Untergrund verbleiben.	
		Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen
<b>aktuelle Planung</b>	<b>A</b>	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.	Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Bauträgerwettbewerbe - Wettbewerbe für Bildungseinrichtungen, Büro- und Geschäftsgebäuden in exponierten Lagen - Beziehung des dafür eingerichteten "Aspern- Beirats zur begleitenden Qualitätssicherung	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.	Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - In Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt werden üblicherweise noch vor dem eigentlichen Baubeginn archäologische Voruntersuchungen des Geländes durchgeführt. Allfällige Fundstellen werden von Archäologen dokumentiert.

**Schutzgut LANDSCHAFT**

	Landschaftsbild, -charakteristik		Landschaftszusammenhang	
	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen
<b>NULLVARIANTE</b> Weiterhin landwirtschaftliche Nutzung, Bau nur von S1-Spange Seestadt Aspern und Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn; Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle zur Deckung des Wohnraumbedarfs	Das Plangebiet liegt im Schnittpunkt der Landschaftsräume "Marchfeld" und "Donau-Auen". Es ist geprägt von den Linienbauwerken von U-Bahn und ÖBB und der zwischen diesen stattfindenden landwirtschaftlichen Nutzung. Bei einer Nichtdurchführung des Plans ist nicht zu erwarten, dass sich das Landschaftsbild positiv verändert.		Das Planungsgebiet ist bereits im Bestand durch die Verkehrsbauwerke der ÖBB und teilweise der U-Bahn sowie durch die angrenzenden Siedlungen weitgehend vom Offenland des Marchfelds abgeschnitten. Eine Änderung dieses Zustandes ist nicht zu erwarten.	
<b>aktuelle Planung</b>	<p>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.</p> <p>Durch das großzügige und qualitätvolle Angebot an Freizeit- und Erholungsflächen im Gebiet kann der Nutzungsdruck auf Lobau und Lobauvorland minimiert werden.</p>	<p>In beiden Plänen: - Vorsorge für ein vielfältiges Angebot an Frei- und Grünräumen durch Festsetzung übergeordneter sowie quartiersbezogener Parkanlagen als Grünland/Erholungsgebiete Parkanlagen.</p> <p>Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Durch Gestaltungswettbewerbe soll eine qualitätsvolle Ausgestaltung der umzusetzenden Grünräume sichergestellt werden.</p>	<p>Die Verbindung zur umgebenden Landschaft wird durch die zahlreichen neu ausgestalteten Grün- und Freiräume sichergestellt (Trittsteinbiotopie), 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>	<p>In beiden Plänen: - Wieder- sowie teilweise Neuausweisung der Flächen östlich der Anschluss-Gleise von General Motors als Grünland/Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel zur Sicherung des geplanten, überregional bedeutenden Grünzugs zwischen Lobau und Bisamberg.</p> <p>Außerhalb der Regelungswirkung des Plans: - Die Errichtung einer 35, 0 breiten Grünbrücke in Verlängerung des östlichen Grünzugs ist Teil des ASFINAG_Projekts S1-Spange Seestadt Aspern.</p>