

MAGISTRAT DER STADT WIEN
Magistratsabteilung 21 B

MA 21 B - Plan Nr. 8355/4 - 8355/87

Wien, 18. Jänner 2024

Stellungnahmen
(Bericht gemäß § 2 (7) BO für Wien)

Zu den während der öffentlichen Auflage (von 21. September 2023 bis 2. November 2023) eingelangten Stellungnahmen wird wie folgt berichtet:

Vorbemerkung:

Zum gegenständlichen Planentwurf sind 84 Stellungnahmen während der öffentlichen Auflage abgegeben worden. Davon wurden 6 mit Name, Anschrift und Unterschrift gezeichnete Vordrucke von Anrainer*innen der [REDACTED] und 10 mit Name, Anschrift und Unterschrift gezeichnete Vordrucke von Anrainer*innen der [REDACTED] mit beiliegenden Unterschriftenlisten, Unterstützungserklärungen oder weiteren Vordrucken abgegeben. Eine Anrainerin der [REDACTED] hat ihrer Stellungnahme 6 weitere mit Name, Anschrift und Unterschrift gezeichnete Vordrucke von Anrainer*innen beigelegt. Eine weitere Stellungnahme mit beigelegter Unterschriftenliste stammt von einer Anrainerin der [REDACTED].

Die Mehrzahl der Einwendungen kommt aus dem Umfeld des Plangebietes.

Es wird angemerkt, dass sich die im Zuge der Öffentlichen Auflage (ÖA) im Infozentrum Nordwestbahnhof sowie im Bezirksamt Brigittenau stattgefundenen Informationsveranstaltungen diskutierten Themenbereiche überwiegend auch in den schriftlichen Stellungnahmen zur ÖA wiederfinden.

Um den vorliegenden Bericht möglichst übersichtlich und kompakt zu gestalten, gibt es eine Zusammenfassung der Stellungnahmen in 3 Abschnitten:

- **Abschnitt A** (Seite 2 bis 24) umfasst die ausführliche Stellungnahme der Bürgerinitiative Nordwestbahnhof (BI). Weitere Stellungnahmen, die inhaltlich mit den Forderungen der BI übereinstimmen, werden entsprechend angeführt.
- Im **Abschnitt B** (Seite 24 bis 51) werden thematische Schwerpunkte gesammelt beantwortet, da sich die in den einzelnen Stellungnahmen angeführten Argumente wiederholen. Die entsprechenden Argumente der Stellungnahmen werden in 7 Themengruppen zusammengefasst und auch hier beantwortet.

- **Abschnitt C** (Seite 52 bis 79) umfasst alle übrigen Stellungnahmen sowie Aspekte aus Stellungnahmen, die nicht den Abschnitten A und B zugeordnet werden können.

Abschnitt A

Plan Nr. 8355/75 – Bürgerinitiative Nordwestbahnhof

1. „Grüne Mitte“ als „Naturnaher Grünraum“

Die als „E-Natur- und Erholungsraum“ gewidmete „Grüne Mitte“ erscheint im Rendering der Planung als strukturarme Wiese ohne Sträucher mit neu gepflanzten Baumreihen. Von einer „Grünen Mitte“, die als „Naturnaher Grünraum“ gewidmet ist wie das z.B. in der „Freien Mitte“ des Nordbahnhof-Geländes der Fall ist, wird eine stärkere Belebung der Natur- und Pflanzenwelt erwartet. Im Übrigen widerspricht die derzeit vorgeschlagene Widmung der im Leitbild und in der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) angestrebten Erhaltung von Natur- und Rückzugsräumen für Insekten und Kleintiere („Grüne Mitte“ als „Naturnaher Grünraum“).

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die „Grüne Mitte“ soll eine teilweise naturnah ausgestaltete, öffentlich nutzbare Grün- und Freifläche sein, bei der gemäß städtebaulichem Leitbild formellere Bereiche (gestaltet und mit konkreten Nutzungszuteilungen) und informelle (ruhigere und naturnahe Bereiche) geplant sind. Der Vegetationsbestand soll – soweit möglich – in die Neugestaltung integriert werden. Die Widmung Erholungsgebiet - Natur- und Erholungsraum wird aufgrund dieser unterschiedlichen Nutzungsansprüche vorgeschlagen. Damit soll dem Ziel einer naturhaften Parklandschaft mit extensiver Gestaltung Rechnung getragen und eine Basis für die Verbindung von Naturschutz und Erholungsnutzung für die Konzeption dieser Parkfläche geschaffen werden. In der UVE wird unter den erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Biologischen Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräumen für naturhafte Parkflächen die Widmung „E-Natur- und Erholungsraum“ angeführt. Dieser Maßnahme wird mit der im Entwurf vorgeschlagenen Widmungsart entsprochen. Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.

2. Erhalt der Kleingärten als zusammenhängende Grünfläche

Mit Verweise auf den Erläuterungsbericht und den Umweltbericht werden folgende Aussagen angeführt: Die Kleingartenanlagen beidseits der Gleisanlagen zwischen Stromstraße und Hellwagstraße weisen einen hohen Grünflächenanteil auf. Die Stadtklimaanalyse Wien 2020 weist im Kleingartengebiet keine starke Überwärmung aus. Derzeit reicht die Kaltluft des

Kleingartengebiets ca. 4 Stunden nach Sonnenuntergang weiter in die Höhe als im restlichen Nordwestbahnhofgelände. In Zukunft wird neben dem Erholungswert von Freiräumen auch ihre stadtklimatische Funktion wichtiger werden. Ein geringer Versiegelungsanteil und ein hoher Durchgrünungsgrad unterstützen die Stadt bei der Klimawandelanpassung.

Es werden daher jetzt Grünflächen gegen die täglich zunehmende Klimaerhitzung gebraucht und nicht erst viele Jahre nach Fertigstellung der „Grünen Mitte“ im Jahre 2035, weil es dann zu spät ist.

Der Erhalt der Kleingärten auf Baufeld 1 wird auch unterstützt in [REDACTED]

und [REDACTED]. Es wird auf die bestehende Artenvielfalt hingewiesen.

Würde man die Bebauungslinie geringfügig einige Meter nordostwärts verschieben, so könnte die Anlage und auch der Fußweg, der die Stromstraße mit der Hellwagstraße verbindet, erhalten bleiben.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Das städtebauliche Leitbild sieht auf der Fläche zwischen Stromstraße und Hellwagstraße in einem Teilbereich eine bebaubare Fläche und im anderen Teilbereich einen zusammenhängenden, öffentlichen Grünraum vor. Hier besteht das Ziel, den am Areal geplanten zentralen Grünraum über die Hellwagstraße bis zur Stromstraße fortzusetzen, um auch in diesem Bereich für das Umfeld ein attraktives Grün- und Freiflächenangebot zu schaffen. Im Unterschied zur bestehenden Situation mit privaten Kleingärten wird diese neue zusammenhängende Grünfläche öffentlich und somit für alle zugänglich und nutzbar sein. Zudem wird hier die Vernetzung des zentralen Grünraums mit den bestehenden Grün- und Freiflächen im Bereich der Winarskystraße verfolgt. Die gut erschlossene Fläche im Nahbereich zweier U6-Stationen wurde bereits im Groben Leitbild, das Grundlage für den städtebaulichen Wettbewerb war, für eine standortadäquate gemischte Nutzung mit erhöhter Dichte vorgesehen. Im nachfolgenden städtebaulichen Leitbild (inklusive Aktualisierungen) wurde diese Zielsetzung weiterverfolgt und als Grundlage für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan von der Stadtentwicklungskommission beschlossen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

3. Integration der Kleingärten in die „Grüne Mitte“

Die Größenordnung dieses alten Naturbestandes von ca. 1,5 ha ist mit der (sogar kleineren) „Stadtwildnis“ im Nordbahnviertel vergleichbar, welche nur 1,33 ha umfasst, ähnliche Tier- und Pflanzenarten aufweist, wo jedoch ein besonderer Fokus auf die Erhaltung der Artenvielfalt und des Altholzbestandes gelegt wurde, insgesamt 11 neue Bäume gepflanzt wurden und welcher weiterhin als Erholungsraum für die Bewohner*innen des Stadtteils gesichert und als Teilbereich in die größere

Natur- und Parkanlage der „Freien Mitte“ integriert wurde. Mit Integration der Kleingärten in die „Grüne Mitte“ sollten deren Flächen ebenfalls als „Naturnaher Grünraum“ gewidmet werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt A, Punkt 2.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

4. Gegen die Widmung der Kleingärten als Gemischtes Baugebiet

Laut Arbeiterkammer gibt es bereits ein Überangebot vor allem an teuren (frei finanzierten) Wohnungen, die wohl in den oberen Etagen der laut UVE im Gemischten Baugebiet geplanten beiden Hochhäuser errichtet werden sollen (die unteren Etagen sind für Büros und Gewerbe vorgesehen). Wegen des bereits vorhandenen Millennium Towers werden auch keine zusätzlichen Hochhäuser mehr gebraucht, um am Gelände und im Umfeld zur Orientierung und Identitätsstiftung in der Brigittenau beizutragen. Schließlich kritisierte schon im Jahre 2008 die Arbeitsgruppe Bürger*innenbeteiligung heftig, dass das Siegerprojekt des Schweizer Architektenteams trotz des nachdrücklichen Wunsches der Bürger*innen, wertvolles Grün zwischen Universumstraße und Hartlgasse zu erhalten, gerade dort Hochhäuser vorsah.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt A, Punkt 2 und Punkt 9 (Anteil geförderter Wohnbau) sowie Abschnitt B, Punkt 18.1. (Hochhäuser).

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

5. Breite Grünschnitten von der „Grünen Mitte“ zum Alt-Bestand

Die meisten Anrainer*innen im Alt-Bestand äußerten während der Bürger*innenbeteiligung 2008 den Wunsch nach mehr Grün auch direkt vor ihrer Haustür und haben die „Schaffung von und Anbindung an Grünachsen“ empfohlen. Statt einer „Mauer“ (etwa in der Nordwestbahnstraße) soll das Grün jedoch in breiten Grünschnitten aus der „Grünen Mitte“ herauswachsen, sodass sich ein hoher Grad an Durchlässigkeit der Grünanlagen Richtung Alt-Bestand ergibt. Die Ausgestaltung der Stichstraßen laut Flächenwidmungsplan führt jedenfalls zu einer übermäßigen Versiegelung, die zum Teil nicht erforderlich ist. So könnte die in der Widmung vorgeschriebene Gehsteigbreite von bis zu 2,5 m beidseits der Stichstraßen durch eine Ausgestaltung im Sinne von Begegnungszonen zugunsten von mehr Begleitgrün verändert werden, sowie die Stichstraßen nicht überall bis zur „Grünen Mitte“ vorgezogen werden, sondern gegenteilig der Park in die Stichstraßen „hineinwachsen“.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Gestalterische Überlegungen zu den Stichstraßen sehen vor, dass die Stichstraßen stark verkehrsberuhigt mit Begegnungszonencharakter und soweit wie möglich niveaugleich und multifunktional ausgestaltet werden sollen. Diese Empfehlungen sind Grundlage für einen geplanten Gestaltungswettbewerb, in dem die „Grüne Mitte“ und die öffentlichen Verkehrsflächen gemeinsam betrachtet und Lösungen für eine Durchlässigkeit der Grünanlagen Richtung benachbarter Bebauung erarbeitet werden. Die im Flächenwidmungsplan vorgeschlagene Gehsteigbreite ist der Mindeststandard im Falle einer Gehsteigerstellung. Gehsteige können auch niveaugleich mit dem restlichen Straßenquerschnitt hergestellt werden. Der Fokus bei der Ausgestaltung der Stichstraßen wird auf einer hohen Aufenthaltsqualität mit viel Begrünung liegen. Aufgrund der vorgeschlagenen Ein- und Ausfahrtensperren entlang der Baulinien beidseits der Stichstraßen von der Esplanade bis zur Mitte der Stichstraßen wird der Kfz-Zufahrtsverkehr im Nahbereich des Parks hintangehalten. Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

6. Rücknahme der Bruttogeschossflächen-Erhöhen von 2016 (+6%) und 2019 (+10%)

Die Rücknahme der beschlossenen Bruttogeschossflächen-Aufstockungen bzw. die deutliche Senkung der Bebauungsdichte könnte zu einer Verkehrsentlastung des Gebietes vor allem zwischen Stromstraße und Hellwagstraße führen und zum Erhalt des Kleingartengeländes beitragen. Bei einer Reduktion des frei finanzierten Wohnbaus, wie vom Fachbeirat für Stadtplanung und Stadtgestaltung angeregt, erübrigt sich außerdem die Errichtung von zwei Hochhäusern im Bereich Stromstraße/Hellwagstraße, welche für die Errichtung frei finanzierter Wohnungen vorgesehen sind.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Das „Städtebauliche Leitbild Nordwestbahnhof“ wurde im Jahr 2008 von der Stadtentwicklungskommission einstimmig beschlossen und stellt ein robustes Grundkonzept dar. Darin ist festgehalten, dass die im Leitbild formulierten Ziele im Hinblick auf geänderte Bedürfnisse und Anforderungen im Zuge des weiteren Planungs- und Umsetzungsprozesses zu überprüfen und weiterzuentwickeln sind. Dies ist im Rahmen der Evaluierung des Leitbilds in den Jahren 2015 bis 2016 und einer Konkretisierung im Jahr 2019 erfolgt. Dabei wurden im Hinblick auf zwischenzeitlich geänderte Rahmenbedingungen in Kooperation mit Fachabteilungen der Stadt Wien, externen Expert*innen und der Grundeigentümerin Fragestellungen zu den Themenbereichen städtebauliche Dichte, Nutzungsmischung, Nutzungsverteilung, Mobilität sowie soziale und technische Infrastruktur bearbeitet. Die Adaptierungen beinhalten unter anderem eine Nachverdichtung unter Beibehaltung der Baufeldgrößen und des Grünanteils. Auch diese geringfügigen Adaptierungen

wurden von der Stadtentwicklungskommission 2016 und 2019 beschlossen. Hinsichtlich des Erhalts der Kleingartenanlage und der Bebauung zwischen Stromstaße und Hellwagstraße siehe Bericht zu Abschnitt A, Punkt 2.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

7. Deutliche Verringerung des Umfangs der Stellplatzverpflichtung

Die Brigittenau gehört zu den Gebieten, in denen die Immissionsgrenzwerte für Feinstaub (PM10) des Immissionsschutzgesetzes Luft schon jetzt wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden. Neue Stellplätze und Straßen für Kfz ziehen neue(n) Kfz (- Verkehr) an und vergrößern so nicht nur Feinstaub, sondern auch Lärm, Unfallgefahren, Flächenversiegelung (auch unterirdisch), Energie- und Ressourcenverbrauch sowie Treibhausgasemissionen durch Überdimensionierung von materialintensiven Garagenanlagen. Die Vergrößerung des Kfz-Verkehrs hat die ÖBB mit ihren vorgelegten Verkehrszahlen im laufenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren jedenfalls selbst prognostiziert: Mit geplanter Fertigstellung des Städtebauvorhabens Nordwestbahnhof im Jahre 2035 soll der Verkehr an der Wallensteinstraße 68-72 / Ecke Nordwestbahnstraße um 46 % von 6.100 auf 8.900 Kfz/24h wachsen. Dafür verantwortlich gemacht werden die 6.400 zusätzlich geplanten Stellplätze des Städtebauvorhabens Nordwestbahnhof. Daher wurden bereits im UVP-Verfahren die Verringerung des Umfangs der Stellplatzverpflichtung um mindestens 50 % bis 90 %, die Bestandserhebung bzw. Nutzung von Stellplatzkapazitäten im Umfeld und die Vorschreibung von umweltfreundlichen Car- und E-Bike- Sharing-Angeboten gefordert. Es wird auf die Empfehlung vom Fachbeirat für Stadtplanung und Stadtgestaltung verwiesen, die Anzahl der Pkw-Stellplätze zu reduzieren und ein Stellplatzregulativ nach dem Stand der Technik – im Sinne einer klimaneutralen Stadt – festzusetzen.

Weiters wird das Städtebauvorhaben Rothneusiedl angeführt, für das trotz Lage am Stadtrand von der MA21 ein ambitionierter Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz je 350 m² Wohnnutzfläche empfohlen wird. Der geplante Stellplatzschlüssel für das Städtebauvorhaben Nordwestbahnhof sieht 1 Stellplatz je 100 m² Wohnnutzfläche vor. Es wird auf § 48 Abs. 3 Wiener Garagengesetz 2008 hinsichtlich Herabsetzung der Stellplatzverpflichtung bei besonders guter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (300 m Gehentfernung zu den nächsten verfügbaren Stationen) verwiesen. Für das Städtebauvorhaben scheint das gerechtfertigt zu sein, da gemäß ÖV-Ausbauprogramm der Stadt Wien die Errichtung einer neuen Straßenbahnlinie 12 mitten durch das Vorhabensgebiet vorgesehen ist. Durch die Reduktion der Stellplatzkosten würde mehr Geld für geförderten Wohnbau und/oder Grünraum zur Verfügung stehen.

Inhaltlich wird dies auch unterstützt in:

[REDACTED]

Plan Nr. 8355/70 – Forum Wissenschaft und Umwelt

[REDACTED]

Zu diesem Thema wurden von den oben genannten Personen folgende weitere Argumente ins Treffen geführt:

- Es fehlt eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung nach dem Wiener Garagengesetz und eine Festlegung einer maximalen Anzahl von Stellplätzen. Die maximal zulässige Anzahl sollte, gewichtet nach ÖV-Erreichbarkeit und Bauphase, zwischen 10 und 50 vH der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplätze betragen. Auch die laut Zonenplan der Bauordnungsnovelle angedachten 70 % reichen nicht aus. Der derzeitige Pkw-Bestand im 20. Bezirk beträgt 285 Pkw/1.000 EW. Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan lässt in Anlehnung an das nach Einschätzung des Forums für Wissenschaft und Umwelt nicht genehmigungsfähige Projekt mehr als 400 Pkw/1.000 EW zu.
- Das Stellplatzangebot muss an verkehrs- und umweltpolitische Ziele der Stadt Wien angepasst werden. Folgende Zielsetzungen befürworten eine starke Stellplatzreduktion:

- a) Wiener Klimafahrplan: Bis zum Jahr 2030 soll ein Motorisierungsgrad von 250 KFZ pro 1000 Einwohner*innen erreicht werden. Der Motorisierungsgrad im 20. Bezirk liegt derzeit bei 285 Kfz pro 1.000 Einwohner*innen (VCÖ 2022). Im Planungsgebiet sind für 15.000 neue Einwohner*innen 4.842 von den insgesamt rund 6.400 Stellplätzen eingeplant. Das ergibt zusammen mit den derzeitigen 85.000 Einwohner*innen im Bezirk und ihren 24.256 PKW im Jahr 2035 eine Kennzahl von rund 291 Kfz pro 1.000 Einwohner*innen, um 16,4 % höher als der angestrebte Durchschnitt. Dadurch würde es anstatt zu einer Absenkung zu einer Anhebung des Motorisierungsgrades für den gesamten Bezirk bzw. die Stadt kommen.
- b) Smart City Strategie: Bis 2030 soll in Wien ein Modal Split erzielt werden, bei dem max. 15 % aller Wege mit dem MIV und entsprechend mind. 85% aller Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werde. Das Vorhaben Nordwestbahnhof führt zu einer Erhöhung des Motorisierungsgrades, was sich auch in den prognostizierten Verkehrsbelastungen (Kfz-Fahrten/24h) für das Jahr 2035 auf den umliegenden Straßen des Baugeländes zeigt. Diese Belastungen sollen im Durchschnitt um 13 % im Vergleich zu 2019 steigen, obwohl laut dem geplanten Modal Split der Smart City Strategie der Anteil des Autoverkehrs von derzeit 27 % auf unter 15 % der zurückgelegten Wege reduziert werden sollte. Bereits stark belastete Straßen wie die Wallensteinstraße, Taborstraße, Dresdnerstraße und Nordwestbahnstraße werden noch stärker befahren. Dies führt zu entsprechenden Problemen wie Lärmbelastungen, Abgasen, Staus und einer erhöhten Gefährdung von schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen.
- Der Stellplatzbedarf muss an den tatsächlichen Bedarf der zukünftigen Bewohner*innen sowie an vorhandene Abstellmöglichkeiten in der Umgebung angepasst werden. Laut Angaben der Stadt Wien befinden sich in der Umgebung des Projektgebietes Tiefgaragen, welche mit Stand Juni 2023 nicht gänzlich ausgelastet sind. In direkter Nachbarschaft zum Nordwestbahnhof entsteht 2023 in der Dresdner Straße 84-90 ein neues Wohngebäude mit 20.000 m² Nutzfläche, 260 Wohnungen und 200 Stellplätzen. Berücksichtigt man die Angaben des VCÖ, dass der Anteil autofreier Haushalte in Wien im Jahr 2020 bei 47 % lag (Tendenz steigend), kann man statistisch davon ausgehen, dass bloß 123 Wohneinheiten des neuen Wohnhauses einen Stellplatzbedarf haben. Somit verbleiben über 100 der Stellplätze frei. Rechnet man die 47 % weiter um auf die geplanten 6.500 neuen Wohnungen im Nordwestbahnhof, bedeutet dies statistisch betrachtet, dass bis zu 3.055 Haushalte im neuen Quartier autofrei sein werden. Um Leerstand in den neu gebauten Garagen zu vermeiden, wie es in den umliegenden Garagen der Fall ist, soll die Verpflichtung zur Errichtung deshalb herabgesetzt werden.
 - Die Erhaltung bzw. Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten muss stärker berücksichtigt werden. Bei einem hohen KFZ- Aufkommen in den

Stichstraßen würde die Qualität der geplanten Radverbindungen in den umgebenden Straßen erheblich leiden. Im Bereich der Stichstraßen könnte es zu Konfliktpunkten zwischen Radfahrenden und Autofahrer*innen kommen. Weiters wird in der Umgebung des Quartiers der MIV und die Straßenbahnen auf einigen Straßenabschnitten gemeinsam geführt. Bei einem stärkeren Verkehrsaufkommen würde das in Spitzenstunden durch Staubildung vor Kreuzungen zu einer Behinderung des ÖV führen, wodurch die Pünktlichkeit und somit die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs sinken würde. Bei einem Anstieg des KFZ-Aufkommens in der Hellwagstraße (Norden) und der Dresdner Straße (Osten) wird zu Fuß Gehenden und Radfahrenden physisch der Zugang zum hochrangigen ÖPNV (U- Bahn und S-Bahn) erschwert.

- Eine Reduktion des Regulativs würde ohnedies nur eine Annäherung an die in anderen Städten bereits erfolgte gänzliche Liberalisierung bedeuten und den Bau von Garagenplätzen natürlich auch nicht verbieten. Beispielsweise ist in Hamburg die Errichtung von Stellplätzen für Wohngebäude seit 2013 liberalisiert, es entscheidet also der Bauherr entsprechend der tatsächlich zu erwartenden Nachfrage über die Errichtung von Garagen.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

In den als Grundlage für die Erarbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans geltenden Beschlüssen der Stadtentwicklungskommission (STEK) zur Evaluierung des Leitbilds Nordwestbahnhof wurde keine Festsetzung eines Stellplatzregulativs vorgesehen. Die zwischenzeitlich beschlossenen Klimaziele aus der Smart Klima City Strategie und dem damit verbundenen Klimafahrplan fordern eine Erhöhung des Modal Split-Anteils am Umweltverbund auf 85 % und eine Reduktion des Motorisierungsgrads auf 250 Pkw/ 1.000 Einwohner*innen bis 2030. In dem für die erste Bauphase im Südosten vorgesehenen Bebauungsplan ist, in Hinblick auf die kürzlich beschlossene Bauordnungsnovelle, keine aktive Reduktion der gesetzlich vorgesehenen Pflichtstellplätze (Stellplatzregulativ) enthalten. Somit wird für diese erste Bauphase gemäß Bauordnungsnovelle die gesetzliche Stellplatzverpflichtung bei 70 % der bisher erforderlichen Pflichtstellplätze liegen. Mit diesem Wert wird auch dem Ziel des Wiener Klimafahrplans, den Motorisierungsgrad bei privaten PKWs bis 2030 auf 250 pro 1.000 Einwohner*innen zu senken, entsprochen. Bei 16.000 Einwohner*innen kommen dann 4,7 Einwohner*innen auf einen Stellplatz, woraus sich 213 Stellplätze pro 1.000 Einwohner*innen ergeben. Vergleichbare Prozentsätze finden sich am benachbarten Nordbahnhof, wo in weiten Teilen in den letzten Jahren ein Stellplatzregulativ von 70-80 % verordnet wurde.

Darüber hinaus sollen am Nordwestbahnhof jedenfalls Maßnahmen gesetzt werden, die die sanfte Mobilität forcieren, Car Sharing ermöglichen und so den Besitz eines eigenen Autos zur Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen weitgehend überflüssig machen. Damit wird es aufgrund der Bauordnungsnovelle möglich, die Pflichtstellplätze um weitere 10 % auf bis zu 60 % zu reduzieren.

Weitere Maßnahmen sind eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums, die Fortführung des Radwegenetzes in das Gebiet und eine Verbesserung der Erschließung im öffentlichen Verkehr (neue Straßenbahnlinie 12). Unter Hinweis auf die angeführten Maßnahmen und die gesetzliche Reduzierung der Stellplatzverpflichtung soll aktuell kein Stellplatzregulativ in den Planentwurf aufgenommen werden.

Hinzu kommt, dass für weite Teile des Nordwestbahnhofareals in einem ersten Schritt nur ein Flächenwidmungsplan, aber kein Bebauungsplan ausgewiesen werden soll. Da das Stellplatzregulativ Bestandteil des Bebauungsplans ist, wird dieser Aspekt in den künftigen Verfahren nochmals vertieft geprüft werden.

Ein Ziel für den öffentlichen Raum ist die Schaffung von vielfältig benutzbaren und attraktiven Straßenräumen und daher ein weitest gehendes Freihalten des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr. Um dieses Ziel zu erreichen, ist ein Angebot an Stellplätzen in gebündelten Tiefgaragen unterstützend. Die Stichstraßen werden stark verkehrsberuhigt mit Begegnungszonencharakter ausgestaltet. Die Sammelgaragen sind nur über gebündelte Ein- und Ausfahrten in vorgegebenen Abschnitten erschlossen.

Verkehrserhebungen aus den Jahren 2006, 2015 und 2019 haben ergeben, dass der Verkehr am Gelände des Nordwestbahnhofs 2006 ca. zweimal und 2015 ca. ein Drittel höher war als das Verkehrsaufkommen 2019. Die Einstellung des Betriebes am Nordwestbahnhof ab 2007 hat zu einer Verringerung des Liefer- und Betriebsverkehrsaufkommens und daher zu einer geringeren Verkehrsbelastung für die umliegenden Straßenzüge geführt. In der Umweltverträglichkeits-erklärung (UVE Juli 2021) – Fachbeitrag Verkehr wurde die Entwicklung der Verkehrsbelastung in relevanten Straßenzügen betrachtet. Darin wurden die zusätzlichen Fahrten für das Jahr 2035 (voraussichtliche Fertigstellung) im Vergleich zum Jahr 2019 prognostiziert und die verkehrlichen Auswirkungen bewertet. Demnach ist mit einer geringen Verkehrszunahme zu rechnen, wobei für die meisten Straßenzüge maximal eine zusätzliche Fahrt pro Minute prognostiziert wird.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

8. Nur 2 Hochgaragen mit 2 Zugängen statt zahlreiche Tiefgaragen mit 29 Zugängen

Es werden zwei baufeldübergreifende, oberirdische Sammelhochgaragen wie im Sonnwendviertel empfohlen, da diese nicht nur wegen der geringeren Konkurrenzierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wesentlich umweltfreundlicher als 2-geschoßige Tiefgaragen unter jedem Baufeld sind, sondern auch, weil sie eine bessere Möglichkeit der alternativen Nutzung bieten (etwa zusätzliche Rad-Stellplätze bei sinkendem Kfz-Stellplatz-Bedarf, Storage, Gewerbe, andere Nutzungen), eine im Vergleich zu Tiefgaragen große Kostenersparnis bei der Errichtung darstellen, mehr Flexibilität im Parkraummanagement für das gesamte Planungsgebiet ermöglichen und nicht zuletzt auch die Versiegelung des Bodens und mögliche Beeinträchtigungen des Grundwasserstandes reduzieren sowie die Bepflanzbarkeit des Bodens erhöhen.

Die Errichtung von lediglich zwei Wohnsammelgaragen wird auch in **Plan Nr. 8355/77 - Radlobby Brigittenau/Leopoldstadt und Radlobby Wien** unterstützt.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof weist an den Rändern des Areal unter Berücksichtigung des angrenzenden Baubestandes und der umliegenden Straßenzüge keine geeigneten Lagen für Hochgaragen auf. Für eine adäquate Vernetzung mit der Bebauungs- und Nutzungsstruktur im Umfeld wurden im städtebaulichen Leitbild entsprechende Zielsetzungen und Festlegungen für die neuen Baufelder hinsichtlich der Flächennutzung getroffen. Die vorrangig angestrebte Wohnnutzung bzw. die in Teilbereichen vorgesehene Mischnutzung im Anschluss an die Bestandsstadt soll den neuen Stadtteil in die umgebende Stadtstruktur auf eine selbstverständliche Art und Weise einbinden. Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen wurde im städtebaulichen Leitbild verankert, wobei zusammenhängende Garagenlösungen für mehrere Bauplätze mit gebündelten Ein- und Ausfahrten und zur Minimierung des Unterbauungsgrades ein optimiertes Stellplatzangebot (Verlagerung von Stellplätzen, konzentriert auf Baufeldteilflächen) angestrebt werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

9. Geförderten Wohnbau auf 66% anheben

Die Bürgerinitiative schließt sich der Meinung des Fachbeirates für Stadtplanung und Stadtgestaltung an, dass das Projekt mit der Reduktion des Anteils des geförderten Wohnbaus von 2/3 auf 60 % im Hinblick auf die aktuelle Marktlage und die soziale Leistbarkeit keinen überragenden Beitrag zur Wohnraumversorgung von Wien darstellt und daher auf 66 % erhöht werden sollte.

Inhaltlich wird dies auch unterstützt in:



Plan Nr. 8355/70 – Forum Wissenschaft und Umwelt (FWU)

Das FWU spricht sich dafür aus, den Anteil des geförderten Wohnbaus am Nordwestbahnhof auf 75 % zu erhöhen. „Gemischtes Baugebiet-geförderter Wohnbau“ soll nicht nur entlang der Taborstraße sowie Rebhanggasse gewidmet werden, sondern sich über das gesamte Areal erstrecken.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Für den Nordwestbahnhof liegt ein Beschluss der Stadtentwicklungskommission von Februar 2019 vor. Hierin wurde der Mindestanteil an gefördertem Wohnbau mit 60 % festgelegt. Begründet wurde dies mit den geplanten Finanzierungsanteilen zwischen Stadt Wien und ÖBB sowie sonstigen Infrastrukturleistungen (u.a. Überlassung diverser Grundflächen durch die ÖBB an die Stadt Wien). Im Juni 2020 wurde ein Übereinkommen zwischen den ÖBB und der Stadt Wien im Gemeinderat beschlossen. Hierin wurden unter Beibehaltung des Mindestanteils an gefördertem Wohnbau von 60% die Infrastrukturleistungen konkretisiert. Neben der Mitfinanzierung von Infrastrukturkosten sieht das Übereinkommen unter anderem die unentgeltliche und lastenfreie Übertragung des Eigentums an den für die Etablierung der technischen und sozialen Infrastruktur notwendigen Grundflächen (insbesondere von drei Baufeldern für Bildungseinrichtungen sowie der etwa 10 ha großen „Grünen Mitte“) durch die ÖBB an die Stadt Wien vor.

In den nachfolgenden Bebauungsplänen wird für Teilbereiche wiederum innerhalb des Gemischten Baugebiets die Widmung „Gebiete für geförderten Wohnbau“ festgesetzt, sodass sich der geförderte Wohnbau nach Fertigstellung aller Entwicklungsphasen über das gesamte Areal erstrecken wird. Aufgrund der vorliegenden Beschlüsse wird eine Anhebung des Anteils nicht vorgeschlagen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

10. Nutzung von weiteren Bestandsgebäuden für kulturelle und soziale Zwecke

Flächen für Kultur in größerem Ausmaß sind vorzusehen und dabei besonders den Erhalt der kürzlich von der ÖBB für Veranstaltungen adaptierten Stückguthalle und des Bahnwärterhäuschens durch geeignete Widmung zu ermöglichen. Die derzeit vorgesehenen Flächen können den Bedarf an Kulturräumen nicht decken. Der Einzugsraum des neuen Viertels erstreckt sich nicht nur auf 16.000 neue Bewohner*innen des Nordwestbahnhofs und 24.000 Menschen im Nordbahnviertel, sondern

auch auf die über 200.000 Einwohner*innen des 2. und 20. Bezirks. Durch eine Verbindung von altem Bestand und neuen Gebäuden könnte das neue Stadtplanungsgebiet von Anfang an einen spezifischen Charakter erhalten und ein organisches Kulturgrätzl entstehen.

Inhaltlich wird dies auch unterstützt in:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Plan Nr. 8355/70 – Forum Wissenschaft und Umwelt

[REDACTED]

[REDACTED]

Zu diesem Thema wurden von den oben genannten Personen folgende weitere Argumente ins Treffen geführt:

- Da vor allem das Areal durch Nutzbauten aus der Zeit nach 1945 geprägt ist, sollte zumindest ein prägendes Gebäude erhalten bleiben, um auch die Architektur der Zweiten Republik zu dokumentieren. Es wird daher der Erhalt des Gebäudes Nordwestbahnstraße 16 empfohlen, das flexible Flächen für Gemeinschaftsaktivitäten, Kunst, Co-Working-Spaces und dergleichen bieten könnte. Diesem Gebäude kommt aufgrund der Lage am Übergang von Alt-Brigittenau und neuem Stadtentwicklungsgebiet eine interessante Scharnierfunktion zu.
- Im Leitbild Nordwestbahnhof (2008) waren Flächen/Gebäude dezidiert für Kultur (ehemalige Post, Baufeld 16b) ausgewiesen. Im Antragsentwurf sind Flächen für Kultur nur noch gemeinsam mit „gastronomischen oder marktähnlichen Nutzungen“ definiert. Bereits im Nordbahnviertel ist keine der im „städtebaulichen Leitbild“ für kulturelle Nutzungen vorgesehenen Gebäude/Flächen realisiert worden. Auch die allgemeine Raumknappheit erfordert deutlich mehr Räume für Kultur zu schaffen. Es wird daher der Erhalt aller vier (statt nur zwei) Hallen gefordert, ebenso wie die für Kultur perfekt geeignete Stückguthalle. Weiters sollten historische Hallen aus kulturhistorischen und ökologischen Gründen einer Nachnutzung zugeführt und etwaige Erhaltenswürdigkeit seitens des Bundesdenkmalamtes überprüft werden.

- Im Plan fehlen kulturelle Einrichtungen sowie Erinnerungs- bzw. Gedenkstätten an die ursprüngliche Funktion des Geländes als wichtiger Bahnhof in Wien und an dessen bewegte Geschichte. Es sollten deshalb mehr von den noch vorhandenen historischen Bauten erhalten bleiben und diese für eine Nutzung als Gemeinschaftsräume bzw. für kulturelle Zwecke adaptiert werden. Ein Vorschlag ist zum Beispiel die Ansiedelung des Museums aus der Nordwestbahnstraße.
- Es wurde eine Stellungnahme in Form einer Diplomarbeit mit einem Vorschlag zur Nutzung der Lagerhallen aus der Gründerzeit abgegeben. Die Idee ist der Erhalt einer gesamten Zeile, bestehend aus insgesamt 5 Lagerhallen inklusive Laderampe, als schützenswertes Bauwerkensemble.
- Die [REDACTED] empfiehlt die ehemaligen Lagerhallen zu Arbeits- und Probeorten für die freie Szene umzugestalten. Möglich sind etwa Proberäume, Residency-Wohnungen und Ateliers. Die Bevölkerung vor Ort profitiert von dieser Belebung, da die Gegenden sicherer werden, sich durchmischen und konstante Nutzungen tagsüber den Menschen mehr Anknüpfungspunkte bieten.
- Es wird darauf hingewiesen, dass im Stadtgebiet fast alle charakteristischen, für den ehemaligen Bahnbetrieb notwendigen und industriegeschichtlich bedeutenden Gebäude wie Rundlokschuppen, Heizhäuser oder Lagerhallen verschwunden sind. Wesentlich bei Nachnutzungen von Industriearealen ist dabei die detaillierte, architektonische und denkmalpflegerische Auseinandersetzung mit dem bzw. den vorhandenen Gebäuden, die eine behutsame Adaptierung der baulichen Strukturen, Materialien, und wenn vorhanden, auch funktionalen Ausrüstung, wie Maschinen oder Krananlagen miteinbezieht. Die Wichtigkeit der Beschäftigung mit den verbliebenen historischen Lagerhallen wird betont. Es wird daher die Frage gestellt nach welchen Kriterien die gemäß Bebauungsplan zu erhaltenen Hallenbereiche aus der restlichen Bausubstanz gewählt wurden und ob je nach Nutzungskonzept auch weitere historische Hallenbereiche in die Planung integriert werden könnten. Die Adaptierung intakter historischer Bausubstanz für neue Nutzungen kann ein wertvoller Beitrag zur Schonung von Ressourcen sein. Darüber hinaus sind die historischen Magazinhallen am Nordwestbahnhofgelände bereits jetzt Identitätsträger, die auch in einem neuen Stadtquartier eine wichtige Rolle als Identifikationsorte übernehmen können.
- Die [REDACTED] weist auf die bestehenden langen historischen Lagerhallenzeilen entlang mehrerer Ladestraßen und auf die Stückguthalle hin, von diesen gemäß Planentwurf nur zwei kurze Abschnitte erhalten werden sollen. Im Umweltbericht wurden keinerlei geschichtliche und/oder baukulturelle Bewertungen der einzelnen Hallenabschnitte vorgenommen, sodass nicht

nachvollzogen werden kann, nach welchen konkreten Kriterien die beiden kurzen Abschnitte ausgewählt wurden. Die willkürliche Auswahl wird hinterfragt und in diesem Zusammenhang auf die nicht passende Abbildung 13 auf Seite 23 im Umweltbericht hingewiesen, in der ein Lagerhallenabschnitt in der Bildunterschrift als „Identitätsstiftende Hallen“ bezeichnet wird, diese abgebildeten Hallen jedoch für den Abriss vorgesehen sind. Die fehlende bauhistorisch/kulturelle Beurteilung wird als ein grober Mangel angesehen. Es wird daher angeregt, vor Beschluss eines konkreten Bebauungsplanes, diese Beurteilung nachzuholen und zu prüfen, ob nicht weitere Gebäudeteile erhalten werden können.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Betreffend die Forderung von mehr Flächen für Kultur wird berichtet:

Kulturelle Einrichtungen sowie Erinnerungs- und Gedenkstätten können sowohl in den beiden Bestandshallen, die im Planentwurf bereits widmungsmäßig mit entsprechenden Zweckbestimmungen berücksichtigt wurden, als auch in den geplanten Neubauten (vor allem in deren Sockelzonen) auf den dafür vorgesehenen Baufeldern untergebracht werden. Zudem wird darauf hingewiesen, dass im gegenständlichen Planentwurf für den überwiegenden Teil des Nordwestbahnhofareals nur eine Flächenwidmung jedoch noch keine Festsetzung von Bebauungsbestimmungen vorgesehen ist. Es können daher in den nachfolgenden Bebauungsplänen zu einem späteren Zeitpunkt konkrete Nutzungserfordernisse einfließen und mittels Zweckbestimmungen berücksichtigt werden.

Betreffend die Erhaltung mehrerer Hallen im Bereich der geplanten „Grünen Mitte“ wird berichtet:

Die „Grüne Mitte“ als zentraler Stadtpark des Nordwestbahnhofs hat das im „Leitbild Grünräume Wien“ festgehaltene Kriterium der Mindestgröße von 10 ha zu erfüllen. Hinsichtlich der sicherzustellenden Freiraumversorgung gilt es eine möglichst kompakt konfigurierte Fläche mit einer Mindestbreite von 25 m zu erzielen. Dabei sind Engstellen zu vermeiden, um vielfältige Nutzungsmöglichkeiten sicherzustellen, Sichtbeziehungen zu erhalten und somit die „Grüne Mitte“ als Stadtpark und großräumig nutzbaren Erholungsraum wahrnehmbar zu machen. Durch die längs gerichtete und teils schmale Konfiguration des Areals lassen sich Engstellen nicht vermeiden. Umso mehr muss darauf geachtet werden, die Anforderungen und Qualitäten gemäß übergeordneter Konzepte so weit wie möglich zu erfüllen. Eine Reduzierung des Parkanteils aufgrund des Erhalts mehrerer Hallen entspricht nicht den übergeordneten Zielsetzungen und den Festlegungen im städtebaulichen Leitbild Nordwestbahnhof. Erhaltung und Umnutzung von Bestandshallen im südlichen Bereich des Areals waren im Leitbild 2008 nicht vorgesehen. Überprüfungen im Zuge der Fortschreibung des Leitbilds haben zu Anpassungen im Umgang mit Bestandsgebäuden geführt, wonach die Umnutzung von zwei Backsteinhallen aufgrund ihres Erhaltungszustandes, ihrer Lage am Rand des künftigen Parks sowie der

Anschlussmöglichkeit ans öffentliche Gut festgelegt wurde. Dazu liegt auch ein Beschluss durch die Stadtentwicklungskommission vor.

Betreffend die Erhaltung von Bestandsgebäuden (Nordwestbahnstraße 16, Lagerhallenzeilen, Stückguthalle) im Bereich von Baufeldern wird berichtet:

Der dem Planentwurf zugrundeliegende städtebauliche Lösungsvorschlag für die Entwicklung des Areals sieht die Bebauungsstrukturen am Rand des Gebietes zugunsten einer großen öffentlichen Grün- und Freifläche in der Mitte vor. Unter Beibehaltung der definierten Dichte für das Gesamtareal wird diese Zielvorgabe gemäß dem städtebaulichen Leitbild weiterhin angestrebt.

Betreffend die Empfehlung, Bestandshallen zu Arbeits- und Probeorte für Künstler*innen umzugestalten, wird berichtet:

Im städtebaulichen Leitbild Nordwestbahnhof ist der Erhalt und die Umnutzung zweier Bestandshallen im südlichen Bereich des Areals vorgesehen. Im vorliegenden Planentwurf wird durch eine Zweckbestimmung (u.a. für kulturelle Nutzungen) ein Rahmen für konkretere Nutzungsideen geschaffen. Generell sieht das städtebauliche Leitbild für das Stadtentwicklungsgebiet differenzierte Nutzungsanteile für Wohn- und Büronutzungen, soziale Nutzungen, Handel und Dienstleistungen sowie kulturelle Nutzungen vor. Für die Sockelzonen – speziell an der den Park begleitenden Esplanade und der verlängerten Wallensteinstraße – und für die beiden Bestandshallen sind attraktive und belebende Angebote und Nutzungen geplant. Konkrete Empfehlungen dazu werden im detaillierten Nutzungskonzept Sockelzone festgelegt, in das auch Bedarfserhebungen und Abstimmungen mit den für Kultur zuständigen Fachdienststellen einfließen. Insbesondere die Nutzung der Bestandshallen benötigt einen sensiblen Umgang mit den Themen Besucherfrequenz, Lärm, Anlieferung und Entsorgung. Ideen, Bedarfe und Anforderungen von Kulturinstitutionen und entsprechende Angebote an Kulturschaffende werden jedenfalls in den weiteren Planungsschritten und nachfolgenden Verfahren (u.a. Wettbewerbe) mitgedacht.

Betreffend den Umgang mit Industriedenkmälern und der fehlenden bauhistorischen/kulturellen Beurteilung im Umweltbericht wird berichtet:

Die Überprüfung und Bewertung des Baubestandes auf Denkmalschutz liegt in der Zuständigkeit des Bundesdenkmalamtes und ist nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Seitens der Magistratsabteilung 19 wurden hinsichtlich der Festsetzung einer Schutzzone die Objekte am Nordwestbahnhofareal überprüft und – mit Ausnahme des ehemaligen Postgebäudes in der Nordwestbahnstraße 6 – als nicht schützenswert eingestuft.

Die Strategische Umweltprüfung (SUP) ist ein Prüfungsverfahren um Strategien und Planungen hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit zu untersuchen. In der SUP werden die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des vorliegenden Plans auf die Umwelt hat, ermittelt

und bewertet. Der im Zuge der SUP erstellte Umweltbericht wurde in Abstimmung mit der Wiener Umweltschutzbehörde, die die herangezogene Datenlage als ausreichend ansieht, erstellt. Verwiesen wird zudem auf das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren, das eine fachliche Auseinandersetzung zum Fachbereich Schutzgut Kulturgüter beinhaltet.

Änderungen im Plan, Bericht und Antrag ergeben sich daher nicht, im Umweltbericht wird die Abbildung 13 durch eine passende Abbildung ersetzt sowie im Punkt 5.1. (unter Sachwerte, kulturelles Erbe) eine Ergänzung hinsichtlich Überprüfung durch die Magistratsabteilung 19 vorgenommen.

11. Ausweisung von Flächen für Orte zum Gedenken an die NS-Verbrechen

Es wird auf eine schriftliche Aussage seitens der ÖBB verwiesen, wonach es eine Erinnerung an die „unrühmliche Vergangenheit“ des Nordwestbahnhofes - ob temporär oder dauerhaft - jedenfalls geben wird. Auch aus aktuellem Anlass wird daher eine dauerhafte Widmung von Flächen für Gedenkorte der NS-Verbrechen auf dem Nordwestbahnhofgelände angeregt. Für einen solchen Gedenkort wird z.B. die Fläche des ehemaligen Nordwestbahnhofgebäudes vorgeschlagen, da in den Räumen dieses Gebäudes seinerzeit die rassistische NS-Ausstellung „Der ewige Jude“ veranstaltet wurde.

Inhaltlich wird dies auch unterstützt in:



Zu diesem Thema wurden von den oben genannten Personen folgende weitere Argumente ins Treffen geführt:

- Es wird ein dauerhaftes Denkmal zur Erinnerung an die antisemitische Hassausstellung „Der ewige Jude“, die im August 1938 am Nordwestbahnhof in der Halle zur Abfertigung von Personenzügen aufgebaut wurde und offen zu Enteignung, Raub, Deportation und Pogromen an Juden und Jüdinnen aufgerufen hat, gefordert. Bereits 2021 hat das Museum Nordwestbahnhof eine vorerst temporäre und daher mit geringen finanziellen Mitteln von KÖR Wien finanzierte Installation zur Erinnerung an die antisemitische Hassausstellung "Der ewige Jude" errichtet. Dieses Denkmal soll mit Beginn des Abbruchs und der Bautätigkeit für das neue Stadtentwicklungsgebiet am Nordwestbahnhof nicht für immer verschwinden, sondern – im Gegenteil – in anderer Form in eine dauerhafte solide ausgeführte Installation überführt werden, die nicht auf die Größe eines Stolpersteins und/oder Gedenktafel verkleinert, sondern in ihren Dimensionen der fatalen Wirkungsmacht des historischen Ereignisses gerecht wird. Dazu soll die Grünfläche (bodenbündig) zwischen „Grüner Mitte“ und Augarten beansprucht werden und

die Fassaden und/oder Höfe der benachbarten Bauträger, die auch durch städtebauliche Verträge in die Pflicht genommen werden könnten.

- Es wird als dringend notwendig erachtet, ein Kulturzentrum mit Ausstellungs- und Veranstaltungsräumen, eine Bücherei, ein Museum zur Geschichte des Bahnhofs sowie ein würdiges Denkmal für die Opfer des Antisemitismus an diesem Ort unterzubringen. Im Plan fehlen kulturelle Einrichtungen sowie Erinnerungs- bzw. Gedenkstätten an die ursprüngliche Funktion des Geländes als wichtiger Bahnhof in Wien und an dessen bewegte Geschichte.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die Schaffung von Gedenkorten zur Geschichte des Nordwestbahnhofs wird auf diesem historisch geprägten ehemaligen Bahnareal als sehr wichtig erachtet. Dieses relevante Thema soll in den weiterführenden Planungen, vor allem auch in Abstimmung mit der für die Errichtung von Denkmälern zuständigen Geschäftsgruppe Kultur und Wissenschaft, aufgegriffen werden.

Kulturelle Einrichtungen sowie Erinnerungs- und Gedenkstätten können sowohl in den beiden Bestandshallen als auch in den geplanten Neubauten (vor allem in deren Sockelzonen) auf den dafür geeigneten Baufeldern untergebracht werden.

Im städtebaulichen Leitbild Nordwestbahnhof sind für den südwestlichen Bereich an der Nordwestbahnstraße, wo sich ehemals das Bahnhofsgebäude erstreckt hat, sowohl Baufelder als auch Grün- und Freiflächen festgelegt. Die im Leitbild definierten Baufelder und Nutzungen und die daraus resultierenden Anforderungen an die Freiflächen lassen voraussichtlich wenig Spielraum für die Integration eines großflächigen dauerhaften Denkmals im vorgeschlagenen Bereich zu. Die Integration eines Denkmals könnte jedoch im geplanten Gestaltungswettbewerb für die Parkanlage und den ergänzenden öffentlichen Raum (Parkbegleitwege, Quartiersplätze, Stichstraßen) mitgedacht werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

12. Nordwestbahnstraße auf 27-30m (optimal 35m) verbreitern

Der Straßenverkehrslärm in der Taborstraße, Nordwestbahnstraße sowie Dresdner Straße wirkt sich durch die hohe Verkehrsstärke und (hohe) Geschwindigkeiten negativ auf die Lebensqualität der unmittelbaren Anrainer*innen aus. Die Prognosen der Schallpegelwerte lassen eine weitere Verschlechterung aufgrund der steigenden Verkehrszahlen erwarten.

Es wird für die Flächenwidmung der Nordwestbahnstraße eine Verbreiterung auf optimal 35 m vorgeschlagen, um dadurch nicht nur für eine entsprechende Schallpegelminderung an der straßenseitigen Fassade (gemäß ÖAL 36-Richtlinie Nr. 36) zu sorgen, sondern auch für eine Neuverteilung des gewonnenen öffentlichen Straßenraums zugunsten aktiver Mobilität,

öffentlichem Verkehr und attraktiven Verweilmöglichkeiten im Sinne der 15-Minuten-Stadt (mit Platz für zusätzliche Grünstreifen, Schanigärten, kommunikative oder kulturelle Nutzungsformen, Rad- und Gehwege, Rad-Stellplätze, Carsharing-Angebote, kleine Geschäfte, Be- und Entladezonen für Lieferanten u.v.m.).

Durch eine Verbreiterung mit einer differenzierten Gestaltung der Nordwestbahnstraße könnte auch verhindert werden, dass das Viertel gegen den Altbestand als gerade Frontlinie abgegrenzt erscheint.

Inhaltlich wird dies auch unterstützt in [REDACTED] und **Plan Nr. 8355/70 –**

Forum Wissenschaft und Umwelt

Zu diesem Thema wurden von den oben genannten Personen folgende weitere Argumente ins Treffen geführt:

- Trasse Nordwestbahnstraße: Im ursprünglichen Leitbild 2008 war eine Trassenreservierung für eine Straßenbahnlinie in der Nordwestbahnstraße vorgesehen, die das Gelände in Längsrichtung erschließt. Beim vorliegenden Flächenwidmungsplan ist der (nachträgliche) Bau nicht möglich, weil keine Verbreiterung der Nordwestbahnstraße um die erforderlichen 8-10 m vorgesehen ist und weil der Bereich zwischen Hellwagstraße und Stromstraße als Fußweg gewidmet werden soll. Bei einer Widmung als Fußweg kann eine zukünftige Straßenbahnlinie in Längsrichtung mit Anbindung an das hochrangige Netz, z.B. Engelsplatz bis Praterstern, nicht mehr in die Straßenbahngleise der Stromstraße eingefädelt werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die Entwicklung des Nordwestbahnhofs bricht nicht nur die historische Barriere auf, sondern transformiert auch die umliegenden Bereiche. Ein sorgsamer Umgang mit den Bestandsquartieren ist daher ein wesentliches Ziel. Dazu zählt auch, dass neue Qualitäten nicht nur für die neuen Bewohner*innen geschaffen werden, sondern auch ein Fokus auf den Bestand gelegt wird. Daher wird die Aufwertung der angrenzenden Straßenräume ebenso zu einem wichtigen Ziel erklärt, was insbesondere den Fuß- und Radverkehr sowie die Klimafitness der Straßenräume (Bepflanzung, Beschattung, Kühlung, Langlebigkeit) betrifft. Die vorgeschlagene Fahrbahnbreite in der Nordwestbahnstraße lässt theoretisch die Führung einer Buslinie zu, falls eine Verstärkung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren notwendig werden würde. Durch die Festlegung von ausreichend breiten Abständen der Baulinien können Verbesserungen in den angrenzenden Straßenräumen ermöglicht werden. In diesem Sinne wird eine Verbreiterung der Baulinie an der südlichen Nordwestbahnstraße unter Berücksichtigung der hier vorhandenen Straßenbahntrasse von 25 m auf 27 m vorgeschlagen. Im nördlichen Abschnitt der Nordwestbahnstraße soll jedoch die vorgeschlagene Straßenbreite beibehalten werden. Dieser Querschnitt ermöglicht eine

Verbreiterung des Gehsteigs auf der Bestandsseite, einen breiten Grünstreifen im Bereich der Bestandsbäume sowie einen Zweirichtungsradweg und einen großzügigen Geh- und Aufenthaltsbereich auf der Seite des neuen Stadtteils.

Siehe dazu auch Bericht Abschnitt B, Punkt 22.2. und Abschnitt C, 8355/55 Punkt 7.

Im städtebaulichen Leitbild von 2008 wurden „Optionen für Straßenbahnen“ definiert, die als solche im Laufe des weiteren Planungsprozesses weiterentwickelt und angepasst wurden.

Im Fachkonzept Mobilität 2014, dem aktuell gültigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzept der Stadt Wien, wurde der Planungsraum im 2. und 20. Bezirk mit ebendiesen Optionen dargestellt – konkrete Planungen betreffend Machbarkeit, Zweckmäßigkeit und Kostenwirksamkeit der Maßnahmen lagen zu diesem Zeitpunkt nicht vor.

Im Jahr 2017 wurden diese Optionen geprüft, verglichen und hinsichtlich ihrer Kostenwirksamkeit priorisiert. Das Ergebnis ergab eine Priorisierung der das Gebiet querenden „Linie 12“, weshalb weitere Planungsschritte in Form einer Machbarkeitsstudie eingeleitet wurden. Die anderen Optionen wiesen hinsichtlich ihrer Kostenwirksamkeit weniger erfolgsversprechende Ergebnisse auf. Einige Optionen, wie beispielsweise die Anlenkung der Linie 5 zum Nordwestbahnhof, wiesen gar eine negative Wirksamkeit auf, weshalb eine Kostenwirksamkeit nicht darstellbar war.

Kleinere Anpassungen und Optimierungen im ÖV – beispielsweise mit der Adaptierung des Busnetzes – werden entsprechend der zeitlichen Entwicklung fortlaufend mitgedacht und auch in zukünftigen Entwicklungsetappen geprüft. Die Priorität liegt aber auf der das Gebiet querenden Linie 12. Andere Optionen zur Verbesserung des ohnehin vergleichsweise dichten Straßenbahnnetzes sind derzeit nicht für weitere Planungs- und Umsetzungsschritte vorgesehen.

Plan und Bericht werden hinsichtlich der Verbreiterung des südlichen Abschnitts der Nordwestbahnstraße entsprechend geändert, darüberhinausgehende Änderungen ergeben sich nicht.

13. Verkehrsberuhigung der Nordwestbahnstraße

Die Anrainer*innen wollen, dass die jetzt schon „unerträglich stark und schnell befahrene“ Nordwestbahnstraße durch das Städtebauvorhaben Nordwestbahnhof nicht noch mehr zur „Autobahn“ vor ihrer Haustür wird, sondern zu einer verkehrsberuhigten Straße wie etwa die umgestaltete Thaliastraße. Durch Schwellen, eine 30km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung, Pflanzentröge, Verkehrsfilter u.a. könnte eine solche Verkehrsberuhigung bewirkt werden.

Inhaltlich wird dies auch unterstützt in [REDACTED] und [REDACTED]

[REDACTED].

Zu diesem Thema wurden von den oben genannten Personen folgende weitere Argumente ins Treffen geführt:

- **Verkehrsberuhigung des Kfz-Individual-Verkehrs entlang der Nordwestbahnstraße:** Durch die Unterbindung des Kfz-Durchzugsverkehrs im Gebiet wird der Individualverkehr entlang der Nordwestbahnstraße steigen. Schon derzeit wirkt sich der Straßenverkehrslärm durch die hohe Verkehrsstärke und Geschwindigkeit negativ auf die Lebensqualität der unmittelbaren Anrainer*innen aus. Der im Umweltbericht angeführte Straßenverkehrslärm entlang der Nordwestbahnstraße tagsüber ist mit über 70 dB ausgewiesen. Dieser Wert ist bereits derzeit mit hoher Wahrscheinlichkeit höher als im Bericht dargestellt. Die verlangte Maßnahme wäre auch im Sinne des Schutzes von Personen (jüdische Schule, geplanter Schulcampus), zur Schonung der Umwelt und Verbesserung der Lebensqualität aller Anrainer*innen entlang der gesamten Nordwestbahnstraße.
- **Treffen von Maßnahmen zur Entschärfung der bestehenden und zukünftig steigenden Unfallgefahr an der Ecke Nordwestbahnstraße – Waldmüllergasse:** An der Ecke Nordwestbahnstraße/Waldmüllergasse geschahen in den letzten 20 Jahren bereits mehrere Kfz-Unfälle und es kommt regelmäßig zu Beinaheunfällen. Die maximal erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h wird entlang der Nordwestbahnstraße zumeist nicht eingehalten. Durch die geplanten Baumaßnahmen wird die Kreuzung vermehrt frequentiert werden, was auch zur Gefährdung der Schüler*innen der geplanten Schule führen wird. Folgende Maßnahmen werden mit Priorität vorgeschlagen:
 - 1) Abschrägung oder Abrundung der Gebäude an der Nordwestbahnstraße unmittelbar an der Kreuzung Waldmüllergasse zumindest auf Ebene des Erdgeschoßes, um die Straßenverkehrssicherheit durch verbesserte Einsehbarkeit in die Kreuzung zu erhöhen
 - 2) Errichtung einer Einbahn von Sachsenpark entlang Waldmüllergasse bis Nordwestbahnstraße.

Folgende Maßnahmen scheinen zur Entschärfung der Gefährdung auf der Kreuzung möglich und werden hiermit zusätzlich zur Prüfung vorgeschlagen:

- 1) Einrichtung einer optischen Signalanlage (Ampel) auf der Kreuzung oder
- 2) Einrichtung eines Kreisverkehrs auf der Kreuzung oder
- 3) Einrichtung von Fahrbahnschwellen oder Fahrbahnkuppen auf der Nordwestbahnstraße auf Höhe Waldmüllergasse sowie
- 4) Entfernung von Pkw-Stellplätzen entlang der Nordwestbahnstraße 25 m links und rechts der Waldmüllergasse für bessere Einsehbarkeit des Kreuzungsbereichs

- 5) Zusätzlich ist eine Begrünung mit Bäumen und grünen Inseln zur Schaffung einer „Wohlfühlstraße“ entlang der Nordwestbahnstraße auf beiden Straßenseiten wünschenswert. Dabei ist der ausdrückliche Wunsch, dass Grünbepflanzung aus der Mitte entlang der Stichstraßen bis zur Nordwestbahnstraße angelegt wird.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Prinzipiell werden im Flächenwidmungsplan Querschnitte von Straßen in Form von Baulinienabständen festgelegt. Innerhalb dieser Querschnitte werden Aussagen zu Mindest-Gehsteigbreiten sowie zum Erhalt bzw. zur Neupflanzung von Baumreihen getroffen. Eine detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen sowie Maßnahmen zur Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit (z.B. Ampeln, Fahrbahnschwellen) sind nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne.

Zum Vorschlag der Abschrägung oder Abrundung der Gebäude an der Nordwestbahnstraße unmittelbar an der Kreuzung Waldmüllergasse wird berichtet, dass in der Evaluierung des städtebaulichen Leitbilds 2016 vorgeschlagen wurde, entlang der Nordwestbahnstraße an verschiedenen Fronten, auch an der Ecke zur Waldmüllergasse, eine Differenzierung der Raumkanten durch Öffnungen/Durchblicke zu verfolgen. Aktuell ist für diesen Bereich nur die Festsetzung eines Flächenwidmungsplans vorgeschlagen. Im Zuge der Festsetzung der Bebauungsbestimmungen in diesem Bereich soll eine entsprechende Anpassung der Eckbereiche untersucht werden.

Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.

14. Radweg auf der Alt-Bestandsseite der Nordwestbahnstraße

Auf der Bestandsseite der Nordwestbahnstraße fehlt ein Radweg, damit Radfahrende von der Bestandsseite nicht die stark befahrene Nordwestbahnstraße queren müssen, um auf den bestehenden Radweg auf der anderen Seite zu kommen.

Inhaltlich wird dies auch unterstützt in **Plan Nr. 8355/77 – Radlobby Brigittenau/Leopoldstadt und Radlobby Wien.**

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Prinzipiell werden im Flächenwidmungsplan Querschnitte von Straßen in Form von Baulinienabständen festgelegt. Eine detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Für den Nordwestbahnhof und seine angrenzenden Straßenräume gibt es verkehrliche Überlegungen, die – innerhalb einer Optimierung des Bestandsquerschnitts – einen Zweirichtungsradweg projektseitig vorsehen.

Mit der vorgesehenen Straßenbreite wird jedoch ein bestandsseitiger Radweg nicht verunmöglicht.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

15. Zahlreiche Mobil Points mit einem großen Angebot

In der Flächenwidmung fehlen Mobil Points wie im Nordbahnviertel. Zahlreiche Mobil Points mit einem großen Angebot im Flächenwidmungsplan können die Bürger*innen motivieren, verstärkt auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen und dadurch die Lärm- und Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr senken.

Inhaltlich wird dies auch unterstützt in **Plan Nr. 8355/70 – Forum Wissenschaft und Umwelt**.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die Errichtung von Sharing-Mobility-Stationen ist Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Auf Ebene des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans kann die Verortung von Wien Mobil Stationen o.ä. (Sharing Mobility) nicht festgelegt werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

16. Starker Ausbau der Fuß-, Rad- und Öffi-Verkehrsinfrastruktur

Um die städtischen Mobilitäts- und Klimaziele zu erreichen, ist der starke Ausbau einer guten Fuß-, Rad- und Öffi-Verkehrsinfrastruktur notwendig. Das sollte geschehen durch:

- 16.1. Fortführung der in der Mitte geplanten MIV-freien Einkaufsstraße weiter in die Wallensteinstraße,
- 16.2. die Errichtung einer hochrangigen Radschnellverbindung mit Erhalt aller Brücken und ohne zusätzliche Steigungen auf der gegenwärtigen Gleisanlage der Zulaufstrecke zwischen Vorhabensgebiet und Brigittenauer Sporn sowie
- 16.3. die Erweiterung des ÖV-Angebots durch Errichtung einer zusätzlichen Straßenbahnverbindung von Wien Süd-Ost nach Wien Nord-West auf der Nordwestbahnstraße bei Nutzung und Erhalt der Trasse der Gleisstrecke zwischen Hellwagstraße und Stromstraße in der Kleingartenanlage ÖBB Wien-Nordwest.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Zu 16.1.

Die bestehende Wallensteinstraße ist nicht Teil des Plangebiets.

Zu 16.2.

Die Brücken sollen bestandsmäßig festgelegt werden. Genaue Höhenlagen können zum jetzigen Zeitpunkt für die später zu entwickelnden Baufelder noch nicht definiert werden. Eine mögliche

Trasse nördlich der Stromstraße liegt außerhalb des Plangebiets. Zur Radschnellverbindung siehe auch Bericht zur Stellungnahme Abschnitt C, 8355/55 Punkt 3 und 5.

Zu 16.3.

Siehe Bericht zu Abschnitt A, Punkt 12.1.

Änderungen ergeben sich daher nicht.

Abschnitt B

Zu folgenden Themengruppen wurden in den Stellungnahmen sinn- und oft auch wortident Argumente ins Treffen geführt.

17. Generelle Befürchtungen im Hinblick auf das Bevölkerungswachstum und die Bebauungsstruktur

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] (+ 4 Unterschriften)

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] (+ 11 Unterschriften)

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] (+ 76 Unterschriften)

Plan Nr. 8355/70 – Forum Wissenschaft und Umwelt

[REDACTED] (+10 Unterschriften)

[REDACTED] (+ 5 Unterschriften)

[REDACTED] (+ 3 Unterschriften)

Folgende Argumente wurden in den Stellungnahmen sinn- und oft auch wortident ins Treffen geführt:

17.1. Bevölkerungswachstum: Die mit dem Projekt „Nordwestbahnhof“ einhergehende und offensichtlich auch mit dem Planentwurf beabsichtigte Steigerung der Bevölkerung im

20. Bezirk von über 15 %/fast 20 % ist unverhältnismäßig. Es würde zu einer nicht bewältigbaren Verkehrsbelastung, einer abfallwirtschaftlichen Problematik und Belästigungen durch Lärm und Staub führen.

Der gegenständliche Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ermöglicht eine sehr hohe Dichte an Einwohner*innen, nämlich mehr als 500 Personen/ha. Diese sollte jedenfalls um mindestens 50 % reduziert werden (zum Vergleich: im Jahr 2022 betrug die Einwohnerdichte im 20. Bezirk 141 EW/ha, im 7. Bezirk 195 EW/ha, im 8. Bezirk 222 EW/ha, im 10. Bezirk 67 EW/ha).

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum Wiens ist es notwendig, infrastrukturell gut erschlossene Gebiete so optimal wie möglich zu nutzen. In einer dynamisch wachsenden Großstadt wie Wien ist bei den erforderlichen Neubebauungen im Sinne einer guten Wohnraumversorgung eine Veränderung lokaler Situationen oftmals nicht zu vermeiden. Die Schaffung qualitätvollen Wohnraumes gepaart mit entsprechenden attraktiven Infrastruktureinrichtungen wie Nahversorgungseinrichtungen und Geschäfte des täglichen Bedarfs, Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen, soziale Dienste, medizinische Versorgungsstellen oder auch Gastronomie, kann zu einer Erhöhung der Lebensqualität für den gesamten Bezirksteil führen. Für die Bereitstellung leistbaren Wohnraums, neuer Grünflächen und Flächen für soziale und technische Infrastruktur sollen gemäß Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP) vorrangig bestehende Baulandreserven und -potenziale genutzt werden. Laut STEP spielt der Nordwestbahnhof, gemeinsam mit weiteren attraktiven Potenzialflächen, eine wichtige Rolle beim Management des Wachstums.

Bezüglich der Bedenken hinsichtlich einer Zunahme der Verkehrsbelastung wird auf den Bericht in Abschnitt B, Punkt 23.1 verwiesen.

Wie eine Dichte an Einwohner*innen von mehr als 500 Personen/ha ermittelt wurde, ist nicht nachvollziehbar. Am Nordwestbahnhofareal soll auf einer Fläche von 44 ha Wohnraum für 16.000 Menschen geschaffen werden, das entspricht einer Einwohner*innendichte von 364 Personen/ha im Projektgebiet.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

17.2. Dichte: Das evaluierte städtebauliche Leitbild 2016 entspricht nicht den aktuellen Gegebenheiten und Veränderungen hinsichtlich Klimaveränderung und Stadterwärmung. Es kommt zu einer erheblichen dichten Bebauung und somit zu einem Anstau von Hitze.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die mit dem Bebauungsplan ermöglichte Dichte entspricht dem von der Stadtentwicklungskommission beschlossenen Leitbild (2008) und dessen Überarbeitungen (2016 und 2019) und ist aufgrund der zentralen Lage und Anbindung an hochrangige öffentliche Verkehrsmittel sinnvoll. Eine zu geringe Dichte führt zu einer mittel- bis langfristig unfinanzierbaren Stadtausbreitung (Urban Sprawl) mit all ihren soziokulturellen und ökologischen Folgen. Anstatt das Gebiet flächig zu bebauen, konzentriert sich die bauliche Entwicklung im Anschluss an die Bestandsstadt und ermöglicht dadurch die Realisierung eines rund 10 ha großen zusammenhängenden Parks in der Mitte des Areals, der das Mikroklima im Stadtteil positiv beeinflussen und maßgeblich zur Wohnqualität und zum Wohlbefinden der Bevölkerung sowohl im neuen Stadtteil, als auch in den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten beitragen wird. Es werden daher kompakte, dichtere Bebauungsformen zugunsten großer öffentlicher Grün- und Freiflächen angestrebt.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

17.3. Gebäudehöhen: Dieser Turm (35 m Gebäude Taborstraße) und weitere geplante Türme sind in der Umgebung ortsunüblich, unverhältnismäßig und verschandeln das Ortsbild.

Im Allgemeinen sollten Gebäude des entstehenden Nordwestbahnviertels der Gebäudehöhe der bestehenden Gebäude angepasst werden. Es besteht der Verdacht der reinen Geschäftemacherei. Gebäudehöhen über den Altbestand mit Bauklasse IV hinaus (höchstens 21 m) werden abgelehnt. Auch neue Gebäude im Umfeld der Taborstraße 89 bis 93 sind dementsprechend niedriger zu halten. Die Gebäudehöhen sollen an jene der umgebenden Gebiete angepasst werden und diese allenfalls um höchstens 20% überschreiten.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 18.1. Die Höhe der künftigen Bebauung am Rand des Areals orientiert sich am Bestand und ist mit 21 m beschränkt vorgeschlagen. Entlang der „Grünen Mitte“ sind zur Akzentuierung punktuelle Aufhöhungen mit bis zu 35 m Höhe (oberster Dachabschluss) vorgesehen.

Der Vorwurf der Geschäftemacherei ist nicht nachvollziehbar. Siehe Bericht zu Abschnitt A, Punkt 9. Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

17.4. Versiegelung: Nach dem Projekt Nordbahnhof soll in der Gegend nicht noch eine derartige Menge an städtischem Boden versiegelt und weitere Riesenwohnanlagen gebaut werden. Der geplante Wohnungsbau für 15.000 Menschen erscheint vollkommen überdimensioniert. Wien

soll seine berühmte hohe Lebensqualität erhalten, indem nicht so viel freies Gelände zugepflastert wird. Der Versiegelung der Stadt soll mit Nachdruck Einhalt geboten (weniger Neubebauung, mehr Grünflächen, begrünte Häuserfassaden etc.) und somit der Überhitzung im Sommer entgegen gewirkt werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Punkt 17.1. und 17.2.

Derzeit ist das Nordwestbahnhofareal mit wenigen Ausnahmen durch Gebäudekomplexe, Straßen und Gleisanlagen stark versiegelt. Am Areal ist die Errichtung eines ca. 10 ha großen Parks vorgesehen und entsprechend im Flächenwidmungsplan als Grünland festgesetzt. Aufgrund der Errichtung der Parkanlage und weiterer unversiegelter Flächen auf den Baufeldern nimmt die Oberflächenversiegelung ab.

Im Sinne der Klimawandelanpassung werden im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan weitere widmungsmäßige Maßnahmen, wie z.B. die gärtnerische Ausgestaltung, die Herstellung von Baumreihen in den Verkehrsflächen sowie Dach- und Fassadenbegrünungen vorgeschlagen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

17.5. Die Bemühungen könnten noch viel stärker dahingehen, bereits bestehenden Wohnraum zu nützen, etwa Wohnungsleerstände zu reduzieren. Der immer weitere Bau von riesigen Wohnvierteln befeuert die weitere Zersiedelung Wiens, die auch im Gegensatz zu effektivem Klimaschutz steht. Eine Leerstandsabgabe z.B. würde auf jeden Fall dazu beitragen, dass wieder mehr Wohnungen auf den Markt kommen.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die Anregung ist nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Die städtebauliche Entwicklung am Nordwestbahnhof ist jedoch aufgrund ihrer Dichte und Kompaktheit das Gegenteil von Zersiedelung.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

17.6. Bestehendes soll – unter dem Gesichtspunkt der Zukunftsträchtigkeit – klimafreundlich saniert werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die am Areal bestehenden Bebauungsstrukturen sind ungeeignet, die beabsichtigte Entwicklung aufzunehmen. Zu erhaltender Bestand soll jedoch saniert und neu genutzt werden. Siehe auch Berichte zu den Stellungnahmen in Abschnitt B, Punkt 21.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

17.7. Im Sinne der Verminderung von Flächenversiegelung sollten höhere Gebäude vorgesehen werden und weniger in die Breite gebaut werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Das städtebauliche Leitbild sieht punktuelle Aufhöhungen mit bis zu 35 m und 4 Hochhausstandorte vor, um dadurch einen großzügigen, zusammenhängenden Grünraum zu ermöglichen. Unter Berücksichtigung von Sichtachsen, des Höhenhorizonts der Bestandsstadt und anderen stadträumlichen Gegebenheiten wird von einer Erhöhung der künftigen Bebauung abgesehen. Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

17.8. Im Sinne des Klimawandels sollte primär auf Holzbauten gesetzt werden. Die bauliche Ausführung muss ökologisch und nachhaltig erfolgen.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die bauliche Ausführung ist nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

18. Hochhäuser

Zu den geplanten Hochhäusern am Baufeld 1 wurde von einer Anrainerin [REDACTED] eine Stellungnahme mit 41 Unterschriften abgeben.

[REDACTED]

Plan Nr. 8355/70 – Forum Wissenschaft und Umwelt

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] (+41 Unterschriften)

[REDACTED]

[REDACTED]

Folgende Argumente wurden in den Stellungnahmen sinn- und oft auch wortident ins Treffen geführt:

18.1. Bauklasse 6 ist zu hoch. Die Brigittenau ist ein gewachsenes Wohngebiet mit einem sehr hohen Anteil an Altbauten. 80 m hohe Türme sind für ein reines Wohngebiet zu hoch und passen nicht in das Bezirksbild. Die Ausmaße des geplanten Hochhauses zerstören auch den

Charakter eines gewachsenen Wohnviertels, in dem bisher die Einhaltung der Bauhöhe besonders wichtig war. In unmittelbarer Umgebung finden sich keine Häuser dieser Höhe. Die Mächtigkeit der geplanten Hochhäuser steht in keinem Verhältnis zu den Bestandsbauten. Urbanität und lebenswerte Grätzl mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln sich nicht durch Hochhäuser, die überall auf der Welt stehen könnten. Die Hochhäuser lassen besondere Probleme erwarten (Schattenwürfe, fehlende soziale Durchmischung und Kontakte, ...). Sie müssen daher im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan gänzlich verhindert werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Schon im 2008 von der Stadtentwicklungskommission zur Kenntnis genommenen städtebaulichen Leitbild sind eine höhenmäßig am Bestand orientierte Bebauung am Rand und Richtung dem öffentlich nutzbaren Freiraum „Grüne Mitte“ bzw. an strukturbildenden Bereichen vier Hochhäuser vorgesehen. Durch den Bau der Hochhäuser kann mit einem vergleichsweise geringen Flächenverbrauch und ökologischen Fußabdruck eine große Anzahl an Wohnungen und Büros in einem infrastrukturell gut erschlossenen Umfeld entstehen.

Die vier Hochhäuser sind in den gut erschlossenen Bereichen im Nahbereich der U6-Station Dresdner Straße, in Verlängerung der Wallensteinstraße Richtung S-Bahn-Station Traisengasse sowie im Übergang und als Verbindung zum Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof vorgesehen. Damit ergeben sich ideale Rahmenbedingungen für eine hochwertige Signalarchitektur an Schlüsselbereichen des Quartiers. Gleichzeitig wird dadurch, bei definierter Dichte, ein großzügiger, zusammenhängender Grünraum („Grüne Mitte“) ermöglicht, der das Mikroklima im Stadtteil positiv beeinflussen und maßgeblich zur Wohnqualität und zum Wohlbefinden der Bevölkerung sowohl im neuen Stadtteil als auch in den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten beitragen kann. Es werden daher dichtere Bebauungsstrukturen zugunsten großer öffentlicher Grün- und Freiflächen angestrebt. Für die Hochhausstandorte sind aktuell aber noch keine Bebauungsbestimmungen vorgeschlagen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

18.2. Die Ecke "Rebhangasse/Taborstraße" wird zu einer Art "Tor ins Viertel". Die Bebauung eines Hochhauses an genau dieser Stelle wird daher äußerst kritisch gesehen. Ein großer begrünter Korridor wäre deutlich positiver als Verbindungsstelle zwischen den Vierteln. Es wird gebeten, die Höhe der Bebauung an dieser Stelle zu überdenken.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 18.1. Im gegenständlichen Entwurf des Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sind noch keine Bebauungsbestimmungen für diesen Hochhausstandort vorgeschlagen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

18.3. Es wird befürchtet, dass das Hochhaus von Herbst bis Frühling durch Schattenwurf das ganze Tageslicht wegnimmt. Damit könnten persönliche gesundheitliche Auswirkungen aufgrund mangelnder Sonneneinstrahlung einhergehen. Ein Verlust von Sonneneinstrahlung in den Wintermonaten würde zu höherem Heizbedarf führen. Die im Süden stehende Sonne verschwindet – je nach Jahreszeit – bis zu 4 Stunden früher für die Bewohner*innen, wodurch sich die Wohnqualität wesentlich verschlechtert.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Im Zuge der Entwicklung des konkreten Hochhausprojekts ist die Einhaltung der Vorgaben des Wiener Hochhauskonzeptes nachzuweisen. Dabei ist unter anderem ein Nachweis über die Einhaltung des „2-Stunden-Schattens“ bzw. der Belichtungserfordernisse der umliegenden Bebauung zu erbringen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

18.4. Beeinträchtigung der Aussicht und Wertminderung der Wohnungen ([REDACTED]) durch das geplante Hochhaus/die geplanten Hochhäuser.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Mit der städtebaulichen Entwicklung des Nordwestbahnhofs ist eine deutliche Aufwertung des gesamten Stadtteils verbunden. Der Entfall der nutzungsbedingten Barriere des Areals ermöglicht erstmals die Verbindung bisher voneinander getrennter Stadtviertel. Die 10 ha große „Grüne Mitte“, neue Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Handel- und Dienstleistungen oder auch verkehrliche Maßnahmen (neue Straßenbahnlinie 12, neue Radwege und Gehrelationen, etc.) schaffen einen deutlichen Mehrwert für diesen Stadtteil. Die Belichtung bestehender Wohnobjekte wird durch ausreichend große Abstände von den neuen Baukörpern sichergestellt. Ein rechtlicher Anspruch auf eine bestimmte Aussicht besteht allerdings nicht.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

18.5. Es werden negative Auswirkungen auf eine geplante Photovoltaikanlage am Dach und PV-betriebene E-Ladestationen im Innenhof in der [REDACTED] befürchtet. Eine geplante

Photovoltaikanlage auf dem Flachdach des Wohnhauses wäre unter diesen Umständen nicht sinnvoll und andere Lösungen mit höheren Kosten verbunden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die grundsätzliche städtebauliche Konzeption samt Höhenentwicklung wurde bereits mit dem Leitbild 2008 definiert. Auswirkungen auf geplante PV-Anlagen können nicht berücksichtigt werden. Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

18.6. Es wird eine Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Bauvorschriften für das Gebäude in der [REDACTED] festgestellt. Im Zuge einer Dachsanierung durfte keine Dachschräge gebaut werden (zum schnelleren Abfluss des Regenwassers am Flachdach), da die maximale Bauhöhe erreicht wurde. Daher ist die geplante Höhe des neuen Hochhauses direkt daneben unverständlich.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 18.1.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

18.7. Bedenken hinsichtlich Luftverwirbelungen bis zu den eigenen Balkonen und Dachterrassen ([REDACTED]), insbesondere bei starkem Wind.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Im Zuge der Entwicklung konkreter Projekte ist die Einhaltung der Vorgaben des Wiener Hochhauskonzeptes nachzuweisen. Dabei sind unter anderem Analysen der zu erwartenden Windwirkung anzufertigen und durch strömungstechnische Gutachten zu prüfen. Allenfalls sind Maßnahmen zur Reduzierung von Nachteilen für das Projekt und das Umfeld darzulegen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

18.8. Die Nutzung der Loggia ([REDACTED]) wird durch die Beschattung sowie die Einsichtigkeit aus den Hochhäusern nur noch bedingt möglich sein. Somit wird ein negativer Einfluss auf die Lebensqualität der Wohnung erwartet.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 18.3. und 18.4.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

18.9. Es wird vorgeschlagen, Wohnungen, die an dieser Stelle nicht gebaut werden können und wenn sie wirklich notwendig sind, in einem anderen Bereich des NWBH unterzubringen. Zum Beispiel indem die Häuser der Bauabschnitte 1 und 2 oder 3 eine Etage mehr bekämen oder an

diesen Abschnitten der Grünstreifen verschmälert wird und noch Wohneinheiten ergänzt werden. Generell sollte in diesem Stadtentwicklungsgebiet die ortsübliche Bauhöhe der bestehenden Häuser nicht überschritten werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 18.1.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

19. Baufelder 17 und 18: Erhalt Grünflächen im Bereich des „Bahndamm“ (derzeit Epk-Fläche), Befürchtungen im Hinblick auf künftige Bebauung

Von Anrainer*innen der Universumstraße wurden in Summe drei unterschiedliche Vordrucke von Stellungnahmen abgegeben. Darüber hinaus haben drei weitere Personen separate Stellungnahmen abgegeben.

19.1. Baufeld 17: Stellungnahme der Bewohner*innen [REDACTED]:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Folgende Argumente wurden in der Stellungnahme ins Treffen geführt:

- Vorhandene Epk-Fläche, Baumbestand und Biodiversität erhalten (z.B. „Leitbild Grünes Wien“): Das Wohnhaus [REDACTED] grenzt westlich an eine als Epk gewidmete Fläche an und diese ist zwingend zu erhalten, insbesondere, weil sich ein beträchtlicher erhaltenswerter Baumbestand auf dieser Fläche befindet. Durch den Beibehalt der Epk-Fläche scheinen zudem die Abstände von den zukünftigen Neubauten zu den bestehenden Bauten an der Universumstraße angemessen. Das umliegende Stadtbild wird mit Epk-Flächen durchgliedert. Eine Umwidmung bzw. Bebauung dieser bereits als Epk gewidmeten Fläche würde nicht mehr dem Stadtbild entsprechen und relevante Raumqualitäten würden verschwinden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Das Leitbild Grünräume Wien ist die räumlich-strategische Vorgabe für die Bewahrung und Entwicklung der Wiener Grün- und Freiräume für das 21. Jahrhundert. Das Leitbild kennzeichnet Bereiche, in denen in alle Zukunft keine Siedlungsentwicklung stattfinden darf und spannt den Bogen zu Flächen, die unter gewissen Voraussetzungen auch baulich genutzt werden können. Das

Leitbild schafft planerische Grundlagen für die Stadtteilplanung und die Erstellung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen. Die Ausweisung der ÖBB-Fläche im Anschluss an den Baubestand als „Epk ÖZ“ im Plandokument 6834 aus dem Jahr 1998 zielt in der Funktion einer begrünter Abstandsfläche auf die damalige Nutzung des Areals als Güterbahnhof mit den daraus resultierenden Emissionen für das Umfeld ab und ist im Leitbild Grünräume nicht gekennzeichnet.

Die Form und Lage der Baufelder resultieren aus einem städtebaulichen Wettbewerb und dem darauf aufbauenden Leitbild.

Darin wurde die räumliche Ausformung verankert, wonach sich die bauliche Entwicklung im Anschluss an die Bestandsstadt konzentriert und dadurch die Realisierung eines rund 10 ha großen zusammenhängenden Parks in der Mitte des Areals ermöglicht wird. Es werden daher kompakte Bauungsformen zugunsten großer, zusammenhängender Grün- und Freiflächen angestrebt. Aktuell werden für den gegenständlichen Bereich am Areal des Nordwestbahnhofs noch keine Bauungsbestimmungen vorgeschlagen. Siehe dazu den Bericht im nächsten Absatz.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

- Kein Anbau an bestehende Brandmauern außerhalb der Blockrandstruktur, Erhalt des Stadtbildes sowie angemessener Mindestabstände zwischen bestehender Bauung und Neubauten um u.a. eine Realisierung von nachhaltigen Energieträgern (z.B. PV-Anlagen) für Neubau und Bestand zu ermöglichen:

Eine Blockrandbauung wird für angemessen gehalten, ein Anbau an Brandmauern innerhalb des Blocks wird jedoch kritisiert, da dies zu einer unverhältnismäßigen Verdichtung des Stadtbildes führen würde. Zudem müsste die angrenzende Erholungsfläche (Epk) geteilt und in ihrer Fläche reduziert werden, wodurch ein Erhalt des Baubestandes nicht möglich wäre. Auch bei einer Veränderung der Geometrie der Epk-Fläche, beispielsweise durch eine westliche Erweiterung aufgrund des Neubauanschlusses an [REDACTED], müsste der bestehende Grünstreifen einschließlich des Baubestandes weichen. Dies würde zu einer neuen Hofbildung führen, die weder für Neu- noch für Bestandsbauten qualitativ geeignet wäre. Der Anbau an [REDACTED] hätte zur Folge, dass der südliche Sonneneinstrahlungsertrag für alle nördlich anschließenden Bestandsbauten ausgeschlossen wäre.

- Geplante Gebäudehöhen:

Sämtliche neu geplante Gebäudestrukturen müssen sich in das Stadtbild einfügen. Eine Überschreitung der bestehenden Gebäudehöhen der Randbauung Universumstraße ist auszuschließen. Ein angemessener Anbau an die Brandmauern der Donaueschingenstraße sowie Gasteigergasse ist anzustreben. Gegebenfalls ist auch eine „Abtreppung“ in der Höhe ins

Auge zu fassen, wobei die maximale Höhe die bestehende Bebauung der Universumstraße nicht überschreiten darf.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Da für die Baufelder 17 und 18 im gegenständlichen Entwurf nur eine Flächenwidmung und noch kein Bebauungsplan vorgesehen ist, werden auch noch keine Festlegungen zu tatsächlich bebaubaren Flächen, Grünflächen innerhalb des Baulandes, Gebäudehöhen sowie Bebauungsdichte getroffen. Im Zuge der Erarbeitung eines Bebauungsplans für diesen Teilbereich des Areals zu einem späteren Zeitpunkt werden unter Berücksichtigung des benachbarten Baubestandes mögliche Bebauungs- und Freiflächenstrukturen überprüft werden. Dabei wird auf die Sicherstellung von Grünflächen, auf erforderliche Abstände und auf eine angemessene Höhenentwicklung Bedacht genommen. Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

19.2. Baufeld 18: Stellungnahme von Anrainer*innen der [REDACTED]

Manchen Stellungnahmen wurden Unterschriftenlisten, Unterstützungserklärungen oder weitere Vordrucke beigefügt. Insgesamt handelt es sich um weitere 111 Personen, wobei ca. die Hälfte keine Anrainer*innen der Universumstraße sind.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] (+ 4 Unterschriften)

[REDACTED] (+ 11 Unterschriften)

[REDACTED]

[REDACTED] (+76 Unterschriften)

[REDACTED] (+ 2 Unterschriften)

[REDACTED] (+ 5 Unterschriften)

[REDACTED] (+ 3 Unterschriften)

Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan wird von den Eigentümer*innen/Bewohner*innen von unmittelbar an das geplante Städtebauvorhaben Nordwestbahnhof angrenzenden Wohngebäuden in dieser Form abgelehnt, da sie von diesem Vorhaben persönlich betroffen sind. Er widerspricht den in § 1 Abs. 2 Bauordnung für Wien genannten Zielen. Insbesondere nachfolgende Beeinträchtigungen und damit einhergehende Zielverletzungen werden befürchtet:

- Eine wie im Planentwurf vorgesehene Bebauung des Baufelds 18 würde eine sehr hohe Bebauungshöhe zulassen. Bei Ausschöpfen der Bebauungshöhe würde es zu einem nicht

kompensierbaren Eingriff in den natürlichen Lichteinfall auf das bestehende Wohngebäude kommen. Die dadurch eintretende massive Einschränkung der Lebensqualität widerspräche einem zeitgemäßen Wohnen und würde nicht die zeitgemäßen Bedürfnisse berücksichtigen.

- Aufgrund der dichten Bebauung wäre mit einem Anstau von Hitze zu rechnen. Sollte der – seitens der ÖBB leider schon stark reduzierte – Baumbestand entlang des Bahndamms nicht wieder aufgestockt, sondern mit Gebäuden bebaut werden, würde auch die natürliche Kühlung und Luftverbesserung entfallen. Dadurch würden aber gerade nicht Umweltbedingungen erhalten bzw. herbeigeführt werden, die gesunde Lebensgrundlagen sichern oder überhaupt dem Klimawandel entgegenzutreten sollen. Außerdem sollte dieser dem Mikroklima dienende Baumbestand entlang des Bahndamms jedenfalls erhalten bleiben – auch dieser kann der Erholung dienen.

Es wird die Beibehaltung der Widmung und Erweiterung der bereits bestehenden Grünfläche (Bahndamm) im Bereich der Universumstraße 32 – 52 zwischen Hellwagstraße und Donaueschingenstraße, die bis dato als Epk gewidmet ist, und eine Beschränkung der Bauhöhe der geplanten Gebäude auf maximal 7 Geschosse (12 – 21 m) gegenüber der Universumstrasse 32-52 und einen Mindestabstand für die Bebauung von 30 m gefordert.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 19.1.

19.3. Stellungnahme von Anrainer*innen der [REDACTED]

[REDACTED] (+ 6 beigelegte Vordrucke: [REDACTED])

Es wird ein Einwand der Eigentümer*innen gegen die Absicht der Planer (Errichter) erhoben, an das Haus in der [REDACTED] einen Gebäudekomplex in U-Form (Anbau an die Feuermauern der Nebengebäude) zu errichten. Hingewiesen wird auf die Parteienstellung (§ 134). Der geplante Bau und dessen Widmung berührt die im § 134a erschöpfend festgelegten subjektiv-öffentlichen Rechte wesentlich. Begründung:

- Das Wohnhaus [REDACTED] grenzt westlich an eine als Epk gewidmete Fläche und bildet den „Mittelteil“ eines städtebaulichen Blocks, welcher sich beginnend mit dem Objekt [REDACTED] im Norden bis zur [REDACTED] im Süden erstreckt. Das neu zu errichtende Wohnhaus dient nicht der Komplettierung des „Blocks“ im Sinne einer angestrebten Blockrandbebauung und somit nicht der Herbeiführung eines den zeitgemäßen Vorstellungen

entsprechenden örtlichen Stadtbildes im Sinne der für Stadtbildfragen zuständigen Magistratsabteilung 19.

- Das neu zu errichtende Wohnhaus fügt sich betreffend Gebäudehöhe, Erscheinungsbild und Masse nicht in die umliegende Bebauungsstruktur ein.
- Ein U-förmiger Anbau an den Neubau [REDACTED] würde zu einer massiven Wertminderung der Eigentumswohnungen führen und alleine aus diesem Grund ist ein U-förmiger Anbau absolut abzulehnen.
- Alle Eigentumswohnungen des Neubaus [REDACTED] verfügen westseitig über Balkone und Fenster mit Fernsicht. Durch den Anbau eines in U-Form geplanten Gebäudekomplexes, würden ein erdrückendes Vis-à-vis und massive Einschränkungen bezüglich des Lichteinfalls entstehen. Durch eine unzulässige Überschreitung der Gebäudehöhe oder eine Verletzung der Ausnutzbarkeitsbestimmungen des Bauplatzes droht ein Lichtentzug, welcher die Funktion der Fotovoltaik Paneele der Nachbarn beeinträchtigt und die Betriebskosten der [REDACTED] [REDACTED] wesentlich erhöht. Die in Abstimmung mit den Miteigentümer*innen an den Balkonen vorgesehenen Paneele für Fotovoltaik und die damit verbundenen Stromeinsparungen wären durch mangelnde Sonneneinstrahlung nicht zu erreichen.
- Unmittelbar westseitig an das Haus [REDACTED] angrenzend durchgehend bis zur Hellwagstraße führt derzeit ein Weg, welcher als Radweg bestens geeignet erscheint. Angrenzende Grünflächen sind zu erhalten.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 18.4., 18.5. und 19.1.

[REDACTED]

Es ist unverständlich, warum an der nordöstlichen Plangebietsgrenze der Baufelder 17 und 18 die bisher ausgewiesenen Flächen "Epk ÖZ" (Plandokument 6834) einfach gestrichen und dem "Gemischten Baugebiet (GB)" zugeschlagen werden. Es kann nicht im Sinn einer nachhaltigen Stadtentwicklung sein, die wenigen vorhandenen (oder möglichen) Grünflächen im dichtverbauten Gebiet der Verbauung zu opfern. Außerdem wirkt es ein bisschen respektlos gegenüber der vorhandenen Wohnbevölkerung, wenn das neue Stadtentwicklungsgebiet mit einer "Grünen Mitte" beworben wird, aber an die bestehenden Wohnhäuser so dicht wie möglich angebaut wird.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 19.1.

[REDACTED]
[REDACTED]

Erhaltung der Grünflächen - insbesondere im Bereich zwischen Stromstraße und Hellwagstraße einschließlich des gesamten Baumbestandes: Es handelt sich dabei um eine der wenigen bestehenden Grünflächen in dem ansonsten sehr stark versiegelten Planungsgebiet, die unbedingt erhalten und geschützt werden soll. Die Grünflächen in diesem Bereich bilden einen wertvollen Lebensraum für Pflanzen, Insekten, Vögel und andere Tierarten. Der Baumbestand wirkt sich positiv auf das urbane Mikroklima im Sommer aus.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 19.1.

[REDACTED]

Als Eigentümer*in/Bewohner*in einer unmittelbar an das geplante Vorhaben der ÖBB angrenzenden Wohnung ([REDACTED]) ist die Person von diesem Vorhaben persönlich betroffen und haltet fest, dass

- das evaluierte städtebauliche Leitbild 2016 den aktuellen Gegebenheiten und Veränderungen hinsichtlich Klimaveränderung und Stadterwärmung nicht entspricht. Einerseits kommt es zu einer erheblichen, dichten Bebauung und somit zu einem Anstau von Hitze, andererseits entfällt die natürliche Kühlung und Luftverbesserung durch die angedachte Entfernung des schon sehr lange bestehenden und gesunden Baumbestands entlang des Bahndamms. Dies hat nicht nur Auswirkungen für die neu zu errichteten Gebäude, sondern auch direkte Auswirkung auf die Wärmeentwicklung im unmittelbaren Wohnbereich;
- die Entfernung des bereits sehr lange bestehenden und gesunden Baumbestands entlang des Bahndamms sowie der Schallschutzmauer zu einer enormen und dauerhaften Lärmbelästigung durch die Bauarbeiten und nach deren Abschluss infolge der zuziehenden Personen führen wird;
- die Entfernung des bereits sehr lange bestehenden und gesunden Baumbestands entlang des Bahndamms die Zerstörung eines vielseitigen Biotops und damit auch Vernichtung bzw. Vertreibung der dort ansässigen Flora und Fauna zur Folge hätte;
- die laut dem evaluierten Städtebaulichen Leitbild 2016 angedeutete Bebauung des Baufeld 18 insbesondere im Hinblick auf die Bebauungshöhe einen nicht kompensierbaren Eingriff in den natürlichen Lichteinfall auf das bestehende Wohngebäude nehmen würde.

- Daher wird eine Genehmigung abgelehnt. Eine Zustimmung könnte jedoch unter folgenden Bedingungen in Betracht gezogen werden, um sicherzustellen, dass die Rechte angemessen gewahrt bleiben:
- Es wird zugunsten der im Bereich [REDACTED] befindlichen Liegenschaften eine Bebauungsbeschränkung grundbücherlich sichergestellt, wonach zwischen dem Bauvorhaben der Antragstellerin sowie den auf den Nachbargrundstücken befindlichen Wohnungen ein zu begründender Mindestabstand für die Bebauung von 30 m eingehalten wird. Weiters dürfen die gegenüber der [REDACTED] zu errichtenden Gebäude eine Geschoßanzahl von maximal 6 erreichen.
- In den gegenüber des Bauvorhabens liegenden Mauern der Liegenschaften der [REDACTED] dürfen beliebige Öffnungen vorgenommen werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 19.1.

Die Anregung zur Herstellung von Öffnungen in Feuermauern ist nicht Teil des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes, sondern wird in der BO für Wien geregelt. Gemäß §94 (4) ist die Herstellung von Öffnungen in Feuermauern bei Einhaltung der Brandschutzanforderungen mit Zustimmung des Eigentümers der Nachbarliegenschaft zulässig.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

20. Geschlossene Front an der Taborstraße

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Folgende Argumente wurden in den Stellungnahmen sinn- und oft auch wortident ins Treffen geführt:

Für die Front zur Taborstraße (Baufeld 11) wird eine Öffnung der Bebauungskante bzw. die Verlängerung der Schweidlgasse gefordert, um eine Verbindung des angrenzenden Alliiertenviertels mit dem neuen Stadtteil, Sichtbeziehungen mit Freiräumen, mehr Licht und weniger Lärm zu erzielen. Im Nordbahnviertel wurden die Straßenachsen des Alliiertenviertels städtebaulich aufgenommen, diese Qualität ist im aktuellen Planungsgebiet nur für die Marinelligasse gegeben, jedoch nicht für die Trunnerstraße, Schweidlgasse oder die Eberlgasse. Weiters wird angemerkt, dass das Alliiertenviertel laut Wiener Hitzekarte zu den heißesten Vierteln Wiens zählt und die im

vorliegenden Entwurf entlang der Taborstraße weitgehend geschlossene Bebauung auf die Notwendigkeit der Durchströmung in Hauptwindrichtung bzw. parallel zur Donau nicht Rücksicht nimmt. Es wird erwartet, dass die in der neu geschaffenen begrünten Mitte des Planungsgebietes abgekühlten Luftströme ungehindert in die angrenzenden Quartiere weiterströmen können. Auch um den Zugang zur "Grünen Mitte" zu erleichtern, sollte die neue Bebauung zur Taborstraße eine breite Öffnung aufweisen, damit auch Anrainer*innen des Alliiertenviertels von der „Grünen Mitte“ profitieren.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Das Baufeld 11 gliedert sich in zwei Teilbereiche, die durch einen öffentlichen Durchgang baulich getrennt werden. Dieser 12 m bis 20 m breite öffentliche Durchgang, der nicht überbaubar ist, ist in Verlängerung der Eberlgasse angeordnet und schafft in diesem Bereich einen Zugang zur „Grünen Mitte“. Die Marinelligasse wird durch eine sehr breite Stichstraße in den neuen Stadtteil fortgesetzt. In Verlängerung der Trunnerstraße befindet sich eine bestehende Wohnhausanlage mit einer offenen und durchgrünten Struktur, die eine Durchgängigkeit und Durchlüftung zulässt. Im Bereich Schweidlgasse ist im gegenständlichen Planentwurf für eine angestrebte Durchlässigkeit des Baufelds 11 ein mindestens 6 m breiter und 5,5 m hoher Durchgang angeordnet. Eine Verbindung zur „Grünen Mitte“ aus dem Alliiertenviertel ist hier somit gegeben. Um auch in diesem Abschnitt des Baufelds eine aufgelockerte und durchlässige Bebauung zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, die Anbauverpflichtung an der Baulinie zur Taborstraße (BB3) auf die Eckbereiche zu beschränken. Dadurch sollen einerseits weiterhin die städtebauliche Struktur und die Fassung des Straßenraums gesichert werden und andererseits zurückspringende Baukörper, Öffnungen und Durchblicke umsetzbar sein. Entsprechende städtebauliche Vorgaben werden zudem in das derzeit in Ausarbeitung befindliche „Handbuch städtebauliche Qualitäten“, das unter anderem Grundlage für die weiterführenden Planungen ist, einfließen.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

21. Umgang mit Bestandshallen und Schutzzone

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Zu diesem Thema wurden folgende Hauptargumente gebracht:

21.1. Es wird eine bestandsorientierte Begrenzung der Anzahl der Hauptgeschoße für alle schutzwürdigen Gebäude (Schutzzone) mittels besonderer Bestimmung empfohlen. Durch diese Maßnahme wird zusätzlich ein Anreiz für Abbruch und Neubau vermieden. Weiters wird vorgeschlagen, für die Schutzzone die entsprechenden Architekturteile in einen Katalog nach § 7 (4) Wiener Bauordnung aufzunehmen, sodass auch diese einen rechtsverbindlichen Bestandteil des Bebauungsplanes bilden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die Erhaltung von historischen Bauwerken wird am ehesten unterstützt, wenn ein gewisser baulicher Spielraum für allfällige Um- oder Zubauten zur Anpassung an aktuelle Erfordernisse oder im Hinblick auf Nutzungsänderungen besteht. Daher werden keine übermäßig detaillierten Festsetzungen empfohlen. Die Gebäudehöhen und Trakttiefen in der Schutzzone werden allerdings bestandsorientiert vorgeschlagen, um wesentliche Änderungen bzw. Nachverdichtungen zu vermeiden und damit den Anreiz zur Neubebauung in der Schutzzone zu minimieren.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

21.2. Es wird die Festsetzung einer Schutzzone für die Backsteinhallen empfohlen. Der verstärkte Schutz von Altbauten gemäß Bauordnung für Wien betreffend die schützenswerten historischen Hallen auf dem Bahnareal wird nicht berücksichtigt. Es wird als gleichheitswidrig erachtet, dass private Liegenschaften mit Altbauten als Schutzzone ausgewiesen werden, schützenswerte Altbauten des ÖBB-Areals jedoch nicht.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die im Planentwurf vorgeschlagene Ausweisung als Teil einer Schutzzone basiert auf einer Schutzzoneuntersuchung der Magistratsabteilung 19. Dabei wurden alle Objekte überprüft und der gründerzeitliche Baubestand im Bereich der Universumstraße und Dresdner Straße sowie das ehemalige Postgebäude in der Nordwestbahnstraße 6 als schützenswert eingestuft.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

21.3. Nachdem der bauliche Erhalt von Hallen im Entwurf vorgesehen ist, sollte eine konkrete Nutzung und Öffnung für die Bevölkerung im Sinne eines Mehrwerts fixiert werden (kein funktionszerstörender Umbau wie bei der Gösserhalle in Favoriten, keine Nutzung als Supermarkt). Es wird die Erstellung eines Konzepts für die Nutzung der Hallen im Sinne von Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit und Gemeinwohl empfohlen.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Im Planentwurf wird der Rahmen der künftigen Nutzung der beiden Hallen mit einer Zweckbestimmung (Erholung, Sport, Kultur, Gastronomie) vorgeschlagen. Nach Beschluss des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans sollen für die erste Entwicklungsphase Wettbewerbe zur qualitätvollen Entwicklung der Baufelder, der beiden Bestandshallen und Freiflächen stattfinden. Ein Konzept zur Nutzung der beiden Hallen soll im Zuge dieser Wettbewerbe erarbeitet werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

21.4. Die aktuelle Widmung der beiden Hallen soll über die Gebäudekante des Bestandes hinaus erweitert werden, damit die Hallen ihren Charakter mit Laderampen und Vordächern behalten aber auch deren Hauptnutzflächen 1 m über Straßenniveau und im Keller für größere öffentliche Veranstaltungen ohne Zerstörung des Bestandes barrierefrei erschlossen werden können.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die im Planentwurf ausgewiesenen Fluchtlinien entsprechen dem Dachumriss der jeweiligen Bestandshalle. An den Längsseiten der Hallen gibt es daher baulichen Spielraum, da die Fluchtlinien nicht auf den Gebäudeaußenkanten, sondern auf den Traufenkanten des Daches liegen. Laderampen und Vordächer sind daher berücksichtigt. Erforderliche bauliche Ergänzungen können an den Längsseiten der Hallen untergebracht werden. Eine Reduzierung des Parkanteils durch Erweiterung der baulichen Ausnützbarkeit im Natur- und Erholungsraum entspricht nicht den übergeordneten Zielsetzungen und den Festlegungen im städtebaulichen Leitbild. Im Hinblick auf den Erhalt des vorgegebenen und dementsprechend im Planentwurf berücksichtigten Grün- und Freiflächenanteils soll keine zusätzliche bauliche Ausnützbarkeit vorgesehen werden. Es wird jedoch vorgeschlagen, statt der Grenzl意思en Baufluchtlinien zu setzen, um mehr Spielraum gemäß § 84 Bauordnung für Wien zu ermöglichen.

Der Plan wird entsprechend geändert.

22. Ausbau Radinfrastruktur





Plan Nr. 8355/70 – Forum Wissenschaft und Umwelt

Plan Nr. 8355/77 – Radlobby Brigittenau/Leopoldstadt und Radlobby Wien

Folgende Argumente wurden in den Stellungnahmen sinn- und oft auch wortident ins Treffen geführt:

22.1. Querungsmöglichkeit/Verlängerung Stichstraßen: Das Gelände kann nur auf Höhe Wallensteinstraße – Traisengasse vom Fuß- und Radverkehr überquert werden. Sowohl in der unteren als auch in der oberen Hälfte des Geländes (z.B. auf Höhe Innstraße und auf Höhe Donaueschingenstraße) sind Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr in Verlängerung der Stichstraßen notwendig. Die Grünanlage „Grüne Mitte“ soll grundsätzlich so geplant werden, dass sowohl für Fuß- als auch Radverkehr jede Stichstraße an die Parkesplanade angebunden wird. Das kann mit für Radanlagen geeigneten versickerungsfähigem Bodenbelag geschehen. Die wichtigen Radachsen kommend von der Lampigasse/Rabbiner-Schneerson-Platz, Adolf-Gstöttner-Gasse, Innstraße und Winarskystraße sollen durch vom Fußverkehr baulich getrennte Radanlagen bis zur Esplanade weitergeführt werden. Die Querungsmöglichkeiten erhöhen die Durchlässigkeit des Geländes, vermeiden das Entstehen informeller Wege, Verkürzen die Wege im Gelände und sind auch für die Zufahrtmöglichkeiten von Einsatzfahrzeugen sinnvoll.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Um die „Grüne Mitte“ als Erholungsfläche mit großen zusammenhängenden Grünflächen nutzen zu können, wird es nicht möglich sein, alle Stichstraßen quer über den Park miteinander zu verbinden. In Nord-Süd-Richtung soll mit dem Parkbegleitweg ein vom Fußweg getrennter Radweg zur Verfügung stehen. Entlang der Esplanade soll es im Radverkehr nur Ziel- und Quellverkehr geben. In Ost-West-Richtung sind Radverkehrsanlagen durch das Gebiet südlich an der sogenannten „Spange“, mittig in der verlängerten Wallensteinstraße und nördlich über die Hellwagstraße möglich. Für den Fußverkehr werden zusätzliche Querungen der „Grünen Mitte“ vorgesehen, wobei deren konkrete Lage in einem Gestaltungswettbewerb definiert werden soll. Dabei wird insbesondere auf die Lage der Stichstraßen und die vorgesehenen Nutzungen rund um den bzw. im Park Rücksicht zu nehmen sein. Zu viel versiegelte Fläche soll jedenfalls im Bereich der „Grünen Mitte“ vermieden

werden. Ergänzend soll für den Fußverkehr auch eine Durchwegung der einzelnen Baufelder ermöglicht werden. Um jedoch eine übergeordnete Radverbindung entlang des westlichen Randes der „Grünen Mitte“ zu ermöglichen, wird in Verlängerung des westlichen Parkwegs bzw. der südlichen Stichstraße eine 6 m breite Verkehrsfläche (Fw) vorgeschlagen (die Kennzeichnung als Einbautentrasse entfällt daher).

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

22.2. Radwege um das Nordwestbahnhofgelände: Für schnelle, z.B. täglich über größere Entfernungen zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz pendelnde Radfahrende sollte die bestehende Radinfrastruktur angepasst werden. Es braucht für den zu erwartenden Radverkehrszuwachs bessere Radwege für sicheres Radfahren auf der Nordwestbahnstraße, Nordbahnstraße und Dresdner Straße sowie an der Taborstraße und Stromstraße. Dies wäre auch im Sinne des Klimawandels. Darüber hinaus scheint die bestehende Radinfrastruktur vom Gebiet zur Innenstadt und in andere Bezirksteile unzureichend bzw. ist diese nicht durchgängig (z.B. Wallensteinstraße, Jägerstraße, Pappenheimgasse).

Konkret wird für den Radschnellverkehr eine westliche Umfahrung des Nordbahnhofgeländes in der Nordwestbahnstraße vorgeschlagen. Auf beiden Seiten sollen baulich getrennte Radwege für beide Richtungen von mindestens 2 m bis 3 m Breite errichtet werden. In östlicher Umfahrung des Nordwestbahnhofgeländes sollen die Universumstraße, Philomena-Haas-Gasse und Rebhanngasse zu Fahrradstraßen mit Verkehrsfiltern für den Rad- und Fußverkehr umgestaltet werden.

Straßen zwischen Stromstraße – Dresdner Straße – Hellwagstraße sowie Hellwagstraße – Dresdner Straße – Ecke Rebhanngasse sind vorwiegend dem Rad- und Fußverkehr zu widmen und entsprechend zu gestalten. Ebenso sind Straßen westlich der Nordwestbahnstraße (zwischen Dammstraße und Rauscherstraße) vorwiegend dem Rad- und Fußverkehr zu widmen und entsprechend zu gestalten.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Prinzipiell werden im Flächenwidmungsplan Querschnitte von Straßen in Form von Baulinienabständen festgelegt. Eine detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Über Straßenzüge, die nicht im Plangebiet liegen, kann hier keine Aussage getroffen werden (z.B. Wallensteinstraße, Jägerstraße, Pappenheimgasse, große Teile der Dresdner Straße, Dammstraße, Rauscherstraße). Für den Nordwestbahnhof und seine angrenzenden Straßenräume sehen verkehrliche Untersuchungen v.a. Verbesserungen für den Fuß-

und Radverkehr in der Nordwestbahnstraße, Rebhangasse und Taborstraße vor. Siehe auch Bericht zu Punkt 22.3.

Nach Überprüfung der identifizierten Funktionen und dafür notwendigen Breiten der Nordwestbahnstraße soll diese im südlichen Bereich (der bestehenden Straßenbahntrasse) von 25 m auf 27 m verbreitert werden. Damit kann zusätzlich ein Zweirichtungsradweg auf Projektseite ermöglicht werden. Im nördlichen Bereich ist innerhalb des vorgeschlagenen Querschnitts bestandsseitig die Erweiterung des Gehsteigs auf mindestens 2,5 m sowie projektseitig ein Zweirichtungsradweg und ein breiter Gehsteig bzw. erweitertes Projektvorfeld (für nicht verkehrsspezifische Aktivitäten) möglich. Zusätzlich zum Erhalt der bestehenden Baumreihe können bestandsseitig zwischen den parkenden Autos Neupflanzungen von Bäumen vorgenommen werden.

Mit den vorgeschlagenen Querschnitten (Abstand der Baulinien) an der Rebhangasse sind 2,5 m bzw. über 3 m breite Gehsteige, ein Zweirichtungsradweg sowie drei Baumreihen realisierbar. Zusätzlich besteht projektseitig eine 2 m breite Vorzone. Nach Überprüfung der Funktionen und des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich scheint diese Aufteilung ausreichend und zweckmäßig.

Auch in der Universumstraße ist eine Attraktivierung für den Radverkehr denkbar, z.B. in Form einer Fahrradstraße.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

22.3. Taborstraße: Die Breite des Gehsteigs in der Taborstraße muss sich derart vergrößern, damit ein vom Gehsteig getrennter Radweg gestaltet werden kann.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Mit den vorgeschlagenen Querschnitten (Abstand der Baulinien) an der Taborstraße ist projektseitig zusätzlich ein Zweirichtungsradweg realisierbar. Eine detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

22.4. Nordwestbahnstraße: Um den wichtigen Radweg in der Nordwestbahnstraße zwischen Rabbiner-Schneerson-Platz und Am Tabor weiterführen zu können, weist der Straßenquerschnitt keine ausreichende Breite zwischen den angedachten Baufeldern (BF9,10) und der bestehenden Baumreihe für einen Zweirichtungsradweg und einen entsprechenden Gehsteig auf.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Im südlichen Bereich der Nordwestbahnstraße sind aufgrund der bestehenden Straßenbahntrasse die Rahmenbedingungen beengter. Daher soll nach nochmaliger Überprüfung der verkehrlichen Rahmenbedingungen projektseitig die Baulinie um 2 m verschoben werden, um einen Straßenquerschnitt von 27 m zu erreichen. Damit wären ein 3 m breiter Gehsteig sowie ein Zweirichtungsradweg möglich. Siehe auch Bericht zu Punkt 22.2.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

22.5. Winarskygasse: Um eine direkte Verbindung zwischen dem wichtigen Radweg in der Winarskystraße und der Esplanade zu ermöglichen, sollte eine "öffentliche Straßenfläche - Fußweg" zwischen Esplanade und der Ecke Universumstraße im Flächenwidmungsplan abgesichert werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die genaue Ausgestaltung dieses Bereiches (letzte Bauphase) soll zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fixiert werden. Die Festlegung eines Fußwegs im Zuge der Erarbeitung des künftigen Bebauungsplans bzw. die Schaffung einer Verbindung durch den Grünraum soll zu einem späteren Zeitpunkt und anhand der dann aktuellen Rahmenbedingungen geprüft werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

22.6. Anbindung Esplanade: Auch den Anbindungen der Esplanade mit dem restlichen Radwegbestand sollte ausreichend Platz eingeräumt werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die Esplanade wird mit einer ausreichenden Breite Platz für unterschiedliche Nutzungen bieten. Für Radfahrende soll die Esplanade auf Ziel- und Quellverkehr beschränkt sein. In Ost-West-Richtung sind Radverkehrsanlagen durch das Gebiet, d.h. zur Esplanade südlich an der sogenannten „Spange“, mittig in der verlängerten Wallensteinstraße und nördlich über die Hellwagstraße vorgesehen. Ebenso ist nordostseitig die Erschließung der Esplanade über die Stichstraßen möglich.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

22.7. Radschnellweg Highline-Esplanade: Es soll eine Radschnellwegverbindung über die ehemalige Trasse der Nordwestbahn (Highline) und durch das Nordwestbahnhofgelände zur Taborstraße realisiert werden. Die mit einer Breite von 16 m gewidmete Parkesplanade wird begrüßt. Folgende Festlegungen werden gefordert: Der Querschnitt der Esplanade soll so geplant werden, dass ein durchgehender baulich getrennter, mindestens 4 m breiter

Zweirichtungsradweg ampel- und steigungsfrei als Radschnellweg errichtet werden kann. Dieser soll durch eine Baumreihe von den zu Fuß Gehenden getrennt werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass einerseits pendelnde Radfahrende schnell und komfortabel das Nordwestbahnhofgelände passieren können und andererseits alle zu Fuß Gehenden - insbesondere auch Familien mit kleinen Kindern und ältere Passanten - entspannt auf der Esplanade flanieren können.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Eine detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Verkehrliche Überlegungen für die Esplanade zielen darauf ab, dass für Radfahrende dort nur Ziel- und Quellverkehr gelten soll. Ein baulich getrennter Radweg ist jedoch beim Parkbegleitweg, der sogenannten „Spange“ und in umliegenden Straßenzügen des Nordwestbahnhofgeländes vorgesehen bzw. aufgrund der gewidmeten Breiten umsetzbar.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

22.8. Esplanade durch „Grüne Mitte“: Des Weiteren sollen Zufahrten von der Esplanade zur Taborstraße (auf Höhe Marinelligasse) sowie zu Hellwagstraße und Stromstraße vorgesehen werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die Radverbindung zur Hellwag- und Stromstraße soll prinzipiell möglich sein. Zwischen Taborstraße (auf Höhe Marinelligasse) und der sogenannten „Spange“, auf dem die verkehrlichen Überlegungen einen getrennten Radweg als sinnvoll erachten, liegt ein verkehrsberuhigter Bereich, der auch von Radfahrenden benutzt werden kann. Hier soll auch der Anschluss an den Parkbegleitweg, ebenfalls mit getrenntem Radweg, erfolgen. Eine direkt befahrbare Verbindung zwischen Esplanade und Taborstraße auf Höhe Marinellistraße ist aufgrund der bereits in der Beantwortung zu Punkt 22.1. erläuterten Anforderungen an die „Grüne Mitte“ nicht vorgesehen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

22.9. Brücken: Es muss sichergestellt werden, dass alle Brücken auch für Radfahrende weitgehend steigungsfrei befahrbar und in ausreichender Breite geplant und erhalten werden können.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Mit der besonderen Bestimmung BB7 wird der Raum über der Brückenkonstruktionsunterkante der öffentlichen Verkehrsfläche/Fußweg zugeordnet, womit auch Radfahren ermöglicht wird. Auch wenn das Niveau der Baufelder bzw. der „Grünen Mitte“ im Bereich der Brücken zum jetzigen

Zeitpunkt noch nicht definiert ist, ist jedenfalls von einer barrierefreien Gestaltung und durchgehenden Befahrbarkeit mit einer ausreichenden Querschnittsbreite auszugehen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

22.10.Parkbegleitweg: Auch auf dem Parkbegleitweg sollte Fuß- und Radverkehr baulich getrennt werden. Dafür ist eine Breite von 5 m nicht ausreichend. Der Weg sollte mit mindestens 6 m Breite gewidmet werden und ein baulich getrennter Zweirichtungsradweg von 3 m Breite vorgesehen werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Nach Überprüfung der beabsichtigten Funktionen und dafür notwendigen Breiten des Parkbegleitwegs soll dieser von 5 m auf 6 m verbreitert werden. Damit kann ein Radweg getrennt vom Fußweg errichtet werden.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

23. Befürchtungen im Hinblick auf Verkehrsentwicklung und Anregungen zu Erschließung und Ausgestaltung der Straßenräume

- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted] (+ 4 Unterschriften)
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted] (+ 11 Unterschriften)

[REDACTED]

[REDACTED] (+ 76 Unterschriften)

Plan Nr. 8355/70 – Forum Wissenschaft und Umwelt

[REDACTED] (+ 2 Unterschriften)

[REDACTED] (+ 5 Unterschriften)

[REDACTED] (+ 3 Unterschriften)

[REDACTED]

Folgende Argumente wurden in den Stellungnahmen sinn- und oft auch wortident ins Treffen geführt:

23.1. Mehr Verkehr im Umfeld: Da künftig Kfz rund um das Nordwestbahnhofareal herumfahren müssen, wird künftig weit mehr Kfz-Verkehr (Individualverkehr, Lieferverkehr, Busse) und damit Schmutz und Lärm in der Gegend Wallensteinstraße – Rauscherstraße – Dammstraße – Nordwestbahnstraße erwartet. Ebenso wird angenommen, dass mindestens die Hälfte der Bewohner*innen trotz des autofreien Charakters ein Kfz besitzen werden. Demnach soll nicht auf die Umgebung abseits dieses neuen Entwicklungsgebietes vergessen werden.

Aus den Plänen ist nicht herauszulesen, ob eine Durchfahrt der Hellwagstraße nur per U-Bahn gegeben ist. Es wird befürchtet, dass durch die angedachte Verkehrsberuhigung der Wallensteinstraße der Kfz-Verkehr auf die benachbarten „kleinen Gassen“ verschoben wird, die künftig zu „Durchzugsstraßen“ werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Schon im Leitbild 2008 wurde festgelegt, dass es in der verlängerten Nordwestbahnstraße keine Durchfahrbarkeit des Nordwestbahnhofareals mit dem Kfz geben soll. Diese Zielsetzung blieb auch bei den folgenden Evaluierungen aufrecht. Durch diese Maßnahme sollte eine weitere, großräumige Querungsmöglichkeit des 20. Bezirks ausgeschlossen werden, was zur Verkehrsberuhigung im gesamten 20. Bezirk beitragen sollte. Im Zuge der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE Juli 2021) – Fachbeitrag Verkehr wurde die Entwicklung der Verkehrsbelastung in relevanten Straßenzügen betrachtet. Dabei wurde der Bestand von 2019 mit der Prognose für 2035 verglichen. In allen untersuchten Straßenräumen kommt es zu einer Zunahme an Fahrten. Die Werte liegen zwischen 200 Kfz/24h zusätzlich in der Stromstraße (entspricht 0,1 Kfz/min) und 2.800 Kfz/24h zusätzlich in der Nordwestbahnstraße südlich der Wallensteinstraße (entspricht 1,9 Kfz/min). Laut Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sind durch das Projekt keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten. Durch entsprechende Maßnahmen kann die Leistungsfähigkeit von Kreuzungsbereichen gesteigert und Schallimmissionen an den Wohngebäuden können reduziert werden. Die Hellwagstraße wird weiterhin auch für den Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen.

Da die Wallensteinstraße außerhalb des Plangebiets liegt, kann zu möglichen Verkehrsverlagerungen im Zusammenhang mit deren Umgestaltung keine Aussage getroffen werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

23.2. Gestaltung Straßen: Alle an das Areal angrenzenden Straßen sollte im Sinne des Fuß- und Radverkehrs gestaltet und die Verkehrsflächen neu aufgeteilt werden. Bäume sollten gepflanzt, Parkplätze reduziert werden. Die abschnittsweise geplante Verbreiterung der Nordwestbahnstraße wird hinterfragt, da alleine durch die Neuverteilung des öffentlichen Raums (derzeit vier Spuren für Kfz) neue Flächen für andere Verkehrsmittel und für Baumpflanzungen geschaffen werden können.

Es wird dazu auf das Fachkonzept Mobilität (zum STEP 2025, u.a. mit den Zielen mehr Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten im Straßenraum, Umnutzung von Straßenflächen, kurze Wege für Radfahrende, mehr Komfort für zu Fuß Gehende, Ausbau von Flaniermeilen, Verbesserung von Angebot und Qualität der Radfahrinfrastruktur) sowie auf das Fachkonzept Öffentlicher Raum (zum STEP 2025, Schaffung von ausreichenden und vielfältig benutzbaren Straßenräumen) verwiesen.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die Entwicklung des Nordwestbahnhofs bricht nicht nur die historische Barriere auf, sondern transformiert auch die umliegenden Bereiche. Ein sorgsamer Umgang mit den Bestandsquartieren ist daher ein wesentliches Ziel. Dazu zählt auch, dass neue Qualitäten nicht nur für die neuen Bewohner*innen geschaffen werden, sondern auch ein Fokus auf den angrenzenden Bestand gelegt wird. Daher wird die Aufwertung der angrenzenden Straßenräume ebenso zu einem wichtigen Ziel erklärt, was insbesondere den Fuß- und Radverkehr sowie die Klimafitness der Straßenräume (Bepflanzung, Beschattung, Kühlung, Langlebigkeit) betrifft. Durch den Vorschlag von ausreichend breiten Straßenquerschnitten können Verbesserungen in den angrenzenden Straßenräumen ermöglicht werden. Dabei wird insbesondere auf den Erhalt von bestehenden Baumreihen, Neupflanzungen und den Platzbedarf von Fuß- und Radverkehr geachtet. In diesem Sinne soll der Querschnitt der südlichen Nordwestbahnstraße von 25 m auf 27 m verbreitert werden. Die Festsetzung einer detaillierten Ausgestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

23.3. Gestaltung des Taborplatzes/Verbindung Nordbahnviertel und NWBH: Die Rebhanngasse sollte umgestaltet und zu einer Sackgasse werden, damit der „Taborplatz“ (Nordbahnstraße/Taborstraße) zu einem begrünten Treffpunkt für die Bewohner*innen der Umgebung werden kann, d.h. zu einem echten Platz, der die Stadtentwicklungsgebiete verbindet.

23.4. Die Kreuzung Nordbahnstraße/Taborstraße soll lebenswert, sicher und gut nutzbar für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden, z.B. mit angenehmen Wegen und großzügigen Schaltintervallen der Ampeln.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Berechnungen der Verkehrsverträglichkeit für den Nordwestbahnhof beruhen auf der Entlastung des Kreuzungsbereiches Nordbahnstraße/Taborstraße durch die Separierung der Einmündung der Rebhanngasse in die Taborstraße. Die Anbindung der Rebhanngasse an die Taborstraße (in Einbahnführung) entlastet den Kreuzungsbereich. Bis zur Neugestaltung des „Taborplatzes“ wird der südlichste Abschnitt der Rebhanngasse (im Bereich Taborstraße) daher provisorisch verlegt und ist vorerst nicht als Sackgasse geplant. Mittelfristig könnte sie jedoch in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung über den „Taborplatz“ nur für Einsatzfahrzeuge und Radverkehr offenstehen. Im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 12 wird das Kreuzungsplateau Nordbahnstraße/Taborstraße derzeit neu geplant. Hierbei wird auf Fuß- und Radwegeverbindungen besonders geachtet. Der „Taborplatz“ selbst wird erst im Zuge des Gestaltungswettbewerbs der MA 42 und MA 19 für den öffentlichen Raum des Nordwestbahnhofgeländes bzw. dessen „Grüner Mitte“ mitbetrachtet. Dabei wird auch die Rebhanngasse Bestandteil der Planungen sein.

Prinzipiell werden im Flächenwidmungsplan Querschnitte von Straßen in Form von Baulinienabständen festgelegt. Eine detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

23.5. Nordbahnstraße: Die Nordbahnstraße sollte saniert und verkehrsberuhigt werden. Eine Fahrspur pro Fahrtrichtung ist ausreichend. Schließlich darf die Entwicklung des Nordwestbahnhofgeländes nicht zum Verkehrsmagneten werden. Einsatzfahrzeuge und hupende LKWs werden v.a. nachts als störend empfunden. Die Straßen sind holprig und unübersichtlich. Es soll ein Radweg zum Praterstern errichtet werden. Die Kreuzung Taborstraße/ Nordbahnstraße ist unübersichtlich und gefährlich, v.a. für Schulkinder oder

Eltern mit Kleinkindern. Hin zur Schnellbahn sind neue Lärmschutzwände bzw. Schienen erforderlich.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die Nordbahnstraße ist nicht Teil des Plangebiets. Prinzipiell werden im Flächenwidmungsplan Querschnitte von Straßen in Form von Baulinienabständen festgelegt.

Eine detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Zum Kreuzungsplateau Taborstraße/Nordbahnstraße siehe Bericht zu Punkt 23.3. Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

23.6. Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel: Die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr ist mangelhaft. Eine einzige neue Straßenbahn-Haltestelle und eine neue Linie, die das Gelände aber nur quert, sind für die Anzahl der geplanten Wohnungen viel zu wenig. Es sollte geprüft werden, ob nicht die vorhandene Gleistrasse quer durch den 20. Bezirk der ehemaligen Nordwestbahn für den ÖV genutzt werden könnte.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Durch den geplanten Ausbau einer neuen Straßenbahnlinie (Linie 12) kann zusätzlich zur U-Bahnstation Dresdner Straße, die ÖBB-Schnellbahn-Stammstrecke (Station Traisengasse) und die Straßenbahnlinien 2, 5, 31 und 33 eine sehr gute ÖV-Erschließung und Anbindung an mehrere Bezirksteile sichergestellt werden.

Auf der ehemaligen Trasse der Nordwestbahn soll eine „Highline“ als Langstreckenverbindung für den Fuß- und Radverkehr realisiert werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

23.7. Öffnung des Nordwestbahnhofareals für Individualverkehr in Hinblick auf die vorgesehene Erhöhung der Bevölkerung um 16.000 Bewohner und zusätzlichen 5.100 Arbeitsplätzen. Es wird eine Durchfahrt für PKW entlang der Linie 12 (Sachsenplatz /Traisengasse) und nur eine PKW-Garage an der Durchfahrt gefordert.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Der neue Stadtteil soll gemäß städtebaulichen Leitbild soweit wie möglich verkehrsberuhigt sein indem ein KFZ-Durchzugsverkehr unterbunden wird. Dementsprechend ist eine ausschließlich für den öffentlichen Verkehr sowie Rad- und Fußverkehr vorbehaltene Querverbindung zwischen Wallensteinstraße und Traisengasse vorgesehen. Es wird die Errichtung bauplatzübergreifender Sammelgaragen angestrebt, deren Erschließung in den Stichstraßen erfolgen soll.

Siehe auch Bericht zu Punkt 23.1.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Abschnitt C

[REDACTED]

Im Planentwurf 8355 wurde Am Tabor mit der Taborstraße verwechselt.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Nach Überprüfung des Planentwurfs konnte dieser Hinweis nicht nachvollzogen werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

[REDACTED]

Es wird angemerkt, dass im Projekt zu viele Parkplätze geplant, aber kaum auf das Teilen von Elektrizität geachtet wird. Neben zu vielen Stellplätzen werden E-Anschlüsse (im privaten Bereich) vermisst. Es werden „Power Towers“ empfohlen, die neben Fotovoltaik und Windrad Aufbauten einfach zu realisieren sind und als lokale Kraftwerke Strom über den Tag speichern und diesen am Abend wieder abgeben können.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die angeführten Hinweise und Vorschläge sind nicht Inhalte des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

[REDACTED]

Neben anderen Einwänden (siehe Abschnitt B, Punkt 19.1) wird ergänzend Folgendes eingebracht: Es wird eine durchmischte, vielfältige Erdgeschoßgestaltung mit Geschäften, Lokalen, Kinos, etc. als wichtig erachtet. Ideal wäre eine unterschiedliche Außengestaltung bzw. die Möglichkeit, die Geschäfte in der Außenwirkung (Schaufenster etc.) unterschiedlich gestalten zu können (Negativbeispiel Nordbahnviertel, wo die Geschäfte, ob Bäcker oder Buchgeschäft, alle gleich aussehen), eine Grätzlgestaltung mit kleinen Plätzen, ein oder zwei offen gestaltete Lebensmittelmärkte, wie Brunnenmarkt, Karmelitermarkt, etc.. Wunderbar ist, dass das Viertel autofrei ist und nur Radfahrende und Straßenbahn verkehren. Wünschenswert wäre Fassadenbegrünung, Dachbegrünung, minimale Versiegelung, Regenwassermanagement, Alternativenergie etc..

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:


Im Projektgebiet ist eine Nutzungsmischung vorgesehen. Im Vorfeld wurde der Bedarf an speziellen Nutzungen im Erdgeschoß analysiert und manche Nutzungen auch verortet. Mit dem vorliegenden Planentwurf werden demzufolge ausreichend Nutzflächen für Gewerbe, Handel, Dienstleistungen,

Gastronomie, Kultur, soziale Einrichtungen und urbane Produktion sowie Spielräume für eine entsprechende Gestaltung geschaffen. Die konkrete Außengestaltung der Erdgeschoßzonen sowie der öffentlichen Plätze ist nicht Teil des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Eine Markthalle scheint auf Baufeld 1 denkbar. Für diesen Teil des Nordwestbahnhofareals wird im ersten Schritt allerdings nur ein Flächenwidmungsplan, aber kein Bebauungsplan vorgeschlagen.

Im Sinne der Klimawandelanpassung werden im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan entsprechende Maßnahmen, wie z.B. die gärtnerische Ausgestaltung, ein maximaler Bebauungsgrad, die Herstellung von Baumreihen in den Verkehrsflächen sowie Dach- und Fassadenbegrünungen vorgeschlagen

Die weiteren Anregungen sind nicht Inhalte des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans.


Eine Änderung ergibt sich daher nicht.


Die alte Tankstelle (in der Nähe der Nordwestbahnstraße 16) sollte erhalten werden. Diese liegt in der geplanten "Grünen Mitte" und könnte verschiedene Nutzungsmöglichkeiten bieten (z.B. Low Budget Cafe, öffentliche Toiletten, Vereinslokal). Das große Flugdach bietet viel Schatten und Witterungsschutz, so könnten z.B. auch Tischtennistische darunter aufgestellt werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die ehemalige Tankstelle liegt im Bereich des künftigen Baufelds 3. Ein Teil dieses Baufelds (an der „Grünen Mitte“) ist für einen der drei geplanten Bildungsstandorte im neuen Stadtteil vorgesehen. Es werden jedoch zwei ehemalige Lagerhallen, die tatsächlich am Rand der „Grünen Mitte“ liegen, erhalten und einer neuen Nutzung zugeführt.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.



In Summe werden alle geplanten Festlegungen zur Kenntnis genommen. Die im Leitbild vorgesehene Konzentration der Handels-, Gewerbe- und Dienstleistungen in einer Erdgeschoßzone entlang der Parkesplanande sowie im Bereich der Taborstraße und der südlichen Stichstraße wird positiv gesehen. Zwischen Hellwag- und Stromstraße soll auf dem Baufeld 1 das Projekt „Markthalle“, erst im Zuge der letzten Bautätigkeiten auf dem Areal umgesetzt werden (nach 2030).

Die Wirtschaftskammer Wien fordert, wie bereits mit der Baudirektion Wien und der ÖBB abgestimmt wurde, dass die für die geplante Markthalle notwendige Widmungsfestlegung zeitgerecht von der Stadt Wien umgesetzt wird.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Aufgrund der in Abstimmung mit den Entwicklungsphasen geplanten etappenweisen Erstellung von Bebauungsplänen werden die erforderlichen Festlegungen für das Baufeld 1 erst zu einem späteren Zeitpunkt (4. Phase der Entwicklung) erfolgen. Die Vorarbeiten dazu werden jedenfalls zeitgerecht erfolgen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.


Neben anderen Einwänden (siehe Abschnitt A, Punkt 7, 9 und 10 und Abschnitt B, Punkt 21 und 23) wird ergänzend Folgendes eingebracht:

1. Am Nordwestbahnhof sollten Flächen für die gemeinschaftliche Nutzung, etwa Gemeinschaftsgärten, frühzeitig mit eingeplant werden.
2. Es wird die Einrichtung gestalterischer Leitlinien für Neubauten empfohlen. Bei fertigen und in Bau befindlichen Stadtentwicklungsgebieten in Wien werden hohe Unterschiede in der Qualität der Bebauung deutlich (Fassaden, Gestaltung und Nutzung von Erdgeschoßzonen, Farb- und Materialwahl). Das Fehlen über einzelne Bauplätze reichender Bestimmungen führt zu einem bezugslosen Nebeneinander von Gebäuden, ein langfristig ansprechendes harmonisches Ensemble kann nicht entstehen. Im Vergleich zu anderen Ländern ist in Wien ein oftmals niedriges Niveau in der äußeren Gestaltung – sicherlich auch beruhend auf Kostendruck der Auftraggeber – zu beobachten. Im Fall des Nordwestbahnhofs droht durch eine maßstäblich zu große Bebauung eine Abkopplung vom umgebenden Bestand anstatt eines nahtlosen Übergangs von Alt zu Neu. Um eine Ensemblewirkung herzustellen, negative Ausreißer zu verhindern und hohe gestalterische Qualität zu fördern, sollten Rahmenbedingungen für die äußere Gestaltung vorab festgelegt werden, die als Basis für die Architekturwettbewerbe festgelegt werden könnten (u.a. Vorgaben für Materialität, Farben, Gestaltung von Erkern und Balkonen, Low-Tech-Lösungen für die Beschattung, Begrünung an Fenstern, vertikale Begrünung, Variation der äußeren Gestaltung sowie Verbot durchgehender Glasfassaden, Beschränkung des Einsatzes von Sichtbeton an den Fassaden, hohe nutzungsoffene Erdgeschoßzonen bei allen Gebäuden, Untersagung von blickdichten Balkonen und Loggien, doppelgeschoßige Arkade mit nutzungsoffenen Flächen im EG und 1. Stock in der verlängerten Wallensteinstraße).
3. Erhalt von Baumbestand und Ruderalflächen: Bestehende gesunde Bäume und nicht auf zu bebauenden Flächen liegende, bewachsene Brachflächen sollten nach Möglichkeit erhalten

bleiben. Eventuell auf Ruderalflächen bestehende größere Vegetation sollte nicht gänzlich entfernt werden, da sich „von selbst aufgegangene“ Pflanzen als widerstandsfähig gegen Wetterextreme erwiesen haben (Wachstum ohne künstliche Bewässerung).

4. Aufwertung der Wallensteinstraße: Die Gestaltung und Flächenaufteilung der Wallensteinstraße ist nicht mehr zeitgemäß und entspricht nicht den Anforderungen an ein attraktives lebendiges Bezirkszentrum. Die Einkaufsstraße fungiert derzeit als Transitort für den Kfz-Verkehr, für den unverhältnismäßig viele Flächen zur Verfügung gestellt werden. Zudem könnte geprüft werden, inwieweit eine Unterbrechung an einer Stelle der Wallensteinstraße für den MIV (nicht aber für die Straßenbahn) möglich ist, um den durchfahrenden Verkehr wegzubekommen, gleichzeitig aber die Zufahrt für Anrainer*innen zu erhalten. Es wird daher eine Neugestaltung der Wallensteinstraße mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Verkehr, Entfernung von Parkplätzen, Schaffung von Halteplätzen (Lieferanten), Pflanzung von Bäumen, Ersetzen aller Asphaltflächen durch hellen Naturstein empfohlen.
5. Schutz vor Abrisspekulation im Umfeld: Vor allem im südlichen Teil des Bezirks haben sich zahlreiche schutzwürdige Bauten erhalten, vielfach mit späthistoristischer und sezessionistischer Fassadengestaltung. Der dortige Bebauungsplan (Plandokument 7590) ist bereits veraltet (fast 20 Jahre alt), für viele Häuser fehlen Schutzzonen und die Höhenwidmung ist nicht exakt genug. Da mit der Entwicklung am Nordwestbahnhof das Umfeld verstärkt in den Fokus von Bauträgern und Investoren kommen wird, ist es wichtig, schon jetzt für den Schutz von Gebäuden und eine sanfte Transformation (Sanierung, Dachausbau) zu sorgen. Es wird daher die Prüfung einer Schutzzone und bestandsorientierten Höhenwidmung (Bauklasse) inklusive Beschränkung der Anzahl der Hauptgeschoße (mittels Besonderer Bestimmung) für das Gebiet zwischen Wallensteinstraße, Rauscherstraße, Wasnergasse, Gaußplatz, Perinetgasse und Brigittenauer Lände empfohlen.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Zu 1 und 2: Die angeführten Vorschläge sind nicht Inhalte des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Die Hinweise können aber im Zuge der folgenden Qualitätssicherung auf Umsetzbarkeit geprüft werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 3: Der Vegetationsbestand soll – soweit möglich – in die Neugestaltung der „Grünen Mitte“ und anderer Grünflächen integriert werden.

Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.

Zu 4: Die bestehende Wallensteinstraße ist nicht Teil des Plangebiets.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 5: Das angeführte Gebiet ist nicht Teil des Plangebiets. Sollte das Gebiet überarbeitet werden, wird eine entsprechende Schutzzonenuntersuchung durch die Magistratsabteilung 19 durchgeführt. Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Die Initiative Nordwestbahnhof wird unterstützt, wo von einem ehemaligen Güterumschlagplatz ein neuer Stadtteil bis 2035 geschaffen werden soll. Die Mandantschaft des Rechtsanwalts befindet sich mit einem Betrieb auf einem Grundstück der ÖBB direkt bei der Taborstraße, somit am Randbereich des Stadtentwicklungsgebietes Nordwestbahnhof, dort wo Betriebsansiedelungen und freifinanzierter Wohnbau im „Filestück“ des Stadtentwicklungsgebietes Nordwestbahnhof geplant sind. Dabei soll jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die Mandantschaft über einen den Kündigungsbeschränkungen des MRG unterliegenden Mietvertrag über ein Superädifikat auf ÖBB-Grund verfügt, der einen entsprechenden Schutz des Mieters sowohl gegenüber Kündigungen durch Liegenschaftseigentümer als auch gegenüber entschädigungslosen Enteignungen beinhaltet, wie sich dies bereits aus einer vergleichbaren Entscheidung 3 Ob 185/07p des OGH vom 27.11.2007 ergibt. Sofern die gesetzlich geschützte Mieterposition der Mandantschaft gewahrt wird und, wie bereits vorweg ursprünglich mit der ÖBB verhandelt, der Betrieb der Mandantschaft in das Projekt integriert wird, ohne dass es zu Rechtsnachteilen für die Mandantschaft kommt, besteht selbstverständlich kein Einwand gegen die Aufwertung des Stadtentwicklungsgebietes Nordwestbahnhof und die damit einhergehende Verbesserung der Lebensqualität für die bestehenden Bewohnerschaft und die geplanten Zuzüge betrieblicher und privater Natur.


Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Die rechtlichen Belange betreffend Mietvertrag/Superädifikat obliegen der Grundeigentümerin und sind nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Das in Kooperation mit der Grundeigentümerin entwickelte städtebauliche Leitbild, das bereits 2008 erstellt wurde, sieht im betreffenden Bereich konkrete Flächennutzungen vor. Auf Grundlage dieser – auch politisch beschlossenen – Festlegungen wurde der Entwurf für einen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ausgearbeitet. Angemerkt wird, dass für den gegenständlichen Bereich vorerst nur ein Flächenwidmungsplan vorgeschlagen wird.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Neben anderen Einwänden (siehe Abschnitt A, Punkt 7 und 9 und Abschnitt B, Punkt 20, 22 und 23) wird ergänzend Folgendes eingebracht:

die Ein- und Ausfahrten für die notwendige Erschließung der Tiefgaragen gebündelt erfolgen soll. Die weiteren Anregungen sind nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.


Neben anderen Einwänden (siehe Abschnitt A, Punkt 11 und Abschnitt B, Punkt 23) wurde ergänzend Folgendes eingebracht:

Der Bewohner des 20. Bezirks wünscht sich, dass auch anliegende Wohngebiete von dem neuen Stadtteil profitieren. Aus dem Antragsentwurf (Punkt 3.10.) und dem Erläuterungsbericht (S. 20) geht leider hervor, dass sich die Situation verschlechtern wird ("Aufgrund von Emissionen bzw. unattraktiven potenziellen Wohnsituationen im Erdgeschoß, wird vorgeschlagen, dass zur Dresdner Straße, Taborstraße und Nordwestbahnstraße keine Fenster von Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Erdgeschoß hergestellt werden dürfen"). Es wird daher eine Anpassung des Konzeptes vorgeschlagen:

1. Frischluft vom Norden / kein Hochhaus an der Stromstraße
2. Baumbestand und Grünflächen voll erhalten
3. Größere Öffnungen im Blockrand

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Zu 1: Als durchgängige Verbindung von Norden nach Süden ermöglicht die „Grüne Mitte“ eine gute Durchlüftung des Quartiers. Zur Errichtung von Hochhäusern siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 18.1.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 2: Im Hinblick auf den Erhalt von Baumbestand und Ruderalflächen soll der Vegetationsbestand – soweit möglich – in die Neugestaltung integriert werden. Zu bestehenden Grünflächen (Kleingärten, Grünstreifen im Bereich Baublöcke Universumstraße) siehe Bericht zu Abschnitt A, Punkt 2 und Abschnitt B, Punkt 19.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 3: Für eine angestrebte Durchlässigkeit sind in dem vom Bebauungsplan erfassten Teilbereich bei allen Baufeldern definierte Bereiche für Durchgänge vorgesehen (Punktpaare innerhalb der Baufelder). Zudem werden im Planentwurf bei den Baufeldern 11 und 12 bereits öffentliche Durchgänge zur Sicherung von Durchwegungen zur „Grünen Mitte“ und zu öffentlichen Einrichtungen vorgeschlagen. Weiters sind in dem vom Bebauungsplan erfassten Teilbereich Öffnungen des Blockrands zur „Grünen Mitte“ hin möglich (keine Anbauverpflichtung). Im Baufeld

11 wird Richtung Taborstraße eine Änderung (Beschränkung der Anbauverpflichtung auf die Eckbereiche) vorgenommen. Siehe auch Bericht zu Abschnitt B, Punkt 20.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

[REDACTED]

Neben anderen Einwänden (siehe Abschnitt B, Punkt 21) wird ergänzend Folgendes eingebracht:

Es ist zwar löblich, dass sich nun nach jahrzehntelangen Diskussionen hier endlich etwas tut, allerdings wird auf Basis völlig veralteter Planungsgrundlagen agiert.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Das „Städtebauliche Leitbild Nordwestbahnhof“ wurde im Jahr 2008 von der Stadtentwicklungskommission einstimmig beschlossen und stellt ein robustes Grundkonzept dar. Darin ist festgehalten, dass die im Leitbild formulierten Ziele im Hinblick auf geänderte Bedürfnisse und Anforderungen im Zuge des weiteren Planungs- und Umsetzungsprozesses zu überprüfen und weiterzuentwickeln sind. Dies ist im Rahmen der Evaluierung des Leitbilds in den Jahren 2015 bis 2016 und einer Konkretisierung im Jahr 2019 erfolgt. Dabei wurden im Hinblick auf zwischenzeitlich geänderte Rahmenbedingungen in Kooperation mit Fachabteilungen der Stadt Wien, externen Expert*innen und der Grundeigentümerin Fragestellungen zu den Themenbereichen städtebauliche Dichte, Nutzungsmischung, Nutzungsverteilung, Mobilität sowie soziale und technische Infrastruktur bearbeitet. Auch diese (geringfügigen) Adaptierungen wurden 2016 und 2019 von der Stadtentwicklungskommission beschlossen. Der Vorwurf, man agiere auf Basis völlig veralteter Planungsgrundlagen kann daher nicht nachvollzogen werden.


Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

[REDACTED]

Durch die geplante Bebauung des Bahnhofareals wird eine radikale Verschlechterung der Lebensqualität für alle Bewohner*innen des 2. und 20. Bezirks befürchtet. Die geplante großflächige und hochverdichtete Bebauung, die Versiegelung des Bodens und die Errichtung einer Windblockade, die erhöhte Emissionsbelastung durch ständige Zu- und Ausfahrten aus den geplanten Tiefgaragen sowie den in Aussicht gestellten Umkreisungsverkehr rund um das Areal, werden abgelehnt. Anstelle der Neubebauung sollte eine vollständige Entsiegelung des gesamten Areals stehen, sowie die Schaffung eines Naherholungsgebietes von der Größe des Augartens mit ausgedehnten Grün- und Wasserflächen inklusive der vollständigen Erhaltung des Baumbestandes, von der auch die künftigen Bewohner*innen des neuen Nordbahnviertels und der Nordbahnstraße profitieren.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Siehe Bericht zu Abschnitt B, Punkt 17.1., 17.2. und 17.4.


In der umfangreichen Stellungnahme mit vielen detaillierten Argumenten zu unterschiedlichsten Themenstellungen wurden vom Verfasser Textstellen speziell markiert, die konkrete „Abänderungsbegehren“ enthalten. Im Allgemeinen geht es um den Vorschlag für den Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehr ausreichende Flächen bzw. Straßenquerschnitte zur Verfügung zu stellen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den passenden Rahmenbedingungen für die Realisierung der „Highline“ als Langstreckenverbindung für Radfahrende.

Die konkret genannten Abänderungsbegehren sind:

1. Ausgewiesene Fußwege (Parkbegleitweg, Zugänge zur Esplanade) sollen deutlich breiter als im Entwurf festgelegt werden, da die Fußwege jedenfalls auch immer von Radfahrenden mitbenützt werden sollen und möglicherweise zur Zufahrt/Lagerung für Service- und Instandhaltungsarbeiten (z.B. Grünflächenpflege, Gebäudeinstandhaltung) dienen werden. Alle Wege sollen daher so breit festgelegt werden, dass zu keinem Zeitpunkt eine Totalsperre oder schwere Behinderung der regelmäßigen bzw. üblichen Nutzung dieser Wege erfolgt.
2. Der in die Hellwagstraße einmündende Weg für Radfahrende ist möglicherweise die einzige Zu- bzw. Abfahrtsmöglichkeit zur/von der „Highline“. Es sollten jedoch von jeder (auch unterhalb der Bücken verlaufenden) Querstraße (z.B. auch von der Stromstraße) Zufahrtsmöglichkeiten für Radfahrende zur „Highline“ vorgesehen und ausgewiesen werden .
3. Es sollen explizite Vorgaben der Höhenlagen der über die Stahlbetonbrücke führenden Verkehrstrassen (in der Höhe der bestehenden Gleistrasse) für Fuß- und Radverkehr gemacht werden, um einen nahezu steigungsfreien Streckenverlauf zu schaffen. Der Bahndamm (auch zwischen Stromstraße und Hellwagstraße) und die Stahlbetonbrücke sollen für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Die leichte Zugänglichkeit der „Highline“ aus den südlich der Hellwagstraße gelegenen Flächen des Projektgebietes soll sichergestellt werden. Dafür soll es ausreichende Abstände zwischen allen über diese Brücke führende Verkehrstrassen und den anschließenden Baufeldern geben, um enge Kurvenradien und unübersichtliche Streckenführungen zu vermeiden.
4. Eine andere Möglichkeit für eine attraktive Radwegführung bei der Hellwagstraße wäre, die Abtragung der Stahlbetonbrücke vorzuschreiben, um den nutzbaren Querschnitt in der Hellwagstraße zu vergrößern.

5. Das Niveau der Wege, also deren Höhenlage zwischen der Brücke über die Stromstraße und den Brücken über die Hellwagstraße soll in Fortführung der Esplanade kontinuierlich verlaufen und nicht auf das Straßenniveau des umgebenden Altbestandes abgesenkt werden. Für die Zufahrten zur „Highline“ sind ausreichend breite Rampen mit geringer Steigung und großen Kurvenradien vorzusehen. Schwerpunktnutzungen im Bereich Handel, Gewerbe, Dienstleistungen und Büro in diesem Bereich gefährden die Nutzbarkeit der „Highline“. Daher muss der Bahndamm in diesem Bereich zumindest in der Breite der Brücke über die Stromstraße erhalten bleiben.
6. Zufahrtsrampen und Kreuzungen der Esplanade müssen so ausgeführt werden, dass der tatsächlich genutzte Querschnitt der Wege für Radfahrende (und auch der Wege für zu Fuß Gehende) nicht reduziert wird und sie an jeder Stelle zumindest die gleiche Breite wie auf den Brücken der „Highline“ aufweisen.
7. Der Straßenquerschnitt der Nordwestbahnstraße sollte auf der gesamten Länge auf 35 m aufgeweitet werden:
 - a. Aufgewertete Erdgeschoßzonen benötigen Platz im öffentlichen Raum, um diese „Lebendigkeit“ umzusetzen, auch für nicht verkehrsspezifische Aktivitäten. Dies ist nicht nur für die Straßenseite des Stadtentwicklungsgebiets notwendig, sondern auch für Einzelbauplätze und im Altbestand.
 - b. Es wird angenommen, dass das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln an der Westseite des Projektgebietes bald aufgestockt werden muss. Daher sind Raumreserven für eine exklusiv nutzbare Schienentrasse für neue Straßenbahnlinien zwischen Stromstraße (möglichst ab Heiligenstadt) und Taborstraße (bis Schwedenplatz oder Praterstern) zu schaffen.
 - c. Die bestehende Baumreihe kann somit zu einem Teil eines (asymmetrischen) grünen Mittelstreifens werden. Oder alle Bäume werden um mehrere Meter zum neuen Straßenrand versetzt.
8. In der Nordwestbahnstraße und Rebhanggasse sollen Gehsteige beidseitig auf 4 m verbreitert werden und beidseitig ausreichend breite Radwege mit mindestens 2 m Breite angelegt werden. Zusätzlich soll es ausreichend breite Grünstreifen geben, um Raum für andere Aktivitäten (z.B. Sitzgelegenheiten im Schatten) zu schaffen.
9. Die derzeit zwischen Taborstraße 93 und der Nordbahnstraße existierende Baulinie müsste um ca. 8 m – und nicht wie im Entwurf nur geringfügig – zurückversetzt werden, um auch in der Taborstraße auf beiden Straßenseiten ausreichend Platz für den nicht motorisierten Verkehr und für kühlende Maßnahmen (Grünflächen, Bäume) vorsehen zu können.

10. In Verlängerung jeder Stichstraße müssen für zu Fuß Gehende und Radfahrende Wege durch bzw. über die „Grüne Mitte“ (bzw. durch die angrenzende Bebauung) vorgesehen werden, die bei jeder Wetterlage auch benutzbar und daher geeignet befestigt sein müssen.
11. Die Esplanade (bzw. ihre Verkehrsflächen) sollte in ausreichendem Abstand von den Gewerbelokalen bzw. den Gebäuden vorbeigeführt werden. Freiflächen für Gewerbenutzungen (z.B. Gastgarten, Straßenverkauf) vor den Geschäftslokalen sollten zusätzlich ausgewiesen werden, damit die Verkehrswege für zu Fuß Gehende und Radfahrende nicht eingengt werden.
12. Es sollten keine Zufahrten – zusätzlich zu den Garageneinfahrten – für Kfz in den Erdgeschoßzonen zugelassen werden.

Zusätzlich wurden folgende Themenbereiche angesprochen:

13. Es wird nicht zugestimmt, dass der Augarten eine großzügige Erholungsfläche ist. Auch die räumliche Nähe zu den Naherholungsräumen rechtes Donauufer und Nordbahnhof wird nicht als solche wahrgenommen.
14. Die vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel sind bereits überlastet und können keine weiteren Fahrgäste ohne Komfortverlust aufnehmen.
15. Es fehlen ausreichend groß dimensionierte Verkehrsflächen für den nicht motorisierten Verkehr vor allem in der Nordwestbahnstraße und Rebhanggasse.
16. Es fehlt ein übergeordnetes Fußwegenetz und die bestehenden Radverkehrsanlagen sind lückenhaft und viel zu schmal.
17. Der in der Rechtslage erwähnte 5 m breite Fußweg bei der Kleingartenanlage zwischen Stromstraße und Hellwagstraße ist in der Realität nur 2 m ausgebaut.
18. Die Gehsteige und Radwege auf der Dresdner Straße sind zu schmal.
19. Die Anbindung an das umgebende Wegenetz (für Radfahrende und Fußgänger*innen) und eine durchgängige Verbindung von Norden nach Süden aufgrund der querenden Hellwagstraße und der neuen Verbindung zwischen Wallensteinstraße und Traisengasse fehlen.
20. Die Hochhausstandorte befinden sich nicht in „gut erschlossenen Bereichen“ hinsichtlich der Anbindung an den Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehr. Der Übergangsbereich zum Nordbahnhof besteht aus einer komplexen Kreuzung, die ein zusätzlicher Verkehrserreger ist. Des Weiteren entsprechen Hochhäuser nicht den „zeitgemäßen Vorstellungen“ der Teilnehmer*innen im Bürger*innenbeteiligungsverfahren. Dies zeigt das negative Beispiel Nordbahnhof.

21. Die Festlegung einer Schutzzone beim Postgebäude in der Nordwestbahnstraße 6 kommt zu spät, da das Gebäude durch einen Umbau (Entkernung, Änderung der Dachlandschaft) schon sehr stark verändert wurde.
22. Die Beschreibung der Esplanade (Erläuterungsbericht, S. 23) ist irreführend, weil sie einerseits dem Langsamverkehr vorbehalten ist, andererseits als übergeordnete Radverbindung dienen soll. Zudem wird hinterfragt, dass Lieferverkehr auf der Esplanade verkehren darf.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Zu 1:

Eine detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Es können daher keine konkreten Zonierungen der Querschnitte festgelegt werden. Die vorgeschlagenen Querschnittsbreiten wurden überprüft und ermöglichen in den dafür vorgesehenen Bereichen Fuß- und Radverkehr. Entlang der Esplanade soll es im Radverkehr nur Ziel- und Quellverkehr geben. Nach Überprüfung der gewünschten Funktionen und dafür notwendigen Breiten des Parkbegleitwegs und der sogenannten „Spange“ sollen diese von 5 m auf 6 m verbreitert werden. Damit kann hier auch ein vom Fußweg getrennter Radweg errichtet werden.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

Zu 2:

Die Organisation von Zu- und Abfahrten für den Radverkehr und eine konkrete Querschnittsgestaltung der Hellwagstraße sind nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Die genaue Ausgestaltung dieses Bereiches und auch im Bereich der Stromstraße wird auf die möglichen Zufahrten zum Fußweg bei der Hellwagstraße und zur „Highline“ Rücksicht nehmen, ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 3:

Mit der besonderen Bestimmung BB7 wird der Raum über der Brückenkonstruktionsunterkante der öffentlichen Verkehrsfläche, Fußweg zugeordnet, womit das Niveau der Überquerung der Hellwagstraße und Stromstraße festgelegt ist. Bei der Brücke Hellwagstraße ist eine Aufweitung der Esplanade/des Fußweges im Plan vorgesehen. Notwendige Rampen können in diesem Bereich bzw. im Bereich der „Grünen Mitte“ zu liegen kommen. Eine genaue Ausgestaltung dieses Bereichs ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht bekannt.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 4:

Im Sinne der Kreislaufwirtschaft soll die bestehende Brücke und damit auch der bestehende Querschnitt erhalten werden. Unabhängig davon besteht im Flächenwidmungs- und

Bebauungsplan keine Möglichkeit, ein Abtragen eines Brückenbauwerks verpflichtend vorzuschreiben.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 5:

Das Niveau der Baufelder bzw. der „Grünen Mitte“ im Abschnitt zwischen Hellwagstraße und Stromstraße (letzte Bauphase) ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht definiert, daher können die genaue Höhenlage der Verbindung zwischen den Brücken sowie die Anschlüsse zu den bestehenden Straßen noch nicht festgesetzt werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 6:

Für die Esplanade ist eine ausreichende Breite vorgesehen, die eine Vielzahl von Funktionen in der erforderlichen Breite zulässt. Während der Abschnitt zwischen Stromstraße und Hellwagstraße dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein wird, gibt es im südlich angrenzenden Bereich, neben einer freizuhaltenden Fahrgasse (nur für Einsatzfahrzeuge und zeitlich eingeschränkten Lieferverkehr) von mind. 4 m, frei gestaltbare, multifunktionale Zonen, die erst im Zuge des Gestaltungswettbewerbs für die „Grüne Mitte“ genauer geplant werden. Für den Radverkehr gilt in diesem Abschnitt der Esplanade nur Ziel- und Quellverkehr zur Erschließung der Nutzungen.

Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.

Zu 7:

Nach Überprüfung der beabsichtigten Funktionen und der dafür notwendigen Breite der Nordwestbahnstraße soll diese im südlichen Bereich (der bestehenden Straßenbahntrasse) von 25 m auf 27 m verbreitert werden. Damit kann zusätzlich ein Zweirichtungsradweg auf Projektseite ermöglicht werden. Im nördlichen Bereich ist innerhalb des vorgeschlagenen Querschnitts bestandsseitig die Erweiterung des Gehsteigs auf 2,5 m sowie projektseitig ein Zweirichtungsradweg und ein breiter Gehsteig bzw. erweitertes Projektvorfeld (für nicht verkehrsspezifische Aktivitäten) möglich. Ein wechselnder Abbiegestreifen auf der Fahrbahn ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsstärken notwendig. Die Fahrbahnbreite lässt theoretisch die Führung einer Buslinie zu, falls eine Verstärkung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren notwendig werden sollte. Zusätzlich zum Erhalt der bestehenden Baumreihe können bestandsseitig in der Parkspur Neupflanzungen von Bäumen vorgenommen werden.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

Zu 8:

Mit den vorgeschlagenen Querschnitten (Abstand der Baulinien) an der Nordwestbahnstraße sind im nördlichen Bereich bestandsseitig mindestens 2,5 m breite Gehsteige und projektseitig über 4 m

breite Gehsteige möglich. Auch ein Zweirichtungsradweg mit 3,3 m Breite findet Platz. Im südlichen Bereich der Nordwestbahnstraße sind aufgrund der bestehenden Straßenbahntrasse die Rahmenbedingungen beengter. Daher wurde nach nochmaliger Überprüfung der verkehrlichen Rahmenbedingungen projektseitig die Baulinie um 2 m verschoben, um einen Straßenquerschnitt von 27 m zu erreichen. Damit wäre ein 3 m breiter Gehsteig sowie ein Zweirichtungsradweg möglich. Mit den vorgeschlagenen Querschnitten (Abstand der Baulinien) an der Rebhanggasse sind 2,5 m bzw. über 3 m breite Gehsteige, ein Zweirichtungsradweg sowie drei Baumreihen realisierbar. Zusätzlich besteht projektseitig eine 2 m breite Vorzone. Nach Überprüfung der Funktionen und des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich scheint diese Aufteilung ausreichend und zweckmäßig. Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

Zu 9:

Mit den vorgeschlagenen Querschnitten (Abstand der Baulinien) an der Taborstraße ist projektseitig zusätzlich ein Zweirichtungsradweg realisierbar. Weitere Anpassungen (Baumscheiben zwischen den parkenden Autos, Verbreiterung des Gehsteiges bestandsseitig) sind im vorgeschlagenen Querschnitt realisierbar, da die bestehende Fahrbahnbreite bestandsseitig Spielraum lässt.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 10:

Um die „Grüne Mitte“ als Erholungsfläche mit großen zusammenhängenden Grünflächen nutzen zu können, wird es nicht möglich sein, alle Stichstraßen quer über den Park miteinander zu verbinden. In Nord-Süd-Richtung steht mit dem Parkbegleitweg ein getrennter Radweg zur Verfügung. Entlang der Esplanade soll es für Radfahrende nur Ziel- und Quellverkehr geben. In Ost-West-Richtung sind Radverkehrsanlagen durch das Gebiet südlich an der sogenannten „Spange“, mittig in der verlängerten Wallensteinstraße und nördlich über die Hellwagstraße möglich. Für den Fußverkehr werden zusätzliche Querungen der „Grünen Mitte“ vorgesehen, wobei dies dem noch offenen Ergebnis eines Gestaltungswettbewerbs unterliegt. Dabei ist insbesondere auf die Lage der Stichstraßen und die vorgesehenen Nutzungen rund um den Park Rücksicht zu nehmen. Um jedoch eine übergeordnete Radverbindung entlang des westlichen Randes der „Grünen Mitte“ zu ermöglichen, wird in Verlängerung des westlichen Parkwegs bzw. der südlichen Stichstraße eine 6 m breite Verkehrsfläche (Fw) vorgeschlagen (die Kennzeichnung als Einbautentrasse entfällt daher). Zu viel versiegelte Fläche soll jedenfalls im Bereich der „Grünen Mitte“ vermieden werden. Für den Fußverkehr sind ebenfalls in den Blockinnenbereichen Durchgangsmöglichkeiten zu schaffen.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

Zu 11:

Es ist bereits eine 3 m breite Vorzone bzw. eine 4 m breite Arkade für nicht verkehrsspezifische Nutzungen vorgesehen, was den Eingangsbereich der belebten Zone von der eigentlichen Esplanade trennt. Auf der Esplanade selbst bleiben neben einer mind. 4 m frei zu haltenden Fahrgasse (nur für Einsatzfahrzeuge und zeitlich eingeschränkten Lieferverkehr) weitere 10 m als freigestaltbare, multifunktionale Zone, die für Begrünung, Baumpflanzungen, Aufenthalt, Fahrradparken, Bewegung und Begegnung zur Verfügung steht. Für Radfahrende soll auf der Esplanade nur Ziel- und Quellverkehr gelten.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 12:

Es sind neben den Garageneinfahrten keine weiteren Zufahrten vorgesehen. Deswegen sind in weiten Teilen Ein- und Ausfahrtensperren vorgesehen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 13:

Trotz der erwähnten Defizite, die der Augarten aufweist, ist er aufgrund seiner Größe und Nähe zum Entwicklungsgebiet als bedeutend einzustufen. Auch wenn nicht alle Naherholungsräume für alle Bevölkerungsgruppen in gleichem Maße zugänglich sind, stellen sie für weite Gruppen gute Möglichkeiten für Erholung und Sport dar, wie z.B. das rechte Donauufer. Für mobilitätseingeschränkte Personen wird die „Grüne Mitte“ ein idealer, leicht erreichbarer Erholungsraum sein.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 14:

Durch den geplanten Ausbau einer neuen Straßenbahnlinie (Linie 12) kann zusätzlich zu den beiden U-Bahnstationen Dresdner Straße und Jägerstraße, zur ÖBB-Schnellbahn-Stammstrecke (Station Traisengasse) und zu vorhandenen Straßenbahn- und Buslinien eine sehr gute ÖV-Erschließung und Anbindung an mehrere Bezirksteile sichergestellt werden. Für die geplante Straßenbahntrasse in der verlängerten Wallensteinstraße wird im Planentwurf ein entsprechender Straßenquerschnitt vorgesehen. Weiters lässt die vorgeschlagene Straßenbreite in der Nordwestbahnstraße theoretisch die Führung einer Buslinie zu, falls eine Verstärkung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren notwendig werden würde. Kleinere Anpassungen und Optimierungen im Öffentlichen Verkehr – beispielsweise mit der Adaptierung des Busnetzes – werden entsprechend der zeitlichen Entwicklung fortlaufend mitgedacht und auch in zukünftigen Entwicklungsetappen geprüft.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 15:

Mit den vorgeschlagenen Querschnitten (Abstand der Baulinien) sind sowohl in der Nordwestbahnstraße als auch in der Rebhanngasse Radverkehrsanlagen und großzügig dimensionierte Gehsteige realisierbar. Wie bereits im Bericht zu Punkt 8 angeführt, wurde nach nochmaliger Überprüfung der verkehrlichen Rahmenbedingungen im südlichen Abschnitt der Nordwestbahnstraße projektseitig die Baulinie um 2 m verschoben, um einen Straßenquerschnitt von 27 m zu erreichen. Damit wären ein 3 m breiter Gehsteig sowie ein Zweirichtungsradweg möglich. Für die Rebhanngasse ist durch entsprechende verkehrsorganisatorische Maßnahmen eine verkehrsberuhigte und begrünte Ausgestaltung angedacht.

Eine Änderung ergibt sich – abgesehen von der bereits in Punkt 8 angeführten Änderung – daher nicht.

Zu 16:

Für den 20. Bezirk ist seitens der Fachabteilung MA 18 derzeit ein Fußverkehrskonzept („Masterplan Gehen Brigittenau“) in Ausarbeitung, das die Entwicklungen am Nordwestbahnhofareal berücksichtigt. Die generelle Radverkehrsplanung sowie Ausbau und bauliche Verbesserung der Radfahranlagen sind nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Um die in den übergeordneten Konzepten geplanten Radverbindungen zu berücksichtigen, können entsprechende Straßenquerschnitte festgesetzt werden. So wird im südlichen Abschnitt der Nordwestbahnstraße - wie bereits in den Punkten 8 und 15 angeführt – durch Verbreiterung des Querschnitts Vorsorge für einen möglichen Lückenschluss im bestehenden Radverkehrsnetz getroffen.

Eine Änderung ergibt sich – abgesehen von der bereits in Punkt 8 und 15 angeführten Änderung – daher nicht.

Zu 17:

Das Kapitel beschreibt den Rechtszustand. Es werden hier prinzipiell keine Vergleiche mit dem Ist-Zustand gezogen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 18:

Der Großteil der Dresdner Straße, insbesondere der beschriebene problematische Bereich bei der Kreuzung Traisengasse, ist nicht Teil des Plangebiets.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 19:

Durch die Fortführung der bestehenden Straßen in den neuen Stadtteil (als Stichstraßen bis zur „Grünen Mitte“) ist eine Anbindung an das umgebende Wegenetz gewährleistet. Zudem verbinden

die Esplanade sowie der westliche und südliche Parkbegleitweg diese Stichstraßen. Eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung wird über die Esplanade – auch über die Hellwagstraße hinweg (Erhalt der Brücke) – ermöglicht. Die Verbindung zwischen Wallensteinstraße und Traisengasse wird – abgesehen von der erforderlichen neuen Straßenbahnlinie – dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein und durch eine entsprechende Ausgestaltung samt verkehrsorganisatorischen Maßnahmen attraktive Querungsmöglichkeiten bieten.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 20:

Erst mit der schrittweisen Entwicklung des Nordwestbahnhofgeländes werden zusätzlich zu den schon vorhandenen Verkehrsanbindungen, weitere Verbesserungen entstehen: zusätzliche Radwege durch das Gebiet, verbesserte bzw. neue Radwege rund um das Gebiet, ein kleinteiliges Netz an Fußwegeverbindungen sowie die Straßenbahnlinie 12, die u.a. das Gebiet queren wird. Auch der Übergangsbereich zum Nordbahnhof wird im Zuge der Entwicklungen eine attraktivere Gestaltung erfahren. Die Entscheidung zu einer Hochhausbebauung ist das Ergebnis eines langen Prozesses inklusive eines städtebaulichen Wettbewerbs. Hochhäuser sind in der Lage, besondere Orte zu markieren und einen Mehrwert für ihr Umfeld zu bieten. Nicht zuletzt wird die 10 ha große „Grüne Mitte“ auch durch eine Verdichtung an den Rändern möglich. Es ist aber bekannt, dass Hochhäuser auch polarisieren.

Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.

Zu 21:


Das äußere Erscheinungsbild des alten Postgebäudes wurde trotz der Zu- und Umbauten erhalten und soll auch in Zukunft erhalten werden. In Abstimmung mit der zuständigen Fachabteilung MA 19 wird die Festsetzung einer Schutzzone als sinnvoll erachtet.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 22:

Die Beschreibung der Esplanade wird im Bericht überarbeitet, sodass ihre Funktion klar dargestellt wird. Siehe auch Bericht zu Punkt 11.

Der Bericht wird entsprechend geändert.



Neben anderen Einwänden (siehe Abschnitt A, Punkt 7 und Abschnitt B, Punkt 17 und 22) wird ergänzend Folgendes eingebracht:

Im Sinne des Stadtklimas sollten sämtliche Fassaden ausnahmslos begrünt werden.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Im aktuellen Planentwurf sind bei Neubauten mit einer zulässigen Gebäudehöhe von mehr als 7,5 m und höchstens 26 m die Straßenfronten mindestens im Ausmaß von 20 vH gemäß dem Stand der Technik zu begrünen. Aufgrund brandschutztechnischer Vorgaben wird bei Gebäuden mit einer festgesetzten Gebäudehöhe von über 26 m von dieser Ausweisung Abstand genommen. Die im Planentwurf vorgeschlagene Bestimmung entspricht den aktuellen Planungsgrundlagen zur Bebauungsbestimmung „Begrünung der Fassaden“.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

- 
1. Wenngleich im Entwurf zur Novelle des Wiener Garagengesetz vorgesehen ist, den Umfang der Stellplatzverpflichtung auf 70 % in der Zone 1 (maßgeblich für den Nordwestbahnhof) zu reduzieren, so ersuchen wir die Anzahl der erforderlichen PKW-Stellplätze mittels eines Stellplatzregulativs bereits mit der Erlassung der Bebauungsbestimmungen zu reduzieren. Hier verweisen wir auf das direkt anschließende Plandokument 8300 für Teile des Nordbahnhofs, in dem im Nahbereich der ÖV-Haltestellen ein Regulativ von 50 % verordnet wurde.
 2. Schaffung der Möglichkeit zur Garageneinfahrt und -ausfahrt pro Struktureinheit bzw. Bauplatz um die etappenweise Realisierung des Entwicklungsgebietes gewährleisten zu können.
 3. Esplanade (12870): Reduktion der Breite von 16m auf 14m lt. aktuell vorliegendem Mobilitätskonzept, um damit den unversiegelten Flächenanteil (Park) zu erhöhen.
 4. Parkbegleitweg (12848): Verbreiterung von 5m auf 6m lt. aktuell vorliegendem Mobilitätskonzept, um einen getrennten Geh- und Radweg zu ermöglichen.
 5. Spange (12847): Verbreiterung von 5m auf 6m lt. aktuell vorliegendem Mobilitätskonzept.
 6. Philomena-Haas-Gasse: Angeregt wird die Ausweisung als Öffentliches Gut und nicht als §53-Straße. Alle Straßen im gesamten Nordwestbahnhofareal sind als Öffentliches Gut ausgewiesen. Einzig die beiden kurzen Gassenstücke der Philomena-Haas-Gasse als §53-Privatstraße auszuweisen erscheint daher nicht zweckmäßig. Zusätzlich verweisen wir in diesem Zusammenhang auf die Bestimmungen des Übereinkommens Stadt Wien/ÖBB zum Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof aus dem Jahr 2020.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Zu 1:

In den als Grundlage für die Erarbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans geltenden Beschlüssen der Stadtentwicklungskommission (STEK) zur Evaluierung des Leitbilds Nordwestbahnhof wurde keine Festsetzung eines Stellplatzregulativs vorgesehen. In dem für die

erste Bauphase im Südosten vorgesehenen Bebauungsplan ist, in Hinblick auf die kürzlich beschlossene Bauordnungsnovelle, keine aktive Reduktion der gesetzlich vorgesehenen Pflichtstellplätze (Stellplatzregulativ) enthalten. Somit wird für diese erste Bauphase gemäß Bauordnungsnovelle die gesetzliche Stellplatzverpflichtung bei 70 % der bisher erforderlichen Pflichtstellplätze liegen. Vergleichbare Prozentsätze finden sich am benachbarten Nordbahnhof, wo in dem in der Stellungnahme angeführten Plandokument 8300 überwiegend ein Stellplatzregulativ von 70 % und nur für einen Baublock, der direkt an der Endstation der Straßenbahnlinie 0 liegt, ein Stellplatzregulativ von 50 % verordnet wurde. Der überwiegende Bereich der im vorliegenden Entwurf vom Bebauungsplan erfassten Flächen liegen nicht im unmittelbaren Nahbereich von ÖV-Stationen, sodass hier eine über das gesetzliche Regulativ hinausgehende Reduzierung nicht erfolgen soll. Zudem sollen am Nordwestbahnhof jedenfalls Maßnahmen gesetzt werden, die die sanfte Mobilität forcieren, Car Sharing ermöglichen und so den Besitz eines eigenen Autos zur Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen weitgehend überflüssig machen. Damit wird es aufgrund der Bauordnungsnovelle möglich, die Pflichtstellplätze um weitere 10 % auf bis zu 60 % zu reduzieren. Unter Hinweis auf die angeführten Maßnahmen und die gesetzliche Reduzierung der Stellplatzverpflichtung soll aktuell kein Stellplatzregulativ mit der Erlassung von Bauordnungsbestimmungen in den Planentwurf aufgenommen werden. Siehe auch Bericht zu Abschnitt A, Punkt 7.

Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.

Zu 2:

Ein Ziel für den öffentlichen Raum ist die Schaffung von vielfältig benutzbaren und attraktiven Straßenräumen und daher eine weitestgehende Verkehrsberuhigung unter anderem auch in den Erschließungsstraßen des neuen Stadtteils. Diese Stichstraßen sollen als Begegnungszonen stark verkehrsberuhigt ausgestaltet werden. Vor allem im Nahbereich der Parkesplanade und der „Grünen Mitte“ soll der Kfz-Verkehr hintangehalten und die Beeinträchtigung durch Zufahrtswege minimiert werden. Die Sammelgaragen werden daher nur über gebündelte Ein- und Ausfahrten in vorgegebenen Abschnitten erschlossen und müssen dann bauplatzübergreifend entsprechend geplant und organisiert werden. Um die Ziele übergeordneter Konzepte zu erreichen, sollen die für alle Baufelder vorgegebenen Spielräume für die Anordnung von Ein- und Ausfahrten beibehalten werden.

Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.

Zu 3 bis 5:

Verkehrliche Überlegungen sehen eine übergeordnete Radverbindung entlang des südlichen und westlichen Randes der „Grünen Mitte“ (Spange und Parkbegleitweg) vor. Um hier die Anordnung

eines getrennten Geh- und Radweges und eine hohe Aufenthaltsqualität zu ermöglichen und Vorsorge für übergeordnete Radverbindungen zu treffen, wird eine Verbreiterung dieser Parkbegleitwege von 5 m auf 6 m vorgeschlagen. Im Zuge dessen wird zur Schließung der relevanten Nord-Süd-Verbindung an der westlichen Seite der „Grünen Mitte“ zusätzlich die Ausweisung eines 6 m breiten Fußweges im Bereich der Baufelder 9 und 10 vorgeschlagen (deckt sich mit der bisher im Entwurf vorgesehenen Einbautentrasse). Als ausgleichende Maßnahme und zur Erhöhung des unversiegelten Flächenanteils („Grüne Mitte“) wird für die Esplanade, die vorrangig dem Flanieren dient, Radfahrenden zur Verfügung steht (Ziel- und Quellverkehr) und nur zeitlich eingeschränktem Lieferverkehr offenstehen soll, eine Reduzierung des Querschnitts von 16 m auf 14 m vorgeschlagen. Die funktionalen Anforderungen an die Esplanade können jedenfalls mit einem verringerten Querschnitt erfüllt werden.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

Zu 6:

Eine Überprüfung der stadtplanerischen Zielsetzungen im Bereich der Philomena-Haas-Gasse hat ergeben, dass diese Verkehrsfläche künftig zusätzliche Funktionen übernehmen und nicht nur einer besseren Aufschlüsselung der neu bebauten Liegenschaften Dresdner Straße 84-90 dienen wird. Über diese Verkehrsfläche wird die Erschließung der Baufelder 15 und 16 sowie eine relevante Radverbindung zwischen Universumstraße und Rebhanngasse über die künftig ausgebaute verlängerte Traisengasse erfolgen. Unter Berücksichtigung dieser geplanten Erschließungs- und Verbindungsfunktion wird die Philomena-Haas-Gasse, entsprechend den anderen neuen Erschließungsstraßen wie unter anderem die Stichstraßen, in ihrem gesamten Straßenquerschnitt als Verkehrsfläche ohne zusätzliche Festlegung vorgeschlagen. Dabei wird darauf hingewiesen, dass bereits Grundabtretungen in das öffentliche Gut im Zuge der Bauplatzschaffung auf der Liegenschaft Dresdner Straße 84 erfolgt sind. Die abgetretene Grundfläche beträgt bereits mehr als 30 vH des geschaffenen Bauplatzes, sodass bei Änderung des Bauplatzes für das darüberhinausgehende Ausmaß von der Gemeinde Entschädigung zu leisten wäre.

Plan und Bericht werden entsprechend geändert.

Plan Nr. 8355/70 – Forum Wissenschaft und Umwelt

Neben anderen Einwänden (siehe Abschnitt A, Punkt 7, 9, 10, 12 und 15 und Abschnitt B, Punkt 17, 18, 22 und 23) wird ergänzend Folgendes eingebracht:

1. Eine der Hallen sollte erhalten bleiben und einer Nachnutzung zugeführt werden (z.B. Ansiedlung des Museums aus der Nordwestbahnstraße).

2. Niederschlagswässer sollen möglichst in Parkanlagen versickern. Die Einleitung in den Kanal darf nur für Niederschlagswasser von Verkehrsflächen zulässig sein.
3. Die Funktionsmischung muss kleinteilig erfolgen, also zumindest innerhalb der einzelnen Baufelder ausreichend gegeben sein. Das bedeutet überall entsprechende Angebote an Geschäften und sonstigen Dienstleistungen, Versorgungs- und auch Entsorgungseinrichtungen etc. vorzusehen bzw. zu ermöglichen. Eine Konzentration dieser Angebote auf jeweils einzelne Standorte wäre ein Widerspruch zum Mischungsprinzip. Die kleinteilige Umsetzung des Mischungsprinzips ist sicherzustellen! In allen Baufeldern müssen sich Geschäftsviertel finden, die Dienstleistungsunternehmen (täglicher Bedarf, Lebensmittel, Banken, Apotheken, Cafés, Gaststätten, Dienstleistungen von Friseur bis Installateur, Elektriker, verträgliche Gewerbe und Handwerk soweit Lärm verhindert und eingedämmt werden kann) beheimaten. Im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sind entsprechende Widmungen vorzusehen. U.a. muss die Wallensteinstraße als Geschäftsstraße gewidmet werden.
4. Durchlässigkeit: Bei allen Baufeldern sind ausreichend Durchgänge und Fußwege zu widmen! Bei Überbauung von Durchgängen ist eine lichte Höhe von 4,5 m freizuhalten. Selbstverständlich sind die Flächen für die Errichtung von öffentlichen Durchgängen im Niveau der anschließenden Verkehrsflächen anzulegen und von oberirdischer Bebauung freizuhalten. Es muss gewährleistet werden, dass die Schnellbahnstation Traisengasse mühelos vom Areal des ehemaligen Nordwestbahnhofs erreichbar ist.
5. In Innenhöfen sind Spielplätze vorzusehen und sonstige unbebaut bleibende Grundflächen gärtnerisch auszugestalten. Unbebaute und lediglich unterirdisch bebaubare Flächen müssen gärtnerisch gestaltet werden. Bei unterirdischen Bauwerken, die nicht unter Gebäuden liegen, ist vorzuschreiben, dass eine Erdüberdeckung von mind. 1,5 m ausgeführt wird (großkronige Bäume benötigen ein durchwurzelbares Substrat dieses Ausmaßes) und eine adäquate Bewässerung von Bäumen während der ersten Jahre vorgesehen wird. Wege sind mit versickerungsfähiger Oberfläche zu gestalten. Es sind Flächen für Gemeinschaftsgärten zu widmen. Bauplatzübergreifende Flächen wie Spielplätze oder Durchwegungen sind offen und von Einfriedungen frei zu halten. Für mögliche Ausführungen von Einfriedungen von privaten Flächen sind Vorgaben festzulegen.
6. Soziale Einrichtungen: Heime und Gesundheitseinrichtungen müssen über den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan vorgegeben werden. Ebenso sind Flächen für Gemeinschafts- und Aufenthaltsräume im ausreichenden Maß zu sichern. Ein Gebäude am Areal des ehemaligen Nordwestbahnhofs, z.B. entlang der Wallensteinstraße, sollte als Beherbergungsstätte gewidmet werden. Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan hat auch

die Möglichkeit die Errichtung von Bädern – sei es in Gebäuden oder auch Freibäder – vorzusehen. Es wird empfohlen, Sportflächen von Bildungseinrichtungen nach dem Ende der Schule, in Ferien bzw. am Wochenende für Anrainer*innen zu öffnen (siehe Nordbahnhof).

7. Erdgeschoßzonen: Es wird abgelehnt, dass entlang von Dresdner Straße, Taborstraße und Nordwestbahnstraße in den Erdgeschoßen keine Fenster zu Aufenthaltsräumen bzw. Wohnungen hergestellt werden sollen. Gleichzeitig ist zu gewährleisten, dass beim Übergang von öffentlichem zu privatem Raum ausreichende (2 m) und passend gestaltete Abstandsflächen (Begrünung), die nicht durch den Einsatz von Kameras, Wachdiensten und Verbotstafeln ersetzt werden dürfen, angelegt werden. Es wird die Einrichtung eines Managements für die Vermietung der Erdgeschoßzonen empfohlen.
8. Stellplätze im öffentlichen Raum: Sowohl die Wiener Smart City Strategie als auch der Wiener Klimafahrplan enthalten Aussagen zur Schaffung von Grün- und Freiflächen anstelle von Fahr- und Parkstreifen und auch zur Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Raum. In diesem Sinn ist zu gewährleisten, dass keine Pkw-Dauerstellplätze an der Oberfläche des Areals des ehemaligen Nordwestbahnhofs geschaffen werden. Im Umfeld ist die Anzahl der Pkw-Stellplätze an der Oberfläche zu reduzieren.
9. Sammelgaragen: Die Errichtung bauplatzübergreifender Sammelgaragen ist im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan vorzuschreiben. Garageneinfahrten sollen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan nicht projektbezogen, sondern gebiets- oder teilgebietsbezogen festgelegt werden, um alle Gestaltungsspielräume der Erdgeschoßnutzung und des öffentlichen Straßenraumes auszuschöpfen.
10. Verlängerte Wallensteinstraße: Die Wallensteinstraße soll mit Raum für die Straßenbahn mit selbstständigem Gleiskörper im Rasengleis sowie zusätzlich mit Raum für die vorwiegende Nutzung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mit getrennten Wegen gewidmet werden.
11. Radabstellanlagen: Es ist vorzuschreiben, dass ausreichend Radabstellanlagen errichtet werden (Fahrradbügel im öffentlichen Raum, in (ausreichend breiten) Durchgängen, in Abstellräumen, vor Bildungseinrichtungen, Kindergärten, Einkaufseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen).
12. Stichstraßen: Mit mehrspurigen Fahrzeugen befahrbare Stichstraßen mit einer Breite von 18,5 m werden abgelehnt. Die Begegnungszone Lange Gasse im 8. Wiener Bezirk hat bei zum Teil versetzten Gebäudefronten eine Breite (inkl. Gehsteige) von 10 m bis 13 m.
Es ist zu gewährleisten, dass die Stichstraßen an beiden Seiten mit Bäumen (als Alleen) gestaltet werden. Auch umzugestaltende Straßen im Bestand (Wallensteinstraße, Nordwestbahnstraße) sollen als Alleen gewidmet und entsprechend gestaltet werden.

13. Mobilitätsfonds

Die Einrichtung eines Mobilitätsfonds nach dem Vorbild in der Seestadt Aspern wird empfohlen. Der Fonds ist von den Betreibern der Sammelgaragen zu speisen. Dadurch soll die Finanzierung von Leihrädern, E-CarSharing, E-Tankstellen, Zustellservice, Einkaufswagen und Fahrradanhänger in Einem, Fahrradverleihsysteme für Kinder, Fahrradreparaturservices, Öffi-Tickets, digitale Informationssysteme, Förderung der Geschäftsstraße, eine Mobilitätsmappe für neue Bewohner*innen mit Informationen über Einkaufs- sowie Freizeitmöglichkeiten und Alternativen zum privaten Auto, Forschungsprojekte im Bereich der Mobilität sowie Mobilitätsberatung gewährleistet werden.

14. Energie: Für Gebäude soll ein Heizwärmedarf von 10 kWh/m²a (A++) angestrebt und einer von 20 kWh/m²a keinesfalls überschritten werden. Die Wärme- und Kälteversorgung soll mit vor Ort verfügbarer, erneuerbarer Energie erfolgen. Im Fall von gebäudeübergreifenden Energielösungen sollen Niedertemperatur-Nahwärmenetze zum Einsatz kommen (vgl. Objekte von Kallco, Schöberl & Pöll; vgl. Konzept "Raus aus Gas – Wiener Wärme und Kälte 2040"; Baustein "Wärmenetze"). Vorzusehen ist eine umfangreiche Photovoltaik-Nutzung auf geeigneten Flächen wie z.B. Dächern (samt Begrünung), Fassaden und nicht überbauten Arkaden.
15. Der Substrataufbau sollte nicht 15 cm, sondern muss mind. 20 cm betragen. Die Intensivbegrünung auf allen Dächern mit einer Neigung von weniger als 15° mit einem Substrataufbau von 20 cm (wie bei der Seestadt Aspern Nord bereits im Rahmen des UVP-Verfahrens vorgeschrieben) ist vorzuschreiben.
16. In künftigen Parkanlagen innerhalb des Areals des ehemaligen Nordwestbahnhofs sind Fuß- und Radwege baulich voneinander zu trennen. Wege sind mit versickerungsfähiger Oberfläche zu gestalten.
17. Aufenthaltsflächen, Freiräume, Treffpunkte, Quartiersplätze und Sport- und Bewegungsflächen sind über das Areal des ehemaligen Nordwestbahnhofs zu verteilen. Auch klein dimensionierte Mikrofreiräume sind einzurichten.
18. Über den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan muss vorgeschrieben werden, wo der derzeitige Vegetationsbestand zu erhalten ist.
19. Es wird empfohlen, in Parkanlagen und bei Grünflächen keine chemisch-synthetischen Pestizide einzusetzen.
20. Es wird eine Vereinbarung für den Einsatz von Nisthilfen für Insekten, Vögel und Fledermäuse in Parkanlagen und - für die beiden letztgenannten Arten - auch an Gebäuden empfohlen.

21. Für die Baufelder wird empfohlen, jeweils einen „Greenpass“ (macht die Auswirkungen von Gebäuden, urbaner Strukturen und grüner und blauer Infrastruktur auf die städtische Umwelt sichtbar, vergleichbar und verständlich - Simulation Klimawirkungen, Beschattungen, Hitzeinseln, ...) zu erstellen und Planungen bei Bedarf (Vermeidung von Hitzeinseln, ...) anzupassen.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Zu 1: Zwei Backsteinhallen im Süden des Nordwestbahnhofareals sollen erhalten und einer öffentlichen Nutzung zugeführt werden. Die Gebäude sind für Erholungs- und Sportzwecke bzw. kulturelle, gastronomischen oder marktähnliche Nutzungen vorgesehen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 2: Bei der Entwicklung des Nordwestbahnhofareals wird ein möglichst naturnaher Wasserkreislauf angestrebt. Es ist daher ein nachhaltiges Regenwassermanagement vorgesehen. Aussagen dazu sind nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 3: Im Projektgebiet ist eine Nutzungsmischung vorgesehen. Im Vorfeld wurde der Bedarf an speziellen Nutzungen im Erdgeschoß analysiert und manche Nutzungen auch verortet. In den Bereichen, in denen eine Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoß erfolgen soll, wird eine Geschäftsviertel-Widmung, verbunden mit einer Mindestraumhöhe im Erdgeschoß, vorgeschlagen. Für den Bereich der Wallensteinstraße wurde in einem ersten Schritt nur die Festsetzung eines Flächenwidmungsplans, der bereits in diesem Bereich die Ausweisung eines Geschäftsviertels beinhaltet, vorgeschlagen. Da die Ausweisung einer Geschäftsstraße Bestandteil des Bebauungsplans ist, wird dieser Aspekt in den künftigen Verfahren geprüft werden.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 4: Um eine Durchwegung sicherzustellen, wurden auf allen Baufeldern öffentliche Durchgänge festgesetzt. Die Durchgänge sind im Niveau der anschließenden Verkehrsflächen mit einer lichten Breite von mindestens 6 m und einer lichten Höhe von mindestens 5,5 m anzuordnen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 5: Oberirdisch bebaubare, jedoch unbebaut bleibende Grundflächen sind gärtnerisch auszugestalten. Auf gärtnerisch auszugestaltenden Flächen ist bei Errichtung von unterirdischen Bauwerken eine Erdüberdeckung von mindestens 0,8 m vorzusehen, wodurch auch großkronige Bäume gesetzt werden können. Die Ausweisung von Spielplätzen oder Gemeinschaftsgärten ist nicht Inhalt des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Um zusammenhängende und bauplatzübergreifende Grün- und Freiflächen zu schaffen und zu sichern, ist die Errichtung von Einfriedungen untersagt. Sofern nicht anders bestimmt, dürfen Einfriedungen an den seitlichen und

hinteren Grundgrenzen der Liegenschaften 2 m nicht überragen und ab einer Höhe von 0,5 m den freien Durchblick nicht hindern.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 6: Generell können soziale Einrichtungen (wie z.B. Heime, Gesundheitseinrichtungen, Bäder) und Beherbergungsstätten auf den als Gemischtes Baugebiet ausgewiesenen Flächen untergebracht werden. Konkrete Zweckbestimmungen dafür bedarf es nicht und sind im Bebauungsplan für die erste Entwicklungsphase mit Ausnahme der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen nicht vorgesehen. Zudem werden für den überwiegenden Teil des Areals nachfolgende Bebauungspläne zu einem späteren Zeitpunkt erstellt, in denen gegebenenfalls mittels Zweckbestimmungen Vorsorge für weitere soziale Einrichtungen getroffen werden kann. Bedarfserhebungen und konkrete Verortungen werden vorgenommen und fließen in die weiteren Planungsverfahren ein. Die Sicherung von Gemeinschafts- und Aufenthaltsräumen kann nicht über die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung erfolgen. Für den Bereich an der Wallensteinstraße beinhaltet der vorliegende Planentwurf noch keine Bebauungsbestimmungen. Die Öffnung von Sportflächen in Bildungseinrichtungen ist bereits jetzt gängige Praxis, kann jedoch nicht über den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan geregelt werden.

Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.

Zu 7: Mit dem Verbot der Herstellung von Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Erdgeschoß an emissionsstarken Straßenzügen mit teilweisen Straßenbahnführungen sollen unattraktive Wohnsituationen im Erdgeschoß hintangehalten werden. In den überwiegenden Bereichen der neuen Baufelder sind entlang der Baufeldkanten 2 m bzw. 3 m tiefe Vorzonen vorgesehen, die gärtnerisch auszugestalten sind und als Abstandsflächen zwischen dem öffentlichen und privaten Raum fungieren. Die Einrichtung eines Managements für die Sockelzonen ist nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans, soll aber in der nachfolgenden Qualitätssicherung geprüft werden.

Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.

Zu 8: Die detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 9: Die Errichtung bauplatzübergreifender Sammelgaragen wird angestrebt, kann jedoch nicht im Flächenwidmungs- und Bebauungsplans festgelegt werden. Ein- und Ausfahrten für die notwendige Erschließung der Tiefgaragen erfolgen in den Stichstraßen, gebündelt in konkreten Abschnitten. Ein- und Ausfahrtsperren werden entlang der Parkesplanade (Fußweg) und des südlichen

Parkwegs vorgeschlagen, um den attraktiven öffentlichen Raum in diesen Bereichen mit einer belebten Erdgeschoßzone nicht durch Ein- und Ausfahrten zu beeinträchtigen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 10: Eine detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen ist nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Der vorgeschlagene Querschnitt (Abstand der Baulinien) der verlängerten Wallensteinstraße bietet jedoch ausreichend Platz für die Straßenbahn sowie für Fußgänger*innen und Radfahrende.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 11: Die Anregung ist nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 12: In den Stichstraßen befinden sich gebündelt die Ein- und Ausfahrten für die notwendige Erschließung der Tiefgaragen. Der Fokus bei der Ausgestaltung wird auf einer hohen Aufenthaltsqualität mit viel Begrünung liegen. Im Flächenwidmungsplan ist eine Herstellung von 2 Baumreihen in den Stichstraßen vorgesehen. Die Breite der Stichstraßen ergibt sich nicht nur aufgrund der Aufenthalts- und Nutzungsqualität im Straßenraum, sondern auch aufgrund einer guten Belichtung der Baukörper.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 13: Die Anregung ist nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 14 und 15: Die Energieversorgung ist nicht Teil des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans. Die zur Errichtung gelangenden Dächer von Gebäuden mit einer bebauten Fläche von mehr als 12 m² sind bis zu einer Dachneigung von 15 Grad intensiv gemäß ÖNORM L 1131 zu begrünen. Das entspricht einem Substrataufbau von mind. 20 cm. In jenen Bereichen, welche mit technischen Anlagen zur Nutzung umweltschonender Energieträger überdeckt werden, ist eine extensive Dachbegrünung gemäß ÖNORM L 1131 mit einem Substrataufbau von mindestens 15 cm ausreichend. Eine Photovoltaik-Nutzung auf den Dächern ist somit nicht ausgeschlossen.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht

Zu 16: Grundsätzlich ist eine detaillierte Ausgestaltung der Verkehrsflächen nicht Inhalt der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Verkehrliche Überlegungen für die Esplanade zielen darauf ab, dass für Radfahrende dort nur Ziel- und Quellverkehr gelten soll. Ein baulich getrennter Radweg ist jedoch beim Parkbegleitweg vorgesehen. Dieser soll nach Überprüfung der gewünschten beabsichtigten Funktionen und dafür notwendigen Breiten von 5 m auf 6 m verbreitert werden. Damit kann ein Radweg getrennt vom Fußweg errichtet werden. Um auch eine übergeordnete Radverbindung entlang des westlichen Randes der „Grünen Mitte“ zu ermöglichen,

wird in Verlängerung des westlichen Parkwegs bzw. der südlichen Stichstraße eine 6 m breite Verkehrsfläche (Fw) vorgeschlagen. Dazu siehe auch Bericht zu Abschnitt B, Punkt 22.1. und 22.10. Hinsichtlich versickerungsfähiger Oberflächen von Wegen wird auf die bereits vorgeschlagene Bestimmung für die Parkesplanade und den westlichen Fußweg zwischen Hellwagstraße und Stromstraße verwiesen, wonach mindestens 50 vH der jeweiligen Querschnitte versickerungsfähig ausgestaltet werden müssen. Für den Fußverkehr werden zusätzliche Querungen der „Grünen Mitte“ vorgesehen, wobei deren konkrete Lage in einem Gestaltungswettbewerb definiert werden soll. Bei der Ausgestaltung dieser Wege werden versickerungsfähige Oberflächen angestrebt.

Hinsichtlich Verbreiterung des Parkbegleitweges zur Unterbringung eines baulich getrennten Radweges werden Plan und Bericht entsprechend geändert.

Zu 17: Die Ausgestaltung von Grün- und Freiräume, Parkanlagen sowie öffentlichen Plätzen ist nicht Teil der Flächenwidmung. Zur gemeinsamen Entwicklung der „Grünen Mitte“ und der öffentlichen Plätze und Verkehrsflächen ist ein Gestaltungswettbewerb geplant.


Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 18: Der Vegetationsbestand soll – soweit möglich – in die Neugestaltung der „Grünen Mitte“ und anderer Grünflächen integriert werden. Auf den mit BB1 gekennzeichneten, gärtnerisch auszugestaltenden Flächen mit wertvollem Baumbestand bzw. zur Sicherung zukünftigen Baumbestands ist die Errichtung von ober- und unterirdischen Bauwerken nicht zulässig.

Eine Änderung ergibt sich daher nicht.

Zu 19 bis 21: Die Anregungen sind nicht Gegenstand des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans.


Eine Änderung ergibt sich daher nicht.


Es wird die Freihaltung einer Trasse mit einer für zwei Eisenbahngleise ausreichenden Breite vorgeschlagen, sodass bei entsprechender Fahrgastnachfrage eine entsprechende Personenverkehrsverbindung zwischen Verbindungsbahn (Stammstrecke) und Donauuferbahn (sowie in Folge der Franz-Josefs-Bahn) – unter Miteinbeziehung der ebenso freizuhaltenden nördlichen Trassenbereiche der Alten Nordwestbahn ab Stromstraße – geschaffen werden kann.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Zur vorgesehenen Stadtentwicklung für das Nordwestbahnhofareal mit der Bereitstellung von Wohnraum, Bildungsinfrastruktur sowie Grün- und Freiflächen liegen politische Beschlüsse und ein entsprechendes, mit der Grundeigentümerin ÖBB abgestimmtes städtebauliches Leitbild vor. Die Nutzung von (Teil)Flächen des Areal für eine Gleistrasse ist nicht vorgesehen.

Eine Änderung ergibt sich daraus nicht.


Es wird der Vorschlag der Grünen vollinhaltlich unterstützt.

Dazu die Magistratsabteilung 21 B:

Von den Grünen ist keine Stellungnahme eingegangen. Es wird vermutet, dass die Stellungnahme der Bürgerinitiative gemeint ist, da die Grünen dort vertreten sind. Es wird daher auf den Bericht in Abschnitt A verwiesen.

Ergänzend werden in Bericht, Antrag und Umweltbericht nicht planinhaltliche Änderungen (Anpassung von Formulierungen - teilweise aufgrund der Bauordnungs-Novelle - und Konkretisierungen) vorgenommen.

Es wird vorgeschlagen, Plan, Bericht und Umweltbericht mit den angeführten Änderungen sowie den inhaltlich ungeänderten Antrag der Beschlussfassung durch den Gemeinderat zuzuführen.

Sachbearbeiterin:
Dipl.-Ing. Ljuba Goger
Tel: +43 1 4000 88523

Der Abteilungsleiter:
Dipl.-Ing. Christoph Hrcir

##signaturplatzhalter##