

BEILAGE I

Planentwurf 8186 – 22., Oberes Hausfeld

Umweltbericht

zur Darstellung der mit der Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes verbundenen Umweltauswirkungen für das ca. 40 ha große Gebiet

zwischen

Hausfeldstraße, Linienzug 1 bis 2 (An den Alten Schanzen), Linienzug 2 bis 3 (Franz-Wels-Gasse), Linienzug 3 bis 5, Linienzug 5 bis 6 (Straße Code 06786), Linienzug 6 bis 7 (Straße Code 02799), Linienzug 7 bis 8 (Lavaterstraße), Linienzug 8 bis 9 (Aspernstraße), Linienzug 9 bis 10 (Lavaterstraße), Linienzug 10-11 (Straße Code 02799), Linienzug 11 bis 13, Guido-Lammer-Gasse, Hans-Lang-Weg, Bahnhofweg, Hasibederstraße, Guido-Lammer-Gasse und Linienzug 14 bis 17 im
22. Bezirk, Kat. G. Aspern

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

Orthofoto des Plangebietes (Vienna GIS)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung – Kurzdarstellung des Planungsvorhabens.....	4
2	Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung.....	5
2.1	Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben.....	5
2.2	Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten.....	6
2.3	Voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen.....	6
3	Für den Plan relevante Ziele	7
3.1	Generelle Ziele für den Planungsraum.....	7
3.2	Generelle Umweltziele	10
3.3	Konkrete Umweltziele im Plangebiet.....	11
4	Inhalt des Plans.....	11
5	Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung (Umweltmerkmale in Bezug zu den einzelnen Schutzgütern gemäß Anhang 1 der Richtlinie 2001/42/EG)	16
5.1	Derzeitiger Umweltzustand im Plangebiet	16
5.2	Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes im Plangebiet bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Nullvariante).....	26
5.3	Voraussichtliche Entwicklungen des Umweltzustands außerhalb des Plangebiets bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Verlagerungen von Umweltauswirkungen)	26
6	Umweltauswirkungen des Plans.....	27
7	Alternativen.....	37
7.1	Alternative Standorte	37
7.2	Alternative Bebauungsform.....	38
7.3	Alternative Anbindung an das hochrangige Netz des motorisierten Individualverkehrs	38
8	Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen	44
9	Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen.....	47
10	Nichttechnische Zusammenfassung.....	47
	Quellennachweise	49

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 (Lärm und Luft)

Tabelle 4: Schutzgut Biologische Vielfalt, Fauna und Flora

Tabelle 5: Schutzgut Boden, Grundwasser

Tabelle 6: Schutzgut (Klein-) Klima

Tabelle 7: Schutzgut Sachwerte, kulturelles Erbe

Tabelle 8: Schutzgut Landschaft

1 Einleitung – Kurzdarstellung des Planungsvorhabens

Ausgehend von der Verlängerung der U2 in die Donaustadt wurde im Stadtentwicklungsplan STEP 05 das Hausfeld als wesentliche Potentialfläche für die Siedlungserweiterung in der Donaustadt ausgewiesen. Dieses verkehrsinfrastrukturell sehr gut erschlossene Stadtentwicklungsgebiet lässt sich in drei Teilgebiete gliedern: Das obere Hausfeld an der Hausfeldstraße nördlich von An den Alten Schanzen, das untere Hausfeld südlich davon und das Hausfeld West im Bereich des Logistikzentrums westlich der U-Bahntrasse¹. Für die erste Entwicklungsetappe „Oberes Hausfeld“ wurde ein kooperatives Planungsverfahren mit BürgerInnenbeteiligung zur Erstellung eines städtebaulichen bzw. landschaftsplanerischen Rahmenplanes durchgeführt. Dieser Rahmenplan wurde 2016 fertiggestellt und am 8. November 2016 von der Stadtentwicklungskommission beschlossen. Er bildet nun die Grundlage für die Festsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes.

Übersichtsplan Stadtentwicklungsgebiet Hausfeld (Entwicklungsziele Oberes Hausfeld)

Das ca. 40 ha große Plangebiet umfasst zum überwiegenden Teil landwirtschaftlich genutzte Flächen und zum anderen Teil Verkehrsbauwerke. Mit Ausnahme weniger baulicher Objekte im Einfamilienhausgebiet im Norden ist das Gebiet überwiegend unbebaut.

Die U-Bahnlinie 2 in Hochlage quert das Gebiet im Westen und verläuft nach einem Schwenk nach Osten parallel zur ÖBB-Trasse „Stadlau – Marchegg“. Durch die Haltestelle

¹Die alten Flurnamen stimmen nicht mit der heutigen Benennung überein. So wurden beispielsweise die gesamten Felder westlich der Hausfeldstraße als „Oberes Hausfeld“, die Felder östlich der Hausfeldstraße als „Mittleres Hausfeld“ und die einstigen Felder im Bereich der Seestadt als „Unteres Hausfeld“ bezeichnet. (siehe Generalstadtplan 1912)

Folgende Vorhaben befinden sich im vorliegenden Plangebiet:

- Straßenbauvorhaben Verlängerung Lavaterstraße:

Das Straßenbauvorhaben, die in Verlängerung der Lavaterstraße bestehende (derzeit private, auf städtischem Grund liegende) Verkehrsfläche nach Norden weiter zu verlängern und an die geplante Stadtstraße Aspern anzubinden unterliegt möglicherweise einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung gem. Anhang 1 Z 9 UVP-G.

- Stadtstraße Aspern:

Die Rahmensetzung für die Stadtstraße Aspern erfolgte bereits durch den bestehenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplan und nicht erst durch den vorliegenden Entwurf. Das Straßenbauvorhaben wurde bereits eingereicht, der Bewilligungsbescheid gem. UVP-G hat noch nicht Rechtskraft erlangt.

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

Die ÖBB hat im September 2016 mit dem Ausbau der Bahnlinie, die im Norden des Plangebietes verläuft, begonnen. Ein UVP-Verfahren wurde durchgeführt, innerhalb dieses Plangebietes wurde das Vorhaben bereits baulich abgeschlossen. Da das Vorhaben gem. Eisenbahnrecht umgesetzt wird, entfaltet der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Wien hier nur deklaratorische Wirkung.

Es wird grundsätzlich nicht erwartet, dass darüber hinaus der Rahmen für ein weiteres UVP-pflichtiges Vorhaben geschaffen wird. Eine abschließende Einschätzung ob die darüber hinaus gehenden ermöglichten Entwicklungen eine Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben darstellen, ist jedoch nicht erforderlich, da jedenfalls auch aufgrund § 2 Abs. 1b der Wiener Bauordnung eine Umweltprüfung durchgeführt werden muss (siehe Kap. 2.3).

2.2 Beeinträchtigung von Europaschutzgebieten

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

2.3 Voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen

Abgesehen von der vorsorgenden Flächenwidmung für die geplante Stadtstraße und die bestehende Verkehrsinfrastruktur im Norden ist für den überwiegenden Teil des Plangebietes eine Bausperre nach § 8 (1) der Bauordnung für Wien gültig. Durch die Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans sollen rund 22 ha derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen, für die derzeit Bausperre nach § 8 (1) der BO für Wien gilt, als Bauland bzw. Verkehrsfläche festgesetzt werden. Es handelt sich daher um eine wesentliche Nutzungsänderung und steht damit möglicherweise in einem Konflikt mit Umweltaspekten.

Auch wenn die ökologische Qualität der Flächen nutzungsbedingt als gering eingeschätzt werden kann, kommt es zu einer Versiegelung von Grundflächen und zu einer Steigerung des lokalen Verkehrsaufkommens.

Es ist daher gem. § 2 Abs. 1b eine Umweltprüfung erforderlich.

3 Für den Plan relevante Ziele

3.1 Generelle Ziele für den Planungsraum

Im Bereich der Entwicklungsachse entlang der Ostbahn gelegen, war das Obere Hausfeld bereits im Stadtentwicklungsplan STEP 94 (1994) als Potentialfläche für Wohn- und Mischnutzung gekennzeichnet.

Infolge der neuen Rahmenbedingungen und Chancen, welche die EU-Osterweiterung erwarten ließ, wurden neue Großprojekte für die Bewältigung des Verkehrs im Nordost-Raums Wiens entwickelt. Im Zusammenhang mit der damals geführten Diskussion über eine 6. Donauquerung (S1- Wiener Außenring Schnellstraße) sowie in Vorbereitung des Masterplans Verkehr 2003 wurden in der „Strategischen Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wien“ (SUPERNOW) die Entwicklungsperspektiven für den Nordosten Wiens sowie ihre infrastrukturellen Rahmenbedingungen aufgezeigt.

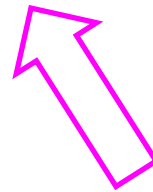
Der auf dieser Basis verfasste Masterplan Verkehr 2003 und das darauf aufbauende Fachkonzept Mobilität aus dem Jahr 2014 bilden seither die Grundlage für die darauf folgenden Entwicklungen (u. a. Verlängerungen der Linien U1 und U2, Ausbau des Straßenbahnnetzes, Ausbau des hochrangigen Straßennetzes). Gleichzeitig war darin die Zielsetzung einer kompakten Stadtentwicklung entlang der neuen hochrangigen Achsen des Öffentlichen Verkehrs als Grundlage für verkehrsvermeidende und tragfähige Siedlungsstrukturen formuliert. Aufbauend darauf wurde das Gebiet im näheren Einzugsgebiet der U2 gemäß dem Stadtentwicklungsplan STEP 2005 zum Zielgebiet „U2-Donaustadt – Flugfeld Aspern“ erklärt. Damit verbunden war ein klares Bekenntnis der Stadt Wien zu einer urbanen Entwicklung des Hausfelds, dessen Erschließung eine wesentliche Rahmenbedingung bei der Trassenfestlegung der U2-Verlängerung darstellte.

Der neue Stadtentwicklungsplan für Wien STEP 2025 hat als Ziel die Weiterentwicklung des bebauten Stadtgebietes und Vorsorge für die Stadterweiterung zu treffen. Urbane Nutzungsmischung – also die Kombination von Wohnen mit anderen Nutzungen –, qualitätsvolle Dichte und Ressourcenschonung werden zum zentralen Kriterium für Bauvorhaben und Projekte. Stadterweiterungsvorhaben sollen sich in Zukunft in den Entwicklungsachsen vorwiegend entlang hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel an Dichten von mindestens Nettogeschossflächenzahl (NGFZ) 1,5 orientieren, im Bereich hochrangiger Haltestellen des öffentlichen Verkehrs an mindestens 2,5. Qualitätsvolle Urbanität kann erreicht werden, wenn bestimmte Qualitätsmerkmale vorliegen:

- feinmaschiges Wegenetz durch angemessene Größe der Baublöcke;
- funktionierende soziale Infrastruktur sowie Nahversorgungseinrichtungen;

- hohe Wohnqualität durch Alltagstauglichkeit des Wohnbaus und differenziertes Angebot an öffentlichen Plätzen, Grün- und Freiflächen.

Das Hausfeld wird im Stadtentwicklungsplan STEP 2025 als Gebiet mit Entwicklungspotential für Wohnen und Arbeiten ausgewiesen.



Leitbild Siedlungsentwicklung STEP 2025

Die rechtzeitige Erschließung von Stadterweiterungsgebieten mit öffentlichem Verkehr ist gemäß STEP 2025-Fachkonzept Mobilität weiterhin ein Prinzip der Wiener Stadtentwicklung. Neben mehreren anderen Zielsetzungen soll die Aufenthaltsqualität von Straßenräumen, engmaschige und attraktive Wegeverbindungen sowie großzügig dimensionierte Radabstellanlagen besondere Bedeutung haben. Die Errichtung von Sammelgaragen wird als zweckmäßige Maßnahme für den ruhenden Verkehr genannt und in Gebieten mit besonders guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr sollen Stellplatzobergrenzen festgesetzt werden. Neue Straßenprojekte werden im Zusammenhang mit neuen Stadtentwicklungsgebieten und Wohnungsneubauten gesehen. Die Stadtstraße Aspern ist als Ergänzung des Hauptstraßen-B-Netzes geplant.

Im STEP 2025-Fachkonzept Grün- und Freiraum sind für das Plangebiet mehrere Grünverbindungen enthalten, deren genaue Lage nicht exakt festgelegt wurde, die aber dennoch eine Vernetzung mit dem umliegenden Freiraumnetz gewährleisten sollen. Zusätzlich wurden Kennwerte für die Grün- und Freiraumversorgung in Stadterweiterungsgebieten definiert.

Das Plangebiet liegt gemäß dem Agrarstrukturellen Entwicklungsplan außerhalb landwirtschaftlicher Vorrangzonen.

Im Strategieplan für das Zielgebiet U2-Donaustadt (Beschluss der Stadtentwicklungskommission 2014) wird das Hausfeld als eines von sechs

Entwicklungsschwerpunkten im Bereich der U2-Achse identifiziert. Lt. Strategieplan soll durch die Verlängerung der Lavaterstraße nach Norden das Stadtentwicklungsgebiet „Oberes Hausfeld“ direkt an die „Stadtstraße Aspern“ angebunden werden.



Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt Strukturkonzept - Ausschnitt Hausfeld



Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt Verkehrskonzept - Ausschnitt Hausfeld

Der Bereich rund um die U-Bahnstation Hausfeldstraße, wo eine der wenigen Möglichkeiten besteht die Bahntrasse zu queren, hat das Potential zu einem überörtlichen Zentrum zu werden. Um die U-Bahnstation An den alten Schanzen wurde die Entwicklung eines quartiersbezogenen Zentrums angedacht. Die entstehenden Quartiere sollen größtenteils autofrei bleiben. Durchzugsverkehr sollte auf alle Fälle verhindert werden. Die Lavaterstraße soll vom Süden bis zur Stadtstraße verlängert werden und entlang des heutigen Logistikzentrums verlaufen. Über eine Stichstraße sollen die Quartiere im Hausfeld erschlossen werden.

Das Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien definiert neu zu entwickelnde städtische Zentren, wobei auch dem Hausfeld eine neue Zentrumsfunktion zugeordnet wird. Entsprechend sollen hier in gut erschlossenen Bereichen neue Treffpunkte, Einkaufsmöglichkeiten und Identifikationspunkte für das Gebiet geschaffen werden. In diesen Bereichen soll eine Wohnnutzung im Erdgeschoss nicht möglich sein.

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 II Wien), der Smart-City-Wien-Rahmenstrategie, dem Netzwerk Natur, dem Strategieplan Wien - „Urban Heat Islands“, dem Stadtentwicklungsplan STEP 2025 oder den darauf aufbauenden Fachkonzepten (z. B.: Mobilität, Grün- und Freiraum, Öffentlicher Raum) ergeben sich wichtige Ziele des Umweltschutzes.

Dazu gehören:

- schonender Umgang mit der Ressource Boden;
- Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit privat nutzbaren und öffentlichen Freiflächen;
- Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses und optimaler Beziehungen von bebauten Flächen und Grünräumen;
- hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs und des nichtmotorisierten Individualverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split);
- Entwicklung von Bau- und Nutzungsstrukturen, die zur gesamtstädtischen Minimierung von Umweltbelastungen beitragen;
- Erhaltung von Lebensraum für Tiere und Pflanzen;
- Sparsamer Einsatz von Energie;
- Reduktion der Regenwassermenge im Abwassersystem und Gewährleistung einer ausreichenden Grundwasserneubildung;
- diverse Maßnahmen zur Vermeidung sommerlicher Überhitzung (urban heat islands).

3.3 Konkrete Umweltziele im Plangebiet

Die konkreten Umweltziele ergeben sich im Wesentlichen aus dem Rahmenplan:

- urbanes, vielfältiges Quartier nach dem Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“;
- soziale Durchmischung durch ein breites Angebot an zeitgemäßen Wohnungen für alle Bevölkerungsgruppen und moderner infrastruktureller Ausstattung;
- lebendige Erdgeschoßzonen als wesentlicher Beitrag zur urbanen Quartiersentwicklung und Bündelung der Handelsnutzungen in bestimmten Zonen;
- Schaffung einer kompakten und insofern energieeffizienten Bebauungsstruktur (mehrgeschossiger Wohnbau);
- übergreifendes Mobilitätskonzept für das gesamte Gebiet;
- Vorrang für umweltfreundliche Mobilitätsformen;
- weitgehend Kfz-freie Quartiersentwicklung mit kleinteiliger Baufeldstruktur, welche vielfältige Durchwegungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr ermöglicht;
- Sammelgaragen in Hoch- und Tieflage mit Mobilitätsdienstleistungen;
- Ausgestaltung und Vernetzung vielfältiger Grün- und Freiräume und Anknüpfung an die umgebenden Grün- und Landschaftsstrukturen.

Gemäß dem Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogramm „Netzwerk Natur“ besteht für den Bahndamm das Ziel der Biotopvernetzung, wobei hier insbesondere die Erhaltung und Entwicklung von Grünstreifen als ökologischer Korridor angestrebt wird.

4 Inhalt des Plans

Auf Basis des vorliegenden Planes soll zwischen U-Bahnbogen und Hausfeldstraße die Entwicklung eines urbanen Quartiers von städtebaulicher Dichte in einem engmaschigen Netzwerk öffentlicher und halböffentlicher Orte erfolgen. Die strukturgebende Bebauungsform ist der aufgelöste Blockrand. Das Quartier zeichnet sich durch ein differenziertes Höhenprofil aus. Dabei übersteigt der oberste Abschluss der Gebäude die Höhe von 35 m (gem. § 7f der Wiener Bauordnung) nicht. Städtebauliche Akzente werden bewusst als formgebendes Gerüst eingesetzt. Sie befinden sich entlang der U-Bahn, an den U-Bahn-Stationen sowie am Quartierspark und fungieren als Orientierungspunkte im Quartier. Zur Hausfeldstraße fallen die Gebäudehöhen ab.

Die Nutzungen im Quartier sollen in vier besondere Zonen gegliedert und an entsprechenden Lagen gebündelt werden um erforderliche Frequenzen und Synergien zu gewährleisten.

Die Handelszone soll auf der Westseite des geplanten Quartiersparks und an den U-Bahn-Vorplätzen konzentriert werden. Die Handelsflächen schaffen dabei eine Diagonale zwischen den beiden U-Bahnstationen des Quartiers. Die sogenannte Aktivierungszone soll Raum für gewerbliche, kulturelle, gemeinschaftliche Nutzungen sowie soziale Infrastruktur an hochfrequentierten Lagen bieten. In der Hybridzone, welche entlang der U-Bahntrasse geplant ist, sollen drei bis vier Hochgaragen, Gewerbenutzungen und oberhalb dieser Nutzungen

hofseitiges Wohnen untergebracht werden. Der Nutzungsschwerpunkt im Oberen Hausfeld wird auf Wohnen gelegt. Auf Grundlage des vorgeschlagenen Plans sollen rund 3.700 Wohnungen errichtet werden.



Rahmenplan Oberes Hausfeld – Nutzungen

Im Nordwesten des Plangebiets ist die Errichtung eines Bildungscampus (12 Kindergartengruppen, 17 Volksschulklassen, erweiterbar um bis zu 12 Neue Mittelschulklassen) geplant. Gemäß den Kennzahlen der Stadt Wien sind im Quartier zusätzlich zum Bildungscampus Kindergartengruppen erforderlich, die sich in den Erdgeschoßen unterbringen lassen.

Das Prinzip der Freiraumgestaltung beruht auf großzügigen Freiflächen auf den Baufeldern und kompakten Straßenquerschnitten, um Frequenz und Lebendigkeit in den öffentlichen Räumen herbeizuführen. Im Zentrum des Quartiers ist ein rund 3 ha großer Park geplant. Grünverbindungen werden in Nord-Süd- wie auch in Ost-West-Richtung angelegt. Entlang der

Straße An den Alten Schanzen ist ein grüner Boulevard als südlicher Abschluss und als Nahtstelle zur späteren Hausfelderweiterung vorgesehen. Die Hausfeldstraße wird durchgängig von einem Vorgarten flankiert. In den Innenhöfen sollen großzügige Freiräume geschaffen werden um den BewohnerInnen Aneignungsflächen bieten zu können. Kleine Aktivierungsflächen sollen als platzartige Begegnungszonen fungieren. Auf der Überplattung der Stadtstraße ist eine extensiv begrünte Heide angedacht. Insgesamt wird Vorsorge für die Schaffung von über 4 ha Grün- und Freiflächen mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten geschaffen.

Das Mobilitätskonzept wurde auf Basis der Smart City-Rahmenstrategie und des Fachkonzepts Mobilität des STEP 2025 ausgearbeitet:

Für die Erschließung des Fuß- und Radverkehrs werden zahlreiche Verbindungsachsen geplant, wobei die Hauptachse An den alten Schanzen eine durchgehende attraktive Verbindung zur Seestadt Aspern bilden soll. Im Gebiet soll der Radverkehr im Mischverkehr mit dem MIV bzw. ÖV geführt werden, da aufgrund der zu erwartenden geringen Verkehrsmenge keine eigenen Radverkehrsanlagen erforderlich scheinen. Ein Anschluss an das Gebiet an das bereits bestehende Radwegenetz ist sowohl im Norden (Hausfeldstraße, Hasibederstraße) als auch im Osten (An den alten Schanzen) gegeben.

Wiener Radwegenetz 2018

Ein eigener Buskorridor ermöglicht die Feinerschließung des Oberen Hausfelds in beide Richtungen und stellt die Anbindung der bestehenden U2-Station Hausfeldstraße sowie der künftigen U2-Station An den alten Schanzen her und soll quer durch das Gebiet führen.

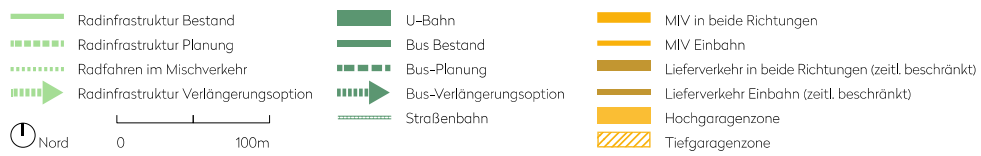
Die westlichen und östlichen Teilgebiete (A und C) des Projektgebiets sollen über Einbahnschleifen in Kombination mit Stichstraßen getrennt voneinander erschlossen werden. Dadurch kann das Obere Hausfeld weitgehend autofrei und ein Durchgangsverkehr des MIV verhindert werden. Um keine signifikante Verschlechterung des Verkehrsflusses im Bereich des Knotens Hausfeldstraße/Erzherzog Karl Straße zu bewirken, soll der westliche Teil (C) über die Verlängerung der Lavaterstraße erschlossen werden. Dazu soll die bereits bestehende Werkseinfahrt des Logistikzentrums, die derzeit als Privatstraße auf Grundstücken der Stadt Wien besteht, als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen und durch eine Stichstraße mit dem Entwicklungsgebiet verbunden werden. Der Verkehr kann dadurch direkt zur Kreuzung Lavaterstraße/Erzherzog-Karl-Straße geführt werden. In Zukunft soll diese Straße auch nach Norden verlängert und an die Stadtstraße Aspern angebunden werden, um dem bestehenden gewerblichen Mischgebiet sowie zukünftigen gewerblichen und gemischten Nutzungen in diesem Bereich eine direkte Anbindung an das hochrangige Straßennetz zu ermöglichen und die neue Verkehrsinfrastruktur effizient zu nutzen. Hierfür wird jedoch möglicherweise ein UVP-Verfahren gem. dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) 2000 erforderlich sein. Die Erschließung des nördlichen Teilgebiets (B) incl. des projektierten Bildungscampus wird entlang der ÖV-Wendeschleife der Wiener Linien geführt.

MIV-Erschließung der Teilgebiete A, B, C

Auf dem Prinzip der Äquidistanz basierend, demzufolge Stellplätze und ÖV-Haltestellen durchschnittlich gleich weit von der Wohnung entfernt anzuordnen sind, sollen im Gebiet Sammelgaragen in Hoch- bzw. Tiefgaragen vorgesehen werden.

Die maximale Stellplatzzahl soll grundsätzlich mit 100 % der Stellplatzverpflichtung begrenzt, die Stellplatzverpflichtung auf 85 % herabgesetzt werden. Für die Flächen, die Sammelgaragen

aufnehmen sollen, soll gesondert jeweils eine räumlich adäquate Obergrenze festgesetzt werden.



Rahmenplan Oberes Hausfeld – Mobilität

Verkehrsbelastung je Richtung (Kfz/24h) im werktäglichen Verkehr, UVE-Maßnahmenplanfall 1.D.3 2030
(Quelle: UVE Stadtstraße 2014 (2016), Verkehrsuntersuchung)

5 Der Umweltzustand und seine voraussichtliche Entwicklung (Umweltmerkmale in Bezug zu den einzelnen Schutzgütern gemäß Anhang 1 der Richtlinie 2001/42/EG)

5.1 Derzeitiger Umweltzustand im Plangebiet

Vorbemerkung

Der bereits in Ausbau befindliche Marchegger Ast der Ostbahn würde weiterhin unabhängig vom vorliegenden Plan fertiggestellt.

Für die bereits gewidmete Stadtstraße Aspern ist erstinstanzlich ein UVP-Bewilligungsbescheid ergangen, die Bewilligung ist nicht rechtskräftig. Die Bewilligung und Errichtung dieser Straßenverbindung ist unabhängig von der Durchführung des vorliegenden Plans.

Daher ist davon auszugehen, dass die im Zuge des (erstinstanzlich abgeschlossenen) UVP-Bewilligungsverfahrens ermittelten Umweltauswirkungen unabhängig von der Durchführung dieses Plans wirksam werden können. Die entsprechenden Auswirkungen im Sinne der voraussichtlichen Entwicklung des derzeitigen Umweltzustandes sind unabhängig davon in die

Betrachtungen einzubeziehen, ob der gegenständliche Plan durchgeführt wird oder nicht. In diesem Sinne sind die Umweltauswirkungen dieser Vorhaben, auf Grundlage der vorliegenden Projektsunterlagen aus den UVP-Verfahren, in die folgenden Bewertungen der einzelnen Schutzgüter eingeflossen.

Bevölkerung (Lebensqualität):

Das etwa 40 ha große Plangebiet ist kaum besiedelt und enthält nur nördlich der Bahn-Trasse ein paar Haushalte. Die ausgedehnten landwirtschaftlichen Flächen, das Logistikzentrum im Westen sowie die überregionalen Verkehrsbänder im Norden bilden Barrieren für die Bevölkerung im Umfeld. Die Nutzungen im Umfeld haben sich im Laufe der Zeit an die bestehenden raumtrennenden Elemente angepasst bzw. sind teilweise Resultat dieser Strukturen. Dem Plangebiet kann aufgrund seiner derzeitigen Gestaltung und Nutzung keine übergeordnete Rolle als Erholungsraum zugeschrieben werden.

Östlich bzw. nördlich grenzen Siedlungsgebiete an das Plangebiet. Aufgrund des hohen Durchgrünungscharakters der lockeren Siedlungsstruktur im Osten bzw. teilweise im Norden sowie der mit großen Freiräumen ausgestatteten Wohnbauten im Norden ist eine gute Versorgung an Grün- und Freiflächen für die anrainende Bevölkerung vorhanden. Die infrastrukturelle Ausstattung (z. B. Schulen, Kindergärten, Ärzte und Nahversorgung) dieser Siedlungsgebiete ist als befriedigend bzw. vorstädtisch zu bezeichnen. Der neue Stadtteil „Aspern Die Seestadt Wiens“ sowie das Gebiet um die Quadenstraße ergänzen das Infrastrukturangebot wesentlich.

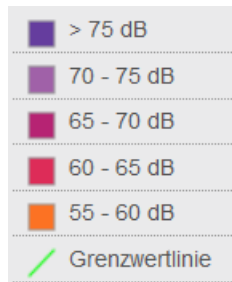
Die Lebensqualität der angrenzenden Bevölkerung ist insgesamt als gut einzuschätzen.

Bevölkerung (Gesundheit):

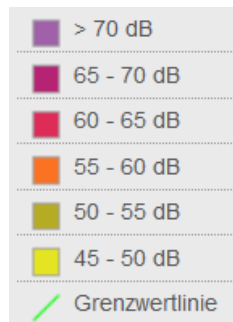
Lärm:

Die Hausfeldstraße, die das Plangebiet im Osten abgrenzt, weist aufgrund ihrer Funktion als Ein- bzw. Ausfallstraße ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf. Von dieser Hauptstraße gehen starke Auswirkungen auf das Plangebiet durch Lärm bzw. Luftschadstoffe aus.

Die strategische Lärmkarte des Umweltbundesministeriums weist direkt an der Hausfeldstraße einen 24h-Durchschnitt von 60-65 dB (L_{den}) und für den unmittelbaren Nahbereich einen Wert von 55-60dB aus. In der Nacht (L_{night}) liegen die Werte bei 50-55dB im Bereich der Straße und nehmen im Nahbereich bereits auf 45-50dB ab. Das Wiener Umgebungslärmschutzgesetz definiert in Anhang 1 einen L_{den} von 60 dB und einen L_{night} von 50 dB als Schwellenwerte für die Beurteilung von Verkehrslärm, bei deren Überschreitung Aktionspläne zur Lärminderung zu erstellen sind. Diese Werte werden im gegenständlichen Plangebiet nur im Straßenraum der Hausfeldstraße und stellenweise in der Aspernstraße überschritten. In der Nacht kommt es punktuell auch zu Überschreitungen im Straßenzug An den alten Schanzen bzw. in der Franz-Wels-Gasse.



Tag-Abend-Nacht-Index – L_{den} (4 m über Boden) (Straßenverkehrslärm) Berichtsjahr 2017



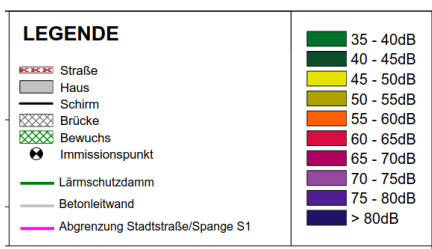
Nachtlärmindex – L_{night} (4 m über Boden) (Straßenverkehrslärm) Berichtsjahr 2017

Der Lärmbelastung durch Schienenverkehr kommt im Plangebiet eine gewisse Bedeutung zu. Die Schwellwerte für die Aktionsplanung liegen beim Schienenverkehrslärm für den Tag-Abend-Nacht-Lärmpegel bei einem Wert von 70 dB und für den Nacht-Lärmpegel bei einem Wert von 60 dB. Diese beiden Werte werden im Nahbereich der Ostbahn überschritten, wobei in der Nacht ein größerer bzw. breiterer Bereich belastet ist. Die Überschreitungsbereiche konzentrieren sich auf den Bahndamm und die daran angrenzenden als Verkehrsband vorgeschlagenen Flächen, als Bauland vorgeschlagene Bereiche sind nicht betroffen. (Quelle: UVE-Einreichprojekt der ÖBB Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung ÖBB Strecke 117 Stadlau-Marchegg)

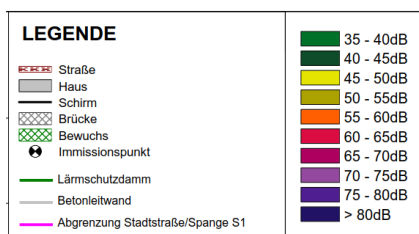
Die Werte entlang der U-Bahn-Trasse liegen laut den Lärmkarten des Bundesministeriums 2017 bei 65 dB L_{den} sowie 60 dB L_{night}, somit nicht über den Grenzwerten.

Das Plangebiet liegt nicht direkt in einer Einflugschneise des Flughafens Wien-Schwechat.

In Hinblick auf das Schutzgut Bevölkerung (Gesundheit) wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für das Straßenbauvorhaben Stadtstraße Aspern folgende zu erwartende Lärmemissionen in diesem Plangebiet prognostiziert (Maßnahmenplanfall 1.D.3.2030):



Tag-Abend-Nacht-Lärmindex – Lden (1,5 m über Boden) (Straßenverkehrslärm)
UVP Stadtstraße 2014, Planfall 2030



Nacht-Index – Lnight (1,5 m über Boden) (Straßenverkehrslärm) UVP Stadtstraße 2014, Planfall 2030

Die Schwellwerte gem. Wiener Umgebungslärmschutzgesetz werden im Nahbereich der Hausfeldstraße im Prognosejahr 2030 in der Nacht um maximal 10db überschritten, unter Tags um maximal 5db. Dies wird unabhängig von der Errichtung der Stadtstraße prognostiziert. Entlang der geplanten Stadtstraße Aspern sind in der Nacht außerhalb des geplanten Verkehrsbandes auf der Nordseite Überschreitungen um rund 5db prognostiziert, südlich der

geplanten öffentlichen Verkehrsfläche Überschreitungen bis zu 10 db. Untertags ist beidseits eine Überschreitung von bis zu 5db prognostiziert.

Diese Prognose wurde vor der Annahme erstellt, dass keine Bebauung erfolgt und das Gelände weiter eben verbleibt.

Luftgüte:

Die Luftmessstelle des Wiener Luftgütemessnetzes, die dem Plangebiet am nächsten kommt, befindet sich in Stadlau am Hausgrundweg 23, im 22. Bezirk. In den Jahren 2009-2018 wurden für Stickstoffdioxid (NO₂) und Schwefeldioxid (SO₂) keine Grenzwertüberschreitungen erfasst. Die Grenzwerte für den Jahresmittelwert von PM₁₀ (Feinstaub) wurden in keinem Jahr (2013-2018), der zulässige Tagesmittelwert jedoch wiederholt, an weniger als 25 Überschreitungstagen pro Jahr, überschritten. Pro Kalenderjahr dürfen ab dem Jahr 2010 höchstens 25 Tagesmittelwerte über dem Wert von 50 µg/µ liegen. Hinsichtlich PM_{2,5} (Feinstaub, dessen Partikel einen Durchmesser von 2,5 µm nicht überschreiten) lag in den Jahren 2013-2018 trotz verschärften Grenzwerts von 25 µg/m³ Jahresmittelwert keine Überschreitung vor. Der Jahresmittelwert hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert.

Seit 1990 ist zwar ein Rückgang der PM₁₀-Emissionen zu verzeichnen, nicht zuletzt aufgrund der Gegenmaßnahmen der Stadt Wien, dennoch ist es, maßgeblich aufgrund der Emissionen von Verkehr (Dieselautos), Hausbrand (Einzelöfen) und Industrie (Bauwirtschaft), zu Grenzwertüberschreitungen gekommen (Umweltbundesamt, 2017).

Die nächstgelegene Ozon-Messstelle befindet sich neben dem Grundwasserwerk „Untere Lobau“ im 22. Bezirk, der Standort ist umgeben von Wald und Wiesen. Der Informationsschwellwert für Ozon wurde in den Jahren 2005-2011 sowie 2013, 2015 und 2017 an einigen Tagen überschritten. Ozon entsteht aus Stickoxiden und flüchtigen Kohlenwasserstoffen unter intensiver Sonneneinstrahlung. Da die Vorläufersubstanzen mit dem Wind verfrachtet werden und die Reaktion eine gewisse Zeit benötigt, werden erhöhte Ozonkonzentrationen zumeist in einigem Abstand von Emissionsquellen (hauptsächlich Verkehr) gemessen. Wegen diesem Spezifikum werden am Stadtrand bzw. ländlichen Gebieten die höchsten Konzentrationen erfasst.

Durch die Elektrifizierung des Marchegger Asts ist aufgrund einer reduzierten Anzahl an Fahrten mit Diesellokomotiven mit einer Reduktion der Luftschadstoffemissionen im Gebiet zu rechnen.

In Hinblick auf das Schutzgut Bevölkerung (Gesundheit) wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für das Straßenbauvorhaben Stadtstraße Aspern für die für Wien besonders relevanten Schadstoffe PM₁₀ (Feinstaub) und Stickoxide (NO_x) folgende zu erwartende Luftschadstoffemissionen in diesem Plangebiet prognostiziert (Maßnahmenplanfall 1.D.3.2030):

Feinstaub PM₁₀

Der Grenzwert für den Jahresmittelwert für Feinstaub beträgt 40 µg/m³. Im unmittelbaren Nahbereich des Verkehrsbandes der Stadtstraße Aspern werden für den Maßnahmenplanfall 1 2030 ein Zuwachs von bis zu 0,5 µg/m³ prognostiziert. Am Tunnelportal sind Bereichsweise höhere Zusatzbelastungen prognostiziert.

Stickoxide NO_x

Der Grenzwert für den Jahresmittelwert NO₂ beträgt incl. aktueller Toleranzmarge 35 µg/m³. Direkt am Verkehrsband werden hier Zusatzbelastungen von bis zu 5,0 µg/m³ prognostiziert. Am Tunnelportal sind Bereichsweise höhere Zusatzbelastungen prognostiziert.

Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:

Gemäß dem Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogramm Netzwerk Natur besteht für den Bahndamm der Ostbahn die Zielsetzung der Erhaltung und Entwicklung von Bahndämmen und Grünstreifen als ökologische Korridore. Gemäß der Biotoptypenkartierung nach Wiener Naturschutzgesetz wurden die Grünflächen entlang der Bahn als Trocken-, Halbtrocken- und bodensaure Magerrasen erfasst.

Entlang der Aspernstraße stocken unterschiedliche Baumarten, überwiegend Robinien bzw. Ahorne, im Straßenraum. Diese wurden gemäß der Biotoptypenliste der gefährdeten Biotoptypen Österreichs (UBA-Klassen) als Laubbaumreihe und -allee kartiert.

Für den verbleibenden großen Teil des Plangebiets sind keine besonderen naturschutzfachlichen Ziele formuliert.

Die derzeit landwirtschaftlich genutzten Freiflächen weisen aufgrund ihrer regelmäßigen Bewirtschaftung nur geringe Eignung als Lebensgrundlage für eine besondere Artenvielfalt auf. Laut der Artenkartierung des Wiener Umweltguts kommen im Westen des Plangebiets einige Vogel- und Schneckenarten und im Osten einige sonstige Insektenarten vor. Das Vorkommen von bis zu sechs Schmetterlingsarten ist nachgewiesen. Die Brut des Gartenrotschwanzes ist möglich. Als Höhlen- und Halbhöhlenbrüter bewohnt er jedoch vorwiegend lichte Laubwälder, Parkanlagen und Gärten mit altem Baumbestand, was den Schluss nach sich zieht, dass er eher in den Hausgärten östlich der Hausfeldstraße heimisch ist. Das gesamte Artenaufkommen im Plangebiet ist kein besonderes Spezifikum in der Donaustadt.

Allerdings ist auf Grund der erst kürzlich entstandenen Biotopstrukturen (Ruderalflächen im Westen und Nordwesten) das Vorkommen von streng geschützten oder geschützten Tier- und/oder Pflanzenarten, z.B. insbesondere von Rebhuhn, Hamster, Haubenlerche u.a. geschützter Arten möglich.

Das Plangebiet zählt gemäß Wiener Umweltgut zur Flora – Raumeinheit „Transdanubien – Ebene – Donaustadt“.

Boden, Grundwasser:

Das Plangebiet befindet sich auf der Praterterrasse, der tiefsten Schotterterrasse der Donau im Wiener Stadtgebiet. Die eiszeitlichen Schotterablagerungen bilden den geologischen Untergrund und sind von Löss bzw. kalkreichen lössähnlichen Feinsedimenten überdeckt. Es haben sich teilweise tiefgründige Schwarzerden (Tschernoseme) auf den Deckschichten gebildet.

Laut digitaler Bodenkarte des Bundesforschungs- und Ausbildungszentrums für Wald, Naturgefahren und Landschaft (eBOD) werden den Böden mäßig trockene bis trockene Eigenschaften zugesprochen, sie zeichnen sich des Weiteren durch hohe Durchlässigkeit aus.






Böden im Grundwasserbereich

-  Auboden
-  Gley
- Landböden
 -  Schwarzerde
 -  Rendsina
 -  Braunerde
 -  Pseudogley
 -  Reliktboden
- Sonstige Böden
 -  Atypischer Boden
 -  keine Aussage möglich

Wien Umweltgut – Bodentypen

Die Wertigkeit des Ackerlandes wird im Nordosten des Plangebietes als mittelwertig, ansonsten überwiegend als hochwertig eingestuft. Über die Bereiche Düngung, Pflanzenschutz und Bodengesundheit können im Rahmen dieses Berichtes keine Aussagen getroffen werden.

Wertigkeit als Ackerland

-  1 - geringwertig
-  2 - geringwertig bis mittelwertig
-  3 - mittelwertig
-  4 - mittelwertig bis hochwertig
-  5 - hochwertig

eBOD – Wertigkeit als Ackerland

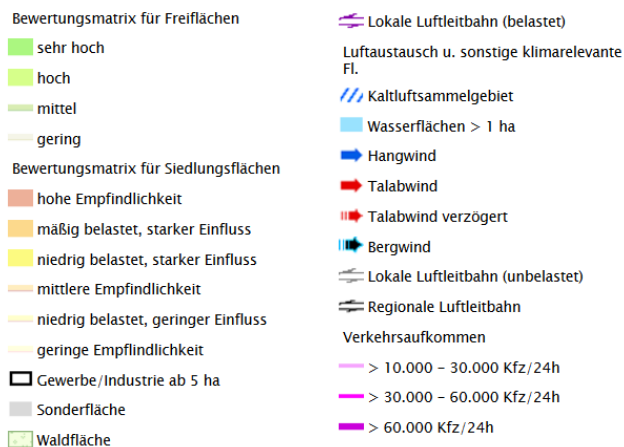
Der oberste Grundwasserleiter im Plangebiet wird durch quartäre Donauschotter aufgebaut und zeichnet sich durch hohe Ergiebigkeit aus. Die Grundwasserströmungsrichtung verläuft

großräumig parallel zur Donau, je nach Geländehöhe können niedrige Flurabstände auftreten. Der hydrochemische Zustand des Grundwasserkörpers wird, insbesondere aufgrund erhöhter Nitratwerte (Umweltbundesamt, 2018) im Rahmen der Erhebung gemäß Gewässerzustandsüberwachungsverordnung BGBl. I Nr. 479/2006, als schlecht beurteilt. Die Nutzung des Grundwassers für thermische Zwecke ist zumeist problemlos möglich (Wiener Gewässer, Magistratsabteilung 45).

Im Altlastenatlas des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sind keine Altlasten (Altablagerungen und Altstandorte) im Gebiet angeführt.

(Klein-) Klima:

Das Wiener Becken ist der Pannonischen Klimaprovinz zuzurechnen und stellt den Übergang zum kontinentalen Steppenklima dar. Diese Klimazone ist durch heiße, trockene Sommer und kalte Winter gekennzeichnet. Laut Wiener Umweltgut wird annähernd dem gesamten Plangebiet die Klima-Funktion „Luftsammelgebiet“ zugewiesen. In der Klima-Bewertungskarte werden den landwirtschaftlichen Freiflächen im Plangebiet eine mittlere klimatisch-lufthygienische Ausgleichsfunktion zugeschrieben.



Klima- Bewertungskarte des Fachinformationssystems „Wiener Umweltgut“

Sachwerte, kulturelles Erbe:

Die Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie) subsumiert im Anhang I lit. f die Auswirkungen auf Sachwerte unter den Begriff der Umweltauswirkungen. In diesem Sinne liegt es nahe, Sachwerte primär als Baulichkeiten und Einrichtungen mit gesellschaftlichem Nutzen zu betrachten. Im Leitfaden zur Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung

für Städtebauvorhaben werden Sachgüter als „z. B. Objekte mit hoher funktionaler Bedeutung, Einrichtungen der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur o. ä.“ charakterisiert.

Als Sachwerte im Sinne des gesellschaftlich nützlichen Gebrauchswerts sind im Plangebiet die hochwertigen verkehrlichen Infrastruktureinrichtungen sowie die landwirtschaftlichen Produktionsflächen zu betrachten.

U-Bahntrasse - Blick vom Logistikzentrum Richtung Nordosten

- Die Ostbahn sowie die U-Bahntrasse in Hochlage sind Sachgüter mit hoher funktionaler Bedeutung. Die U-Bahnstation An den alten Schanzen wurde im Jahr 2013 nur im Rohbau fertiggestellt.
- Landwirtschaftliche Produktionsflächen:
Der (besondere) sachliche Wert der landwirtschaftlichen Produktionsflächen besteht vor allem im Beitrag zur Lebensmittelversorgung in Wien. Grundsätzlich trägt Nahrungsmittelproduktion in der Nähe der Konsumenten dazu bei, den Transportaufwand und damit auch den entsprechenden CO₂- und Schadstoffausstoß gering zu halten. Über die tatsächliche Lage von weiterverarbeitenden Betrieben oder Vertriebsseinrichtungen liegen allerdings keine Informationen vor.

Laut dem Themenstadtplan Wiener Kulturgut befindet sich im Plangebiet kein kulturelles Erbe und es bestehen weder architektonisch wertvolle Bauten noch archäologische Schätze.

Landschaft:

Das Untersuchungsgebiet gehört zur Landschaftseinheit Unteres Marchfeld und wird größtenteils landwirtschaftlich genutzt. Seine Wirkung als Naturlandschaft ist stark von den Jahreszeiten und von den angebauten Pflanzenarten abhängig. Die ebene Topografie wird im

Westen und Norden von der Trasse der Linie U2 in Hochlage strukturiert, welche das Plangebiet räumlich auch in zwei Teile gliedert. Die für das Marchfeld typische Weite ist nur eingeschränkt erlebbar.

Blick von den alten Schanzen Richtung Nordwesten zur U-Bahntrasse

Im Nordosten des Plangebietes fällt die Topografie zu der Unterführung bzw. dem öffentlichen Umsteigeknoten Hausfeldstraße um rund 4,0 m ab.

Unterführung Hausfeldstraße

Westlich der U-Bahntrasse wird das Erscheinungsbild stark vom Betriebsgebäude eines großen Logistikzentrums geprägt.

Das Plangebiet weist in seinem derzeitigen Zustand keine besonderen landschaftlichen Qualitäten auf.

5.2 Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes im Plangebiet bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Nullvariante)

Das Gebiet würde weiterhin überwiegend landwirtschaftlich genutzt werden. Für die bereits gewidmete Stadtstraße ist erstinstanzlich ein Bewilligungsbescheid ergangen, die Bewilligung ist nicht rechtskräftig. Die Bewilligung und Errichtung dieser Straßenverbindung ist unabhängig von der Nichtdurchführung des vorliegenden Plans.

Bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans würde weiterhin die zeitlich unbegrenzte Bausperre nach § 8 (1) der BO für Wien für annähernd das gesamte Gebiet gültig sein. Baubewilligungen sind möglich, jedoch an bestimmte Bedingungen geknüpft. Die Bauordnung für Wien sieht keine Frist vor, innerhalb derer eine Bausperre gemäß § 8 (1) durch einen neuen Bebauungsplan zu beseitigen ist. Vorstellbar ist jedoch, dass für die landwirtschaftlichen Flächen das vor der Bausperre gültige Plandokument Nr. 4055 mit der Widmung Grünland/ Ländliches Gebiet ohne Beschränkung der Bebaubarkeit neuerlich festgesetzt wird. Bei entsprechendem ökonomischem Druck auf die landwirtschaftliche Produktion wäre mit einer Intensivierung der Produktionsweise und dem Umstieg auf Glashauskulturen zu rechnen.

In Hinblick auf eine zusammenfassende Beurteilung wären zwar die Auswirkungen auf die Schutzgüter „Biologische Vielfalt, Flora, Fauna“, „Boden/ Grundwasser“, „(Klein-) Klima“ und „Landschaft“ gering, in Anbetracht der sehr guten Auf- und Erschließungsqualität der gegenständlichen Grundflächen würde die Nullvariante jedoch eine massive Unternutzung des Gebiets darstellen. Die getätigten Investitionen in den Infrastrukturausbau würden nicht den erhofften Nutzen erzielen und peripherer gelegene sowie schlechter erschlossene Gebiete in und außerhalb des Stadtgebiets müssten zur Aufnahme des Bevölkerungswachstums herangezogen werden.

Eine detaillierte Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter im Vergleich zur gegenständlichen Planung bzw. den geprüften vernünftigen Alternativen ist im Anhang I – Tabellen 1 - 8 enthalten.

5.3 Voraussichtliche Entwicklungen des Umweltzustands außerhalb des Plangebiets bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Verlagerungen von Umweltauswirkungen)

Im Allgemeinen gilt für die wachsende Stadt Wien, dass sie auf die Schaffung neuer Flächen für leistbaren Wohnraum nicht verzichten kann. Sollten diese neuen Wohnbebauungen nicht hier gebaut werden, müssten alternative Standorte gefunden werden.

Die Standortgunst für Wohnbau im vorliegenden Plangebiet ist aber durch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr und künftig an die Stadtstraße als sehr gut einzustufen.





Im Fall der Nichtdurchführung des vorliegenden Plans müssten Alternativstandorte mit möglicherweise niedrigerer Lagegunst für die notwendige Wohnbauentwicklung herangezogen werden. Der Verzicht auf die gegenständliche Entwicklung bedeutet also nicht, dass diese gar nicht stattfindet, sondern dass sie sich auf andere, weniger geeignete Standorte in Wien oder sogar in das Wiener Umland verlagert.

Eine Besiedelung peripherer großflächiger Gebiete an anderer Stelle würde voraussichtlich zu einer umfangreicheren Versiegelung führen, als durch das gegenständliche Planungsvorhaben zu erwarten ist. Peripherere Gebiete benötigen zusätzliche Verkehrswege zur Erschließung, sind oft flächenhafter strukturiert und nehmen dadurch mehr Grund und Boden in Anspruch als eine kompakte Entwicklung. Eine Verschlechterung des Modal Split, eine Zersiedelung bzw. Abwanderung in das Umland mit erhöhtem Individual- bzw. Pendlerverkehr, sowie hohe Kosten für die Schaffung neuer Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen wären voraussichtliche negative Begleiterscheinungen.

6 Umweltauswirkungen des Plans

Die Realisierung der Stadtstraße und der Ausbau des Marchegger Astes sind unabhängig vom vorliegenden Plan bereits möglich. Die Auswirkungen dieser beiden hochrangigen Infrastrukturprojekte auf den Umweltzustand werden daher in diesem Kapitel nicht behandelt. Im Rahmen der jeweiligen UVP-Verfahren werden die notwendigen Schutzmaßnahmen festgelegt.

Die voraussichtlichen Umweltauswirkungen der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung und der Verlängerung der Lavaterstraße auf die relevanten Schutzgüter im Bereich des Plangebietes wird verbal beschrieben und gemäß folgender Skala bewertet:

-  (eher) positive Auswirkung
-  keine bzw. neutrale Auswirkungen
-  eher negative Auswirkungen
-  deutlich negative Auswirkungen

Eine detaillierte Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter im Vergleich zur Nullvariante bzw. den geprüften vernünftigen Alternativen ist im Anhang I – Tabellen 1 - 8 enthalten.

Zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen des vorliegenden Plans auf die Umweltschutzgüter

Bevölkerung (Lebensqualität):

In Folge der steigenden Bevölkerungszahlen und der damit verbundenen hohen Nachfrage nach Wohnraum besteht das Ziel, Siedlungsgebiete innerhalb der Stadtgrenze entsprechend optimal zu nutzen. Damit kann einer Abwanderung ins Wiener Umland und den damit verbundenen zusätzlichen Fahrten aus stadtpipheren Bereichen entgegengewirkt werden. Mit der vorgesehenen Wohnbauentwicklung wird den künftigen BewohnerInnen eine Wohnform und ein Wohnumfeld geboten, das hohe Wohnzufriedenheit und Lebensqualität erwarten lässt. Die verschiedensten Freiraumtypologien und der neue Quartierspark sowie das Mobilitätskonzept, bei dem das Quartier weitestgehend autofrei bleiben soll, sind dafür ebenso wichtige Faktoren wie die sehr gute öffentliche Verkehrserschließung. Die vorgeschlagenen Gebäudehöhen halten die Inanspruchnahme von Grund und Boden gering und nehmen gleichzeitig auf die Nachbarschaft Rücksicht. Die Durchlässigkeit des Plangebietes wird durch ein abwechslungsreiches Wegenetz gewährleistet.

Durch die Neuschaffung von Wohnraum sind eine Veränderung der gewohnten Umgebung und damit auch eine Veränderung der soziokulturellen Struktur, der Blickbeziehungen und der generellen städtebaulichen Situation für die angrenzende Bevölkerung gegeben. Dass dies für manche Menschen eine Belastung darstellen kann, steht außer Zweifel, insbesondere in der Errichtungs- und Besiedelungsphase.

Der geplante Bildungscampus sowie die ergänzenden sozialen Infrastruktureinrichtungen werden primär den Bedarf im Plangebiet abdecken, darüber hinaus aber auch über freie Kapazitäten für die umliegenden Siedlungen verfügen.

Die Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung werden insgesamt als positiv bewertet.

Bevölkerung (Gesundheit):

Die Konzeption des Projekts mit sehr gutem Anschluss an den öffentlichen Verkehr bietet gute Bedingungen für die Vermeidung von Kfz-Fahrten und stellt daher aus gesamtstädtischer Sicht im Hinblick auf die Notwendigkeit der Errichtung von Wohnraum einen Beitrag zur Verringerung der durch Individualverkehr anfallenden Luftschadstoffe und des damit verbundenen Energieverbrauchs dar.

Trotz des quartiersübergreifenden Mobilitätskonzepts und der Förderung der sanften Mobilitätsformen ist davon auszugehen, dass der motorisierte Individualverkehr einen Anteil an der Bewältigung von Alltagswegen haben wird und schon aufgrund der Änderung

der Bestandsnutzung und der einhergehenden Bevölkerungszunahme im Plangebiet ansteigen wird. Die Lärm- und Schadstoffentwicklung wird sich dadurch kurz- bis mittelfristig erhöhen. Die Gesamtemission an Schadstoffen durch die zusätzlichen Autos im Plangebiet wäre jedoch bei Verdrängung der Wohnbevölkerung ins Umland von Wien bedeutend höher.

Die Entwicklung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen kann diese Emissionsbelastung in Zukunft senken. In diesem Zusammenhang müssen auch die verkehrspolitische Bedeutung alternativer Verkehrskonzepte wie Car-Sharing in Betracht gezogen werden. Des Weiteren ist anzumerken, dass die derzeitige Verkehrsbelastung in der Donaustadt zu einem guten Teil durch einpendelnde Fahrzeuge erzeugt wird. Durch die Schaffung von Wohnraum innerhalb der Stadtgrenzen wird der Zersiedelung entgegen gewirkt und somit auch das Einpendelvolumen verringert.

Durch die Unterbringung der privaten Kfz in Sammelgaragen sowie durch die Festsetzung eines Stellplatzregulativs mit gleichzeitiger Festsetzung einer Stellplatzobergrenze und durch attraktivierende Maßnahmen für sanfte Mobilität soll der zusätzliche Kfz-Verkehr und die damit verbundenen Emissionen minimiert werden.

Im Endausbau soll die Erschließung im Autoverkehr über die Hausfeldstraße und die Anbindung der in Verlängerung der Lavaterstraße bestehenden Betriebszufahrt an die Stadtstraße erfolgen. Die Verlängerung der Lavaterstraße ermöglicht die direkte Anbindung des westlichen Teilgebiets C an die künftige Stadtstraße Aspern. Dadurch ist die getrennte Erschließung der östlichen und westlichen Teilgebiete A bzw. C möglich und das neue Quartier kann im Inneren möglichst autofrei gestaltet werden. Die verkehrlichen Auswirkungen des skizzierten Erschließungsnetzes wurden geprüft. Alle Knotenrelationen, die für die Anbindung des Projektgebiets an das umliegende Straßennetz benötigt werden, weisen eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Auch eine temporäre Erschließung ohne Anbindung an die Stadtstraße mit einer Anbindung des westlichen Teilgebiets C über die Nutzung der bestehenden Betriebszufahrt in Verlängerung der Lavaterstraße Richtung Süden an die Erzherzog-Karl-Straße wurde untersucht. Während beim Knoten Lavaterstraße/ Erzherzog-Karl-Straße noch Reserven zu verzeichnen sind, ist der Knoten Hausfeldstraße/ Erzherzog-Karl-Straße laut verkehrstechnischer Berechnung bereits im Bestand überlastet. Die Abwicklung der Verkehrsmengen des nördlichen Teilgebiets B und östlichen Teilgebiets A über die Hausfeldstraße würde zwar zu keiner signifikanten Beeinträchtigung des Verkehrsflusses bzw. Verschlechterung gegenüber dem Bestand führen, im Hinblick auf weitere Bauvorhaben im Umkreis des Projektgebiets wird es jedoch beim Knoten Hausfeldstraße/ Erzherzog-Karl-Straße zu verstärktem Rückstau in den Spitzenstunden

kommen, dem mit Adaptierungsmaßnahmen (eigene Rechtsabbieger-Grünphase) begegnet werden könnte. Mit Realisierung der übergeordneten Verkehrsprojekte Stadtstraße und S1 Spange Seestadt Aspern, kann von einer Entlastung der Erzherzog-Karl-Straße ausgegangen werden. Sie werden als UVP-pflichtige Projekte mit den entsprechenden Umweltauflagen bzw. Verminderungsmaßnahmen umgesetzt.

Bis zur Anbindung der verlängerten Lavaterstraße an die Stadtstraße Aspern bzw. sollte die Stadtstraße nicht oder später umgesetzt werden, ist verkehrstechnisch eine Erschließung im Sinne der unter Punkt 7.3.3 beschriebenen Lösung möglich (Alternative 3 - Zweite Anbindung über bestehende Sattelschlepperzufahrt an die Lavaterstraße).

In der Phase der Errichtung der neuen Siedlung ist mit den üblichen, jedoch gesetzlich geregelten Lärm- und Staubbelastungen zu rechnen.

Das Wiener Umgebungslärmschutzgesetz definiert in Anhang 1 einen L_{den} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindeks) von 60 dB und einen L_{night} von 50 dB als Schwellenwerte für die Beurteilung von Verkehrslärm, bei deren Überschreitung Aktionspläne zur Lärminderung zu erstellen sind. An den unmittelbar an der Hausfeldstraße entstehenden Fassaden ist mit Überschreitungen der Lärmschwellenwerte gem. Wiener Umgebungslärmschutzgesetz zu rechnen (Nacht bis zu 10db, Tag bis zu 5db). Überschreitungen in diesem Ausmaß sind an stärker befahrenen Straßen in Wien regelmäßig gegeben. Um die Auswirkungen möglichst lokal zu begrenzen wird hier die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise vorgeschlagen. Mittels passiven Lärmschutzmaßnahmen (Fenster, Fassade, Wohnungskonzeption, etc.) kann ein ausreichender Lärmschutz für die künftigen BewohnerInnen hergestellt werden.

Prognostizierte Lärmsituation Stadtstraße Aspern

**Rasterlärmkarte Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (Lden), 5x5m, Rasterhöhe 4m,
Quelle: IC Consulente ZT GmbH**

Rasterlärmkarte Nacht (Ln), 5x5m, Rasterhöhe 4m, Quelle: IC Consulente ZT GmbH

Auch die an der Stadtstraße Aspern entstehenden Fassaden wurden hinsichtlich der zu erwartenden Lärmentwicklung untersucht. Es ist mit Überschreitungen der Lärmschwellwerte gem. Wiener Umgebungslärmschutzgesetz zu rechnen (Nacht unter 10db – am schlechtesten Meßpunkt IP2_OG konkret 6db, Tag-Abend-Nacht-Lärminde bis zu 5db). Das zur Hausfeldstraße gesagte gilt sinngemäß. Am Bauplatz N (Bildungscampus) ist nur der südlichste Streifen von Überschreitungen betroffen, hier kann sehr einfach durch Abrücken der Bebauung oder aber durch gebäudeseitige Maßnahmen reagiert werden. Darüber hinaus werden durch die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise ohne Möglichkeit zur Unterbrechung sowie teilweise durch ein Wohnungsverbot in den unteren Geschoßen in den am stärksten betroffenen Bereichen Maßnahmen zur Reduktion der Auswirkungen getroffen. Für die Baufelder entlang der Stadtstraße könnte aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen im Verkehrsband falls erforderlich durch Lärmschutzwände bzw. durch Geländemodellierung eine Reduktion der Belastung erreicht werden.

Prognostizierte Situation Luftschadstoffe Stadtstraße Aspern

resultierende Gesamtbelastung Halbstundenmittelwert Stickstoffdioxid NO₂ (schwarze Isolinie Grenzwert 200 µg/m³), Quelle: IC Consulente ZT GmbH

resultierende Gesamtbelastung Jahresmittelwert Stickstoffdioxid NO₂ (rote Isolinie Grenzwert von 30+5 µg/m³), Quelle: IC Consulente ZT GmbH

resultierende Gesamtbelastung Jahresmittelwert Feinstaub PM₁₀ (grüne Isolinie 25 Überschreitungstage, schwarze Isolinie Grenzwert 35 Überschreitungstage), Quelle: IC Consulente ZT GmbH

Die zu erwartende Situation an der Stadtstraße Aspern wurde auch hinsichtlich der Luftschadstoffe untersucht. Wie aus den Ausbreitungskarten ersichtlich bzw. ableitbar, ist auch nach Realisierung des gegenständlichen Projektes unter realen Annahmen in Bezug auf die Vor- bzw. Hintergrundbelastung, den Zusatzbelastungen des Kfz-Verkehrs und der Meteorologie unter Berücksichtigung festgelegter Toleranzmargen und zulässigen Überschreitungshäufigkeiten mit der Einhaltung der aktuellen Grenzwerte im Sinne des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L) in der relevanten Umgebung in Bezug auf den Halbstundenmittelwert (HMWmax) und Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) sowie den Tagesmittelwert unter Berücksichtigung des Grenzwertkriteriums und den

Jahresmittelwert für Feinstaub (PM10 bzw. PM2,5) zu rechnen.

Zusammenfassend kann aus lufttechnischer Sicht festgehalten werden, dass bei projektgemäßer Realisierung des Vorhabens Oberes Hausfeld derzeit infolge der resultierenden Gesamtbelastung mit der Einhaltung der Grenzwerte gemäß IG-L zu rechnen sein wird.

Die Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung sind insgesamt als neutral zu bewerten.

Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:

Aufgrund der überwiegenden landwirtschaftlichen bzw. teilweise erwerbsgärtnerischen Nutzung eignet sich das Plangebiet nur wenig als Lebensraum für eine nennenswerte Artenvielfalt. Es sind im Bereich der geplanten städtebaulichen Entwicklung und der Verlängerung der Lavaterstraße keine schützenswerten Pflanzen- bzw. Tierarten bekannt, die durch die Umsetzung des geplanten Vorhabens beeinträchtigt werden könnten.

Allerdings ist auf Grund der erst kürzlich entstandenen Biotopstrukturen (Ruderalflächen im Westen und Nordwesten) das Vorkommen von streng geschützten oder geschützten Tier- und/oder Pflanzenarten, z.B. insbesondere von Rebhuhn, Hamster, Haubenlerche u.a. geschützter Arten möglich.

Durch die Ausgestaltung der vorgeschlagenen Grün- und Freiflächen bzw. Dachflächen können jedoch neue Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt geschaffen werden, die eine deutliche Erhöhung der Artenvielfalt gegenüber den derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen erwarten lassen.

Die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt, Flora und Fauna werden aufgrund der Schaffung neuer Lebensräume als eher positiv beurteilt.

Boden, Grundwasser:

Im Plangebiet werden rund 26 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen als Bauland bzw. Verkehrsfläche ausgewiesen. Durch die beabsichtigte Nutzungsänderung werden diese mittel- bis hochwertigen Ackerflächen verloren gehen. Die Flächen befinden sich zwar laut Agrarstrukturellem Entwicklungsplan nicht in einem landwirtschaftlichen Vorranggebiet, dennoch kommt es zu einem Verlust an fruchtbarem Boden. In Folge beeinträchtigt die resultierende Bodenversiegelung die flächige Versickerung des Niederschlags.

Durch die kompakte Baustruktur kann ein hoher Anteil an unversiegelten Flächen erhalten werden. Durch die Begrünung der Bauwerke kann zusätzlicher Ausgleich für den Verlust von Vegetationsflächen geschaffen, einer Aufheizung der Dach- und Fassadenflächen entgegengewirkt und eine Verzögerung des Regenwasserabflusses von Dachflächen

ermöglicht werden.

Durch die Anordnung der gärtnerischen Ausgestaltung in den Innenhöfen sowie die Vorschreibung von Begrünungselementen in den Straßenräumen soll der Versiegelungsgrad des Gebietes möglichst gering gehalten werden.

Für das geplante Stadtentwicklungsgebiet mit ca. 3.700 Wohneinheiten sind lt. Kennwerttabelle aus dem Fachkonzept Grün- und Freiraum rund 35.000m² an Grünflächen für Wohngebiet bzw. Stadtteil erforderlich. Durch die vorgesehene Widmung wird ein zentraler zusammenhängender Grün- und Freiraum mit ca. 41.000 m² Fläche ermöglicht. Dieser setzt sich aus einem breiten Spektrum an verschiedenartigen Bereichen zusammen – ein größerer und ein kleinerer als Epk vorgeschlagener Bereich werden durch einen Korridor aus öffentlichen Verkehrsflächen verbunden, die mit einer entsprechenden Querschnittsfestsetzung großteils begrünt auszuführen sind (Straße Code 07435 und 06789).

Das Gefährdungspotential des Grundwassers bezüglich des Eintrags von Dünge- und Spritzmittel aus der Landwirtschaft wird durch die Nutzungsänderung minimiert, der potentielle Eintrag von nicht sachgemäß verwendeten Dünge- und Spritzmitteln ist jedoch auch in gewidmeten Wohngebieten möglich.

Die Auswirkungen auf Boden und Grundwasser sind insgesamt als neutral zu bewerten.

(Klein-) Klima:

Gemäß der Stadtklimauntersuchung der Stadt Wien ist eine Bebauung möglich, wobei die klimatischen Gegebenheiten (Kaltluftabflüsse, Luftleitbahnen, Hauptwindrichtungen) berücksichtigt werden sollen. Durch die vorgeschlagenen Bebauungsmöglichkeiten ist mit einer zunehmenden Wärmespeicherung bzw. -abstrahlung zu rechnen. Durch die abschnittsweise Unterbrechung der geschlossenen Bauweise sowie die Anordnung von netzartigen Wege- und Platzstrukturen kann eine entsprechende Durchlüftung des Gebiets und eine nächtliche Abkühlung unterstützt werden. Der zentrale Bereich des Quartiers und der zentrale Park weisen dabei einen hohen bis sehr hohen Windkomfort auf. Die Bereiche unter bzw. neben der U-Bahntrasse, die Platzbereiche bei den U-Bahnstationen sowie die Überplattung der Stadtstraße haben jedoch einen geringeren Windkomfort für längere Verweildauern.

Es ist davon auszugehen, dass die künftige Ausgestaltung der öffentlichen, halböffentlichen und auch der privaten Grün- und Freiflächen mit Baum- und Strauchvegetation zur Verdunstungs- und Kühlfunktion beiträgt. Zusätzlich soll durch die Vorschreibung von Flachdachbegrünungen einer Erwärmung der Dächer durch Sonneneinstrahlung entgegengewirkt werden.

Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ist mit einer entsprechenden Erhöhung diverser Schadstoffe und Klimagifte verbunden. Die Gesamtemission wäre allerdings bei Verdrängung der Wohnbevölkerung ins Umland von Wien bedeutend höher.

Die Auswirkungen auf das (Klein-) Klima können insgesamt als neutral beurteilt werden.

Sachwerte, kulturelles Erbe:

Es kommt zu einem Verlust von landwirtschaftlichen Produktionsflächen, der sachliche Wert dieser Flächen besteht vor allem im Beitrag zur Lebensmittelversorgung in Wien.

Die bereits getätigten Investitionen in die öffentliche verkehrliche Infrastruktur würden den geplanten Nutzen bringen.

Im Plangebiet befindet sich kein kulturelles Erbe und es bestehen weder architektonisch wertvolle Bauten noch bekannte archäologische Fundstellen. Bei allfälligen archäologischen Funden wird im Regelfall eine Dokumentation der Funde ausreichen und keine physische Erhaltung am Standort erforderlich sein.

Durch die grundsätzlich in Wien bestehenden Qualitätssicherungsinstrumente bei der städtebaulichen Planung, ist die Voraussetzung geschaffen, dass mit einem hohen architektonischen und funktionellen Niveau für die Errichtung der neuen Gebäude zu rechnen ist.

Die Auswirkungen auf Sachgüter und das kulturelle Erbe werden insgesamt als positiv bewertet.

Landschaft:

Die agrarisch geprägte Offenlandschaft geht verloren. Durch die Ausgestaltung und Nutzbarmachung eines Quartiersparks und verschiedenartiger Frei- und Grünräume wird die Landschaft jedoch wiederum aufgewertet. Insgesamt werden über 4 ha Flächen als Grünland ausgewiesen, welche die Versorgung mit hochwertigem Grün- und Freiraum sicherstellen. Die engmaschige Festlegung von Fußwegen soll die rasche Erreichbarkeit ermöglichen.

Der grundsätzliche Beitrag der Landwirtschaft zur Erlebbarkeit der Jahreszeiten durch den Zyklus der Pflanzenproduktion geht durch den vorliegenden Plan verloren. Die künftige Vegetation auf den gärtnerisch ausgestalteten Freiflächen soll den Verlust dieser Funktion größtmöglich kompensieren.

Die Auswirkungen auf die Landschaft sind als neutral zu bewerten.

7 Alternativen

Das Hausfeld ist seit über 20 Jahren als Potentialfläche für die Siedlungsentwicklung in den Stadtentwicklungsplänen verzeichnet (siehe auch Kapitel 3.1 Generelle Ziele für den Planungsraum). Auf Basis dieser übergeordneten Planungen wurden maßgebliche Entscheidungen zur infrastrukturellen Erschließung, insbesondere die Errichtung der U2 und der Straßenbahnlinie 26, aber auch die Ausweisung der Stadtstraße Aspern im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan getroffen. Das zu erwartende Bevölkerungswachstum im Ballungsraum Wien ist nicht nur ein aus den jüngsten Entwicklungen und Trends belegbares Faktum, sondern vor allem Ausweis und letztlich auch Bedingung für die ökonomische Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität dieser Region. Es ist daher auch erforderlich und insofern alternativlos, der wachsenden Bevölkerung auch ausreichenden und leistbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich besteht der gesetzliche Auftrag gemäß der Bauordnung für Wien Vorsorge für Flächen für den erforderlichen Wohnraum, unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung und der Ansprüche der Bevölkerung an ein zeitgemäßes Wohnen zu treffen. Der Fokus liegt dabei auf der Entwicklung von dichten urbanen Stadtteilen in gut erschlossenen Lagen. Vor diesem Hintergrund wurden folgende Erwägungen zur Alternativenprüfung getroffen.

7.1 Alternative Standorte

Aufgrund der oben dargestellten Planungen und darauf fußenden Entscheidungen, die verkehrliche Infrastruktur in der Donaustadt auszubauen, erfuhr das Obere Hausfeld eine Standortaufwertung und stellt sich dadurch als sehr großes, sehr gut im hochrangigen öffentlichen Verkehrsnetz erschlossenes, vollständig für eine kompakte städtebauliche Entwicklung verfügbares Gebiet dar. Bei Verzicht auf die gegenständliche Entwicklung müssten Alternativstandorte gefunden werden.

Sämtliche Flächen mit einer vergleichbaren Größe und Erschließungsgunst sind entweder bereits als Stadtentwicklungsgebiete vorgesehen oder aus anderen Gründen nicht verfügbar. Ausgehend vom bestehenden und vom zu erwartenden Siedlungsdruck in Wien könnten nur Flächen mit geringerer Eignung und schlechterer Anbindung herangezogen werden, die entsprechend stärkere Umweltauswirkungen bewirken würden.

Die Abgrenzung zwischen Siedlungsgebiet und Landschaftsraum gemäß STEP 2005 blieb im STEP 2025 in seinen Prinzipien erhalten. Die Alternative der Baulandentwicklung auf Flächen außerhalb der Siedlungsgrenzen gemäß STEP 05 sollte weiterhin vermieden werden und nur in begründeten Ausnahmefällen in Betracht gezogen werden.

In Summe kann daher festgestellt werden, dass eine auch nur annähernd gleichwertige Standortalternative, die einen vertieften Vergleich der Umweltauswirkungen rechtfertigen würde, nicht zur Verfügung steht.

7.2 Alternative Bebauungsform

Gemäß STEP 2025 sollen sich Stadterweiterungsvorhaben im Bereich hochrangiger Haltestellen des öffentlichen Verkehrs an Nettogeschossflächenzahl (NGFZ) von mindestens 2,5 orientieren. Im vorliegenden Plan werden im östlichen Teilgebiet an der Hausfeldstraße Nettogeschossflächenzahlen von rund 2,6, im nördlichen Teilgebiet Nettogeschossflächenzahlen von rund 3,3 und im westlichen Teilgebiet entlang der U-Bahn-Trasse Nettogeschossflächenzahlen von rund 3,5 ermöglicht.

Das Maß einer städtebaulichen Dichte auf diesem Standort zu finden war Gegenstand des kooperativen Verfahrens. Diese sollte sich dabei nicht alleine durch bauliche Verdichtung, sondern vor allem auch über Nutzungsdichte, Nutzungsvielfalt und urbane Qualitäten bestimmen.

Eine deutlich höhere Dichte (mit noch größerem wohnungspolitischen Effekt) kann nur durch höhere Gebäudehöhen oder den Verzicht auf Grünräume erzielt werden. Dies würde aber zu unerwünschten Verschattungsszenarien, einem erhöhten Versiegelungsgrad und/oder einer nicht adäquaten Grün- und Freiraumversorgung führen.

Eine Siedlungsform mit deutlich niedrigerer Dichte (mit geringerem wohnungspolitischen Effekt) widerspricht dem aktuell besonders dringlichen Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. In Summe ist daher auch keine alternative Bebauungsform als realistische Alternative zu werten, die eine vertiefte Untersuchung dahingehend rechtfertigt, ob geringere Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

7.3 Alternative Anbindung an das hochrangige Netz des motorisierten Individualverkehrs

Das Konzept für die Erschließung des Oberen Hausfelds im motorisierten Individualverkehr beruht auf den übergeordneten Planungen der Stadtstraße in Verbindung mit der Verlängerung der Lavaterstraße bis zur Stadtstraße.

Das gegenständliche Vorhaben ist rahmensetzend für die Planungen zur Verlängerung der Lavaterstraße und die Anbindung des oberen Hausfelds daran. Daher wurde diesbezüglich der Schwerpunkt der Alternativenprüfung gesetzt.

Untersucht wurden fünf Varianten einer alternativen Anbindung an das hochrangige Individualverkehrsnetz. Grundannahme war bezüglich der Belastungsbeurteilungen im Verkehr jeweils, dass das Ziel der Reduktion des MIV-Anteils im Verkehr lt. STEP 2025 weiterverfolgt wird.

Nachstehend sind diese Alternativen und ihre Folgen zusammenfassend beschrieben, eine detaillierte Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter im Vergleich zur Nullvariante bzw. den gegenständlichen Planvorhaben ist im Anhang I – Tabellen 1 - 8 enthalten.

7.3.1 Alternative 1 - Erschließung nur über die Hausfeldstraße

Alternative 1

Hier müsste der gesamte MIV (motorisierte Individualverkehr) des westlichen Teilgebiets über die Verkehrsfläche An den alten Schanzen zur Hausfeldstraße abgewickelt werden. Die Erschließungsstraße entlang der U-Bahn-Trasse (Straße Code 01285) muss durchgängig in beiden Fahrtrichtungen befahrbar sein, um die Garagen zu erschließen.

Es käme in der Morgen- und in der Abendspitze zu einer Überlastung des Knotens Hausfeldstraße/ Erzherzog-Karl-Straße mit entsprechenden Umweltauswirkungen hinsichtlich der Immissionen in den dortigen Siedlungsgebieten. Das Entwicklungsgebiet wäre nur über eine einzige Sammelstraße angeschlossen. Bei Unregelmäßigkeiten, wie Unfälle, Rohrbrüche oder auch Baustellen wäre die Erreichbarkeit des Hausfeldes eingeschränkt. Die Abwicklung des MIV des westlichen Teilgebiets über die Verkehrsfläche An den alten Schanzen stünde im Konflikt zur städtebaulichen Zielsetzung hier einen Boulevard mit angelagerten Spiel- und Freizeitnutzungen zu realisieren. Aufgrund dieser in Summe zu erwartenden negativen Auswirkungen soll eine solche Lösung möglichst vermieden werden.

7.3.2 Alternative 2 - Erschließung über die Hausfeldstraße, Öffnung Löschniggasse für MIV

Alternative 2

Die Erschließung würde wie bei Alternative 1 erfolgen, jedoch würde zusätzlich die Löschniggasse, die im Bestand nur vom ÖV-Busverkehr befahren werden darf, in beiden Fahrtrichtungen für den MIV geöffnet.

Bei dieser Variante würde es zu keiner signifikanten Mehrbelastung des Knotens Hausfeldstraße/ Erzherzog-Karl-Straße kommen. Die anderen Nachteile der Alternative 1 würden auch hier auftreten. Zusätzlich käme es zu einer Behinderung des ÖV-Busverkehrs im Abschnitt Löschniggasse, die eine wichtige Zubringerfunktion zur U2-Station Aspernstraße darstellt, sowie zu einer Öffnung einer generellen Umfahrroute für den Verkehr von der Hausfeldstraße zur Erzherzog-Karl-Straße, die durch ein Siedlungsgebiet führt, das nicht dafür konzipiert ist. Aufgrund dieser in Summe zu erwartenden negativen Auswirkungen soll eine solche Lösung möglichst vermieden werden.

7.3.3 Alternative 3 - Zweite Anbindung über bestehende Sattelschlepperzufahrt an die Lavaterstraße

Alternative 3

Die Erschließung des westlichen Teilgebiets erfolgt wie in der gegenständlichen Planung über eine neue Straße (Straße Code 06786) zwischen An den alten Schanzen und der bestehenden Privatstraße im Bereich des Logistikzentrums (Straße Code 02799), die eine Verbindung zur Lavaterstraße bildet.

Es käme zu keiner Überlastung des Knotens Hausfeldstraße/ Erzherzog-Karl-Straße und das Hausfeld wäre beidseitig an eine Sammelstraße angebunden, wobei die Lavaterstraße nur nach Süden Richtung Aspernstraße angebunden würde. Diese Alternative kommt als temporäre Erschließungslösung in Betracht, bis die Anbindung der Straße Code 02799 (Verlängerung der Lavaterstraße) an die Stadtstraße Aspern erfolgt ist.

Im Vergleich mit den anderen geprüften Alternativen hat sie die geringsten Umweltauswirkungen, erzeugt jedoch anders als im gegenständlichen Plan einen erhöhten Umwegverkehr durchs Siedlungsgebiet, anstelle die direkteste mögliche Anbindung an das hochrangige Straßennetz herzustellen.

7.3.4. Alternative 4 - Zweite Anbindung über eine neu zu errichtende Verlängerung der Lavaterstraße unmittelbar westlich der U-Bahn-Trasse

Alternative 4

Hier würde anstelle der Nutzung der bestehenden, privaten Sattelschlepperzufahrt eine neue Straße unmittelbar westlich des U-Bahn-Tragwerks errichtet. Verkehrlich wären die Auswirkungen identisch mit der Hauptvariante. Die Umweltauswirkungen wären jedoch insgesamt höher, da nicht die bereits straßenmäßig ausgestaltete Betriebszufahrt herangezogen würde, sondern neue, derzeit agrarisch genutzte Flächen in geringem Abstand zu dieser bestehenden Trasse versiegelt werden müssten. Darüber hinaus stehen die Flächen der Sattelschlepperzufahrt im Eigentum der Stadt Wien, wenn auch im Rahmen eines Baurechtsvertrags ein langfristiges Nutzungsrecht eines Dritten besteht und eine Umorganisation der Betriebsabläufe dieses Nutzers erforderlich werden, während die Flächen westlich angrenzend an die U-Bahn-Trasse in Privateigentum stehen. In der Abwägung spricht daher auch die Grundeigentumskomponente für die Nutzung der bestehenden Sattelschlepperzufahrt.

7.3.5 Alternative 5 - Zweite Anbindung über den Ausbau der Franz-Wels-Gasse

Alternative 5

Alternative 5 würde einen Ausbau der Franz-Wels-Gasse mit anschließendem Durchstich unter der U-Bahn zum bestehenden Ende der Lavaterstraße auf Höhe Billgasse sowie einen Ausbau der Straße Code 01285 bis zur Höhe der Straße Code 06824 mit anschließendem Durchstich nach Westen und Anbindung an die Stadtstraße Aspern nach Norden beinhalten. Hier würde der Hauptverkehrsstrom unmittelbar an den zumindest in den Obergeschoßen zur Wohnnutzung vorgesehenen Gebäuden im Entwicklungsgebiet oberes Hausfeld in der Straße Code 01285 vorbeiführen und nicht im gewerblichen Mischgebiet westlich der U-Bahn, wie es der gegenständliche Plan vorsieht. Daher ist sie aufgrund der zu erwartenden höheren Immission im Bereich der Wohnnutzungen schlechter zu bewerten als die aktuelle Planung.

8 Maßnahmen zur Optimierung der Umweltauswirkungen

Nachstehend wird in Bezug auf die einzelnen Schutzgüter dargestellt, durch welche Planinhalte auf Umweltauswirkungen besonders Bedacht genommen wurde und durch welche zusätzlichen, durch den Bebauungsplan nicht abgesicherten Maßnahmen weitere Optimierungen möglich sind:

Bevölkerung (Lebensqualität)

Festlegungen im Plan:

- kompakte, mehrgeschossige und daher flächensparende Baukörperstruktur;
- ausreichende Abstände zu den Nachbarsiedlungen, gute Einbettung in die Umgebung in Bezug auf Proportion und Funktionalität;
- Vorsorge für neue öffentliche Parkanlagen, welche auch der bestehenden Bevölkerung zur Verfügung stehen;
- Festlegung der gärtnerischen Ausgestaltung für alle unbebaut bleibenden Flächen;
- gute Durchwegung durch ein engmaschiges, überwiegend frei von motorisierten Verkehr konzipiertes Wegenetz;
- Vorsorge für einen Bildungscampus und zusätzliche Kindergärten;
- Flächenvorsorge für ergänzende Versorgungseinrichtungen in den dafür vorgesehenen Achsen durch Geschäftsviertel-Ausweisung, Festsetzung von Mindestnutzflächen für diese Nutzungen und Mindestraumhöhen im EG.

Zusätzliche Maßnahme außerhalb des Plans:

- Einrichtung eines Quartiersbeirats, u. a. für die kontinuierliche Begleitung des Entwicklungs- und Planungsprozesses (insbesondere Erdgeschosszonen, Mobilität, Grünraum).

Zusätzlich geplante Maßnahme außerhalb des Plans:

- Einrichtung eines Stadtteilmanagements zur Begleitung der Quartiersentwicklung.

Bevölkerung (Gesundheit):

Festlegungen im Plan:

- Fokus auf sanfte Mobilität durch widmungsmäßige Vorsorge für eine gute Durchlässigkeit durch Festlegung von Fußwegen;
- kompaktes Baukörpergefüge ermöglicht energieeffizientes Bauen;
- Vorschreibung von Dachbegrünungen für Flachdächer;
- Festlegung der gärtnerischen Ausgestaltung für alle unbebaut bleibenden Flächen;
- Vorsorge für Sammelgaragen (Hoch- und Tiefgaragen); Festlegung, dass die Fußbodenoberkante von Wohnungen mindestens 7,5 m über der anschließenden

Verkehrsfläche bzw. dem anschließenden Gelände liegen muss für die am stärksten von den Emissionen der Stadtstraße Aspern betroffenen Bereiche (Baufeld M1) sowie in anderen Bereichen an Verkehrsträgern (U-Bahn-Trasse). Diese Vorsorge für Hochgaragen soll daher in einem für Zufahrtsverkehr eher unsensiblen Umfeld getroffen werden.

- Stellplatzregulativ von maximal 100%, mindestens 85% der gesetzlichen Stellplatzverpflichtung.
- Festlegung der geschlossenen Bauweise, teilweise ohne Erlaubnis der Unterbrechung. Diese Maßnahme dient dem Schutz vor Lärm, Luftschadstoffen und der Gewährleistung eines ausreichenden Windkomforts.
- Anhebung des Geländes durch Festsetzung einer Höhenlage von 3,1-3,3 Meter über Wiener Null im Bereich um die Stadtstraße. Durch diese Niveauveränderung entsteht ein zusätzlicher Schutz der angrenzenden Bebauung vor den Emissionen der Stadtstraße.

Zusätzlich mögliche Maßnahmen:

- kein Durchfahren des Gebiets im MIV möglich;
- Mobility Points sollen als Service- und Angebotsstelle für alternative Mobilitätsbedürfnisse wie beispielsweise Car-Sharing, Einrichtungen für E-Fahrzeuge, Fahrradverleih etc. fungieren.
- Mittels passiven Lärmschutzmaßnahmen (Fenster, Fassade, Wohnungskonzeption, etc.) kann auch an den verkehrsreichen Straßen ein entsprechender Lärmschutz für die künftigen BewohnerInnen hergestellt werden.
- Für die Baufelder entlang der Stadtstraße könnte aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen im Verkehrsband falls erforderlich durch Lärmschutzwände bzw. durch Geländemodellierung eine Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmbelastung erreicht werden.
- Reduziertes Parken im öffentlichen Straßenraum.

Biologische Vielfalt, Flora und Fauna:

Festlegungen im Plan:

- Festsetzung von Grünland/ Erholungsgebiete Parkanlagen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen;
- Festlegung der gärtnerischen Ausgestaltung für alle unbebaut bleibenden Flächen;
- Vorschreibung von entsprechend dem Stand der Technik zu begrünenden Dächern zur Förderung der Insektenvielfalt.

Durch andere Rechtsinstrumente gesicherte Maßnahmen:

- geschützte Tier- und Pflanzenarten fallen unter den Schutz des Wiener Naturschutzgesetzes. Maßnahmen in deren Lebensräumen sind nur unter Berücksichtigung der dort festgelegten Vorschriften zulässig.

Zusätzlich mögliche Maßnahmen:

- möglichst naturnahe Ausgestaltung der (halb-)öffentlichen Grünflächen als Lebensraum für Tiere und standortgerechte Pflanzen;
- teilweise Verdunstung der aufgefundenen Niederschlagswässer in Teichen zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Förderung der Artenvielfalt.

Boden, Grundwasser:

Festlegungen im Plan:

- kompakte Baukörperstruktur und daher sparsamer Umgang mit der Ressource Boden;
- Vorschreibung von Dachbegrünung für Flachdächer zur besseren Regenwasserrückhaltung.

(Klein-) Klima:

Festlegungen im Plan:

- Stellung der Baukörper mit Rücksicht auf die Hauptwindrichtungen (Verstärkungen minimieren);
- kompaktes Baukörpergefüge ermöglicht energieeffizientes Bauen;
- Festsetzung von Grünland/ Erholungsgebiete Parkanlagen ermöglicht Vegetation zur Speicherung und kontinuierlichen Abgabe von Feuchtigkeit;
- Dachbegrünung für Flachdächer zur Minimierung von Wärmespeicherung bzw. -abstrahlung;
- attraktive Fuß- und Radwegerelationen sowie gute Erreichbarkeit des ÖV begünstigen eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split.

Zusätzlich mögliche Maßnahmen:

- hoher Anteil an Baum- und Strauchbewuchs auf den auszugestaltenden Grün- und Freiflächen und sonstigen öffentlichen Räumen zur Vermeidung von Hitzeinseln und zur Erhöhung des Windkomforts.

Sachwerte, kulturelles Erbe:

Festlegungen im Plan:

- Vorsorge für moderne Wohnhausanlagen;
- Vorsorge für die Errichtung eines Wiener Bildungscampus.

Zusätzliche Maßnahme außerhalb des Plans:

- Einrichtung eines Quartiersbeirats, u. a. zur Sicherstellung der architektonischen Qualitäten im Zusammenhang mit städtebaulichen und bauplatzübergreifenden Aspekten.

Landschaft:

Festlegungen im Plan:

- klare Abgrenzung zwischen Grünland/ Erholungsgebiete/ Parkanlagen und Bauland/ Wohngebiete.

Zusätzliche Maßnahme außerhalb des Plans:

- Einrichtung eines Quartiersbeirats, u. a. zur Sicherstellung der freiraumplanerischen Qualitäten im Zusammenhang mit städtebaulichen und bauplatzübergreifenden Aspekten.

Zusätzlich mögliche Maßnahmen:

- Verwendung landschaftstypischer Pflanzen bei der Ausgestaltung der Grünflächen.

9 Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen

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

10 Nichttechnische Zusammenfassung

Im Rahmen der gegenständlichen strategischen Umweltprüfung wurden die Umweltauswirkungen des gegenständlichen Plans auf die in der SUP-Richtlinie (Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme) aufgelisteten Schutzgüter erhoben und mit der Nullvariante sowie fünf unterschiedlichen Erschließungs-Alternativen verglichen.

Bei Umsetzung des gegenständlichen Plans (siehe Kap. 6) mit seiner kompakten Siedlungsstruktur in Kombination mit den neu entstehenden Bildungs- und Versorgungseinrichtungen, dem dazugehörigen Mobilitätskonzept mit Fokus auf sanfte Mobilitätsformen und den geplanten Grün- und Freiräumen, welche neben der positiven Wirkung auf die Lebensqualität der Bevölkerung auch neue Lebensräume für die Tier- und Pflanzenvielfalt schaffen, ist vor allem hinsichtlich der Schutzgüter „Bevölkerung Lebensqualität“ und „Biologische Vielfalt, Flora, Fauna“ mit positiven Auswirkungen zu rechnen.

Die Auswirkungen auf die übrigen Schutzgüter werden aufgrund der durchdachten Konzeption und der beinhalteten ausgleichenden Maßnahmen (u. a. Vermeidung von Durchzugsverkehr, Stellplatzregulativ, Sammelgaragen, hoher Anteil an unversiegelten Flächen,

Flachdachbegrünungen, gute Durchwegung und Durchlüftung des Plangebiets) als neutral bewertet.

Die Nichtdurchführung des gegenständlichen Plans (siehe Kap. 5.2 und 5.3) würde hingegen den Verlust einer hochwertigen Potentialfläche der Stadt Wien bedeuten und voraussichtlich eine Verlagerung der Wohnraumschaffung auf weniger gut erschlossene und peripherer gelegene Gebiete innerhalb oder außerhalb des Stadtgebiets bewirken.

Schutzgüter	Aktuelle Planung	Nullvariante
Bevölkerung - Lebensqualität		
Bevölkerung - Gesundheit		
Biologische Vielfalt, Flora, Fauna		
Boden/Grundwasser		
(Klein-)Klima		
Sachwerte, kulturelles Erbe		
Landschaft		

Bei den geprüften vernünftigen Alternativen wurden neben der Betrachtung alternativer Standorte und Bebauungsformen (siehe Kap. 7.1 und 7.2) insbesondere unterschiedliche Anbindungsvarianten an das hochrangige Straßen-Netz (siehe Kap. 7.3) genau geprüft, da der gegenständliche Plan mit der Anbindung über die Verlängerung der Lavaterstraße rahmensetzend für ein möglicherweise UVP-pflichtiges Vorhaben ist.

Die verkehrliche Analyse zeigt, dass die aktuelle Planung die direkteste Anbindung mit den geringsten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss des bestehenden Straßennetzes darstellt. Gleichzeitig wird das Siedlungsgebiet (An den Alten Schanzen, neue Straße 01285) vom Hauptverkehrsstrom freigehalten und der Flächenverbrauch gering gehalten.

Das Ergebnis der Auswirkungsanalyse zur Lavaterstraße (Bei der aktuellen Planung im Vergleich zum Nullplanfall, bei den Alternativen jeweils im Vergleich zur aktuellen Planung) ist in folgender Tabelle zusammengefasst:

Schutzgüter	Aktuelle Planung (Verlängerung Lavaterstraße)	Alternative 1 (Erschließung über Hausfeldstraße)	Alternative 2 (Erschließung über Hausfeldstraße + Löschnigg.)	Alternative 3 (Anbindung Sattelschlepper-zufahrt)	Alternative 4 (Straße westl. entlang der U-Bahn)	Alternative 5 (Anbindung über Franz-Wels-Gasse)
Bevölkerung - Lebensqualität	positiv	negativ	negativ	neutral	neutral	negativ
Bevölkerung - Gesundheit	positiv	negativ	negativ	negativ	negativ	negativ
Biol. Vielfalt, Flora, Fauna	neutral	positiv	positiv	positiv	negativ	negativ
Boden/ Grundwasser	neutral	positiv	positiv	positiv	negativ	negativ
(Klein-)Klima	neutral	neutral	neutral	neutral	negativ	negativ
Sachwerte, kult. Erbe	neutral	neutral	neutral	neutral	neutral	neutral
Landschaft	neutral	neutral	neutral	neutral	neutral	neutral

Anmerkung: Bei der Beurteilung der Alternativen wurden die Vorteile der Alternativen 1-3 im Bereich Biologische Vielfalt, Flora, Fauna sowie Boden/Grundwasser geringer bewertet als die Nachteile im Bereich Bevölkerung – Gesundheit. Dies beruht darauf, dass diese Vorteile aus einer geringeren Bodenversiegelung ableitbar sind, die allerdings nur wenige tausend Quadratmeter betrifft und daher in der Gesamtsicht für die betroffenen Schutzgüter geringere Relevanz aufweisen, als die zu erwartenden höheren Emissionen an Luftschadstoffen und Lärmbelastungen, die durch die Umwegfahrten und Überlastungen bei den Alternativen 1-3 zu erwartenden Belastungen im Bereich Bevölkerung-Gesundheit.

Quellennachweise

- ASFiNAG (<https://www.asfinag.at>), Abfrage am 31.08.2018.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Lärmschutz für Österreich (<http://www.laerminfo.at>), Abfrage am 14.8.2018
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung, BGBl. II Nr. 169/2019
- Digitale Bodenkarte des Bundesforschungs- und Ausbildungszentrum für Wald, Naturgefahren und Landschaft (<https://www.bfw.ac.at>), Abfrage am 21.08.2018
- Hydrogeologische Zonen und Grundwasserverhältnisse, MA 45
- KliP II (2010 bis 2020), Klimaschutzprogramm der Stadt Wien
- iC Consulanten ZT GmbH, Lufttechnische Untersuchung Oberes Hausfeld, Wien, 3.3.2020

- iC Consulanten ZT GmbH, Schalltechnische Untersuchung Oberes Hausfeld, 2.4.2020
- Luftgüteberichte der Stadt Wien
- Oberes Hausfeld Fachplanung Verkehr, Endbericht für das kooperative Verfahren, Komobile
- Oberes Hausfeld Fachplanung Verkehr, Temporäre Erschließung MIV - Variantenstudie, Komobile
- SMART City Wien, Rahmenstrategie
- Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05)
- Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP 2025)
 - Stadtklimauntersuchung Wien, MA22
<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/klima.html>
- STEP 2025, Fachkonzept Grün- und Freiraum
- STEP 2025, Fachkonzept Mobilität
- STEP 2025, Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien
- Rahmenplan Oberes Hausfeld
 (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/donaustadt-aspern/rahmenplan-hausfeld.html>)
- Umweltbundesamt Österreich, Lärmkarten
 (<http://www.laerminfo.at>), Abfrage am 14.08.2018
- Umweltbundesamt Österreich, Luftschadstoffe – Feinstaub,
 (<http://www.umweltbundesamt.at>), Abfrage am 21.08.2018
- Umweltbundesamt Österreich, Verdachtsflächen und Altlasten
 (<http://www.umweltbundesamt.at>), Abfrage am 21.08.2018
- Untersuchung des Windkomforts für das Projekt Oberes Hausfeld, Weather Park
- Studie von Green4cities Juni 2018 beauftragt durch Quartiersbeirat Oberes Hausfeld Wien
- Kulturgut, digitaler Themenstadtplan der Wiener Stadtverwaltung, Abfrage am 24.9.2018
- Wien Umweltgut, digitaler Themenstadtplan der MA 22 zu sämtlichen umweltrelevanten Informationen in Wien (Naturschutz- Schutzgebiete, Schutzobjekte; Tiere, Pflanzen und Lebensräume, Netzwerk Natur, Bäume und Grünflächen in Wien, Gewässer und Boden, Luft und Klima) <https://www.wien.gv.at/umweltgut/public/>, letzte Abfrage am 21.08.2018
- Wiener Umgebungslärmschutzgesetz, LGBl. für Wien Nr. 41/2019
- ÖBB Streckenausbau Wien - Bratislava (<https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/ausbau-wien-bratislava>), Abfrage am 25.9.2018
- ÖBB UVE-Einreichprojekt Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung ÖBB Strecke 117 Stadlau-Marchegg

Schutzgut **BEVÖLKERUNG** mit Schwerpunkt **LEBENSQUALITÄT** - Teil 1

	Dichte		Öffentlicher Raum		Grünflächenversorgung		Erreichbarkeit	
NULLVARIANTE Die Planungen für das Obere Hausfeld würden nicht umgesetzt werden, das Gebiet weiterhin landwirtschaftlich genutzt	Eine Potentialfläche mit sehr guter Auf- und Erschließungsqualität (bereits teilweise ausgebaute Straßen, vorhandene technische Infrastruktur, öffentliche Anbindung) würde ungenutzt bleiben. In Anbetracht der Erschließungsqualität wäre das eine deutliche Unternutzung des Gebiets. Die Erreichbarkeit des Planungsgebiets wäre überdimensioniert. Verkehrlich würde das Areal überwiegend zum Umsteigen (Station Hausfeldstraße) sowie zum Durchfahren (KFZ-Verkehr) dienen. D		Die Versorgung der Bevölkerung in den umliegenden Gebieten mit Infrastruktureinrichtungen (Schule, Kindergarten, Handelsangebote, Ärzte etc.) würde sich nicht verbessern. C		Die Erlebbarkeit und die Vernetzung von Grünräumen würden sich weiterhin auf den visuellen Zusammenhang und den gebotenen Ausblick auf die Agrarlandschaft beschränken. Es würden keine öffentlich nutzbaren Grün- und Erholungsflächen wie z. B. 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. B		Eine Potentialfläche mit sehr guter Auf- und Erschließungsqualität (bereits teilweise ausgebaute Straßen, vorhandene technische Infrastruktur, öffentliche Anbindung) würde ungenutzt bleiben. In Anbetracht der Erschließungsqualität wäre das eine deutliche Unternutzung des Gebiets. Die Erreichbarkeit des Planungsgebiets wäre überdimensioniert. Verkehrlich würde das Areal überwiegend zum Umsteigen (Station Hausfeldstraße) sowie zum Durchfahren (KFZ-Verkehr) dienen. C	
	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen
aktuelle Planung gesamt	Kompakte, mehrgeschossige und daher flächensparende Baukörperstruktur; Ausreichende Abstände zu den Nachbarsiedlungen, hervorragend erschlossen, gute Einbettung in die Umgebung in Bezug auf Dichte und Funktionalität; entstehen soll ein belebter, dichter Stadtteil nach STEP-Vorgabe A		Ausweisung von Flächen für neue öffentliche Parkanlagen, Sport- und Spielplätzen, welche auch der bestehenden Bevölkerung zur Verfügung stehen; Gute Durchwegung durch ein engmaschiges, überwiegend frei von motorisiertem Verkehr konzipiertes Wegenetz; A		Festlegung der gärtnerischen Ausgestaltung für alle unbebaut bleibenden Flächen; Ausweisung von neuen öffentlichen Parkanlagen, Sport- und Spielplätzen, welche auch der bestehenden Bevölkerung zur Verfügung stehen; A		Gute Durchwegung durch ein engmaschiges, überwiegend frei von motorisiertem Verkehr konzipiertes Wegenetz; A	
aktuelle Planung - Verlängerung Lavaterstraße	Durch die Erschließung des Teilgebiets C über die verlängerte Lavaterstraße kann ein dichter Stadtteil geschaffen werden. A		Durch die Erschließung des Teilgebiets C über die Verlängerung der Lavaterstraße können die Straßenräume im Oberen Hausfeld weitgehend von Durchzugsverkehr freigehalten und der öffentliche Raum fußgängerfreundlich ausgestattet werden. A		siehe Öffentlicher Raum A		Durch die Erschließung des Teilgebiets C über die Verlängerung Lavaterstraße ist eine rasche und direkte Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten gewährleistet. A	
Alternative 1 (Erschließung nur über Hausfeldstraße)	gleich wie "aktuelle Planung" A		Durchzugsverkehr im Oberen Hausfeld erforderlich C		siehe Öffentlicher Raum C		Probleme im Kreuzungsbereich Erzherzog-Karl-Straße/Hausfeldstraße C	
Alternative 2 (Erschließung über Hausfeldstraße, Öffnung Löschniggasse)	gleich wie "aktuelle Planung" A		Durchzugsverkehr im Oberen Hausfeld und im Siedlungsbereich um die Löschniggasse C		siehe Öffentlicher Raum C		Probleme für den Öffentliche Verkehr im Bereich Löschniggasse (derzeit Busstraße) C	
Alternative 3 (Anbindung an die bestehende Sattelschlepperzufahrt)	gleich wie "aktuelle Planung" A		Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung A		siehe Öffentlicher Raum A		Im Vergleich zur direkten Anbindung wären Umwege nötig B	
Alternative 4 (Anbindung über eine neue Straße westlich entlang der U-Bahn)	gleich wie "aktuelle Planung" A		Möglichkeiten für hochwertige öffentliche Räume und Freiflächennutzungen im Bereich unter und neben der U-Bahn sind deutlich eingeschränkt B		siehe Öffentlicher Raum B		Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung A	
Alternative 5 (Anbindung über die Franz-Wels-Gasse)	gleich wie "aktuelle Planung" A		Der Vorplatzbereich der U-Bahn-Station wäre stärker von Durchzugsverkehr belastet und daher weniger fußgängerfreundlich, die künftige Entwicklung des Teilgebiets Unteres Hausfeld wäre beeinträchtigt C		Die Freiflächen unter der U-Bahn sind fußläufig schlechter erreichbar C		Schlechtere Anbindung des gewerblichen Mischgebiets westlich der U-Bahn C	

Schutzgut BEVÖLKERUNG mit Schwerpunkt LEBENSQUALITÄT - Teil 2

	soziale Infrastruktur		Versorgung		Freizeit / Kultur			
NULLVARIANTE Die Planungen für das Obere Hausfeld würden nicht umgesetzt werden, das Gebiet weiterhin landwirtschaftlich genutzt	B	Die Versorgung der Bevölkerung in den umliegenden Gebieten mit Infrastruktureinrichtungen (Schule, Kindergarten, etc.) würde sich nicht verbessern.	B	In den bestehenden Wohngebieten sind keine nennenswerten Veränderungen in der Versorgungsqualität (Handelsangebote, Ärzte u.ä.) zu erwarten.	B	Es sind keine nennenswerten Veränderungen im Bereich von Kultur- und Freizeiteinrichtungen zu erwarten.		
		Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	
aktuelle Planung gesamt	A	Vorsorge für einen Bildungscampus und zusätzliche Kindergärten, die auch für die anrainende Bevölkerung zur Verfügung stehen		A	Flächenvorsorge für ergänzende Versorgungseinrichtungen in den dafür vorgesehenen Achsen durch Geschäftsviertel-Ausweisung	Festsetzung von Mindestnutzflächen für diese Nutzungen und Mindestraumhöhen im EG. Die Planung für Handelsversorgung ist nur für den eigenen Bedarf ausgelegt	Flächenvorsorge für Freizeiteinrichtungen in den dafür vorgesehenen Achsen durch Geschäftsviertel-Ausweisung, geplante Freizeiteinrichtungen tw. in den angrenzenden Freiflächen	Festsetzung von Mindestnutzflächen für diese Nutzungen und Mindestraumhöhen im EG
aktuelle Planung - Verlängerung Lavaterstraße	B	Nicht relevant		B	Der Bereich um die Verlängerung Lavaterstraße wäre ein attraktiver Standort für Kfz-orientierten Handel, im Hinblick auf die Ziele zur Reduktion des Kfz-Verkehrs soll diese Entwicklung allerdings vermieden werden	Dieser Bereich soll als Bausperre beibehalten werden und bei einer künftigen Ausweisung des FWBPL soll Handel nur eingeschränkt ermöglicht werden	Nicht relevant	
Alternative 1 (Erschließung nur über Hausfeldstraße)	B	Nicht relevant		B	Liefer- und Kundenverkehr müsste durchs Gebiet Oberes Hausfeld, möglicherweise Stau Erzherzog-Karl-Straße/Hausfeldstraße		Nicht relevant	
Alternative 2 (Erschließung über Hausfeldstraße, Öffnung Löschniggasse)	B	Nicht relevant		B	Liefer- und Kundenverkehr müsste durchs Gebiet Oberes Hausfeld, möglicherweise Stau Kreuzung Erzherzog-Karl-Straße/Hausfeldstraße		Nicht relevant	
Alternative 3 (Anbindung an die bestehende Sattelschlepperzufahrt)	B	Nicht relevant		B	Anlieferung wäre weniger direkt möglich, Umwege notwendig		Nicht relevant	
Alternative 4 (Anbindung über eine neue Straße westlich entlang der U-Bahn)	B	Nicht relevant		B	Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung		Nicht relevant	
Alternative 5 (Anbindung über die Franz-Wels-Gasse)	B	Nicht relevant		B	Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung		Nicht relevant	

Schutzgut **BEVÖLKERUNG** mit Schwerpunkt **GESUNDHEIT** und **WOHLBEFINDEN**

	Lärmbelastung		Luftqualität		Sonstige Auswirkungen auf die Gesundheit					
NULLVARIANTE Die Planungen für das Obere Hausfeld würden nicht umgesetzt werden, das Gebiet weiterhin landwirtschaftlich genutzt	C	Die durch Kfz-Verkehr induzierte Lärmsituation würde sich lokal kaum verändern. Durch die Verlagerung des Bevölkerungszuwachses in peripherere Gebiete ist es jedoch wahrscheinlich, dass das Verkehrsaufkommen und die verbundenen Belastungen im Bezirk insgesamt ansteigen würden.	C	Die durch Kfz-Verkehr induzierte Luftschadstoffsituation würde sich lokal kaum verändern. Durch die Verlagerung des Bevölkerungszuwachses in peripherere Gebiete ist es jedoch wahrscheinlich, dass das Verkehrsaufkommen und die verbundenen Belastungen im Bezirk insgesamt ansteigen würden.	B	Im Plangebiet würden die landwirtschaftlichen Nutzflächen zur Gänze erhalten bleiben. Beeinträchtigungen für die benachbarte Wohnbevölkerung hängen von der jeweiligen Bewirtschaftungsform ab. Der intensive Einsatz von Spritz- und Düngemittel ist möglich.				
	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen				
aktuelle Planung gesamt	B	Fokus auf sanfte Mobilität durch widmungsmäßige Vorsorge für eine gute Durchlässigkeit durch Festlegung von Fußwegen. Vorsorge für Sammelgaragen (Hoch- und Tiefgaragen), Vorsorge für die Führung der Hauptverkehrsstränge MIV an den Rändern bzw. außerhalb des Wohngebietes, gebündelt mit bestehenden Betriebszufahrten	B	Kein Durchfahren des Gebietes im MIV vorgesehen, Stellplatzregulativ von 85% Festlegung der geschlossenen Bauweise, teilweise ohne Möglichkeit zur Unterbrechung Anhebung des Geländes durch Festsetzung einer Höhenlage von 3,0-3,3 Meter über Wiener Null im Bereich der Stadtstraße	B	siehe Lärmbelastung	siehe Lärmbelastung	B	Agrarische Emissionen würden wegfallen. Auswirkungen auf das subjektive Wohlbefinden sind sehr individuell und können nicht beurteilt werden, Betroffenheit könnte insbesondere bei den bestehenden AnrainerInnen südlich "An den Alten Schanzen" bzw. östlich der Hausfeldstraße gegeben sein. Übliche Belastungen in der Bauphase sind gegeben	Kompaktes Baukörpergefüge ermöglicht energieeffizientes Bauen.
aktuelle Planung - Verlängerung Lavaterstraße	B	Bündelung des KFZ-Verkehrs abseits des Entwicklungsgebietes	B	siehe Lärmbelastung	B	siehe Lärmbelastung	B	keine Auswirkungen bekannt		
Alternative 1 (Erschließung nur über Hausfeldstraße)	C	zusätzlicher Durchzugsverkehr im Entwicklungsgebiet	C	zusätzlicher Durchzugsverkehr in Entwicklungsgebiet, Überlastung Kreuzung Erzherzog-Karl-Straße/Hausfeldstraße	B	keine Auswirkungen bekannt				
Alternative 2 (Erschließung über Hausfeldstraße, Öffnung Löschniggasse)	C	zusätzlicher Durchzugsverkehr im Entwicklungsgebiet sowie den bestehenden Siedlungsgebieten	C	siehe Lärmbelastung	B	keine Auswirkungen bekannt				
Alternative 3 (Anbindung an die bestehende Sattelschlepperzufahrt)	C	Umwege durchs Siedlungsgebiet anstelle direkte Anbindung an die hochwertig ausgebaute Stadtstraße	C	siehe Lärmbelastung	B	keine Auswirkungen bekannt				
Alternative 4 (Anbindung über eine neue Straße westlich entlang der U-Bahn)	B	Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung	C	Abstand des emittierenden Verkehrsbandes zu der neu geplanten Bebauung ist geringer, das neues Verkehrsband ist nicht mit der bestehenden Betriebszufahrt gebündelt.	B	keine Auswirkungen bekannt				
Alternative 5 (Anbindung über die Franz-Wels-Gasse)	C	Lärm direkt in bestehenden und neuen Siedlungsgebieten	C	Abstand des emittierenden Verkehrsbandes zu der neu geplanten Bebauung ist geringer, das neues Verkehrsband ist nicht mit der bestehenden Betriebszufahrt gebündelt.	B	keine Auswirkungen bekannt				

Schutzgut NATURRAUM, FAUNA und FLORA

	Lebens- und Grünräume		Gefährdete Arten		Artenvielfalt	
	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen
NULLVARIANTE Die Planungen für das Obere Hausfeld würden nicht umgesetzt werden, das Gebiet weiterhin landwirtschaftlich genutzt	B	Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Hauptteil 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. Der Spielraum für eine hohe Artenvielfalt bleibt aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung weiterhin beschränkt. Durch eine Intensivierung der Produktionsweise und einen Umstieg auf Glashauskulturen könnten sich diese Bedingungen weiter verschlechtern.	B	siehe Lebens- und Grünräume, Vorkommen gefährdeter Arten ist nicht bekannt.	B	siehe Lebens- und Grünräume, Schützenswerte Lebensräume sind nicht betroffen.
aktuelle Planung gesamt	A	Aufgrund der geplanten Gärten und Parkanlagen ist tendenziell eine höheren Vielfalt an Lebens- und Grünräumen als Basis für eine höheren Artenvielfalt zu erwarten	A	Festsetzung von Grünland/ Parkanlagen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Festlegung der gärtnerischen Ausgestaltung für alle unbebaut bleibenden Flächen, Festsetzung von entsprechend dem Stand der Technik zu begrünenden Dächern zur Förderung der Insektenvielfalt	A	siehe Lebens- und Grünräume sowie Gefährdete Arten
aktuelle Planung - Verlängerung Lavaterstraße	B	geringfügige Eingriffe sind zu erwarten (Straße Code 02799 sowie Anbindung an die Stadtstraße)	B	siehe aktuelle Planung gesamt	B	siehe Lebens- und Grünräume
Alternative 1 (Erschließung nur über Hausfeldstraße)	A	Geringere Flächenbeanspruchung	A	siehe Lebens- und Grünräume	A	siehe Lebens- und Grünräume
Alternative 2 (Erschließung über Hausfeldstraße, Öffnung Löschniggasse)	A	Geringere Flächenbeanspruchung	A	siehe Lebens- und Grünräume	A	siehe Lebens- und Grünräume
Alternative 3 (Anbindung an die bestehende Sattelschlepperzufahrt)	A	Geringere Flächenbeanspruchung	A	siehe Lebens- und Grünräume	A	siehe Lebens- und Grünräume
Alternative 4 (Anbindung über eine neue Straße westlich entlang der U-Bahn)	C	Größere Flächenbeanspruchung	C	siehe Lebens- und Grünräume	C	siehe Lebens- und Grünräume
Alternative 5 (Anbindung über die Franz-Wels-Gasse)	C	Größere Flächenbeanspruchung	C	siehe Lebens- und Grünräume	C	siehe Lebens- und Grünräume

Schutzgut **BODEN** und **GRUNDWASSER**

	Schadstoffeintrag		Versiegelung		Bodenwasserhaushalt	
	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen
NULLVARIANTE Die Planungen für das Obere Hausfeld würden nicht umgesetzt werden, das Gebiet weiterhin landwirtschaftlich genutzt	B Der hydrochemische Zustand des Grundwasserkörpers wird, insbesondere aufgrund erhöhter Nitratwerte (Umweltbundesamt, 2018) im Rahmen der Erhebung gemäß Gewässerzustandsüberwachungsverordnung BGBl. I Nr. 479/2006, als schlecht beurteilt. Bei Weiterbestehen der landwirtschaftlichen Flächen könnte es durch den möglichen Eintrag von Dünge- und Spritzmitteln zu einer höheren Belastung kommen.		B Durch eine Intensivierung der Produktionsweise und einen Umstieg auf Glashauskulturen könnten Bodenfunktionen wie Kühlungseffekt oder großflächige Regenwasserversickerung verloren gehen und die Schutzgüter Grundwasser und Boden beeinflussen.		B siehe "Schadstoffeintrag sowie "Versiegelung"	
aktuelle Planung gesamt	B Im Bereich der neu für Kfz-Verkehr vorgesehenen Straßen ist zusätzlicher Schadstoffeintrag zu erwarten. Mögliche Schadstoffeinträge aus den Dachflächenwässern werden durch Reinigung nach dem Stand der Technik weitgehend vermieden. Oberflächenwässer von Straßen werden vorwiegend, mit Ausnahme von Fußwegen, in die Kanalisation geleitet. Im Gegenzug fallen die Schadstoffeinträge aus der Landwirtschaft weg.	B 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.	B 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.	B Vorschreibung von Dachbegrünung für Flachdächer zur besseren Regenwasserrückhaltung.	B Siehe Versiegelung Bei der Umsetzung des Plans ist zu erwarten, dass einige Gebäude in das Grundwasser eintauchen. Erhebliche Wasserspiegeländerungen oder Einfüsse auf die Fließrichtung des Grundwassers sind dadurch jedoch nicht zu erwarten.	B Festsetzung von höheren Straßenniveaus, dadurch Minimierung des Eingriffs durch Kellergeschoße
aktuelle Planung - Verlängerung Lavaterstraße	B Im Bereich der zusätzlichen Verkehrsflächen ist erhöhter Schadstoffeintrag zu erwarten		B Zusätzliche Versiegelung Straße Code 02799 sowie Anbindung an die Stadtstraße		B Zusätzliche Versiegelung Straße Code 02799 sowie Anbindung an die Stadtstraße	
Alternative 1 (Erschließung nur über Hausfeldstraße)	A geringere zusätzlich betroffene Flächen		A geringere zusätzlich betroffene Flächen		A geringere zusätzlich betroffene Flächen	
Alternative 2 (Erschließung über Hausfeldstraße, Öffnung Löschniggasse)	A geringere zusätzlich betroffene Flächen		A geringere zusätzlich betroffene Flächen		A geringere zusätzlich betroffene Flächen	
Alternative 3 (Anbindung an die bestehende Sattelschlepperzufahrt)	A etwas geringere zusätzlich betroffene Flächen		A etwas geringere zusätzliche betroffene Flächen		A etwas geringere zusätzlich betroffene Flächen	
Alternative 4 (Anbindung über eine neue Straße westlich entlang der U-Bahn)	C größere zusätzlich betroffene Flächen		C größere zusätzlich betroffene Flächen		C größere zusätzlich betroffene Flächen	
Alternative 5 (Anbindung über die Franz-Wels-Gasse)	C etwas größere zusätzlich betroffene Flächen		C etwas größere zusätzlich betroffene Flächen		C etwas größere zusätzlich betroffene Flächen	

Schutzgut KLIMATISCHE FAKTOREN

	Luftschadstoffe und Frischluft		Temperatur		Wind	
NULLVARIANTE Die Planungen für das Obere Hausfeld würden nicht umgesetzt werden, das Gebiet weiterhin landwirtschaftlich genutzt	Bei Erhaltung der landwirtschaftlichen Nutzung in der gegenwärtigen Form sind innerhalb des Plangebietes keine merklichen Änderungen hinsichtlich Belastungen durch Luftschadstoffe, Temperaturverhältnisse und Wind zu erwarten. Der Nordosten Wiens ist aufgrund seiner Lage im Donaauraum gut durchlüftet.		siehe "Luftschadstoffe und Frischluft"		siehe "Luftschadstoffe und Frischluft"	
	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen
aktuelle Planung gesamt	Durch die hervorragende Erschließung des Oberen Hausfelds mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann der Kfz-Anteil am Gesamtverkehr und damit auch der verkehrsbedingte Schadstoffausstoß vergleichsweise gering gehalten werden. Die urbane Baustruktur mit kompakten mehrgeschoßigen Gebäuden stellt eine gute Bedingung für energieeffizientes Bauen dar.	Attraktive Fuß- und Radwegereaktionen sowie sehr gute Erreichbarkeit des ÖV begünstigen eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal/Split. Nutzung von alternativen Energieformen (z.B. thermische Nutzung des Grundwassers)	Im Rahmen der Planungen wurde vom Büro "Green4Cities" eine Studie für das Obere Hausfeld erstellt. Daraus ergeben sich folgende Erkenntnisse: Das Gebiet verfügt über eine gute Ventilation, der zentrale Park sorgt für Frischluftversorgung und nächtliche Abkühlung, die aufgelockerte Bauweise hilft Hitzestaus zu vermeiden und durch dichte Baukörperstruktur entsteht eine sehr gute Beschattungssituation; Bei einigen einzelnen Baukörpern ergibt sich Verbesserungsbedarf hinsichtlich Überhitzungstendenz, die Hausfeldstraße wird als Hitzequelle erkannt	Festsetzung von Grünland/ Parkanlagen ermöglicht Vegetation zur Speicherung und kontinuierlichen Abgabe von Feuchtigkeit. Dachbegrünung für Flachdächer zur Minimierung von Wärmespeicherung bzw. -abstrahlung. Hoher Anteil an Baum- und Strauchbewuchs auf den auszugestaltenden Grün- und Freiflächen und sonstigen öffentlichen Räumen zur Vermeidung von Hitzeinseln und zur Erhöhung des Windkomforts; Ausgestaltung der Hausfeldstraße mit Bäumen und Sträuchern	Im Rahmen des Kooperativen Verfahrens wurde vom Büro Weather Park ein Studie bzgl. der Windverhältnisse im Oberen Hausfeld anhand des ermittelten Siegerprojektes erstellt. Die darin enthaltenen Erkenntnisse wurden soweit als möglich in der weiterführenden Planung berücksichtigt, dadurch kann im zentralen Bereich des Gebiets hoher Windkomfort erreicht werden. In den Bereichen der U-Bahn-Stationen sowie auf der Heide bleibt der Windkomfort für eine längere Verweildauer gering.	Stellung der Baukörper mit Rücksicht auf die Hauptwindrichtungen (Verstärkungen minimieren)
aktuelle Planung - Verlängerung Lavaterstraße	siehe Luftqualität Tabelle 3		Führung der Straße abseits des Entwicklungsgebiets, ev. Hitzequelle im gewerblichen Mischgebiet		Nicht relevant	
Alternative 1 (Erschließung nur über Hausfeldstraße)	Es kommt im Kreuzungsbereich Hausfeldstraße/Aspernstraße verstärkt zu Überlastung		Geringere Versiegelung, allerdings voraussichtlich Stau in Siedlungsgebieten		Nicht relevant	
Alternative 2 (Erschließung über Hausfeldstraße, Öffnung Löschniggasse)	Voraussichtlich Staubildung im bestehenden Siedlungsgebiet, Beeinträchtigung des ÖV		Geringere Versiegelung, allerdings voraussichtlich Stau in Siedlungsgebieten		Nicht relevant	
Alternative 3 (Anbindung an die bestehende Sattelschlepperzufahrt)	Auftreten von erhöhtem Umwegeverkehr		Geringere Versiegelung, allerdings voraussichtlich Stau in Siedlungsgebieten		Nicht relevant	
Alternative 4 (Anbindung über eine neue Straße westlich entlang der U-Bahn)	Schadstoffausstoß findet näher an den Siedlungsgebieten statt		Zusätzliche Versiegelungsflächen		Nicht relevant	
Alternative 5 (Anbindung über die Franz-Wels-Gasse)	Schadstoffausstoß findet näher an den Siedlungsgebieten statt		Zusätzliche Versiegelungsflächen		Nicht relevant	

Schutzgut SACHWERTE

	Architektonisch wertvolle Gebäude		Kulturelles Erbe	
NULLVARIANTE Die Planungen für das Obere Hausfeld würden nicht umgesetzt werden, das Gebiet weiterhin landwirtschaftlich genutzt	B	Im Plangebiet befinden sich laut dem Wiener Kulturgut keine architektonisch wertvollen Bauten	B	Im Plangebiet befinden sich laut dem Wiener Kulturgut kein kulturelles Erbe noch bekannte archäologische Fundstellen.
		Auswirkungen	Auswirkungen	Maßnahmen
aktuelle Planung gesamt	A	Durch die Planungen sind keine architektonisch wertvollen Gebäude betroffen. Durch die Umsetzung ist eine höhere architektonische Qualität zu erwarten.	Einrichtung eines Quartiersbeirats, u. a. zur Sicherstellung der architektonischen Qualitäten im Zusammenhang mit städtebaulichen und bauplatzübergreifenden Aspekten.	Im Plangebiet befinden sich laut dem Wiener Kulturgut kein kulturelles Erbe noch bekannte archäologische Fundstellen. Sollten archäologische Funde auftreten, werden diese gesichert und dokumentiert. Hierbei ist das Denkmalschutzgesetz anzuwenden.
aktuelle Planung - Teilbereich Lavaterstraße	B	Durch die Planungen sind keine architektonisch wertvollen Gebäude betroffen.		Im Plangebiet befinden sich laut dem Wiener Kulturgut kein kulturelles Erbe noch bekannte archäologische Fundstellen.
Alternative 1 (Erschließung nur über Hausfeldstraße)	B	Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung		Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung
Alternative 2 (Erschließung über Hausfeldstraße, Öffnung Löschniggasse)	B	Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung		Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung
Alternative 3 (Anbindung an die bestehende Sattelschlepperzufahrt)	B	Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung		Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung
Alternative 4 (Anbindung über eine neue Straße westlich entlang der U-Bahn)	B	Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung		Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung
Alternative 5 (Anbindung über die Franz-Wels-Gasse)	B	Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung		Keine geänderten Auswirkungen gegenüber der aktuellen Planung

Schutzgut LANDSCHAFT

	Landschaftsbild, -charakteristik		Landschaftszusammenhang			
NULLVARIANTE Die Planungen für das Obere Hausfeld würden nicht umgesetzt werden, das Gebiet weiterhin landwirtschaftlich genutzt	B	Die Landschaft im Plangebiet würde sich mittelfristig nicht verändern. Längerfristig – bei wachsendem ökonomischem Druck auf die landwirtschaftliche Produktion – wäre jedoch eine Intensivierung der Produktionsweise und eine Umstellung auf Glashauskulturen mit den entsprechenden Auswirkungen auf das Landschaftsbild nicht ausgeschlossen.	B	Der Landschaftszusammenhang ist bereits im Bestand durch die Hochtrasse der U-Bahn deutlich unterbrochen.		
		Auswirkungen	Maßnahmen	Auswirkungen	Maßnahmen	
aktuelle Planung gesamt	B	Offene Landschaft (Marchfeldtypologie) wird nicht mehr erlebbar sein. Neue lokale Landschaftsbilder entstehen. Diese sind für die neuen und für die bestehenden BewohnerInnen erleb- und nutzbar. Die von der MA 42 angestrebte naturnahe Ausgestaltung sowie die Auswahl an ortstypischen Pflanzen stellt einen Bezug zur Umgebung her.	Klare Abgrenzung zwischen Grünland/ Erholungsgebiete Parkanlagen und Bauland/ Wohngebiete; Verwendung landschaftstypischer Pflanzen bei der Ausgestaltung der Grünflächen; Einrichtung eines Quartiersbeirats, u. a. zur Sicherstellung der freiraumplanerischen Qualitäten im Zusammenhang mit städtebaulichen und bauplatzübergreifenden Aspekten.	B	Offene Landschaft (Marchfeldtypologie) wird nicht mehr erlebbar sein. Übergeordnete Grünzüge (Verbindung Lobau in den Norden der Donaustadt) werden mit dieser Planung umgesetzt	Festsetzung des Landschaftsschutzgebietes Donaustadt in anderen Teilen des Marchfelds mit seiner Umgrenzung gemäß Verordnung der Wiener Landesregierung vom 15. Juni 2015 als Grünland/Schutzgebiet- Wald- und Wiesengürtel
aktuelle Planung - Teilbereich Lavaterstraße	B	Nicht relevant		B	Nicht relevant	
Alternative 1 (Erschließung nur über Hausfeldstraße)	B	Nicht relevant		B	Nicht relevant	
Alternative 2 (Erschließung über Hausfeldstraße, Öffnung Löschniggasse)	B	Nicht relevant		B	Nicht relevant	
Alternative 3 (Anbindung an die bestehende Sattelschlepperzufahrt)	B	Nicht relevant		B	Nicht relevant	
Alternative 4 (Anbindung über eine neue Straße westlich entlang der U-Bahn)	B	Nicht relevant		B	Nicht relevant	
Alternative 5 (Anbindung über die Franz-Wels-Gasse)	B	Nicht relevant		B	Nicht relevant	