

# Umweltbericht

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

**die Aspern Seestadt - Umsetzungsphase 2 und 3**

**im 22. Wiener Gemeindebezirk**

Planentwurf  
8071

Planentwurf 8105

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

Abb.: Übersichtsplan

## Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung – Kurzdarstellung der Planungsabsicht .....	4
2. Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung.....	5
2.1. Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben.....	5
2.2. Weitere umweltverträglichkeitsprüfungspflichtige Vorhaben im Plangebiet .....	6
2.3. Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten .....	6
3. Für die Pläne relevante Ziele .....	7
3.1. Generelle Ziele für den Planungsraum.....	7
3.2. Generelle Umweltziele .....	12
3.3. Konkrete Umweltziele in den Plangebieten .....	13
4. Inhalt der Planungen für die Aspern Seestadt.....	14
5. Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung in den Plangebieten und Ihrer Umgebung.....	21
5.1. Derzeitiger Umweltzustand .....	23
5.2. Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der vorliegenden Planungen (Nullvariante) .....	26
6. Umweltauswirkungen .....	29
6.1. Untersuchungsmethode.....	29
6.2. Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Umsetzung der vorliegenden Planungen .....	29
6.3. Daten, Grundlagen .....	34
6.4. Besonderheiten der Umweltprüfung.....	35
7. Alternativen .....	37
8. Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen.....	39

8.1. Maßnahmen, die in die Pläne eingeflossen sind.....	39
8.2. Maßnahmen, die außerhalb der Regelungswirkung des Plans getroffen wurden bzw. werden.....	41
9. Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen.....	42
10. Nichttechnische Zusammenfassung.....	42

#### 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 Naturraum, Fauna und Flora
- Tabelle 5: Schutzgut Boden und Grundwasser
- Tabelle 6: Schutzgut Klimatische Faktoren
- Tabelle 7: Schutzgut Sachwerte
- 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. Die angestrebte Nutzungsvielfalt von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit zielt bei einer gleichzeitigen möglichst kleinteiligen Durchmischung der Funktionen auf eine nachhaltige Entwicklung in Form einer Stadt der kurzen Wege ab. Durch eine sorgfältige Gestaltung der räumlich-funktionellen Beziehungen des neuen Stadtteils zu den umgebenden Siedlungsstrukturen sollen auch die BewohnerInnen der Umgebung von dem vielfältigen Nutzungsangebot der Seestadt profitieren.

Nachdem sich die 1. Entwicklungsetappe im Süden der Aspern Seestadt bereits in Umsetzung befindet, soll nun mit den vorliegenden Planungen der rechtliche Rahmen für die Verwirklichung der nächsten Entwicklungsetappen geschaffen werden.

## 2. Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung

### 2.1. Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben

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

- Städtebauvorhaben Aspern Seestadt Nord

Gemäß Anhang 1 Z 18 UVP-G unterliegen Städtebauvorhaben mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 15 ha und einer Bruttogeschossfläche von mehr als 150 000 m<sup>2</sup> der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Städtebauvorhaben sind gem. Anhang 1 Fußnote 3a UVP-G Erschließungsvorhaben zur gesamthaften multifunktionalen Bebauung, jedenfalls mit Wohn- und Geschäftsbauten einschließlich der hierfür vorgesehenen Erschließungsstraßen und Versorgungseinrichtungen mit einem über das Gebiet des Vorhabens hinaus reichenden Einzugsbereich.

Aufgrund der Nutzungsmenge und –charakteristik handelt es sich bei Phase 2 und 3 voraussichtlich um ein Städtebauvorhaben im Sinne des UVP-Gesetzes.

- Straßenbauvorhaben Aspern Seestadt Nord

In Verbindung mit dem Städtebauvorhaben im Norden der Seestadt stehen auch die Erschließungsstraßen im nördlichen Stadtteil. Diese unterliegen voraussichtlich zusätzlich eigenständig als Straßenbauvorhaben einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung gem. Anhang 1 Z 9 UVP-G.

- Stadtstraße Aspern

Im nordwestlichsten Teil des Plangebiets beginnt der Planungsraum für das Verkehrsband „Stadtstraße Aspern“. Diese Straße soll bis nach Hirschstetten führen und wird einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. Anhang 1 Z 9 UVP-G zu unterzogen.

## **2.2. Weitere umweltverträglichkeitsprüfungspflichtige Vorhaben im Plangebiet**

Für folgende weitere umweltverträglichkeitsprüfungspflichtige Projekte im Plangebiet setzen diese Pläne nicht den Rahmen zur Bewilligung:

- Schnellstraße S1-Spange Seestadt Aspern

Östlich anschließend an die Stadtstraße Aspern ist der Bau dieser Straßenverbindung geplant. Dabei handelt es sich um eine Straßenverbindung gem. Bundesstraßengesetz: Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Wien entfaltet hier nur deklaratorische Wirkung. Daher wird mit dem vorliegenden Plan kein Rahmen für die Bewilligung dieses Vorhabens gesetzt.

- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnlinie Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg („Marchegger Ostbahn“ bzw. „S80“)

Die ÖBB plant den Ausbau der Bahnlinie, die im Nordteil durch das Plangebiet verläuft. Ein UVP-Verfahren wurde bereits eingeleitet. Dabei handelt es sich um ein Vorhaben, das gem. Eisenbahnrecht umgesetzt wird. Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Wien entfaltet hier nur deklaratorische Wirkung. Daher wird mit dem vorliegenden Plan ebenfalls kein Rahmen für die Bewilligung dieses Vorhabens gesetzt.

## **2.3. Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten**

Europaschutzgebiete (§ 22 des Wiener Naturschutzgesetzes) werden von den vorliegenden Plänen nicht beeinträchtigt.

### 3. Für die Pläne relevante Ziele

#### 3.1. Generelle Ziele für den Planungsraum

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

- Masterplan Verkehr 2003 (MPV 2003) und Strategische Umweltprüfung für den Nordostraum Wiens (SUPerNOW) sowie Fortschreibung und Evaluierung 2008 und Evaluierung 2013

Im Rahmen der Vorbereitung des Masterplans Verkehr 2003, des Stadtentwicklungsplans 2005 und in Zusammenhang mit der damals geführten Diskussion über die 6. Donauquerung (S1- Wiener Außenring Schnellstraße) wurden 2003 in einem breiten Planungsprozess unter dem Titel „Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens“ (SUPer Now) die Entwicklungsperspektiven für diesen Teil der Stadt sowie ihre infrastrukturellen Rahmenbedingungen ausgelotet.

Dabei wurde die Zielsetzung einer kompakten Stadtentwicklung entlang der hochrangigen Achsen des Öffentlichen Verkehrs, hier insbesondere der Linie U2 und der S-Bahn-Linie S80 als Grundlage für verkehrsvermeidende und tragfähige Siedlungsstrukturen formuliert.

Generelles Ziel dieser Überlegungen 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. Für eine optimale Entwicklung des Bezirkes aus Sicht der Gesamtstadt sowie der gesamten Region Wien-Bratislava sind folgenden Bedingungen und Zielsetzungen besondere Bedeutung beigemessen worden:

- Die Stadtentwicklung soll (im gegenständlichen Bereich) der mittlerweile bereits errichteten U-Bahn-Linie U2 in Richtung Aspern Seestadt folgen.
- Durch eine forcierte Zentrenbildung und dem Konzept „Stadt der kurzen Wege“ soll eine strukturelle Verkehrsvermeidung erreicht werden.
- Stadtökonomisch ungünstige Verlagerungen sollen vermieden werden.
- Durch die Schaffung gut erschlossener Standorte soll eine hohe Lagequalität für neue Standorte erreicht und die bestehende

Wettbewerbsfähigkeit gesichert werden.

- Die Entlastung der Zentren und Orte vom Kfz-Verkehr soll durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfolgen.
- Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden.
- Ein Ziel ist auch die Reduktion von Luftschadstoffen und Lärm.
- Es soll ein eigenständiger vitaler Bezirksteil mit hochwertigen Arbeitsplätzen, Dienstleistungsbetrieben und Wohnungen sowie einem vielfältigen Angebot an Bildungs-, Kultur-, Sozial- und Freizeiteinrichtungen entstehen.
- Im Interesse der Erholung suchenden Bevölkerung und zur Erzielung eines Biotopverbundes sollen die Landschaften des Bisambergs, des Marchfelds und der Lobau miteinander verbunden werden.

Gleichzeitig zeigte sich, dass auch bei Bevorrangung der Verkehrsträger des Umweltverbundes die Errichtung neuer Hauptstraßen in diesem kaum durch Straßen erschlossenen Stadtgebiet notwendig ist. Der Ostraum der Donaustadt ist nur durch zwei ehemalige Landstraßen in Ost-West-Richtung erschlossen - die Breitenleer Straße und die B3 (Groß-Enzersdorfer Straße, Eßlinger Hauptstraße,...). Diese führen unter anderem durch die Ortskerne der ehemaligen Marchfeldgemeinden Essling, Aspern und Breitenlee.

Das derzeit bestehende Defizit an Arbeitsplätzen und der dadurch hervorgerufene hohe Anteil an PendlerInnen muss reduziert werden. Als Voraussetzung für die rasche Ansiedlung von Betrieben soll daher nach erfolgter Verbesserung der Erschließung im öffentlichen Verkehr (unter anderem U2, 26) der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes vorangetrieben werden.

Zur Förderung kompakter, verkehrsvermeidender Stadtstrukturen wurde die Führung von künftigen Hauptstraßen möglichst nahe an den am besten durch hochrangige öffentliche Verkehrsmittel erschlossenen Gebieten vorgeschlagen. Die Benutzung des KFZ kann sich dadurch auf jene Zwecke beschränken, für die es am besten geeignet ist, da alternativ im selben Gebiet hochrangige öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Dieser Prozess mündete in der Entscheidung, im Masterplan Verkehr 2003 für den hier behandelten Bereich der Donaustadt die Attraktivierung der S-Bahn-Linie S80, die Verlängerung der Linien U2 und 26 sowie die Errichtung einer Verbindungsstraße zwischen A23 und S1 als Handlungsschwerpunkt zu formulieren und eine innenliegende Trasse der S1



anzustreben.

Die Entscheidungen auf Bundesebene gingen in Folge in die Richtung einer außenliegenden Führung der S1-Wiener Außenringschnellstraße als 6. Donauquerung. Die UVP-Einreichung für die Errichtung der S1 von Schwechat über Groß-Enzersdorf und Raasdorf zum Knoten Aderklaa ist bereits erfolgt. Dadurch gewinnt, auf Grundlage der Zielsetzung der kompakten Siedlungsentwicklung entlang der U2 und der Bahn, die Stadtstraße Aspern und S1-Spange Seestadt Aspern an Bedeutung, da die Außenringschnellstraße dieses Zielgebiet der Stadtentwicklung nicht unmittelbar erschließen wird.

Der Masterplan für die Seestadt Aspern wurde auf Grundlage dieses Gesamtverkehrskonzeptes erarbeitet. In den 2008 und 2013 durchgeführten Evaluierungen des Masterplans Verkehr werden die Ausbau-Ziele für die hochrangigen Schienen- und Straßennetze in der Centropo-Region fortgeschrieben.

#### 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. Ein Merkmal soll eine überdurchschnittliche, den Anforderungen der NutzerInnen entsprechende Gestaltungs- und Funktionsqualität des öffentlichen Raumes und der daran angrenzenden Nutzungen sein.

#### 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. Das ehemalige Flughafengelände soll zu einem eigenständigen Stadtteil mit attraktivem, gut ausgestattetem 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 Gesamtraum und wirkt gegenwärtigen Unterversorgungen entgegen.

### Stadtentwicklungsplan Wien 2025 (STEP 2025)

Als ein bereits in Entwicklung befindliches Stadterweiterungsgebiet wird die Aspern Seestadt an mehreren Stellen genannt (u.a. Abdeckung des Siedlungsbedarfs) bzw. als positives Beispiel herangezogen (Smart City Wien). Im „Leitbild Siedlungsentwicklung“ ist die Seestadt als „Gebiet mit Entwicklungspotential für Wohnen und Arbeiten“ sowie in Hinblick auf die Entwicklung von Zentren und Wirtschaft als eine Vorrangzone für künftige Ergänzung von City Funktionen („City Erweiterung“) und „Stadtteilzentrum mit Entwicklungsbedarf“ dargestellt.

### Masterplan Flugfeld Aspern und darauf aufbauende vertiefende Planungen

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 genommenen 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 Imageträger zu machen.

Die wichtigsten Funktionen dieses Masterplans sind:

- Die Festlegung einer 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 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.

Im Jahr 2012 wurde der Masterplan mit den weiter entwickelten Planungen der Verkehrsträger im Umfeld (U-Bahn, ÖBB, ASFINAG) abgestimmt und an die in der Zwischenzeit fortgeschrittenen Planungen angepasst. Im November 2012 wurde der überarbeitete Masterplan in der Wiener Stadtentwicklungskommission (kurz: STEK) vorgestellt.

2013 erfolgte aufbauend auf den Erfahrungen im Südteil die „Vertiefung verkehrliche Organisation und öffentlicher Raum“ für die Phase 3 (Seestadt Nord). Die Ergebnisse der Studie (typologische Straßenquerschnitte für den Nordteil der Seestadt, Sammelgaragenkonzept) wurden im Frühjahr 2014 in der STEK vorgestellt. Teil der Studie war auch die Berücksichtigung eines integrierten Regenwassermanagements für das öffentliche Wegenetz. Basierend darauf ist für die Umsetzung der Phase 3 (Plangebiet von 8071) eine Straßenentwässerung mittels einseitiger Versickerungsmulden in den verkehrsberuhigten Straßenzügen geplant.

Im bestehenden Plandokument 7918 wurden für den an die U-Bahn grenzenden Bereich südlich des Sees nur die Widmung „Gemischtes Baugebiet“ und keine Bebauungsbestimmungen ausgewiesen, da zum Zeitpunkt der Festsetzung die Konkretisierung des Masterplans in diesem Bereich noch nicht abgeschlossen war. Im Rahmen eines Liegenschaftsveräußerungsverfahrens mit städtebaulicher Ideenfindung, woraus das Büro Rüdiger Lainer & Partner als siegreicher Planer hervorging, erfolgte in der Zwischenzeit die Präzisierung der städtebaulichen Struktur für diesen unter dem Arbeitstitel „Seeparkquartier“ geführten Bereich.

Die verkehrswirksame Bruttogeschossfläche wurde gegenüber der Umweltverträglichkeitsprüfung für den Südteil der Seestadt aufgrund geänderter Rahmenbedingungen um rd. 45 % auf max. 230.000 m<sup>2</sup> erhöht.

Die Prognose, die der damaligen Umweltverträglichkeitserklärung zugrunde lag,

ging noch von einer campusartigen Bebauung des Gebiets aus, welche im Gegensatz zur inzwischen geplanten Mischnutzung große Kubaturen mit vergleichsweise geringer Nutzfläche verlangt hätte. Ferner wurde das im gültigen PD 7918 festgesetzte Stellplatzregulativ in der damaligen Umweltverträglichkeitsprüfung nicht berücksichtigt.

### **3.2. Generelle Umweltziele**

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

Dazu gehören:

- Schonender Umgang mit der Ressource Boden;
- Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit 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;
- Erhaltung und Schaffung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen;

Durch entsprechende Formulierung der Aufgabenstellung bei der Ausarbeitung des Masterplans Flughafen Aspern und den folgenden, darauf basierenden qualitätssichernden Verfahren wurden die genannten Umweltziele bestmöglich berücksichtigt.

### 3.3. Konkrete Umweltziele in den Plangebieten

Die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne zur Umsetzung der Phasen 2 und 3 der Aspern Seestadt werden in mehreren Planentwürfen im Maßstab 1:2.000 ausgearbeitet. Der vorliegende Umweltbericht berücksichtigt diese Planungen und wird den Planentwürfen jeweils in der vorliegenden Fassung beigelegt.

Für die konkrete Umsetzung in den Planentwürfen sind 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 der Planungen für die Aspern Seestadt

Grundlage der gegenständlichen (Teil-) Entwicklung ist die im Masterplan 2007 in ihrer Grundstruktur und ihren Zielsetzungen dargelegte Konzeption der Aspern Seestadt sowie deren Überarbeitung in den Jahren 2012 und 2013.

Die wichtigsten räumlichen Strukturbildner in dieser Konzeption sind:

- **Das Bahnhofsviertel**  
Eine dichte urbane Zone im Norden des Gebiets mit einer Geschäftsstraße, die sich von der Bahnstation (Station der U-Bahnlinie U2, der Schnellbahnlinie S80 und der ÖBB-Linie Wien-Bratislava) nach Süden zum zentralen Park mit See erstreckt.
- **Direkte Brückenverbindungen**  
über die S1-Spange Seestadt Aspern ermöglichen den Zugang von Norden. Im Anschluss an den östlichen Grünzug ist die Errichtung einer 35,0 m breiten Grünbrücke Teil des ASFINAG-Projekts „S1-Spange Seestadt Aspern“ geplant, weitere Brücken- bzw. Stegverbindungen sind in Verlängerung des westlichen Grünzugs sowie in Verlängerung der Mayrederstraße geplant. Östlich der Mayrederstraße soll Vorsorge für die Errichtung einer Park-and-Ride-Anlage getroffen werden, die direkt von der S1 anfahrbar und mit einer weiteren Stegverbindung zur U-Bahn-Station angebunden sein soll. Die S1-Spange Seestadt Aspern selbst wird als Bundesstraßenplanung in ihrem derzeitigen Entwurfsstand in diesem Plan deklaratorisch dargestellt sowie ihre Anbindungen an das städtische Straßennetz berücksichtigt.
- **Die Ringstraße (im Süden bereits als Straßenzug „Sonnenallee“ benannt)**  
Das wichtigste Erschließungselement im Gebiet, auf das alle sonstigen Verkehrsrelationen bezogen sind und das alle Zonen des Gebiets verbindet.
- **Die grüne Mitte**  
Ein großzügiger Park als Zentrum des Gesamtgebiets mit einer großen Wasserfläche und mit grünen Ausläufern nach Osten und Südwesten.
- **Großzügige Grünzüge**  
Westlich und östlich der neuen Quartiere wird das Stadtentwicklungsgebiet von überregional bedeutsamen Grünzügen eingefasst, welche zur Grünraumvernetzung im Osten Wiens beitragen und einen sanften Übergang

zur umliegenden Bebauung bilden.

- **Grünkorridor entlang der U-Bahn**  
Im Rahmen der Anpassung des Masterplans an das Bauprojekt der U-Bahn-Trasse 2012 wurden die geplanten Parks in diesem Bereich zu einem Grünraumkorridor entlang der U-Bahn zwischen Seepark und Ringstraße zusammengefasst, der für Erholungs-, Freizeit- und Sportnutzungen zur Verfügung stehen soll.
- **Das Seeparkquartier (ehemals: „Wissenschafts- und Bildungsquartier“)**  
Eine attraktive Zone zwischen Wohn- und Gewerbegebiet im Süden des Planungsgebiets an der südlichen U-Bahnstation und am See.
- **Die Wohnquartiere**  
Im Westen des Gebiets sowie im Zentralbereich östlich der Geschäftsstraße, in der Wohnnutzung in kompakten, mehrgeschossigen Baustrukturen vorherrscht, die jedoch Einrichtungen der Nahversorgung und der sozialen Infrastruktur enthalten.
- **Das Gewerbegebiet**  
Eine vorwiegend gewerblich genutzte Zone im Osten des Gebiets, die sich räumlich und funktionell mit der urbanen Mischzone im Zentrum verzahnen soll.

Durch die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne sollen folgende konkrete Entwicklungen ermöglicht werden:

### Planentwurf 8071



Abb.: Übersichtsplan

- Das Erschließungsnetz der Ringstraße wird weitergeführt sowie ihre Anschlüsse an das umgebende Netz (Ostbahnbegleitstraße, S1-Spange Seestadt Aspern, Stadtstraße Aspern) hergestellt. Das darauf bezogene System aus Radial- und Nebenstraßen bildet unterschiedliche Quartiere, zum Teil mit jeweils einem zentralen Park. Innerhalb der Quartiere soll ein verkehrsberuhigtes, dichtes Geh- und Radwegenetzes mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen.
- Im nördlichen Bereich des Plangebiets entsteht ein zukünftiger Umsteige-Knoten zwischen der Bahn (S-Bahn, Ostbahn) und der U2 (Station Aspern Nord). Straßenbahnlinien von Süden über die Johann-Kutschera-Gasse bzw. von Norden über eine Brücke in Verlängerung der Mayredergasse kommend sollen bis zum U-Bahn-Vorplatz verlängert werden. Hier beginnt auch eine Geschäftsstraße die bis zum zentralen See führt, der dem Namen Seestadt Pate gestanden ist.



- Im Osten ist beidseitig angrenzend an den Autobahn-Zubringer bzw. – weiter südlich – zwischen Ringstraße und dem Zuliefergleis von GM ein Gebiet für potentielle Gewerbeansiedlungen geplant.
- Generell soll im Westen des Planungsgebiets die Wohnnutzung im Vordergrund stehen. Anschließend an die Wohnquartiere sind soziale Infrastruktureinrichtungen, wie Schulen und Kindergärten vorgesehen. In Hinblick auf den westlich anschließenden Grünzug ist eine enge Verschränkung von Grünraumentwicklung und Wohnbebauung vorgesehen. Die westlich angrenzenden Wege (Kornblumenweg, Margeritenweg) werden über den Grünzug bis in die Seestadt weitergeführt um neue und bestehende Quartiere miteinander zu verflechten.
- Neben der Erholungsfunktion für die BewohnerInnen der umliegenden Quartiere ist der Grünzug im Westen mit einer Mindestbreite von 100m auch Teil der übergeordneten Grünraumvernetzung im Bezirk. In Verlängerung des Grünzugs ist die Errichtung eines barrierefreien Fußgänger- und Radfahrersteg geplant, welcher eine Verbindung mit den nördlich der Gleise gelegenen Quartieren sichergestellt. Ein begleitender 10,0 m breiter Grünstreifen soll außerdem die Anbindung an übergeordnete Grünstrukturen für Klein- und Kleinsttiere sicherstellen.
- Nördlich der U2-Endhaltestelle „Seestadt“ sollen weitere Wohnquartiere mit zentraler Bildungseinrichtung entstehen. Der Bereich entlang der U-Bahntrasse soll als langgestreckter Freizeit- und Erholungspark ausgestaltet werden. Auf Bauplatz H2 ist eine religiöse bzw. kulturelle Nutzung geplant.
- Auf Grund der Größe des Plangebiets von rd. 170 ha und dem darin enthaltenen Anteil an Baufeldern wäre eine gleichzeitige Entwicklung aller Baufelder kaum bewältigbar und im Sinne einer umfassenden Qualitätssicherung nicht zielführend. Es soll daher nur in jenen Bereichen Bebauungsbestimmungen ausgewiesen werden, welche für die jeweils unmittelbar folgende Umsetzungsetappe vorgesehen sind. Ein Gesamtbild für die Höhenstruktur und potentielle Hochhausstandorte wurde bereits im Masterplan-Prozess und den darauf aufbauenden weiterführenden Planungen entwickelt und kann hier mit als Grundlage der Beurteilung herangezogen werden.
- 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 abhängig von der Distanz zu den öffentlichen Verkehrsmitteln herabgesetzt werden. Die Unterbringung der erforderlichen Stellplätze soll im gesamten Plangebiet vorwiegend in Sammelgaragen erfolgen.

- Durch die Vorschrift, Flachdächer zu begrünen sollen thermisch ungünstige Dachkonstruktionen vermieden werden und ein Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas geleistet werden.
- Die Querschnittsfestlegungen der Straßenzüge 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 breite Gehsteige festgelegt. Aufbauend auf den Erfahrungen der bereits erfolgten Projekte im Süden wurden optimierte Straßenquerschnitte als Bausteine für die Entwicklung im Norden erstellt. In den verkehrsberuhigten, niveaugleichen Straßenzügen soll eine Straßenentwässerung über Versickerungsmulden ermöglicht werden.

## Planentwurf 8105

Abb.: Übersichtsplan

- Direkt am Südufer des Sees gelegen sowie im unmittelbaren Nahbereich der U-Bahn-Endstation „Seestadt“ soll ein kompaktes Stadtquartier mit einer der hohen Standortqualität angepassten Dichte entstehen.
- Der Nutzungsmix sieht überwiegend Büro-/Gewerbenutzungen, ergänzt durch Wohnnutzung und Freizeit- und sonstige Nutzungen vor.
- Ausdifferenzierte Baufeld-Konfigurationen und variierende Gebäudehöhen-Begrenzungen innerhalb der Baufelder sollen ein breites Spektrum an verschiedenen Bebauungsvarianten ermöglichen und die Umsetzung einer abwechslungsreichen Bebauungsstruktur mit wechselnden Hoch- und Tiefpunkten sicherstellen.
- Wie auch im Norden soll ein Stellplatzregulativ die Nutzung öffentlicher und nicht motorisierter Verkehrsträger fördern. Ein Großteil der zu errichtenden Stellplätze soll außerdem in Sammelgaragen untergebracht werden. Die östlich an das Seeparkquartier angrenzenden Baufelder sollen entsprechend den Zielsetzungen des Masterplans 2007 als Gemischtes Baugebiet gewidmet werden. Für die innerhalb des Gebiets befindlichen Hochhausstandorte auf J3, J4, J5 und J6 sieht das vorliegende städtebauliche Leitbild fünf Hochhäuser mit 45 bis 100m Höhe vor. Der geplante Fußgänger- und Radfahrersteg über den See soll als öffentliche Verkehrsfläche berücksichtigt werden.

- Ein zentrales Freiraumband bildet über sich verjüngende bzw. sich öffnende Räume ein Band an Plätzen aus und betont die zentrale Achse zwischen U-Bahn und Ringstraße.

## **5. Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung in den Plangebieten und Ihrer Umgebung**

Der Kernbereich des Gesamtareals wird derzeit landwirtschaftlich, in Form des freien Feldanbaus, genutzt. Das Areal wird durch die Trasse der U-Bahn-Linie U2 geprägt, die in weiten Teilen des Gebiets auf Brückentragwerken in ca. 5 m Höhe verkehrt. Die einzigen bestehenden dauerhaften Gebäude sind die Verkehrsbauwerke der U-Bahn und der ÖAMTC-Stützpunkt östlich der General Motors - Gleise. Die nördlich gelegene künftige Umsteigestation der Wiener Linien (U2) mit der ÖBB orientiert sich zur Ostbahnbegleitstraße, welche eine wesentliche Verbindungsfunktion zwischen der Hausfeldstraße und dem Telefonweg einnimmt. Gegenüber der Station der Wiener Linien an der Ostbahnbegleitstraße befindet sich eine umfangreichere Anschüttung von Erdmaterialien (über 10.000 m<sup>2</sup> Grundfläche, mehrere Meter hoch).

Nördlich der Station quert die Trasse des Marchegger Asts der Ostbahn das Gebiet. Diese auf einem Damm verlaufende Strecke bildet im Norden gemeinsam mit der neu errichteten U-Bahn-Trasse eine deutlich sichtbare und als Barriere wirkende Grenze zum Breitenleer Bereich des Marchfelds. Nördlich der Bahngleise befindet sich ein Streifen zum Teil landwirtschaftlich genutzter Flächen zwischen der Bahn und den nördlich angrenzenden Siedlungen.

Im Westen verläuft die Johann-Kutschera-Gasse, die als Sattelschlepper-Zufahrt für das Werk von General Motors Austria fungiert. In der westlichen und östlichen Nachbarschaft des ehemaligen Asperner Flugfelds befinden sich ausgedehnte Einfamilienhausgebiete.

Breite, teilweise bewaldete Grünzüge bilden eine Zäsur in der Landschaft zwischen den zukünftigen Quartieren der geplanten Seestadt und diesen Siedlungen.

Der überwiegende Teil des westlichen Grünzugs ist mit dichter Baumbepflanzung aufgeforstet worden. Die Wald- und Wiesenflächen werden durch einen schmalen landwirtschaftlich genutzten Mittelstreifen unterbrochen.

Im Rahmen der ökologischen Begleitmaßnahmen zur Umsetzung des Städtebauvorhabens Aspern Seestadt Süd wurde am Ostrand des Geländes, zwischen dem Gleis der General Motors Werke und der Bebauung an der Cassinonestraße bereits eine neue Terrassenlandschaft angeschüttet und nach

lokaltypischen und ökologischen Gesichtspunkten bepflanzt.

Südlich davon befindet sich der sogenannte Gedächtniswald, welcher 1987 zur Erinnerung der während des zweiten Weltkrieges ermordeten jüdischen WienerInnen gepflanzt wurde. In dessen unmittelbarer Nähe ist auch der Himmelteich situiert, bei dem es sich um eine in den Jahren 1938 bis 1940 entstandene Schottergrube handelt, welche sich im Laufe der Jahre zu einem biologisch stabilen Biotop entwickelt hat.

Der See des Stadterweiterungsgebiets ist bereits ausgehoben.

Am südöstlichen Ende des Sees befindet sich das Stationsgebäude der U2-Endstation „Seestadt“ sowie daran anschließend die Wende-, Abstell- und Revisionsanlage für die U-Bahnzüge.

Auf dem rund 240 ha großen Gelände des ehemaligen Flughafens Aspern befanden sich bis vor wenigen Jahren die raumgreifend quer über das Areal verlaufenden Betonpisten der Start- und Landebahnen bzw. Rollwege. Viele Jahre hindurch wurde ein Großteil der Betonflächen als Verkehrsübungsplatz, fallweise auch als Rennstrecke für Motorsportveranstaltungen, benützt.

Reste dieser Pisten sind im Südwesten, auf den Flächen des zukünftigen Seeparkquartiers, noch vorhanden. Entsprechend dem Konzept frühzeitiger Aneignung und Aktivierung des neuen Stadtteils befinden sich dort derzeit ein Infopoint über das Stadtentwicklungsgebiet, ein Jugend-Point, temporäre Bauten für diverse Zwischennutzungen und Veranstaltungen sowie angrenzend ein Gemeinschaftsgarten.

Auch die Bautätigkeiten zur Umsetzung des Städtebauvorhabens Flugfeld Aspern Süd, die südlich des Planungsgebiets im Gange sind, prägen den Umweltzustand im Gebiet. Die Baustellenlogistik für dieses Vorhaben mit Zwischenlagerung von Baumaterial, Schotter, Kies und Erdreich findet derzeit im Ostteil des Planungsgebiets Platz, eine Baustellenzufahrt erfolgt über die Bernhardinerallee, die im Westen des Gebiets liegt und mit ihren Alleebäumen den einzigen gestaltwirksamen Vegetationsbestand im Nordteil des ehemaligen Flugfeldes aufweist.

Der Bereich südlich des Flugfelds, auf dem sich früher die Flughafengebäude befanden, wird seit Anfang der 80er-Jahre als Werksgelände von General Motors mit großflächigen Werkshallen genutzt. Das Werk ist mit der im Osten des

Geländes verlaufenden Gleisanlage an die ÖBB-Strecke des Marchegger Asts angebunden.

### **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 Projektgebiet und seiner Umgebung folgende Merkmale auf:

Bevölkerung, Lebensqualität, Gesundheit

Im Planungsgebiet gibt es derzeit keine Bevölkerung. Die ausgedehnten landwirtschaftlichen Flächen bilden Barrieren für die Bevölkerung im Umfeld. Auch die diversen Gleisanlagen sowie der westliche Grüngürtel und der Gedächtniswald, welche keine Durchwegung aufweisen, stellen Barrieren dar. Den Waldflächen kann insgesamt aufgrund Ihrer derzeitigen Gestaltung und Nutzung keine übergeordnete Rolle als Erholungsraum für die Bevölkerung im Umfeld zugeschrieben werden.

Gemäß dem Bericht zum UVP-Verfahren für den Südteil der Seestadt werden die Immissions-Grenzwerte für Lärm durch die Einflugschneise des Flughafens Wien – Schwechat, welche sich rd. 2 km östlich des Projektgebiets befindet, nicht überschritten. Die derzeit laufenden Planungen bzgl. einer 3. Landepiste (Parallelpiste 11R/29L) sind dabei berücksichtigt.

Biologische Vielfalt / Flora und Fauna

In Teilen des Plangebiets bestehen Waldflächen im Sinne des §1a des Forstgesetzes (siehe die folgende Abbildung). Für eine Umnutzung sind Rodungsgenehmigungen im Zuge einer forstrechtlichen Bewilligung erforderlich.

Waldflächen im Sinne des § 1a des Forstgesetzes (Quelle: Stadt Wien – MA 58)

Die bislang landwirtschaftlich genutzten Flächen im Kern des Gebiets weisen aufgrund ihrer regelmäßigen Bewirtschaftung nur geringe Eignung als Lebensgrundlage für eine nennenswerte Artenvielfalt auf.

Erwähnenswerte tier- und pflanzenökologische Lebensräume sind im westlichen Grüngürtel entlang der Johann-Kutschera-Gasse, im Gedächtniswald, beim Himmelteich, sowie im Bereich von Brachflächen und bewaldeten Flächen entlang des Bahndamms des Marchegger Astes, des Schleppgleises zu General Motors sowie eines ehemaliger Bahndamms östlich der Seestadt Richtung Norden und an den Rändern von Feldwegen zu finden.

Die Bernhardinerallee ist als tierökologischer Lebensraum mit hoher Sensibilität eingestuft. In Hinblick auf die Beeinträchtigung der hier in den Bäumen ansässigen Vögel wurde bereits im Städtebauvorhaben Asperner Flugfeld Süd Vorsorge für geeignete Ausgleichsflächen getroffen.

Die Rollbahnen sowie die asphaltierten Flächen der Johann-Kutschera-Gasse und der Ostbahnbegleitstraße werden als Lebensräume für Tiere ausgeschlossen.

In den vorliegenden Unterlagen zur Umweltthematik 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.

Boden, Wasser

Die Flächen wurden bislang überwiegend landwirtschaftlich genutzt.



Altlastenverdachtsflächen befinden sich im Bereich des Marchegger Asts der Ostbahn. Durch die ehemalige Nutzung als Flugplatz und im Zusammenhang mit den Kriegseinwirkungen im zweiten Weltkrieg sind weitere stellenweise Vorbelastungen des Untergrunds 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.

#### Luft und Klima

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

Bei dem gegenständlichen Areal handelt es sich überwiegend um ein Kaltluftsammlgebiet. Unter Kaltluftsammlgebieten werden größere, zusammenhängende Flächen verstanden, in denen sich durch Kaltluftzuflüsse aus umliegenden Kaltlufteinzugsgebieten oder durch Kaltluftbildung vor Ort deutlich niedrigere Lufttemperaturen als in der Umgebung bilden können. Damit verbunden sind eine erhöhte Neigung zu Spät- und Frühfrösten, zu Nebelbildung und der Gefahr zeitlich beschränkter Schadstoffanreicherungen. Kleinere Freiflächen südlich des Sees sowie der Gedächtniswald sind als Freiflächen mittlerer Bedeutung eingestuft. In die Kategorie mit mittlerer Bedeutung fallen Kaltluftentstehungsgebiete und Luftleitbahnen mit direktem Bezug zu niedrig belasteten Wohngebieten und niedrig oder mäßig belasteten Gewerbegebieten oder mit nur indirektem Bezug zum Siedlungsraum.

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

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 hinsichtlich Stickstoffdioxid und Feinstaub erklärt wurde, lässt jedoch keine konkreten Aussagen über den Standort Aspern Seestadt zu. Durch vertiefende Untersuchungen für die Umweltverträglichkeitserklärung für den Südtel der Seestadt wurde festgestellt, dass am konkreten Standort die Grenzwerte für diese Schadstoffe nicht erreicht und zum Teil bei weitem unterschritten wurden. Die Belastung mit Ozon entspricht der allgemein in Europa zu beobachtenden Höhe. Alle weiteren gesetzlich geregelten Luftschadstoffe wurden in diesem Zusammenhang ebenfalls analysiert, jedoch

traten keine Auffälligkeiten (z.B. Grenzwertüberschreitungen) auf.

Sachwerte, kulturelles Erbe

Im Projektgebiet befinden sich als Sachwerte vor allem die Verkehrsstrasse der U2 und das Stationsgebäude sowie andere Verkehrsanlagen. Diese sind integraler Bestandteil der Planungen.

Im Rahmen der Bauvorbereitung im Südteil der Seestadt wurden archäologische Fundstücke aus prähistorischer Zeit geborgen. Ähnliche Funde können auch in anderen Teilen des Projektgebiets erwartet werden. Die bisherige landwirtschaftliche Nutzung stellt weder für das Auffinden archäologischer Materialien noch für deren Sicherung günstige Bedingungen dar.

Landschaft

Das Projektgebiet liegt im Schnittpunkt der Landschaftsräume "Marchfeld" und "Donau-Auen". Es weist in seinem derzeitigen Zustand keine besonderen landschaftlichen Qualitäten auf. Es ist geprägt von der Trasse der Linie U2 in Hochlage, dem Marchegger Ast der Ostbahn, der Ostbahnbegleitstraße und der zwischen diesen stattfindenden landwirtschaftlichen Nutzung sowie den Erd-, Kies- und sonstigen Materialanschlüpfungen im Südosten und an der Ostbahnbegleitstraße, die das Gelände markant überragen und über 10.000m<sup>2</sup> Fläche aufweisen. Aufgrund der bestehenden Betriebsanlagen und Bautätigkeiten im Süden, der Windschutzgürtel und der Siedlungskörper nördlich des Gebiets sowie des Bahndamms der ÖBB-Strecke im Norden ist auch die für das Marchfeld typische Weite des flachen Lands nicht erlebbar.

Neben der U-Bahntrasse ist der zentrale See ein weiteres prägnantes Element.

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

Bei Nichtdurchführung der gegenständlichen Planungen wäre folgende Entwicklung des Umweltzustandes zu erwarten:

Das Gebiet würde weiterhin überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Auch die derzeitige Nutzung von Teilbereichen zur großmaßstäblichen Materiallagerung könnte weitergeführt werden. Abgesehen von den bereits bestehenden baulichen Anlagen, insbesondere der U-Bahn-Trasse in Hochlage, würden nur die

Schnellstraße S1-Spange Aspern Seestadt und der Ausbau des Marchegger Asts der Ostbahn umgesetzt, da diese auf bundesrechtlicher Grundlage unabhängig vom Flächenwidmungs- und Bebauungsplan errichtet werden und eine regionale Bedeutung als Verkehrsverbindung aufweisen. Es ist zu erwarten, dass in diesem Fall nur eine der derzeit geplanten Anschlussstellen der Schnellstraße in das Areal der Seestadt zur Anbindung der Ostbahnbegleitstraße realisiert würde. Im Projektgebiet wäre unmittelbar nur eine vergleichsweise geringe Veränderung des Umweltzustandes zu erwarten, nämlich die durch diese Verkehrsprojekte verursachte Versiegelung und die dazugehörigen Emissionen.

Das Gebiet wäre als landwirtschaftliche Fläche zwischen der Bebauung der Seestadt Süd und den Verkehrstrassen im Norden mit zwei U-Bahn-Stationen und einer direkten Anbindung an eine Schnellstraße deutlich übererschlossen.

Der Raum zwischen den bereits in Umsetzung befindlichen Quartieren und der U2-Station Seestadt wäre weiterhin geprägt durch Brachflächen und die Betonflächen des ehemaligen Flugfelds und aufgrund der geringen sozialen Kontrolle gerade in den Nachtstunden eine unattraktive Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Versorgung der Bevölkerung in den umliegenden Gebieten mit Zentrumsfunktionen und sozialer Infrastruktur würde sich nicht verbessern, sodass in diesem Raum weiterhin eine starke Orientierung nach Kagran bzw. überhaupt ins Stadtzentrum bestünde. Die großen landwirtschaftlichen Flächen würden weiterhin eine Barrierewirkung für die umliegenden Stadtteile bilden.

Wien weist eine deutlich steigende Bevölkerungszahl auf. Durchschnittlich wächst die EinwohnerInnenzahl Wiens derzeit um mehr als 20.000 EinwohnerInnen pro Jahr. Sollte der gegenständliche Plan nicht umgesetzt werden, fällt die größte zusammenhängende mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossene Potentialfläche für die Stadtentwicklung aus. Die Wohnungssuchenden würden in peripherere Lagen der Stadtregion gedrängt. Gemäß §1 Abs. (2) cif. 1 der Wiener Bauordnung ist Vorsorge für Flächen für den erforderlichen Wohnraum unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung und der Ansprüche der Bevölkerung an ein zeitgemäßes Wohnen zu treffen. Es wäre daher Aufgabe der Stadt Wien, andere, schlechter angebundene Gebiete zu erschließen, um dem Bedarf nachzukommen.

Die Verkehrsmittelwahl in Gebieten, die ein weniger gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln aufweisen, ist naturgemäß stärker KFZ-orientiert.

Wird ein Teil der Bevölkerung durch die Nichtdurchführung dieses Plans in schlechter erschlossene Gebiete ziehen, dann wird das zu einem höheren Anteil an KFZ-Verkehr führen. In Summe ist dadurch von einem höheren Emissionsniveau an Luftschadstoffen in der Region auszugehen, als durch eine Besiedelung der Seestadt verursacht werden würde.

Peripherere Gebiete haben eine weniger dichte Bebauungsstruktur. Da deutliche Brüche in dieser Struktur oft nicht umsetzbar sind, ist zu erwarten dass zur Schaffung von Lebensraum für dieselbe Zahl an BewohnerInnen und Beschäftigten eine deutlich größere Fläche in Anspruch genommen und versiegelt werden müsste. Weniger dicht besiedelte Gebiete erschweren den wirtschaftlichen Betrieb von Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen. Dies führt zu einer geringeren Versorgungsdichte und abermals erhöhter Abhängigkeit vom KFZ mit den entsprechenden Emissionsfolgen.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Der erforderliche Wohnbau würde in Bereiche verlagert, in denen die Realisierung einer kompakten vollständigen Stadt der kurzen Wege nicht in der angestrebten Konsequenz möglich und die Erzielung einer umweltschonenden 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 Projektgebiet 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

### 6.2. Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Umsetzung der vorliegenden Planungen

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. Insgesamt sind im gegenständlichen Projektgebiet zusätzlich zu dem bereits in Umsetzung befindlichen Campus im Süden zwei weitere Bildungscampi westlich bzw. östlich des Sees vorgesehen. Handel, Dienstleistungen und Gastronomie, sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen und kulturelle Angebote sollen integraler Bestandteil der Bebauung sein und sich zum öffentlichen Raum orientieren.

Das vorgesehene Netz vielfältiger öffentlicher Räume erlaubt kurze (Fuß-) Wege

und eine 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

Es 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 von den gegenständlichen Plangebietten eingefasste See, wobei am Südufer eine naturnahe Ausgestaltung geplant ist. Darüber hinaus ist eine wesentliche Zone der Grünausgestaltung entlang der Trasse der Linie U2 vorgesehen. Bereits im Rahmen der Umsetzung des Südteils der Seestadt wurde östlich des Betriebsgleises von Opel Austria ein ca. 50 mal 700m großer Streifen angeschüttet und renaturiert. Diese Maßnahme dient der Ergänzung der Grünverbindung zwischen Breitenleer Bahnhof und Lobau und schafft zusätzliche Wanderungs- und Lebensräume für Tiere und Pflanzen („Asperner Terrassen“).

Der derzeit bewaldete westliche Grünzug soll durchwegt werden und einen weichen Übergang zwischen neuen und alten Quartieren sicherstellen und bestehenden und zukünftigen Bewohner als Erholungsraum dienen. Teilweise sollen, auch in Hinblick auf eine „Verzahnung“ von Bebauung und Grünraum, bewaldete Flächen als Bauland ausgewiesen werden. Als Ausgleichsmaßnahme soll nahe der Schafflerhofstraße ein weiterer Grünzug ausgestaltet werden.

Abb.: Westrand der Aspern Seestadt

Abb.: Ausgleichsmaßnahme Grünzug nahe der Schafflerhofstraße

## Fauna

Das Gebiet ist überwiegend von landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie Verkehrsstrassen und Materiallagern gekennzeichnet.

Für einige streng geschützte Arten geht von der derzeit vorherrschenden landwirtschaftlichen Nutzung eine höhere Gefährdung aus, als von der geplanten städtebaulichen Entwicklung.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung werden auch neuartige Lebensräume entstehen, die eine deutliche Erhöhung der Artenvielfalt erwarten lassen. Hervorzuheben ist auch hier der angrenzend an das Plangebiet vorgesehene See sowie die Grünverbindung entlang der Trasse der Linie U2. Die Anlage der oben erwähnten „Asperner Terrassen“ im Rahmen der Umsetzung des Südteils der Seestadt bildet einen ersten Schritt zur Schaffung von verbesserten Lebensräumen von Tieren und Pflanzen im Plangebiet.

## 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 die Eröffnung der Linie U2 noch vor der Besiedelung der ersten Wohngebiete und die Ergänzung des Busliniennetzes soll schon in der ersten Besiedlungsphase ein zum öffentlichen Verkehr hin orientiertes Verkehrsverhalten erzielt werden. Aber auch Stadtteile mit einem geringen Anteil an KFZ-Verkehr benötigen einen Anschluss an das Straßennetz. Parallel zur Umsetzung der Bebauung in der Seestadt Nord ist geplant, mit der „Stadtstraße Aspern“ und der „S1-Spange Seestadt Aspern“ eine Anbindung an das hochrangige Straßennetz zu schaffen. Diese Straßenverbindungen bilden zusammen eine Verbindungsachse von der geplanten Außenring-Schnellstraße S1 zur A23 und ermöglichen die Verlagerung maßgeblicher Teile des Verkehrs in der östlichen Donaustadt weg von den Wohngebieten. Sie werden als UVP-pflichtige Projekte gem. dem Stand der Technik mit entsprechendem lärmschutztechnischen Schutz von bestehenden Wohngebieten umgesetzt. Diese Straßen werden zusätzlich anfallenden Verkehr in und von der Seestadt aufnehmen sowie das bestehende Straßennetz in der Umgebung entlasten. Bei Vollausbau der geplanten Verkehrsinfrastruktur werden nach heutiger Einschätzung von der Seestadt keine nennenswerten Lärmbeeinträchtigungen für die Umgebung ausgehen. Die innere Struktur des Masterplans für die Aspern Seestadt ist so aufgebaut, dass an stärker verkehrsbelasteten Bereichen wie z. B. im Einflussbereich der Schnellstraße S1-Spange Seestadt Aspern grundsätzlich weniger lärmempfindliche Nutzungen angesiedelt werden sollen. Da jedoch eine vielfältige Nutzungsmischung angestrebt wird, die vorteilhaft für das Funktionieren des Stadtteils ist, kann es innerhalb eines Bereiches Einrichtungen mit geringerem und höherem Ruheanspruch geben. Dies ist kein Spezifikum des Standortes Seestadt, sondern typisch für gemischte Kerngebiete in Ballungsräumen.

### Luft

Die geplante Konzeption der Seestadt als urbane, eng vernetzte 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. Analog zum Thema Lärm kann gesagt werden, dass die innere Struktur des Masterplans für die Aspern Seestadt grundsätzlich so aufgebaut ist, dass an stärker verkehrsbelasteten Bereichen weniger schadstoffempfindliche Nutzungen angesiedelt werden sollen. Da jedoch eine vielfältige Nutzungsmischung angestrebt wird, die vorteilhaft für das Funktionieren des Stadtteils ist, kann es innerhalb eines Bereiches Einrichtungen mit unterschiedlichen Ansprüchen geben. Dies ist kein Spezifikum des Standortes Seestadt, sondern typisch für gemischte Kerngebiete in Ballungsräumen. 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 und Nutzungstrennung zur Maximierung des Immissionsschutzes für einzelne Nutzungen einer kompakten, durchmischten Stadtentwicklung in der vorliegenden Form vorzuziehen wäre. Dadurch würden Luftschadstoffe möglicherweise stärker verteilt und lokale Spitzen vermieden, in Summe käme es jedoch zu einem wesentlich höheren Ausstoß.

### Klima

Die großen Grünzüge östlich und westlich der Seestadt 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.

### Boden und Grundwasser

Im Zuge der Realisierungsphasen wird es zu zahlreichen Eingriffen in das Schutzgut Boden (Abtrag, Verdichtung, Geländemodellierung, etc.) kommen. Deshalb sind im Zuge von Bauplanungs- und Ausführungsphase (Baustelleneinrichtung, Baustellenbetrieb) Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen von Eingriffen darzustellen. Nur so kann die Erheblichkeit der Eingriffe möglichst gering gehalten werden. Um den Verlust wertvollen Bodens zu vermeiden ist die Zwischenlagerung in sogenannten Mieten notwendig. Damit ist auch gewährleistet, dass humusreicher Boden für darauffolgende Rekultivierungsmaßnahmen mit derselben Qualität zur Verfügung

steht. Die konkreten Maßnahmen werden im Rahmen der für die Genehmigung des Projekts notwendigen UVP-Verfahren bzgl. Straßen- und Städtebau bescheidmässig vorgeschrieben.

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. In den verkehrsberuhigten Straßenzügen soll eine Straßenentwässerung über Versickerungsmulden durch Ausweisung von damit korrelierenden Straßenquerschnitten im Plan ermöglicht werden.

Durch das weitgehende Verbot der Einleitung von Niederschlagswässern in den Kanal wird sichergestellt, dass weiterhin große Teile des Niederschlags zur Versickerung gelangen.

### 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. Die geltenden gesetzlichen Regelungen stellen sicher, dass vor Baubeginn die notwendigen Untersuchungs- und Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden.

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.

### **6.3. 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, Internet-Themenstadtplan zu umweltrelevanten

Informationen in Wien und Netzwerk Natur;

- Masterplan Flugfeld Aspern, Mai 2007;
- Seestadt Nord – Bearbeitung Masterplan 2012;
- Machbarkeitsstudie Park & Ride Anlage Aspern Seestadt 2013;
- Handbuch „Partitur des öffentlichen Raums“, Oktober 2009;
- Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung Asperner Flugfeld Süd, Städtebauvorhaben;
- Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung Asperner Flugfeld Süd, Straßenbauvorhaben;
- Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Bahnlinie Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg;
- Masterplan Verkehr 2003 (sowie dessen Evaluierungen 2008 und 2013);
- Strategieplan Wien 2004;
- Klimaschutzprogramm (KliP);
- Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens (SUPerNOW);
- Bebauungs- und Nutzungskonzept für das Seeparkquartier, Stand 2013;
- Studie „Vertiefung verkehrliche Organisation und öffentlicher Raum - Seestadt Nord“ (2013);
- Studie „Integriertes Regenwassermanagement - Seestadt Nord“ (2013);

#### **6.4. Besonderheiten der Umweltprüfung**

Die Umweltprüfung erfolgt zusammenhängend im Überblick über den gesamten Planungsbereich für den Nordteil und Teilbereiche des Südteils der Seestadt. Der Umweltbericht behandelt daher alle diese Planungen betreffenden Festsetzungsverfahren. Dies dient der systematischen und logisch

zusammenhängenden Darstellung der Planungsvorstellungen, die aus Gründen von Verwaltungsabläufen in mehreren Plangebieten umgesetzt werden.

Ein kleiner Teil des Plangebiets, der sich zwischen der Marchegger Ostbahn und den nördlich angrenzenden Siedlungen erstreckt, war am 1. 3. 1985 als Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel gewidmet und ist daher vorerst gem. §24 Abs.4 Wiener Naturschutzgesetz Landschaftsschutzgebiet. Diese Unterschutzstellung ist als Übergangsbestimmung bis zur weiteren Beurteilung des Gebiets ex Lege ohne naturschutzfachliche Betrachtung der konkreten Fläche erfolgt und kann durch Verordnung der Landesregierung widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen des §24 Abs. 1 des Wiener Naturschutzgesetzes auf diese Fläche nicht zutreffen. Die Beurteilung dieser Flächen erfolgt daher im Rahmen dieses Umweltberichts auf Grundlage des tatsächlichen Umweltzustandes vor Ort.

## 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 eine weniger attraktive und weniger hochwertige Anschließung 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.

### Alternativen in der Siedlungsstruktur

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.

Die Seestadt Aspern könnte ihren Standortqualitäten nicht gerecht werden und ihre Zentrumsfunktion für die anliegenden Siedlungsgebiete nicht erfüllen. Dadurch gingen Impulse zur Stärkung der Attraktivität und Wirtschaftskraft des Ostraums Wiens 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.

### Standortalternativen

Auf diesen Grundlagen wurden bereits die Entscheidungen zur Umsetzung der Linie U2 sowie anderer hochrangiger Verkehrsanbindungen sowie des Südteils der Aspern Seestadt getroffen und in wesentlichen Teilen umgesetzt. Dadurch stellt sich der Planungsraum heute als sehr großes, vollständig für eine kompakte städtebauliche Entwicklung verfügbares und äußerst hochrangig mit Verkehrsmitteln erschlossenes Gebiet dar. Ein vergleichbar gut erschlossenes Entwicklungsgebiet dieses Ausmaßes ist in Wien und Umgebung nicht verfügbar. Im Rahmen der durch den Stadtentwicklungsplan 2025 und 2005, den Strategieplan 2004 und die aus der Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens (SUPerNOW) hervorgehenden Entwicklungsziele bestehen daher keine grundsätzlichen Alternativen mehr.

## Die konkrete Planung

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. Bei dem Siegerprojekt, welches in Form einer vertieften Bearbeitung dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zu Grunde liegt, wurde von der Bewertungskommission besonders die Landschaftsvernetzung und der städtebauliche Bezug zu übergeordneten Landschaftsräumen wie der 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. Auch die weiterführende Abstimmung und Anpassung nach Konkretisierung einiger externer Planungen, insbesondere die Bearbeitung des Nordteils im Jahr 2012, erfolgte in einer Fortführung dieser Arbeitsweise.

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

## 8. Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen

### 8.1. Maßnahmen, die in die Pläne eingeflossen sind

Im Folgenden werden die Maßnahmen, welche zur Optimierung der Umweltauswirkungen gesetzt werden, den einzelnen Planentwürfen zugeordnet und in einer Übersicht dargestellt.

#### **Maßnahmen in beiden Planentwürfen:**

- Festsetzung eines Stellplatzregulativs;
- Vorsorge zur Errichtung von Sammelgaragen weitgehend in Äquidistanz zur nächsten geplanten ÖV-Haltestelle;
- Festsetzung von Ein- und Ausfahrtensperren zur Unterstützung des Verkehrskonzepts;
- Förderung eines durchmischten und lebendigen Stadtteils durch Ausweisung der Baufelder als „Bauland/Gemischtes Baugebiet“;
- Förderung von nutzungsoffenen Erdgeschosszonen durch Festsetzung von Geschäftsvierteln in Teilen der Plangebiete;
- Förderung von nutzungsoffenen Erdgeschosszonen durch Festsetzung einer Mindestraumhöhe von 4,0 m
- Vorschreibung zur Dachbegrünung bei Dächern mit einer Dachneigung von bis zu 15 Grad;
- Festsetzung eines Einleitungsverbots von Niederschlagswässern in den Kanal;
- 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.

#### **Planentwurf 8071 – Seestadt Nord:**

- Festsetzung von Grünzügen als Schutzgebiete – Wald und Wiesengürtel, welche das Stadtentwicklungsgebiet in östlicher und westlicher Richtung abschließen;

- Festsetzung von Schutzgebiet-Wald und Wiesengürtel in Verlängerung des östlichen Grünzugs nördlich der geplanten Verkehrsbauwerke um Vorsorge für Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zu treffen, welche im Zuge der anstehenden Umweltverträglichkeitsprüfungen benötigt werden könnten;
- Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen zur Vernetzung mit den umgebenden Siedlungen;
- Festsetzung eines langgestreckten Grünraumbands entlang der U-Bahn als Grünland/Erholungsgebiet Parkanlage;
- Vorsorge für ein vielfältiges Angebot an Frei- und Grünräumen durch Festsetzung quartiersbezogener Parkanlagen als Grünland/Erholungsgebiete Parkanlagen;
- Abdeckung des erforderlichen Bedarfs an sozialer Infrastruktur für die nächste Umsetzungsetappe durch Ausweisung einer entsprechenden Zweckbestimmung auf Baufeld H3;
- Vorsorge für die Errichtung einer religiös-kulturellen Einrichtung bzw. von damit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen auf Baufeld H2 durch Ausweisung einer entsprechenden Zweckbestimmung;
- Bündelung hochrangiger Verkehrsinfrastrukturen des MIV (S1) und des ÖV (U2, ÖBB) am nördlichen Rand des Stadtentwicklungsgebietes durch Festsetzung eines Verkehrsbands;
- Vorsorge für die Errichtung einer Park & Ride Anlage für rd. 1.500 Stellplätze nördlich des zukünftigen Umsteigeknotens „Aspern Nord“ und mit direktem Anschluss an die S1;
- Festsetzung der Straßen-Querschnitte unter Berücksichtigung der geplanten zukünftigen Straßenbahntrassen der Linien 25 und 26;
- Absicherung und Förderung umweltschonender Transportabwicklungen durch die Ausweisung des Anschlussgleises von General Motors als „Verkehrsband“;
- Vorsorge zur Herstellung eines integrierten Regenwassermanagement-Systems in den verkehrsberuhigten Straßenzügen durch Ausweisung und entsprechende Dimensionierung der Straßenquerschnitte im Plan.

#### **Planentwurf 8105 – Seeparkquartier:**



- Ausweisung der Flächen östlich der Anschluss-Gleise von General Motors als Grünland zur Sicherung des geplanten, überregional bedeutenden Grünzugs zwischen Lobau und Bisamberg;
- Berücksichtigung der bestehenden Fuß- und Radwegverbindung zwischen Seestadtstraße und Niklas-Eslarn-Straße durch Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche;
- Festsetzung der Flächen zwischen dem Fuß- und Radweg und den Gleisen als Grünland/Erholungsgebiet Parkanlage um vielfältige Sport- und Erholungsnutzungen für die Bevölkerung zu ermöglichen;
- Vorsorge für die Errichtung einer Fußgänger- und RadfahrerInnen-Überquerung des Sees westlich der U-Bahn-Trasse;
- Vorsorge für die Errichtung einer Fußgänger- und RadfahrerInnen-Überquerung über die Anschluss-Gleise von General Motors;
- Festsetzung der Fläche zwischen Seepark und östlichen Grünzug als Grünland/ Erholungsgebiet zur Vernetzung dieser beiden Grünräume;
- Teilweise Untersagung der Errichtung von Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Erdgeschoss zur Förderung einer vielfältigen Nutzung der Erdgeschosszone.

## **8.2. Maßnahmen, die außerhalb der Regelungswirkung des Plans getroffen wurden bzw. werden**

In der ersten Phase wurde bereits die Verlängerung der Linie U2 in die Seestadt durchgeführt und die bestehende Buslinien-Führung daran angepasst. In den weiteren Ausbauphasen wird die Gebietserschließung durch Straßenbahnlinien und Bussen ergänzt. Zwei Anschluss-Stellen an die geplante S1-Spange soll eine Anbindung an das hochrangige Straßennetz sicherstellen.

Im Zuge der Umsetzung des geplanten Vorhabens sind Umweltverträglichkeitserklärungen (UVE) hinsichtlich „Städtebau“ und „Straßenbau“ vorzulegen. Darin sind das Vorhaben selbst, die wichtigsten geprüften Alternativen inklusive einer Nullvariante, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Schutzgüter, sowie deren Wechselwirkungen) und die Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung dieser Auswirkungen zu beschreiben.

## 9. Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen

Da die vom vorliegenden Plan ermöglichten Entwicklungen jedenfalls den Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahren für Städtebau- sowie für Straßenbau-Vorhaben zu unterziehen sind, werden die erforderlichen Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen, soweit sie nicht ohnehin bereits durch das UVP-Gesetz 2000 geregelt sind, im Genehmigungsbescheid vorgeschrieben.

## 10. Nichttechnische Zusammenfassung

Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung „Aspern Seestadt - Umsetzungsphase 2 und 3“ wurden die Umweltauswirkungen der kommenden Umsetzungsphasen des Stadtentwicklungsprojekts auf die in der SUP-Richtlinie<sup>1</sup> aufgelisteten Schutzgüter erhoben und mit der Null-Variante verglichen.

Schutzgut	Auswirkungen
Bevölkerung - Lebensqualität	positive
Bevölkerung - Gesundheit	Vorherrschend positive bzw. teilw. eher negative (Lärm)
Naturraum, Fauna und Flora	vorherrschend positive
Boden und Grundwasser	keine
Klimatische Faktoren	vorherrschend keine bzw. teilweise positive
Sachwerte, kulturelles Erbe	vorherrschend keine bzw. teilweise positive
Landschaft	positive

Abb.: Übersicht Auswirkung Schutzgüter bei **aktueller Planung**

Zusammenfassend sind durch das geplante Stadtentwicklungsprojekt aufgrund der Schlüssigkeit der zugrunde liegenden Konzepte (SUPerNOW, Masterplan Flugfeld Aspern), der Kompaktheit der geplanten Siedlungsentwicklung in Kombination mit großzügigen Grün- und Freiflächen und der bereits getroffenen Maßnahmen zur öffentlichen Erschließung des Gebiets mit vorwiegend positiven Auswirkungen auf die aufgelisteten Schutzgüter zu rechnen.

Hinsichtlich des Schutzguts „Lebensqualität“ werden die Umweltauswirkungen positiv bewertet. Maßgeblich dafür sind u.a. die angestrebte Nutzungsvielfalt mit breitem Angebot an Handel, Dienstleistung, sozialer Infrastruktur, Freizeit-

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

Kultur- und Sporteinrichtungen, die hohe Qualität der öffentlichen Räume und die hochwertige Aufschließung des Gebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Aufgrund der Dimensionen des geplanten Stadtentwicklungsgebiets ist eine Beeinträchtigung des Schutzguts „Gesundheit“ durch Lärmbelastung durch die Bautätigkeiten möglich. Umfangreiche Maßnahmen (Verwendung von Aushubmaterial vor Ort, Materialtransporte per Bahn, Baustellen- und Transportlogistik) sind bereits bei den derzeitigen Bautätigkeiten gesetzt worden und sollen auch bei den weiteren Bautätigkeiten zur Minimierung des Lärms beitragen. Im Vollausbau soll einerseits durch die Ansiedelung weniger lärmempfindlicher Nutzungen entlang der Verkehrsbauwerke und andererseits durch zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds Lärmbeeinträchtigungen gering gehalten werden. Allgemein ist davon auszugehen, dass sich das vielfältige Angebot an Erholungsräumen und den gut ausgestatteten Rad- und Fußverkehrsanlagen positiv auf die Gesundheit der zukünftigen Seestädter auswirken wird.

Betreffend das Schutzgut „Flora und Fauna“ werden im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung auch neuartige Lebensräume entstehen, die eine deutliche Erhöhung der Artenvielfalt gegenüber den intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen erwarten lassen. In Hinblick auf die Beeinträchtigung ansässiger Arten wird im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfungen Vorsorge für geeignete Ausgleichsflächen getroffen werden.

Hinsichtlich des Schutzguts „Boden und Grundwasser“ ist davon auszugehen, dass durch das Vorhaben keine negativen Auswirkungen auftreten, da aufgrund der großzügigen Grünflächenausstattung trotz der Neuversiegelung ausreichend Flächen für die Versickerung eines hohen Anteils der Oberflächenwässer zur Verfügung stehen.

Hinsichtlich der Luftqualität stellt das Projekt mit der gewählten urbanen Konzeption eher einen Beitrag zur generellen Luftschadstoffreduktion dar. Des Weiteren ist mit keinen wesentlichen Auswirkungen auf das Schutzgut „Klima“ zu rechnen.

Aufgrund der angestrebten hohen Qualität der gebauten Architektur und durch die im Zuge der Gebietsentwicklung neu geschaffenen Landschaften (See, Grünzüge West und Ost, zahlreiche Parkanlagen) ist auch hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter „Sachwerte“ und „Landschaft“ von einer positiven Entwicklung auszugehen.

Bei der Nullvariante ist wegen der damit verbundenen Verlagerung des Bevölkerungszuwachses und der Betriebsansiedlung in periphere Gebiete, der deutlichen Unternutzung des bereits durch die U-Bahn erschlossenen Gebiets mit eher negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu rechnen.

<b>Schutzgut</b>	<b>Auswirkungen</b>
Bevölkerung - Lebensqualität	eher negative
Bevölkerung - Gesundheit	eher negative
Naturraum, Fauna und Flora	keine
Boden und Grundwasser	Keine bzw. teilweise eher negative
Klimatische Faktoren	vorherrschend keine bzw. teilweise eher negative
Sachwerte, kulturelles Erbe	keine
Landschaft	keine

Abb.: Übersicht Auswirkung Schutzgüter bei **Nullvariante**

### **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 Naturraum, Fauna und Flora

Tabelle 5: Schutzgut Boden und Grundwasser

Tabelle 6: Schutzgut Klimatische Faktoren

Tabelle 7: Schutzgut Sachwerte, kulturelles Erbe

Tabelle 8: Schutzgut Landschaft