

Der nachstehende Text ist der Originaltext des Erläuterungsberichts der MA 21 B, die Anmerkungen wurden kursiv verfasst.

MAGISTRAT DER STADT WIEN
Magistratsabteilung 21 B
MA 21 B - Plan Nr. 7803

Wien, 12. Dezember 2007

Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplans für das Gebiet zwischen Rotenmühlgasse, Linienzug 1-4, Fabriksbrücke, Linienzug 5-6 und Schönbrunner Schloßstraße im 12. Bezirk und im 15. Bezirk, Kat. G. Meidling, Rudolfsheim und Sechshaus

Beilagemappen:

1. Antrag und Plan 1:1000
2. Verfahrenslauf gemäß § 2 BO f. Wien (Plan- und Antragsentwürfe, Erläuterungsberichte)
3. Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan (Bausperren)
4. Plandarstellung der Grundeigentumsverhältnisse
5. Bestandspläne
6. Bezugsakten
7. Gutachten, Stellungnahmen
8. Darstellung der Änderungen
9. Kundmachungsnachweise

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV für ein Verfahren gemäß § 2 der Bauordnung für Wien zur Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes.

Lage und Charakteristik des Plangebietes

Das Gebiet, das zwei kleinere Baublöcke westlich des U4 Parkshops umfasst, liegt direkt an der Westeinfahrt Wiens, an einem Knickpunkt des Wientals. Die vorhandene Bausubstanz ist mehrgeschoßig, stammt überwiegend aus dem 19. Jahrhundert, und ist zum Teil in einem schlechten Zustand. Grundsätzlich kann das Gebiet als amorph und wenig attraktiv bezeichnet werden.

Dass die Bausubstanz des Gebiets „überwiegend“ (zu mehr als 50 %) aus dem 19. Jahrhundert (vor 1900) stammt, ist für den Laien zumindest nicht offensichtlich. Die entsprechenden Fakten kann die MA 21B aber wohl vorweisen.

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 2 -

Im nördlichen Bereich, wird es durch das kanalisierte Bett des Wienflusses begrenzt, im südlichen, durch die Schönbrunner Schloßstraße. Die U-Bahnlinie U4 verläuft direkt an der Bezirksgrenze zum 15. Bezirk, im Plangebiet befindet sich der stadtauswärtige Ausgang der Station Meidling.

Historische Entwicklung

Das Plangebiet per se stellt - bedingt durch seine geringe Größe - keinen Ort mit großer historischer Vergangenheit dar. Ein prägendes Element dieses Bereiches ist aber zweifellos der

Wienfluss, der den gesamten nördlichen Teil Meidlings geprägt hat und noch heute, als Einschnitt in das urbane Gefüge, ein topographisch bestimmendes Element für den gesamten westlichen Bereich der Stadt darstellt. Durch verschiedene geologische und hydrologische Gegebenheiten war die Wien seit jeher ein gefährliches Gewässer. Bei Trockenheit führte sie nur 0,2 m³ bis 0,3 m³/Sekunde. Bei starken Niederschlägen konnte diese Wasserführung bis auf 600 m³ steigen, also auf das ca. Dreitausendfache. Aus dem bescheidenen Fluss der schon im vorigen Jahrhundert eher die Bezeichnung Bach verdient hätte, wurde ein reißender Strom, der die Anrainer bedrohte.

Die ältesten Berichte über die Zerstörungen durch ein Wienfluss-Hochwasser besitzen wir aus dem Jahre 1295. Damals wurde das Bürgerspital, das im Bereich Kärntner Straße - Karlsplatz lag und das größte Spital und Armenhaus im mittelalterlichen Wien war, so hoch überflutet, dass die Betten mit den Patienten auf den Fluten schwammen. 1445 wurden Felder und Weingärten in weitem Umkreis verwüstet. 1630 bahnte sich der Fluss einen neuen Weg, mehrere Penzinger Häuser verschwanden für immer. Am 4. Juli 1670 stieg das Wasser zwischen elf und zwölf Uhr nachts so schnell, dass viele Menschen, die in ihren Häusern schliefen, ertranken.

Am ärgsten litt Meidling 1851. Am 18. Mai war die Wien 10 Meter hoch, alle Brücken und Stege wurden zerstört oder zumindest schwer beschädigt. In der Niederhofstraße, die damals Matzleinsdorfer Straße hieß, stand eine Pappelallee.

Viele dieser Bäume wurden damals gefällt und zur Eindämmung der Fluten verwendet. Es half nur wenig, viele Häuser wurden zerstört. Im August gab es neuerlich Hochwasser, wieder stürzten zahlreiche Häuser ein. Am 10. Dezember kam das dritte Hochwasser des Katastrophenjahres. Die restlichen Bäume der Allee wurden gefällt, aber wieder gab es große Verwüstungen.

Erläuterungsbericht 2 - ÖABV S. - 3 -

Das letzte größere Hochwasser gab es im April 1900. Die Wien riss dabei Baumaterial, das für den Bau der Stadtbahn und die Regulierung der Wien gelagert war, hinweg. Vermutlich wurde schon im Mittelalter, vielleicht sogar schon in der Römerzeit versucht, die Hochwassergefahr einzudämmen. Methoden früherer Zeiten waren die Vertiefung des Flussbettes, die Befestigung der Ufer durch Steine und Pflanzen, sowie die Anlegung von Überlaufbecken.

Die erste wirksame Regulierung, die den Meidlinger Raum betraf, erfolgte 1814 bis 1817: Das Flussbett zwischen der heutigen Kennedybrücke und dem Donaukanal wurde vertieft, die Uferböschungen wurden gepflastert.

Die de facto endgültige Bändigung der Wien erfolgte in den Jahren 1895 – 1902 zugleich mit dem Bau der Stadtbahn.

Schon im Mittelalter wurden zur Regulierung des Wasserstandes oberhalb der heutigen Lobkowitzbrücke zwei Wehranlagen gebaut. Sie schützten nicht vor Hochwasser, aber sie sollten die kleineren Schwankungen im Normalwasserstand auszugleichen helfen. Um die Wasserführung in diesen Mühlbächen zu regulieren, wurde bei höherem Wasserstand das Wasser von den Wehranlagen aufgestaut und bei Niederwasser in die Mühlbäche abgelassen. In Meidling bestanden zwei große Mühlen, die „Untere rote Mühle“, etwa zwischen Rotenmühlgasse und Bischoffgasse und die „Mauerbacher Mühle“ im Bereich der Aichholzgasse.

Der Wienfluss war ursprünglich reich an Fischen und Flusskrebse. Der Fang und Verkauf dieser Tiere war ein wichtiger Erwerbszweig. In der zweiten Hälfte des 18. Jh. siedelten sich Wäscher, Färber und Gerber am Wienfluss an, die ihre Abwässer ebenso in den Fluss schütteten wie die immer zahlreicher werdenden Anrainer. Die rasch steigende Belastung durch Unrat aller Art, darunter hochgiftige Substanzen, zerstörte das Leben im Fluss. Der Fischfang im Wienfluss hatte zu diesem Zeitpunkt bereits jede Bedeutung verloren. Die Flusskrebse, die einst alle Flussufer Mitteleuropas in Massen belebt hatten, wurden durch die geheimnisvolle Krebsenpest in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts auf kleine Restbestände dezimiert. Im Bereich des Wienflusses wurden sie völlig ausgerottet.

Im Stift Klosterneuburg ist eine Brücke registriert, die im Jahre 1232 die Orte Meidling und Meinhartsdorf verband. Meinhartsdorf war eine wahrscheinlich mittelalterliche Siedlung im heutigen 15. Bezirk, vermutlich im Bereich zwischen Storchengasse und

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 4 –

Pfeiffergasse. Die Brücke wird später nicht mehr erwähnt. Vielleicht wurde sie bei einem Hochwasser zerstört und nachher nicht wieder aufgebaut. Meinhartsdorf wird 1404 zum letzten Mal urkundlich erwähnt. Vielleicht fiel auch der Ort einem Hochwasser zum Opfer. Eine andere Möglichkeit wäre, dass die Bevölkerung bei der Pestepidemie 1410/11 ausgerottet wurde.

Nach der Zerstörung dieser ersten Brücke über den Wienfluss konnte dieser, wie in den Jahrhunderten zuvor, nur durch Furten überquert werden. Im Meidlinger Raum sind auf alten Karten zwei solcher Furten eingezeichnet, die bei niedrigem Wasserstand von Fuhrwerken passiert werden konnten. Eine befand sich im Bereich der heutigen Lobkowitzbrücke und war durch die erwähnten Wehranlagen abgedeckt. Die zweite Furt lag in Gaudenzdorf, knapp vor dem jetzigen Gürtel.

Es gab immer wieder Holzstege über den Wienfluss an verschiedenen Stellen. Dabei spielte eine Rolle, dass der Fluss kein festes Gerinne hatte, sondern in mehrere, kleine Arme geteilt war, deren Verlauf sich immer wieder änderte. An Stellen, wo er durch die Uferstruktur etwas tiefer war, bestanden auch zeitweise Überfahren mit Zillen oder Flößen.

Im 18. Jahrhundert wurde ein Holzsteg im Bereich der heutigen Lobkowitzbrücke gebaut. 1820 wurde er mit einem Drahtgeflecht befestigt. Aber auch diese Konstruktion schützte nicht gegen die Macht der Hochwässer. So entschloss man sich schließlich, eine „Eisenbogenbrücke“ zu errichten. Sie war 1837 fertig. Als erster fuhr der Vertreter der Regierung, Hofkanzler August Longin von Lobkowitz, über die Brücke. Damit wurde gewürdigt, dass die Brücke nach seinem Vater benannt wurde, Franz Josef Lobkowitz, der sich als Begründer der Gesellschaft der Musikfreunde und als Förderer Beethovens und anderer Musiker große Verdienste um das Wiener Musikleben erworben hatte.

Diese schmiedeeiserne Brücke dürfte die erste dieser Art in Österreich gewesen sein, ihr Konstrukteur Franz Hutter wird in zeitgenössischen Schriften als Erfinder dieser Brückenbauweise bezeichnet.

Diese Ausführungen sind historisch zwar sehr interessant, tragen zur Sache aber überhaupt nichts bei.

Besonders erwähnenswert ist ein weiteres, nicht mehr existierendes Gebäude, und zwar die von Otto Wagner errichtete Stadtbahnstation Meidlinger Hauptstraße. Der Abbruch erfolgte während des Sommers 1968, nach vergeblichen Versuchen und einer viel zu späten Demonstration im Mai 1968, das Bauwerk zu erhalten.

Heutzutage gäbe es wohl keine lange Diskussion mehr, ob ein Otto-Wagner-Gebäude erhalten wird oder nicht. Und damit sich die Geschichte nicht wiederholt, sollten die Demonstrationen und andere Aktionen diesmal nicht zu spät kommen, damit wir in 40 Jahren – heuer 40jähriges Jubiläum des Abbruchs der Otto Wagner-Stadtbahnstation Meidlinger Hauptstrasse! – solche lapidaren Kommentare nicht über die – in jeder Hinsicht - „verbauten“ Kometgründe lesen müssen.

Die neue Station wurde 1969 in Betrieb genommen, das gesamte Verkehrsbauwerk 1971 dem Verkehr übergeben.

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 5 –

Der gegenständliche Baublock war schon zu Beginn der 70er des 20. Jahrhunderts Gegenstand von Untersuchungen, da er städtebaulich an einem wichtigen Punkt im Wiental liegt (Richtungsänderung des Wienflusses).

Eine Richtungsänderung des Wienflusses kann aber wohl kein Grund sein, an einer bestimmten Stelle einen 73 m-Turm mit Einkaufszentrum etc. hinzustellen, mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Bevölkerung und ein Weltkulturerbe, ohne auf die anderen Gegebenheiten gebührend Rücksicht zu nehmen.

Der Name „Komet Gründe“ oder „Komet Areal“ leitet sich von einem Möbelhaus dieses Namens, das bis vor einigen Jahren an dieser Stelle betrieben wurde, her.

Gebietsdaten

Plangebietsgröße: 3,2 ha

Einwohner: 215 (2005)

Wohneinheiten: 109 (2001)

Arbeitsstätten: 7 (2001)

Beschäftigte: 18 (2001)

Gegebenheiten im Plangebiet

Auf Grund seiner geringen Ausdehnung kann keine typische Struktur beschrieben werden, sondern das Areal muss im Kontext zum Umraum gesehen werden. Es muss auf jeden Fall noch zum Meidlinger Zentrum gerechnet werden, einem gesamtstädtisch wichtigen Bereich, der eine historisch gewachsene Einheit von Wohnen, Gewerbe und Verkehrsmittelpunkt darstellt und in seiner Mannigfaltigkeit ein geradezu klassisches Exempel von Urbanität darstellt. Dominiert wird dieser Bereich von dem von Arch. Hoch Ende der 60er Jahre geplanten und danach mehrmals umgebauten und erweiterten U4 Komplex, der zwar einerseits einen städtischen Merkpunkt, aber auch ein visuelles Ärgernis darstellt.

Ein visuelles Ärgernis, das aber visuell nicht soweit reicht wie der geplante Turm und nicht verhindert hat, dass das „Schloss Schönbrunn und Gärten“ von der UNESCO in die Liste Weltkulturerbe aufgenommen wurde.

Die Höhenentwicklung entlang der Schönbrunner Schlossstraße ist ziemlich einheitlich und bewegt sich im Bereich der Bauklasse IV. Entlang der Fabriksgasse bzw. des Wienflusses ist die Bebauung amorph. Sie besteht aus niedrigen Objekten bis hin zu mehrgeschoßigen Gebäuden, ebenfalls im Bereich der Bauklasse IV.

Bauklasse IV – Gebäudehöhe max. 21 m (geplanter Turm: 73 m!!), das ist das Dreieinhalbfache!

Freiflächen und Grünräume

Grünräume sind innerhalb des Plangebietes quasi nicht vorhanden. Allerdings sind im Nahebereich der Garten des Schlosses Schönbrunn, sowie die Parkflächen rund um das Theresienbad.

Der Garten des Schlosses Schönbrunn – Teil des Weltkulturerbes – liegt also im Nahebereich.

Zu erwähnen ist die Wasserfläche des Wienflusses, die eo ipso stadtraumprägend ist.

Die Wasserfläche des Wienflusses kann aber wohl auch kein Grund sein, an einer bestimmten Stelle einen 73 m-Turm mit Einkaufszentrum etc. hinzustellen, mit allen sich

daraus ergebenden Konsequenzen für die Bevölkerung und ein Weltkulturerbe, ohne auf die anderen Gegebenheiten gebührend Rücksicht zu nehmen.

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 6 –

Eigentumsverhältnisse

Die Liegenschaften sind mehrheitlich in Privatbesitz. Der östliche Teil des Baublocks ist größtenteils im Besitz eines Eigentümers. Die Fabriksgasse selbst ist nicht zur Gänze öffentliches Gut, ein kleiner Teilbereich in der Mitte ist ebenfalls in Privatbesitz und noch nicht abgetreten.

Infrastruktur

Die Infrastruktur entspricht der innerstädtischen Lage des Gebietes, d. h. die meisten wichtigen Einrichtungen sind schnell erreichbar.

Verkehrssituation

Der Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz ist - bedingt durch die U4 Station Meidlinger Hauptstraße (Anschlussstelle der Buslinien 9A, 10A, 15A, 63A) - perfekt.

Die gute Erschließung im Individualverkehr versteht sich von selbst, die Verkehrsbelastung ist bis auf die Fabriksgasse und Rotenmühlgasse als hoch einzustufen, da die Schönbrunner Schloßstraße und die Schönbrunner Straße Haupteinzugsstraßen sind. Der ruhende Verkehr stellt durch die Existenz der Garage im U4-Parkshop kein echtes Problem dar.

Das kann nur jemand behaupten, der von der tatsächlichen Situation keine Ahnung hat. Ich wohne seit 20 Jahren hier, damals war der „ruhende Verkehr“ – ein Widerspruch in sich und ein wirklich schöner Ausdruck für „Parkplatz“ – kein Problem. Vor 10 Jahren wurde es ein merkbare Problem, und seitdem immer schlechter. Die Garage im U4-Parkshop als Problemlösung zu bezeichnen ist gelinde gesagt Unsinn. Durch den Neubau werden – ohne das durch das Projekt zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen – die derzeit auf den Kometgründen und in der Fabriksgasse zur Verfügung stehenden Parkplätze verschwinden. Ob von den neuen Parkplätzen für die derzeitigen Benutzer welche zur Verfügung stehen werden, steht in den Sternen – und zu welchem Preis?

Umweltsituation

Durch das Fehlen von Freiräumen, einer zum größten Teil schlechten baulichen Struktur, der Nähe von hochrangigen Verkehrswegen ist die Situation grundsätzlich als angespannt zu bezeichnen und bedarf einer Verbesserung.

Das Ansinnen, die Verbesserung einer „grundsätzlich angespannten Umweltsituation“ durch ein höheres Verkehrsaufkommen erreichen zu wollen – dass das Projekt diese Folge haben wird kann niemand ernsthaft bestreiten – richtet sich ja eigentlich von selbst.

Als positiv zu bewerten ist die Nähe zum Wienfluss.

Welche positiven Auswirkungen auf welchen Aspekt des Projekts sind vom Wienfluss zu erwarten?

Rechtslage

Bisherige und derzeit bestehende Zielsetzungen bzw. Festlegungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes:

Wie schon aus den teilweise noch vorhandenen, gründerzeitlichen Objekten zu schließen, war der gegenständliche Bereich schon zur Jahrhundertwende (19./20. Jahrhundert) Bauland. Klar nachweisbare Festsetzungen aus den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts sehen bereits Bauklasse III an der Schönbrunner Schloßstrasse vor. Das Plandokument 5869 aus dem Jahr 1985 sieht im Eckbereich Bauklasse IV beschränkt auf 17 m Gebäudehöhe vor.

Und welche städtebauliche Zwangslage macht jetzt Bauklasse VI erforderlich?

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 7 -

Das Plandokument 6947 aus dem Jahr 1997 nahm das Problem einer bislang nicht stattgefundenen konstruktiven Reaktion auf die bestehende bauliche Situation auf. In der Realität bislang nicht befriedigend gelöst war und ist eine bauliche Erwidern auf die Parkgarage östlich der Ruckergasse, weder in architektonischer Hinsicht, noch in einer Akzentuierung der Wientalkante bzw. der Höhenentwicklung.

Für einen Nichtarchitekten ist eine „bauliche Erwidern“ aber nicht unbedingt ein dreimal so hoher Turm. Jede Berufsgruppe hat ihre eigene „Sprache“, aber die diesbezüglichen Ausführungen klingen schon etwas esoterisch.

Die in diesem Plandokument ausgewiesenen Festsetzungen nahmen dieses Thema auf und schufen die Grundlage für ein bauliches Gegenstück zum Parkhaus. Das damals den Ausweisungen zugrunde liegende Projekt, für das teilweise die Bauklasse VI ausgewiesen worden war, gelangte aber nicht zur Ausführung, weshalb es zielführend erschien, die Festsetzungen dergestalt zu modifizieren, dass durch zukünftige Planungen, zwar eine reaktive Bebauung geschaffen werden konnte, aber durch eine gewisse Neutralität der Raumgrenzen architektonisch und stadträumlich fragwürdige Lösungen erschwert werden sollten.

Mit dem vorliegenden Entwurf des Flächenwidmungsplans werden aber fragwürdige Lösungen geradezu erleichtert.

Lösungen, die größere Volumina erforderten, sollten nur über einen Wettbewerb oder ein Expertenverfahren gefunden werden.

Wieso sollen Lösungen mit „größeren Volumina“ (73 m-Turm, Rest des Gebäudes ebenfalls bis zu 42 m hoch) besser sein, wenn sie in einem Wettbewerb oder Expertenverfahren gefunden werden? Außerdem möchte ich darauf hinweisen, dass nach § 81 der Wiener Bauordnung zur zugelassenen Bauhöhe noch max. 7,5 m Dach dazukommen können (also theoretisch über 80 m bzw. 49,5 m).

Solange ein derartiges Verfahren nicht durchgeführt wurde, sollte die bauliche Ausnützbarkeit beschränkt bleiben. Daher wurde für den gesamten Baublock westlich des Parkhauses die Bauklasse IV ausgewiesen.

Derzeit sind im Plangebiet das PD 7265, Gemeinderatsbeschluss vom 24. November 1999, Pr. Zl. 384 GPZ/99 und PD 7478 vom 28. April 2005, Pr.Zl.1423/2005- GSV gültig.

Übergeordnete Konzepte

In Untersuchungen von Arch. Potyka 1972 und von COOP HIMMELB(L)AU 1991 wurde festgestellt, dass dieser Standort als Hochhausstandort geeignet ist. Auch im Hochhauskonzept 2001 fällt der betreffende Bereich in die Eignungszone für Hochhäuser.

Wenn man das „Hochhauskonzept Wien“ der Stadt Wien durchgeht, dann widerspricht das geplante Projekt der 10-Punkte-Checkliste und liegt in einer Ausschlusszone. Dieselbe Stadt will aber offenbar dieses Projekt durchziehen.

Das räumliche Wirtschaftsleitbild des STEP 05 sieht den Bereich als Teil der Meidlinger Geschäftsstraße, das räumliche Leitbild der Stadtentwicklung im STEP 05 sieht für diesen Bereich dichte Bebauung vor.

Im STEP 05 ist von einem konkreten Projekt an diesem Standort keine Rede, wohl aber von einer „Gestaltung des Vorlandes von Schönbrunn zu einem attraktiven Rahmen für das Schloss“. Mit diesem Projekt, eh kloa!

Die Wiener Stadtentwicklungskommission gab in einer Sitzung am 23. Jänner 2007 die Zustimmung, dass ein Objekt dieser Größenordnung an der besagten Stelle errichtet werden kann.

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 8 -

Maßgebliche Entwicklungen und Planungen

Für jenen östlichen Bereich des Baublocks, der mit Ausnahme von ein paar kleinen Liegenschaften im Besitz eines Eigentümers ist,

Die wird man schon noch überreden, die kleinen Liegenschaftseigentümer.

wurde ein Expertenverfahren durchgeführt, um hier eine stadträumlich und wirtschaftlich sinnvolle Bebauung implementieren zu können. Das ursprüngliche Projekt, das als Sieger aus dem städtebaulichen Verfahren hervorgegangen ist, wurde seitens der Weltkulturerbekommission ob seiner Höhe von ca. 120 m beanstandet, da das Gebäude vom Schloss Schönbrunn aus sichtbar gewesen wäre.

Auch das neue Gebäude ist vom Schloss Schönbrunn aus sichtbar. Außerdem liegt es in einer der im Hochhauskonzept Wien definierten wichtigen Sichtachsen (zum Stephansdom) des im Hochhauskonzept Wien genannten wichtigen Aussichtspunktes Gloriette (im Garten von Schönbrunn).

Nach einer nochmaligen Überarbeitung durch den Wettbewerbsgewinner und einer darauf folgenden Begutachtung durch ICOMOS wurde durch einen Beschluss im Rahmen der Welterbekonferenz in Vilnius 2006 der modifizierte Entwurf und die nunmehrige Höhe und Ausformung des Projektes akzeptiert.

Diese Darstellung ist absolut unkorrekt!! In beiden relevanten Dokumenten (WHC-05/29.COM/7B.Ref und WHC-06/30.COM/7B) – das erste wird ja aufrechterhalten – wird ein Planungsstopp empfohlen; die Reduktion von 120 auf 90 (?) m wird zwar positiv beurteilt, aber gleichzeitig eine Ausweitung der Pufferzone gefordert (um Projekte mit solchen Bauhöhen in Zukunft überhaupt zu vermeiden). Eines der beiden Kriterien, Schönbrunn zum Weltkulturerbe zu erklären, war das Kriterium (iv) in der Liste der UNESCO, nämlich “to be an outstanding example of a type of building, architectural or technological ensemble or landscape which illustrates (a) significant stage(s) in human history” (ein herausragendes Beispiel eines Gebäudes, eines architektonischen ... ENSEMBLES ...). Dieses Ensemble gibt es dann nicht mehr.

Weiters wird festgestellt, dass die „authorities“ einen Stopp des Hochhausprojekts und die Entwicklung von Projekten im kleineren Maßstab in Aussicht stellen. Das derzeitige Projekt erfüllt weder das eine noch das andere. Und ob die angesprochene Information der UNESCO über die weiteren Planungsschritte erfolgt ist, sei dahingestellt.

Die seinerzeitige Wettbewerbsjury prüfte die Überarbeitung des Entwurfs auf Übereinstimmung mit den Kriterien, die seinerzeit zum Wettbewerbsgewinn geführt hatten und approbierte das Projekt. Das Ergebnis dieser Planungen wurde in dem nun vorliegenden Entwurf berücksichtigt. Die dargestellten Entwicklungen und Planungen stellen die wichtigen Rücksichten gemäß § 1 Abs. 4 der BO für Wien dar, die für eine Bearbeitung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes im gegenständlichen Gebiet sprechen.

Ersuchen auf Abänderung oder Festsetzung des Flächenwidmungsplanes bzw. des Bebauungsplanes für das gegenständliche Plangebiet, die an die Magistratsabteilung 21B herangetragen wurden, werden in der vorliegenden Bearbeitung insoweit mitbehandelt, als ihre Berücksichtigung den genannten wichtigen Rücksichten, sowie den generellen Zielen gemäß § 1 (2) der BO für Wien entsprechen.

Hoffentlich!

Konsequenzen - Ziele der Bearbeitung
(Beabsichtigte Gestaltung und Entwicklung des Plangebietes)

Grundsätzlich sei bemerkt, dass Verdichtungen an hochrangigen Verkehrsknoten öffentlicher Verkehrsmittel wichtig sind.

Das „Komet-Areal“ liegt unmittelbar an der Station Meidling der U4, im Nahebereich der U6-Stationen Längenfeldgasse und Niederhofstraße und an den Haltestellen von vier Autobuslinien. Damit ermöglicht es

Ist wirklich unbestritten, dass „Verdichtungen (= Hochhäuser?) an hochrangigen Verkehrsknoten öffentlicher Verkehrsmittel“ wichtig sind? Und eine U-Bahnstation im „Nahebereich“ zweier weiterer U-Bahnstationen mit vier Autobuslinien ist ein „hochrangiger Verkehrsknoten“? Die Haltestelle U4 Meidling wird ja von der Bedeutung her in die Nähe von Waterloo Station (London) oder Central Station (New York) gerückt – DAS sind hochrangige Verkehrsknoten!

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 9 –

allen in Zukunft an diesem Standort Arbeitenden eine optimale An- und Abfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die sich jeden Werktag an diesem Standort ergebende Kumulierung von Fahrgästen ist laut Auskunft der Wiener Linien, die hierbei auch durch die Erkenntnisse des Verkehrsplaners bestätigt werden, durch den öffentlichen Verkehr problemlos bewältigbar.

Das ist ja wohl auch die verdammt Aufgabe der Wiener Linien, aber kein Argument für dieses Projekt!

Die bisherigen Planungsüberlegungen basieren auf einer Raumverträglichkeitsprüfung eines renommierten Büros, das ein mögliches, zusätzliches Verkehrsaufkommen

„Mögliches“ bitte streichen, „starkes“ hinzufügen, das diesbezügliche Honorar bitte an mich überweisen. Dass so ein Projekt mehr Verkehr bedeutet, dazu braucht man kein renommiertes Büro!

eruierte bzw. jenen Branchenmix aufzeigte, der mit den vorhandenen Nutzungen harmonisiert bzw. diese ergänzt. Zum einen begrenzt diese Verträglichkeit das Ausmaß der Bebauung

Eine Begrenzung der Bebauung sehe ich im Entwurf des Flächenwidmungsplans nicht!

und zum anderen ist darauf zu achten, dass Impulse gesetzt werden, die zu einer Belebung des derzeit stark untergenutzten Bereiches führen.

Wenn man dort ordentliche und leistbare Wohnungen hinstellt, wird der Bereich automatisch belebt, und die Wirtschaft der Meidlinger Hauptstrasse, um die man sich ja so sorgt, profitiert auch, ganz ohne 73 m-Turm.

Mit der vorliegenden Bearbeitung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes werden daher insbesondere folgende Ziele bzw. Entwicklungen im Plangebiet angestrebt:

- Erhaltung von und Vorsorge für Flächen für den erforderlichen Wohnraum unter besonderer Beachtung der Bevölkerungsentwicklung und der Ansprüche der Bevölkerung an ein zeitgemäßes Wohnen.
- Erhaltung von und Vorsorge für die erforderlichen Flächen für Arbeits- und Produktionsstätten des Gewerbes und zur Erbringung von Dienstleistungen jeder Art unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Entwicklung, auf räumlichfunktionelle Nahebeziehungen und die zeitgemäßen Bedürfnisse der Bevölkerung.
- Angemessene Vielfalt und Ausgewogenheit der Nutzungen unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten und Zusammenhänge.
- Erhaltung beziehungsweise Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen, insbesondere für Wohnen, Arbeit und Freizeit sichern, und Schaffung von Voraussetzungen für einen möglichst sparsamen und ökologisch verträglichen Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen sowie dem Grund und Boden.

Mehr Verkehrsaufkommen und mehr Schadstoffe sind keine gesunde Lebensgrundlage, aber das wird ja später noch ausgeführt.

- Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses der Bevölkerung und der Wirtschaft.

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 10 –

- Sicherstellung der zeitgemäßen Rahmenbedingungen für die Stellung Wiens als Bundeshauptstadt, als Standort internationaler Einrichtungen und Organisationen, als Konferenz- und Wirtschaftsstandort sowie Sicherstellung der zeitgemäßen Rahmenbedingungen für den Fremdenverkehr.

Ein Projekt, wie es die UNESCO akzeptieren würde – hinsichtlich Höhe etc. – macht Wien auch nicht zum Kuhdorf.

- Herbeiführung eines den zeitgemäßen Vorstellungen entsprechenden örtlichen Stadtbildes.

Der 73 m-Turm passt dort aber nicht ins Stadtbild (siehe Schönbrunn, Gloriette, örtlich übliche Bauhöhen).

- Berücksichtigung der Grundsätze des barrierefreien Planens und Bauens.

Festsetzungen

Um die angeführten Ziele zu erreichen werden unter Bedachtnahme auf den Bau und Nutzungsbestand sowie auf die bau- und liegenschaftsrechtliche Situation folgende Festsetzungen vorgeschlagen:

Für das gesamte Plangebiet gültige Bestimmungen:

An den Gebäudefronten, die unmittelbar an einer Baulinie liegen, soll die Errichtung von Erkern und vorragenden Loggien bei einer Straßenbreite bis 16,0 m bis zu einer Ausladung von 0,6 m, bei Straßenbreiten über 16,0 m bis zu einer Ausladung von 0,8 m zulässig sein. Dies soll mit Bedachtnahme auf das Stadtbild erfolgen, ausreichende Belichtung und Belüftung der Baukörper gewährleisten und darüber hinaus der Erzielung einer der Breite des Straßenraumes angepassten Proportionalität der Baumassenverteilung dienen.

Durch seine Lage an einem Knotenpunkt hochrangiger, öffentlicher Verkehrsmittel und den zukünftigen Nutzungen, die durch die Ausweisung eines Gemischten Baugebietes manifestiert werden, erfüllt dieser Bereich eine Sammel- gleichermaßen aber auch eine soziokulturelle Verteilerfunktion.

Das ist reinster Architektenquacksprech.

Durch die räumliche Verdichtung und durch gepaart mit der barrierenüberwindenden Verknüpfung verschiedener Bezirke bzw. Bezirksteile, erfüllt dieser Bereich eine „Gelenks“- und Zentrumsfunktion.

Das ist auch Architektenquacksprech und außerdem kein vollständiger Satz. Offenbar hat niemand damit gerechnet, dass sich das jemand wirklich durchliest.

Diese Gründe und entsprechend seinem künftigen Erscheinungsbild kann dieser Bereich als städtebaulicher Merkpunkt bezeichnet werden, das heißt, dass durch seine Lage, seine Konfiguration und seine Höhenentwicklung ein Wiedererkennungsfaktor auch aus größerer Distanz und damit eine eindeutige Zuordenbarkeit zu einem Stadtbereich gegeben ist.

Für diesen Satz gilt zuletzt Gesagtes ebenso. Einen Wiedererkennungsfaktor aus größerer Distanz haben auch Müllverbrennungsanlagen; die sind erforderlich, aber durch den Wiedererkennungsfaktor auch nicht umweltfreundlicher. 73 m Gebäudehöhe sind an diesem Standpunkt nicht erforderlich.

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 11 –

Für den westlichen Teil des Plangebiets soll teilweise bestandsgemäß wie bisher Bauland/Gemischtes Baugebiet, Bauklasse IV, teilweise beschränkt auf 18 m Gebäudehöhe, geschlossene Bauweise, ausgewiesen werden, wobei entlang des Wientals durch den zukünftigen Wegfall der Fabriksgasse die Trakttiefe in diesem Bereich erhöht werden kann. Einerseits aus Gründen einer besseren Angleichung der Traufenkanten an die Höhenverhältnisse zwischen gewachsener und neuer Struktur und andererseits auf Grund der Möglichkeit einer Schaffung von hochwertiger Bausubstanz entlang des Wientals, soll an der Wientalkante im nordwestlichen Teil des Baublocks die Bauklasse V festgesetzt werden.

Für den östlichen Bereich des Baublocks sollen Bauland/Gemischtes Baugebiet und entsprechend der im Planungsverfahren ermittelten Konfiguration des Projekts Struktureinheiten ausgewiesen werden, da diese einem gewissen Planungszielraum, speziell in der architektonischen Ausformung ermöglichen, ohne von den grundsätzlichen Dimensionen abzuweichen.

Auf Grund der Ausformung des geplanten Objekts soll in der Struktureinheit 1 durch die Festsetzung der Schnitte S1-S2 und S3-S4 mit Angaben der absoluten Höhen über Wiener Null, die obersten Abschlüsse des Objekts festgeschrieben und somit die Höhenentwicklung

umrissen sein. Für die Struktureinheit 2 sollen die Höhen über Wiener Null im Plan vermerkt werden. Die Festsetzungen sind das Ergebnis längere Planungsarbeiten während derer auch die Bevölkerung und Vertreter der Weltkulturerbekommission Gehör fanden.

Korrekte Formulierung, wenn „Gehör finden“ heißt, dass die Bevölkerung und die Vertreter der UNESCO ihre Meinung sagen durften. Man hat sie gehört, so richtig zugehört hat man aber nicht, und erhören will man sie auch nicht. Einfluss auf das Projekt: augenscheinlich Null!

Basierend auf diesem intensiven Diskussionsprozess

Den Ausdruck „Diskussionsprozess“ wird man jetzt wohl neu definieren müssen.

wurden, unter Abwägung aller relevanten Einflussfaktoren, wie z.B. Stadtentwicklung, Stadtbild, Nutzung, Wirtschaftlichkeit,

Das Stadtbild wurde nicht ausreichend berücksichtigt (siehe vorherige Ausführungen bezüglich UNESCO-Weltkulturerbe und Wiener Hochhauskonzept). Auswirkungen hinsichtlich Verkehr und Umwelt sind ja offenbar nicht relevant.

die grundsätzlichen Dimensionen erarbeitet, die nun durch die Fluchtlinien, die Kubaturen und die Angaben der Höhen über Wiener Null determiniert sind.

Da gewisse technische Notwendigkeiten erst im Rahmen einer Detailplanung genauer ausgearbeitet werden können, sollen, um unter diesem Gesichtspunkt eine gewisse Planungsflexibilität zu ermöglichen, Aufbauten, wie Ausstiege, Antennen und für die Versorgung des Objekts technisch notwendige Einrichtungen, bis zum unbedingt erforderlichen Ausmaß über die im Plan angegebenen Höhen möglich sein.

In der Struktureinheit 1 dürfen maximal 191.000 m³ zur Errichtung gelangen, wobei auf jedes Grundstück im Bereich dieser Struktureinheit ein aliquoter Anteil dieses Volumens entfallen soll. Alle Dachflächen, die im Bereich dieser Struktureinheit unter 50,0 m über Wiener Null liegen, müssen zu 70 % entweder als Glasdächer oder begrünte Dächer ausgeführt sein, alle anderen Dachflächen bis zu einer Neigung

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 12 –

von 5 Grad müssen zu 30 % als begrünte Dächer ausgeführt werden. Diese Maßnahmen sollen einerseits einer guten Belichtung und andererseits einer Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse dienen sowie einer ansprechenden Grünraumgestaltung in erdgeschossfernen Zonen.

Von „erdgeschossfernen Zone“ kann man mit Bauhöhen von 23,5 bis 42,3 m tatsächlich sprechen. Die Bauhöhen für die anderen Zonen in PD 7803 betragen 14 bzw. 15 m, bei den in der unmittelbaren Nähe befindlichen PDs 18 m – Struktureinheit 1 passend ins derzeitige Ortsbild? Und dabei reden wir nicht vom Turm mit 73 m.

In der Struktureinheit 2 dürfen maximal 90.000 m³ zur Errichtung gelangen.

Aus planungstechnischen und gestalterischen Gründen soll die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise möglich sein (BB1).

Da die Zahl der Stellplätze den raumverträglichen Nutzungen entsprechen sollen (**korrekt: soll**) und um die verkehrliche Situation nicht über Gebühr zu belasten, soll die Zahl der Stellplätze für den Bereich der Struktureinheit 1 und 2 mit maximal 510 beschränkt sein.

Ob wegen des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens – und bitte keine Diskussion wie in den 70ern, dass das ja nicht passieren wird, das wurde wohl bereits

hundertfach durch die Praxis widerlegt – mehr oder weniger Stellplätze besser sind, bleibt dahingestellt.

Geplant ist, dass maximal 150 Plätze den Nutzern des Einkaufszentrums vorbehalten sein sollen, da auf Grund der Lage im Nahbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel der motorisierte Individualverkehr (MIV) keine zusätzliche Attraktivierung erfahren soll (BB10).

Bezüglich des MIV – übrigens: schöne Umschreibung und nette Abkürzung – und zusätzlicher Attraktivierung siehe vorheriger Absatz.

Die Errichtung von Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen entlang der Schönbrunner Schloßstraße soll aus Immissionsgründen bis zu einer Höhe von 45,0 m über Wiener Null nicht zulässig sein (BB2).

Darüber sollte man wohl bei der Frage, ob eine UVP erforderlich ist, nochmals reden: keine Fenster bis zu einer Bauhöhe von 17 m, aus Immissionsgründen (sagen wir mal „Abgase und Lärm“ dazu), aber vis-à-vis, auf der anderen Seite der Schönbrunner Schloßstraße, haben wir eine Bauhöhe von maximal 18 m, und dort gibt es überall Fenster – die dortigen Bewohner sind wohl gegen „Immissionen“ immun? Aber zusätzlichen MIV wird es ja keinen geben, aber keine Fenster aus Immissionsgründen, aber wie passt das jetzt zusammen?!

Für jenen Bereich der Struktureinheit 1, der im nördlichen Bereich des Baublocks gemäß den Planungsüberlegungen über die öffentliche Verkehrsfläche ragt, soll eine Widmung in zwei Räumen festgelegt werden, wobei bestimmt sein soll, dass der Raum bis zu einer Höhe von 55,0 m über Wiener Null als öffentliche Verkehrsfläche, der Raum darüber als Bauland/Gemischtes Baugebiet ausgewiesen sein soll (BB3).

Da die Errichtung von Geschäften als Ergänzung zu den bestehenden Einkaufsmöglichkeiten in der nahe gelegenen Meidlinger Hauptstraße sinnvoll erscheint, wobei dies durch unabhängige Experten bestätigt wurde, und gleichzeitig einen nutzungstechnischen Ankerpunkt am unteren Ende dieser Einkaufsstraße darstellen sollen („Push- und Pullfaktor“ für Konsumenten im Zusammenwirken mit dem Einkaufsbereich der Meidlinger Arcade an der Philadelphiabrücke), wird empfohlen dies widmungsmäßig durch die Ausweisung eines Einkaufszentrums (EKZ) zu ermöglichen, wobei die Größe 13.000 m² Geschäftsfläche nicht überschreiten darf.

Städteplanungstechnisch dachte ich, dass neue EKZs in dieser Dimension innerstädtisch nicht mehr empfohlen werden, aus Gründen der Mobilen-Individual-Verkehrsbewältigung, noch dazu in einer Gegend, der in diesen Erläuterungen eine „angespannte Umweltsituation“ bescheinigt wird. Zum Push- und Pullfaktor fällt mir das Stoss-mich-zieh-dich von Dr. Doolittle ein; dieses hat sich ja nicht unbedingt durch überlegtes und zielgerichtetes Handeln ausgezeichnet. Ich weiß zwar, dass die Chaostheorie hinsichtlich der Voraussage von Bewegungen einer größeren Gruppe von Menschen – z.B. im Zuge einer Massenpanik – beachtliche Fortschritte gemacht hat, für ein ausreichendes Argument für ein EKZ im geplanten Ausmaß im Zuge dieses Projekts halte ich das aber nicht.

Um die Durchlässigkeit der Erdgeschosszone im baulichen, wie im visuellen Sinn widmungstechnisch zu sichern, soll im Bereich Schönbrunner Straße/Ruckergasse eine Arkadierung mit einer Mindesthöhe von 6,0 m festgesetzt werden.

Im nördlichen Bereich des Plangebiets soll eine fußläufige Verbindung über die U-Bahn und den Wienfluss geschaffen werden, um so einerseits eine bessere Verknüpfung des 12. und des 15. Bezirks zu schaffen

Nichts gegen eine Fußgängerbrücke, aber die Verbindung zwischen den beiden Bezirken ist gerade in diesem Bereich durchaus gesichert (Lobkowitzbrücke, Fabriksbrücke, Brücke bei U4 Schönbrunn.

und andererseits durch die Ausformung dieser Verbindung einen qualitativ ansprechenden, innerstädtischen Freiraum zu ermöglichen. Zudem soll eine niveaufreie Verbindung zwischen U-Bahnaufgang und dem zur Errichtung gelangenden Objekt errichtet werden können.

Diese Maßnahmen bedingen Festsetzungen von Widmungen in zwei und drei Räumen. Für den Bereich des Wienflusses soll der Raum bis zur Konstruktionsunterkante als Grünland/Erholungsgebiet - Wasserfläche

Dass die Wasserfläche des Wienflusses als Grünland gewidmet wird ist ja vermutlich nur Definitionssache.

und der Raum darüber als Bauland/Gemischtes Baugebiet festgesetzt werden (BB5). Entlang der Linken Wienzeile soll, um Zu- und Abfahrten widmungstechnisch auszuschließen für den Bereich der Überplattung eine Ein- und Ausfahrtsperre ausgewiesen werden.

Als Laie sehe ich auf dem Plan eine solche Sperre im Bereich der Schönbrunner Schloßstraße, aber nicht entlang der Linken Wienzeile.

Für den größten Teil des Bereiches in dem die U-Bahntrasse überquert wird, soll bis zur Konstruktionsunterkante Verkehrsband und darüber Bauland/Gemischtes Baugebiet ausgewiesen sein (BB6) und für jene Bereiche in denen noch zusätzlich öffentliches Gut überquert wird, soll der Bereich der U-Bahntrasse bis zur Konstruktionsunterkante als Verkehrsband, der Raum darüber bis zu einer Höhe von 5,0 m über dem anschließenden Straßenniveau als öffentliche Verkehrsfläche und der Raum darüber als Bauland/Gemischtes Baugebiet festgesetzt werden (BB8). In dem Bereich in dem lediglich die Rechte Wienzeile überquert wird, soll bestimmt sein, dass der Raum bis zu einer Höhe von 5,0 m über dem angrenzenden Niveau als öffentliche Verkehrsfläche und der Raum darüber als Bauland/Gemischtes Baugebiet ausgewiesen wird (BB4).

Jene Bereiche in denen die Trasse der U-Bahn von öffentlichem Gut überquert wird, soll die Widmung dergestalt sein, dass bis zur Konstruktionsunterkante Verkehrsband, darüber öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt ist (BB7).

Diese Bereiche dienen ausschließlich der Erschließung bzw. Verbindung von Objekten und Bereichen und sollen aus Stadtbildgründen keine zusätzlichen, größeren Volumina generieren. Daher wird empfohlen dort selbst die Errichtung von ausschließlich Erschließungszwecken dienenden Baulichkeiten zu ermöglichen (BB9).

Jener Bereich des Plangebiets entlang der Schönbrunner Schloßstraße für den bislang Bauland/Wohngebiet ausgewiesen war soll, da die Nutzung von Objekten an diesem Straßenzug mannigfaltiger Natur sein kann, Bauland/Gemischtes Baugebiet ausgewiesen werden.

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 14 -

Um die Lage des Wienflusssammelkanals planlich zu verorten und damit die Entsorgungsleitung widmungsmäßig zu sichern, soll eine Einbautrasse (Ebt) ausgewiesen werden.

Für die bestehende Trasse der U-Bahnlinie U4 soll bestandsgemäß die Festsetzung Verkehrsband erfolgen.

Die Verkehrsfläche der Fabriksgasse soll, bedingt durch die geplante Änderung der Bebauungsstruktur, die eine Erschließung des Baublockinneren nicht mehr notwendig

erscheinen lässt, nicht weiter festgesetzt werden. Der gesamte Innenbereich des westlichen Teils des Baublocks soll künftig ausschließlich als Bauland/gärtnerisch auszugestaltende Fläche ausgewiesen werden. Der Anschluss an das öffentliche Gut ist für diverse Einzelgrundstücke auch nach dem Wegfall der Fabriksgasse durch die gleichzeitige Lage an der rechten Wienzeile weiterhin gegeben.

Die Verkehrsfläche zwischen zukünftiger Bebauung und U-Bahn/Einschnitt Wienfluss soll hinkünftig als Radweg, Anliegerstraße und Feuerwehzufahrt Verwendung finden.

Dadurch ist die Schaffung eines hochwertigen Freiraums entlang des Wienfluss möglich. Dieser Bereich ist grundsätzlich für eine etwaige Verlegung der Hauptstraße B1 in das Wiental vorgesehen. Falls dieses Projekt langfristig verwirklicht werden sollte, sind Adaptionsmaßnahmen notwendig, das Projekt per se wird aber dadurch nicht verunmöglicht.

Auch nach einer Verlegung der B1 ins Wiental bleibt der durch das Projekt hervorgerufene zusätzliche MIV (= mehr mobiler Individualverkehr) und der Widerspruch zum Weltkulturerbe Schönbrunn.

Um ausreichend Platz für Fußgänger zu schaffen soll verfügt werden, dass bei einer Straßenbreite ab 11,0 m entlang der Fluchtlinien Gehsteige mit jeweils mindestens 2,0 m Breite herzustellen sind.

Um keine Konfliktpunkte mit bestehenden Kreuzungsbereichen zu schaffen, soll entsprechend eines erstellten Verkehrsgutachtens eine Ein- und Ausfahrtsperre im östlichen Baublock entlang der Schönbrunner Schloßstraße vorgeschlagen werden, die die möglichen Zufahrtsrelationen zu einer Tiefgarage auf die verkehrstechnisch notwendigen und sinnvollen Bereiche einschränkt.

Wo auch immer die Ein- und Ausfahrt sein wird: zu den Stosszeiten wird man für eine Strecke, die jetzt in 3 min bewältigt wird, ein Vielfaches brauchen; und ein Vielfaches an „ruhendem Verkehr“ auf der Strasse (sprich Megastau) in diesem Bereich wird die Immissionen und die Umweltbelastung entsprechend erhöhen.

Umwelterwägungen

Es ist nicht zu erwarten, dass aufgrund des vorliegenden Entwurfes Projekte entstehen werden, die gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 14/2005, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind.

Mit dieser „Erwartung“ werden sich wohl Experten auseinandersetzen müssen.

Erläuterungsbericht 2 - ÖA/BV S. - 15 -

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

Eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1a der BO für Wien war daher nicht erforderlich.

Die aufgrund des vorliegenden Entwurfs zu erwartenden Entwicklungen der Umweltsituation sind nicht als erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne der Kriterien des Anhangs II der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme zu beurteilen.

Eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1b der BO für Wien war daher ebenfalls nicht erforderlich.

Dem widerspreche ich entschieden. Folgende Kriterien des Anhangs II im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne

und Programme machen eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 1b der BO für Wien erforderlich:

- 1. Merkmale der Pläne und Programme, insbesondere in bezug auf**
 - die für den Plan oder das Programm relevanten Umweltprobleme;**
 - die Bedeutung des Plans oder Programms für die Durchführung der Umweltvorschriften der Gemeinschaft**

Ich weise nochmals darauf hin, dass die Errichtung von Fenstern von Aufenthaltsräumen von Wohnungen entlang der Schönbrunner Schlossstraße aus Immissionsgründen bis zu einer Höhe von 45,0 m über Wiener Null nicht zulässig sein soll, also: Umweltprobleme.

- 2. Merkmale der Auswirkungen und der voraussichtlich betroffenen Gebiete, insbesondere in bezug auf**
 - die Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt (z. B. bei Unfällen)**

Siehe Punkt 1.

— die Bedeutung und die Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebiets aufgrund folgender Faktoren:

- besondere natürliche Merkmale oder kulturelles Erbe**
Siehe Ausführungen über die nach wie vor ablehnende Haltung der UNESCO.
- Überschreitung der Umweltqualitätsnormen oder der Grenzwerte**
Siehe Punkt 1.

Die lapidare Feststellung, dass auf Grund der zu erwartenden Entwicklungen keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, beruht worauf? Nach Wiener BO ist das unter Einbeziehung der Wiener Umweltschutzbehörde zu beurteilen. Was hat die offiziell dazu gesagt? Wurde sie gefragt?

Nach Abschluss des Verfahrens gemäß § 2 der Bauordnung für Wien könnte der in Beilage 1 enthaltene Antrag der beschlussfassenden Körperschaft vorgelegt werden.

Der Sachbearbeiter:

Dipl.-Ing. Pamer
Kl. 88142

Der Abteilungsleiter:

Dipl.-Ing. Krauss
Oberstadtbaurat

Kommentar:

Dipl.Ing. Josef Holzer
1120 Wien

Wien, 27. 1. 2008