



# 3. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANES REGIERUNGSVIERTEL NORDWEST-QUADRANT 2. Auflage

Pl. Nr. 04/26-2/St.P.-19-09

KG. St. Pölten

Änderungspunkt 1: Gst. Nr. .329, .340/1, .340/2, .1089, .1090, .1091, .1234, .1900, 1588, 1590/1, 1592, 1597/2, 1597/6, 1597/16, 1598/2, 1599/3, 1600/16, 1600/17

Änderungspunkt 2: Gst. Nr. .2346, .2483, .2484, .2486, .2487, .2488, .2489, .2490, .328/1, .328/3, .328/4, 1598/1, 1598/7, 1598/9, 1598/10, 1598/11, 1598/15, 1598/16, 1598/17, 1598/19, 1598/23, 1598/24, 1598/26, 1598/27, 1598/7, 1598/9, 1599/11

Änderungspunkt 3: Gst. Nr. 1569/2, 1571/9, 1571/10, 1572/7, 1572/9, 1574, 1638/4

Änderungspunkt 4: Bebauungsvorschriften für den gesamten Geltungsbereich



Quelle: NOE Immobilien Development GmbH (kooperativer Planungsprozess)

## ERLÄUTERUNGSBERICHT – 2. Auflage

878/2019

16.12.2019

BPA\_Bericht\_2262-2

## Inhalt

A.	Vorbemerkungen .....	3
B.	Geltungsbereich der Änderungen des Bebauungsplanes .....	5
1.	Änderungspunkt 1 .....	7
1.1.	Bestandsanalyse .....	7
1.2.	Planung.....	12
1.2.1.	Projektbeschreibung .....	12
1.2.1.1.	Kooperativer Planungsprozess der NOE Immobilien Development GmbH.....	12
1.2.1.2.	Büro- und Wohngebäude am Kardinal Franz König-Platz 3 .....	16
1.2.2.	Änderungen des Bebauungsplanes .....	18
1.2.3.	Änderungsanlass .....	22
1.2.3.1.	Änderung des örtlichen Raumordnungsprogrammes .....	22
1.2.3.2.	Änderung der Nutzungsstruktur.....	23
1.2.3.3.	Massiver Bevölkerungszuwachs und Attraktivierung St. Pöltens als Wohnstandort.....	24
1.2.3.4.	Änderung der gesetzlichen Bestimmungen über den Regelungsinhalt .....	25
1.3.	Auswirkung auf das Ortsbild und die Umwelt.....	25
2.	Änderungspunkt 2 .....	27
2.1.	Bestandsanalyse .....	28
2.2.	Planung und Änderungsanlass .....	30
2.3.	Auswirkung auf das Ortsbild und die Umwelt.....	32
3.	Änderungspunkt 3 .....	33
3.1.	Bestandsanalyse .....	33
3.2.	Planung und Änderungsanlass .....	34
3.3.	Auswirkung auf das Ortsbild und die Umwelt.....	35
4.	Änderung der textlichen Bebauungsvorschriften .....	35
4.1.	Planung und Änderungsanlass .....	36
4.2.	Auswirkung auf das Ortsbild und die Umwelt.....	39
5.	Änderung gegenüber des Entwurfs zur 1. öffentlichen Auflage .....	39

## A. Vorbemerkungen

Auftraggeber für die Erstellung von Unterlagen zur 3. Änderung des Bebauungsplanes „Regierungsviertel Nordwest-Quadrant“ der Landeshauptstadt St. Pölten im Bereich im Bereich des Änderungspunktes 1 (ausgenommen Kardinal Franz König-Platz Nr. 3) ist

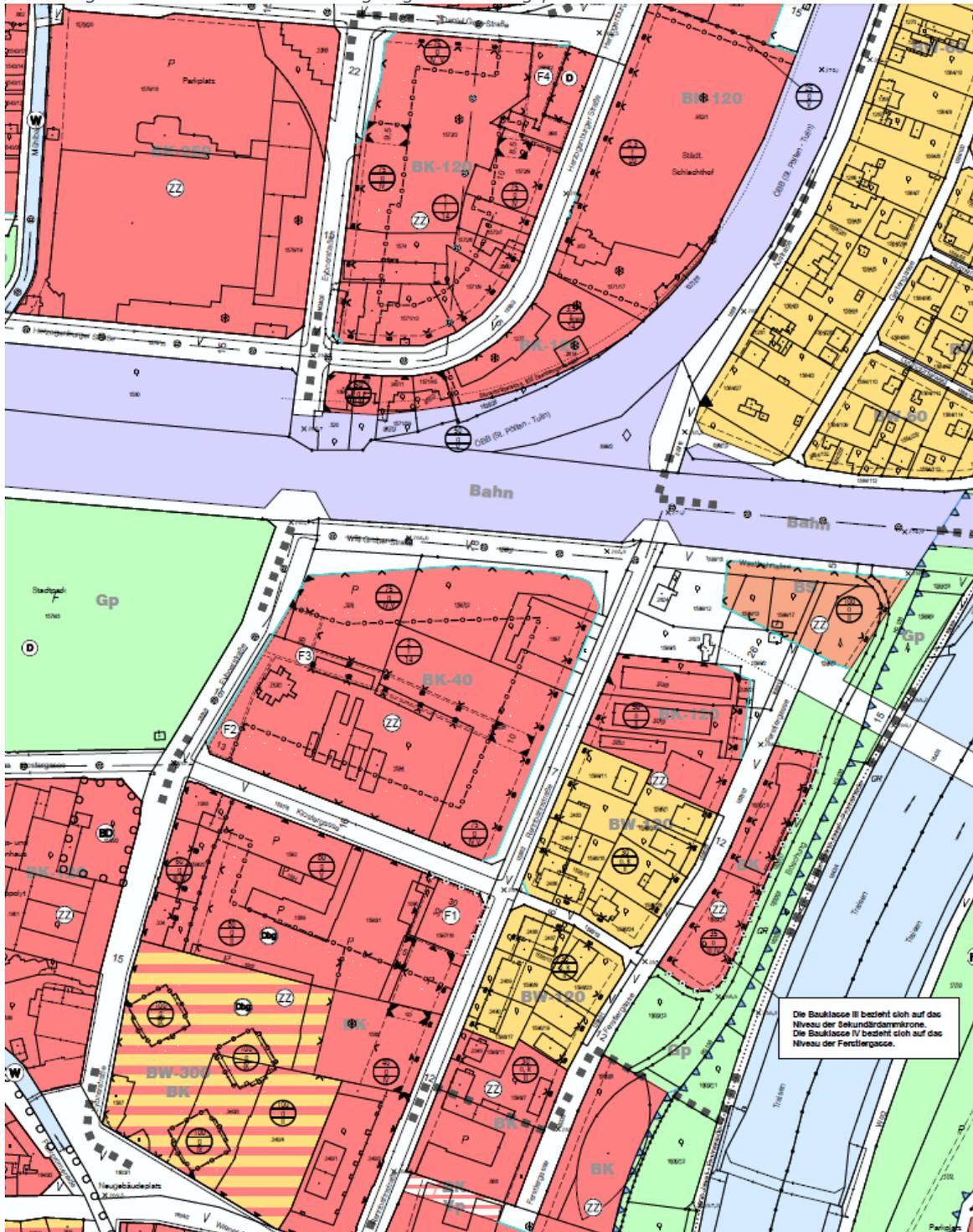
NOE Immobilien Development GmbH  
Hypogasse 1  
3100 St. Pölten

Die restlichen Änderungspunkte sind vom Magistrat St. Pölten beauftragt.

Auf Wunsch der Stadtgemeinde werden im selben Verfahren die Änderung des Bebauungsplanes für die BK-H\*6 gewidmete Fläche an der Rennbahnstraße, für das Wohnbauland zwischen Rennbahnstraße und Ferstlergasse sowie das nördlich der Bahn gelegene Areal zwischen der Eybnerstraße und der Herzogenburger Straße (inkl. Parkhaus und BFI Servicecenter) mitbehandelt.

Der rechtsgültige Bebauungsplan „Regierungsviertel Nordwest-Quadrant“ weist einen Stand vom 23.02.2015 auf und bezieht sich auf die Widmungsarten „Bauland – Kerngebiet“, „Bauland – Kerngebiet über öffentlicher Verkehrsfläche“, „öffentliche Verkehrsfläche“, „Bauland – Kerngebiet-Handelseinrichtungen“, „Bauland – Wohngebiet“ sowie „Bauland – Sondergebiet-Garage“.

Abbildung 1 :Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Bebauungsplan vom 23.02.2015



Quelle: Homepage des Magistrats der Stadt St. Pölten

## B. Geltungsbereich der Änderungen des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan „Regierungsviertel Nordwest-Quadrant“ umfasst das Gebiet zwischen der Traisen und der Eybnerstraße nördlich des Neugebäudeplatzes. Nördlich der Westbahntrasse erstreckt sich der Geltungsbereich zwischen der Eybnerstraße – Daniel-Gran Straße – Herzogenburger Straße und der Trasse der Tullnerfelder Bahn bis zur Maria-Emhart-Straße

Die Bauklassen variieren von II, II und III, III und IV, IV und V, V sowie IX (Hochhäuser). Darüber hinaus gibt es Festlegung von höchstzulässigen Gebäudehöhen von 14 und 20 Meter.

Die festgelegten (höchstzulässigen) Bebauungsdichten betragen in einigen Bereichen zw. 30% und 50%. Überwiegend sind jedoch dichtere Festlegungen vorhanden – z.B. 80% oder 100%. In einigen Bereichen sind Geschosßflächendichten von 1, 2, 2,3 oder 3,5 (zwischen Herzogenburger Straße und Tullnerfelder Bahn) festgelegt.

Die Bebauungsweisen variieren von offen, offen oder gekuppelt bis zu geschlossen. In einigen Bereichen ist die freie Anordnung festgelegt, die jedoch aufgrund der geänderten Bauordnung nicht mehr besteht und durch die offene Bebauungsweise zu ersetzen ist.

In einigen Bereichen bestehen Freiflächen sowie das Verbot von Einfriedungen gegenüber öffentlichen Verkehrsflächen und Grünanlagen (z.B. Ecke Rennbahnstraße/Klostergasse). Neben Baufluchtlinien (tw. mit Anbaupflicht) sind auch Durchgänge bzw. Durchfahrten sowie Dachbegrünungen festgelegt.

Die 3 Änderungspunkte werden nun räumlich dargestellt.

Abbildung 2: Abgrenzung der Änderungspunkte 1 und 2 des Bebauungsplanes „Regierungsviertel Nordwest-Quadrant“

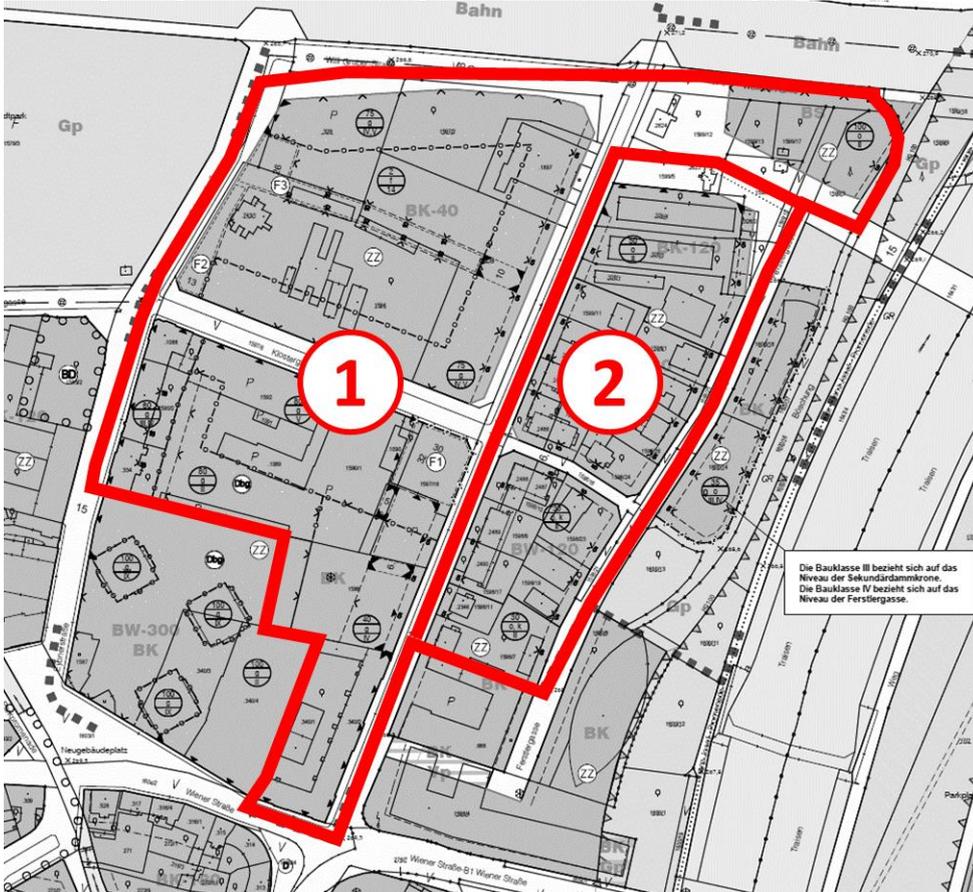
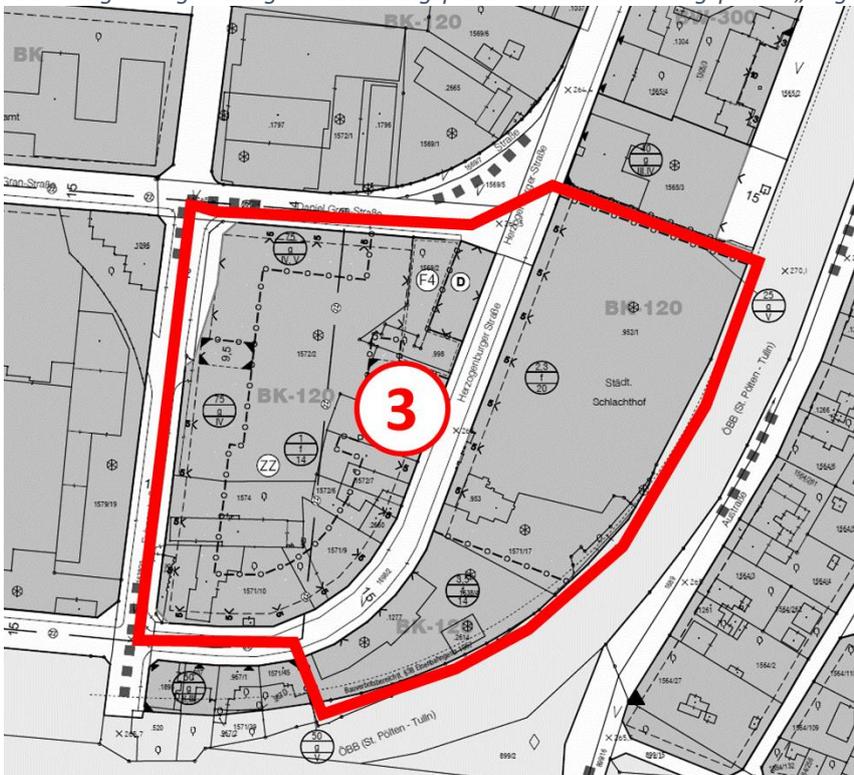


Abbildung 3: Abgrenzung des Änderungspunktes 3 des Bebauungsplanes „Regierungsviertel Nordwest-Quadrant“



## 1. Änderungspunkt 1

Generelle Überarbeitung der Bebauungsbestimmungen und sonstiger planlicher Festlegungen

Ausweisung von Ein- und Ausfahrtverbot an Straßenfluchtlinien

Ausweisung eines Verbots von Einfriedungen gegenüber öffentlichen Verkehrsflächen und Grünanlagen

Änderung und Neufestlegung von Straßenfluchtlinien

Änderung der Bebauungsdichten und der höchstzulässigen Gebäudehöhen

Änderung der freien Anordnung von Gebäuden auf geschlossenen Bebauungsweise

Löschung und Neuausweisung von Freiflächen

Löschung der Dachbegrünung

Änderung und Neufestlegung von Baufluchtlinien

Änderung und Neufestlegung von Baufluchtlinien mit Anbauverpflichtung

### 1.1. Bestandsanalyse

Die zu ändernden Baulandflächen werden durch folgende Straßen begrenzt:

- Im Süden durch den Kardinal Franz König-Platz
- im Osten durch die Rennbahnstraße bzw. tw. durch die Ferstlergasse
- im Norden durch die Willi Gruber Straße
- Im Westen durch die Eybner Straße

Das abzuändernde Areal zwischen der Rennbahnstraße und der Eybner Straße ist derzeit unbebaut und wird als Parkplatzfläche genutzt. Im Süden auf dem GSt. 1587 ist eine sehr dichte und markante Hochhausbebauung vorliegend, welche auf einem Sockelgeschoß (geschlossene Bebauungsweise, Bauklasse II) situiert ist.

*Abbildung 4: markante Hochhäuser mit dem Sockelgeschoß im Vordergrund (Ansicht Südosten)*



Die Klostergasse stellt aus verkehrstechnischer Sicht eine wichtige Verbindungsstraße zwischen der Rennbahnstraße und der Eybner Straße (sowie weiterführend zum Bahnhofplatz) dar.

Abbildung 5: Ost-Ansicht der Bebauung an der Eybner Straße, daneben der Sparkassenpark



Abbildung 6: Das in Bau befindliche Gebäude an der Rennbahnstraße, dahinter die Eisenbahntrasse (Blick Richtung Norden)



Abbildung 7: Rennbahnstraße, Blick Richtung Süden



Abbildung 8: offene und gekuppelte Bebauungsweise in der Bauklasse II auf der östlichen Seite der Rennbahnstraße



Abbildung 9: Blick Kreisverkehr Willi Gruber Straße Richtung Sparkassenpark (Westen)



Abbildung 10: Blick Rennbahnstraße über das Projektareal Richtung Süden

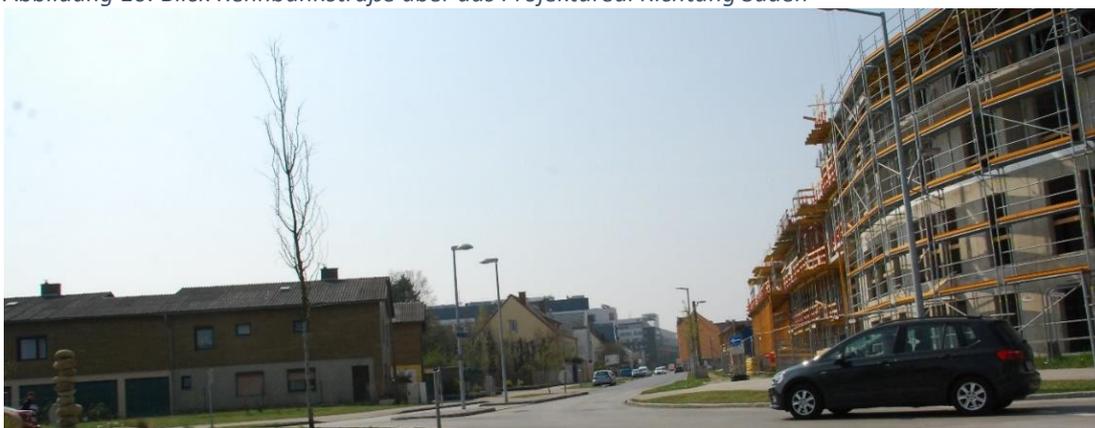
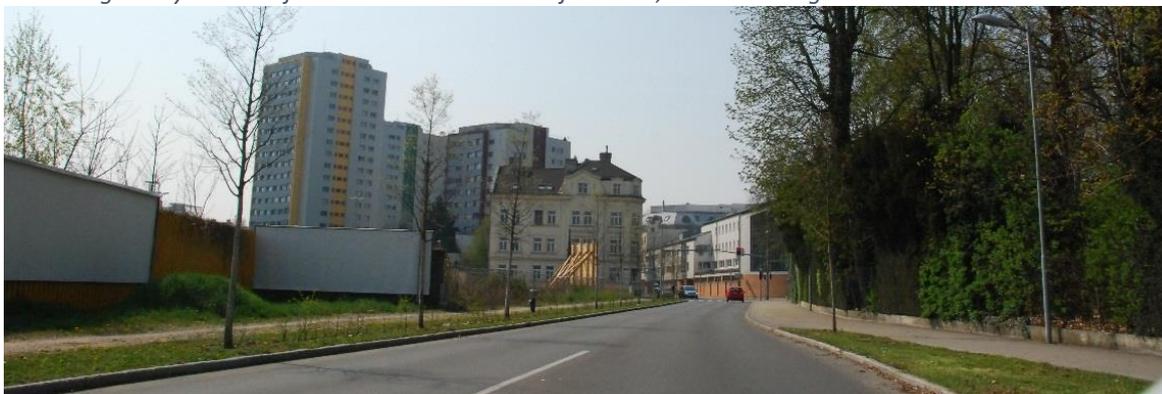


Abbildung 11: offene Bauweise und Bauklasse II an der Rennbahnstraße (Blick Richtung Nordosten)



Abbildung 12: Eybner Straße zwischen Park und Projektareal, Blick Richtung Süden



Der Sparkassenpark stellt eine wichtige Naherholungseinrichtung für den angrenzenden Stadtbereich dar.

Abbildung 13: Blick von der Rennbahnstraße nach Nordosten (BS-Garage) mit der erhöhten Bahntrasse



Die folgenden Schrägluftbild-Ansichten zeigen den Planungsbereich im Jahre 2008-(Bing-maps, 3-D-Darstellungen). Im Vergleich zum heutigen Bestand haben sich einige Veränderungen ergeben: (Gebäude im Block zwischen Klostersgasse und Bahntrasse wurden abgebrochen, Ausbau der Willi Gruber Straße/Westbahnallee mit Kreisverkehr)

Abbildung 14: Blick Richtung Norden auf das Projektareal (Bing-maps, 2008)



Abbildung 15: Blick Richtung Süden auf das Projektareal (Bing-maps, 2008)



Auf den Schrägluftbildern gehen die hervorragende Lage zwischen der Traisen (Freizeit- und Erholungsachse) und dem Sparkassenpark sowie der Anschluss an den städtischen Kernbereich von St. Pölten hervor. Der Standort bietet großes Potenzial für verdichtete Wohnnutzung, aber auch für gemischte Nutzungen (Büro, Geschäfte, Hotel und dergleichen).

## 1.2. Planung

### 1.2.1. Projektbeschreibung

#### 1.2.1.1. Kooperativer Planungsprozess der NOE Immobilien Development GmbH

Folgende Ausführungen in diesem Kapitel stammen von der NOE Immobilien Development GmbH:

#### **Planungsgegenstand**

Die NÖ Immobilien Development GmbH (kurz: NID) beabsichtigt im Bereich Willi-Gruber-Straße / Rennbahnstraße / Kloostergasse / Eybnerstraße auf einem Areal von rund 2,1 ha die Entwicklung und Realisierung eines gemischten Wohn-, Büro-, Geschäfts- und Hotelstandortes. Um Entwicklungsvarianten auszuloten und spezifische Qualitäten realisieren zu können, wurde ein kooperativer Planungsprozess initiiert. Unterschiedliche Ideen und Ansätze traten dabei nicht in einen Wettbewerb, sondern sind in die gemeinsame Erarbeitung von Lösungen durch Planerinnen und Fachexpertinnen eingeflossen.

Der Bereich mit einem sehr heterogenen Projektumfeld hat eine hohe Standortqualität und zeichnet sich durch folgende charakteristische Umgebungsbereiche aus:

- Unmittelbare Nähe zum rund 2 ha großen, historischen Stadtpark (Sparkassenpark),
- Gemischt genutzte, verdichtete Strukturen im Bereich Eybnerstraße West (an der Adresse Eybnerstraße 5 befindet sich das Bildungshaus St. Hippolyt der Diözese St. Pölten),
- Mehrgeschoßige Wohnbebauung (späthistorische Zinshäuser) in geschlossener Blockrandstruktur an den Adressen Eybnerstraße 6-10,
- Drei Punkthochhäuser südlich des Projektareals mit 35, 45 und 55 Meter Höhe an der Adresse Neugebäudeplatz 2-4,
- Ein vorliegendes Projekt zur Neubebauung des Bereiches Kardinal-Franz-König-Platz 3 (Bürobau und Wohnheim),
- Einfamilienhäuser und verdichteter Flachbau aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts mit moderater Gebäudehöhe im Bereich Rennbahnstraße Ost,
- Weiter östlich fließt die Traisen,
- Nördlich verlaufende Bahn und in weiterer Folge rund 500 Meter entfernt Hauptbahnhof St. Pölten

Auf dem rund 2,1 ha großen - als „Bauland-Kerngebiet“ gewidmeten, außerhalb von „Freiflächen“ gelegenen - Areal soll ein gemischter Wohn-, Büro-, Geschäfts-, und Hotelstandort entwickelt werden, der den Potenzialen und der Lagegunst des Standortes gerecht wird.

#### **Städtebau / Nutzung / Dichte**

Das vorliegende, im kooperativen Planungsverfahren unter Federführung des Büros Maurer und Partner ZT GmbH gemeinsam entwickelte Masterplan-Konzept zeichnet sich durch seine differenzierte und robuste städtebauliche Struktur aus. Die Blockrandbebauung der historischen Innenstadt wird zeitgemäß interpretiert, auflockert und mit Punkthäusern akzentuiert. Es entsteht ein Stadtquartier von hoher gestalterischer Vielfalt, das sich auf selbstverständliche Weise in den urbanen Kontext St. Pöltens einfügt.

## Übergeordnete Bezüge – Zwischen Stadtpark und Traisen

Der Entwurf knüpft an die unterschiedlichen Qualitäten des heterogenen Projektumfeldes an und bildet somit die Grundlage für ein harmonisches Wachstum der Stadt. Die vorgeschlagene Bebauung schützt vor dem übergeordneten Verkehr, öffnet sich zum Sparkassenpark und forciert ein dichtes inneres Wege- bzw. Freiraumnetz unterschiedlicher klar lesbarer Hierarchien und vielfältiger Qualitäten. Die Attraktivierung der fußräumlichen Bezüge sichert einen lebendigen, lebenswerten Stadtraum und rückt die Erlebarkeit des Naturraumes Traisen an die Innenstadt heran.

Abbildung 16: Quartiersbildung, Beziehungen zum Umfeld und Freiräume



## Quartierskonzept

Östlich des Hauptbahnhofs entsteht ein neues Stadtquartier mit eigener Identität, welches in seiner zugrundeliegenden Struktur für den weiteren Entwicklungsprozess und die Umsetzung einzelner Projekte hohe Robustheit in einer möglichen kleinkörnigen Variabilität in Gestaltung, Nutzung wie Eigentümerschaft verspricht.

Die im Flächenwidmungsplan vorgesehene Grundstruktur wird in rechteckige Baublöcke mit wohlproportionierten Kantenlängen unterteilt. Das Quartier ist so in 5 Teilbereiche mit sich komplementär ergänzenden Identitäten gegliedert. Der zentral in Nord-Süd Richtung verlaufende, öffentlich zugängliche Freiraum bildet das identitätsstiftende Rückgrat des Quartiers. Er verbindet die Baufelder des Quartiers, die sich einerseits dem jeweils benachbarten Stadtraum zuwenden, andererseits von der lebendigen („Spielspange“) grünen Mitte profitieren.

## Gebäudeformen / Architektur

Eine zeitgemäße Interpretation der traditionellen Blockrandbebauung bildet die typologische Grundlage der Neubebauung. Gezielte Auflockerungen des Blockrandes bieten vielfältige Raumeindrücke und ermöglichen interessante Blicke, Durchwegungen und angenehmen Aufenthalt im Areal.

Ergänzt wird der Blockrand durch gestaffelt ausgebildete Solitärgebäude im Quartiersinneren; begrünte Wohnhöfe prägen ein ruhiges Milieu. Die skulpturale Ausbildung der Volumina schafft eine der fußläufigen Erfahrung entsprechend differenzierte Maßstäblichkeit. Großzügige Öffnungen der variabel nutzbaren Erdgeschoßzonen ermöglichen sozialräumliche Gemeinschaft.

## Straßenräume und Höhenentwicklung

Stadtstruktur und Gebäudehöhen sind je nach Lage, Funktion und Bezug zum Bestand differenziert gewählt:

Entlang der Willi-Gruber-Straße im Norden entsteht in Abgrenzung zur nördlich verlaufenden Bahntrasse und in Fortsetzung des bereits im Bau befindlichen Wohn- und Geschäftshauses eine klassische Blockrandbebauung mit sechs Geschoßen. Der westliche Baukörper ist als 8-geschoßiger Hochpunkt bewusst gedreht gesetzt. Sein großzügiger Vorplatz bildet eine einladende Geste in das Quartier.

Die Fortsetzung dieser Blockrandbebauung an der Eybnerstraße bildet eine klare Raumkante zum Park.

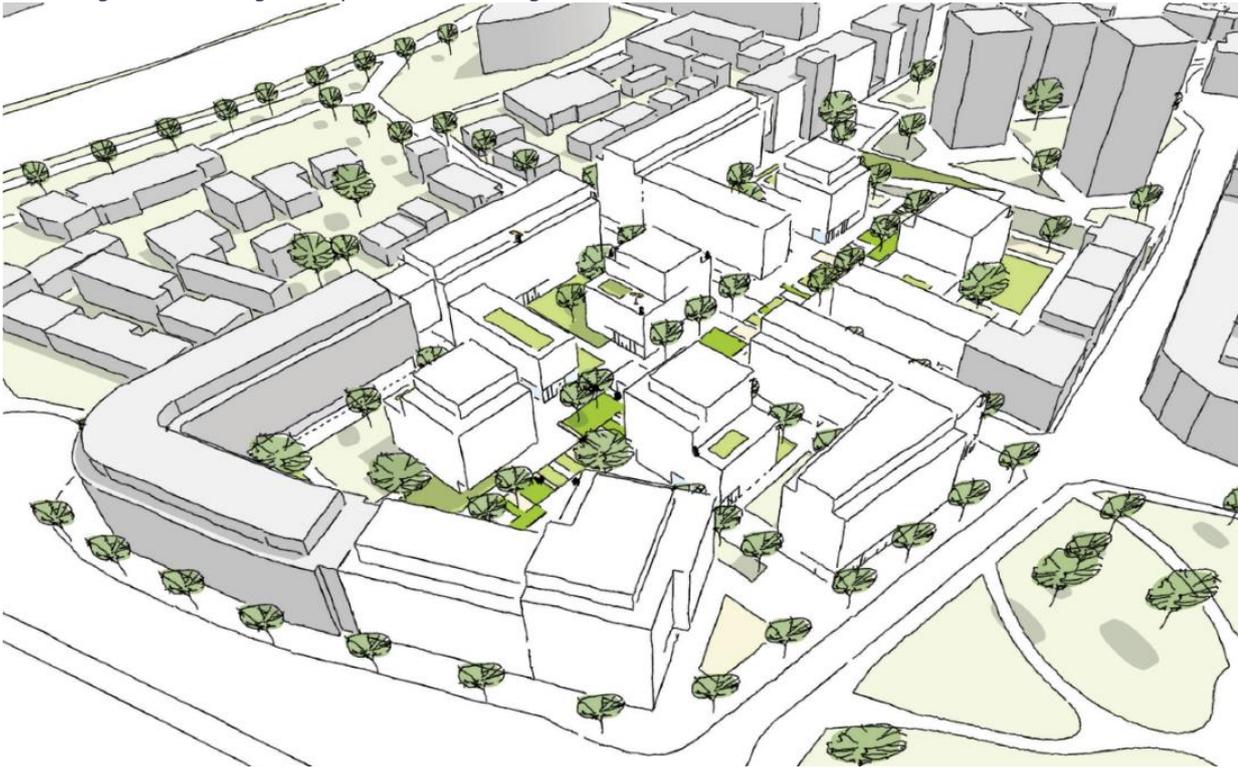
Die Klostergasse zeigt eine aufgelockerte, auch in der Höhenentwicklung und entsprechend der Anbindung an die Bestandsbauten differenzierte Gliederung. Der Rücksprung an der Ecke Klostergasse / Eybnerstraße dient als kleiner städtischer Vorplatz für das an dieser Stelle geplante Bürogebäude.

Entlang der verkehrsbelasteten Rennbahnstraße bildet die sechsgeschoßige Bebauung eine schützende Raumkante. Höhere Traufhöhen betonen hier den städtischen Charakter in Anbindung an das südlich gelegene Regierungsviertel. Der weitgehend geschlossene Blockrand ermöglicht geschützte Innenhöfe für die Bewohner der Solitargebäude in ruhiger Innenlage. In der architektonischen Umsetzung der einzelnen Projekte an der Rennbahnstraße soll die stadträumliche Rhythmisierung der öffentlichen Räume möglichst weiter geteilt werden.

Abbildung 17: Bebauungskonzept – Blick Richtung Westen



Abbildung 18: Bebauungskonzept – Blick Richtung Südosten



### **Nutzungsmischung**

Als wichtiger Beitrag zu einer lebendigen, nachhaltigen Stadtentwicklung wird eine gemischte Nutzungsstruktur in den Erdgeschoßzonen angestrebt. Die Entwicklung variabler Gebäudetypen ermöglicht sowohl gewerbliche Nutzung als auch Wohnen und die spätere Umnutzung der Gebäude. An der Ecke Klostergasse / Eybnerstraße ist ein Bürogebäude vorgesehen. Entlang der Willi-Gruber Straße soll ein Hotel entstehen.

### **Freiraumplanung**

Das Herzstück des Quartiers ist der zentrale, quartiersverbindend nord-süd verlaufende Freiraumzug. Entlang dieses öffentlich zugänglichen (halböffentlichen) Stadtraumes sind weitere Typen, Quartiersplätze, Jugendspiel- und Aufenthaltsflächen sowie ein (Kultur-) Pavillon geplant und in Verlängerung an das bestehenden Fußweg- und Radnetz an Innenstadt und Traisen angebunden.

Im Blockinneren entstehen geschützte gemeinschaftliche Innenhöfe mit wohnungsnahem Grün, Kleinkinderspiel, Radstellplätze etc. für die Bewohner.

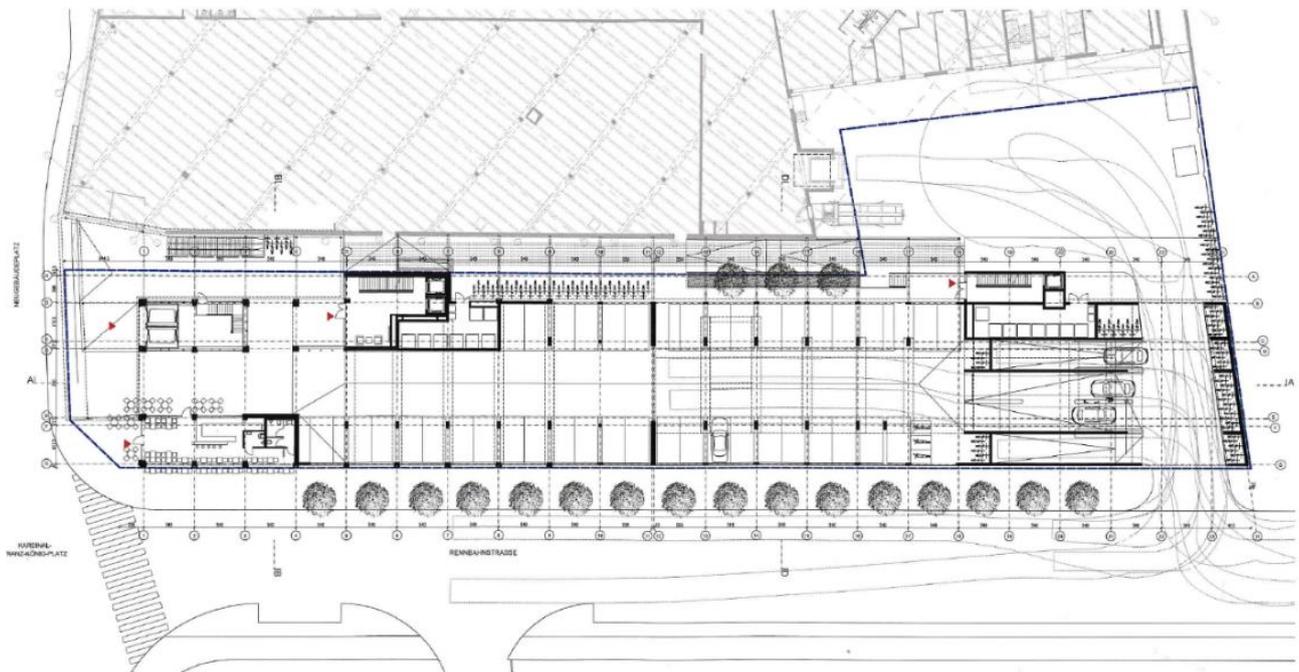
Gemeinschaftliche Nutzungen der terrassierten Dachlandschaft kann dieses Freiflächenangebot noch komplementieren. In Ergänzung zur Urbanität des Entwurfes lässt die durchgrünte Freiraumgestaltung die Qualitäten eines „Wohnens am Park“ entstehen. Der Stadtpark wird belebt, aufgewertet und durch die differenzierten Qualitäten - Freiräume, Architektur, Nutzungen - ergänzt.



- ein vorliegendes städtebauliches Projekt mit gemischten Nutzungen (siehe Kapitel 1.2.1.1.)
- Einfamilienhäuser und verdichteter Flachbau aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts mit moderater Gebäudehöhe im Bereich Rennbahnstraße Ost,
- Regierungsviertel im Süden mit überwiegend festgelegten Bauklassen VII und aufwärts – vereinzelt Bauklasse IX

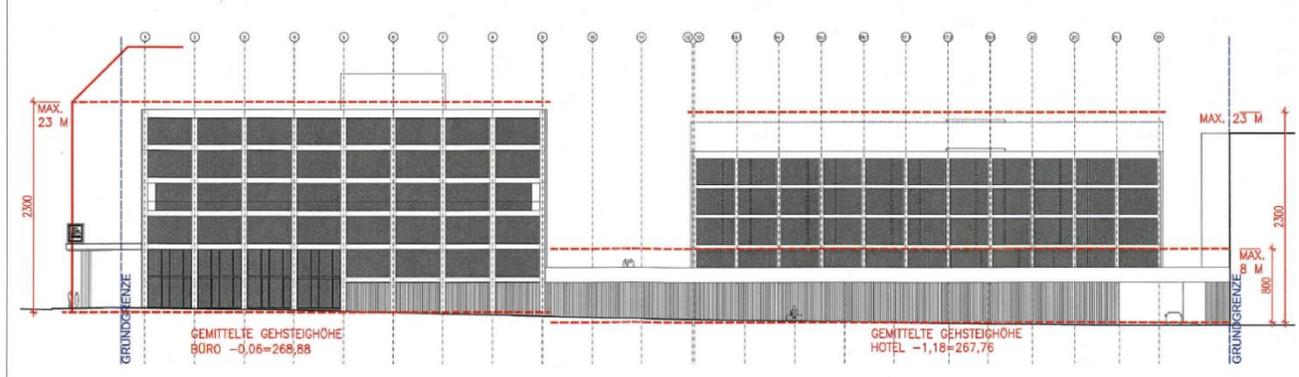
Der vorliegende Projektentwurf vom Juni 2019 stammt von den Architekten Malek und Herbst.

Abbildung 20: Grundriss Erdgeschoß (Malek und Herbst, 11.10.2018)



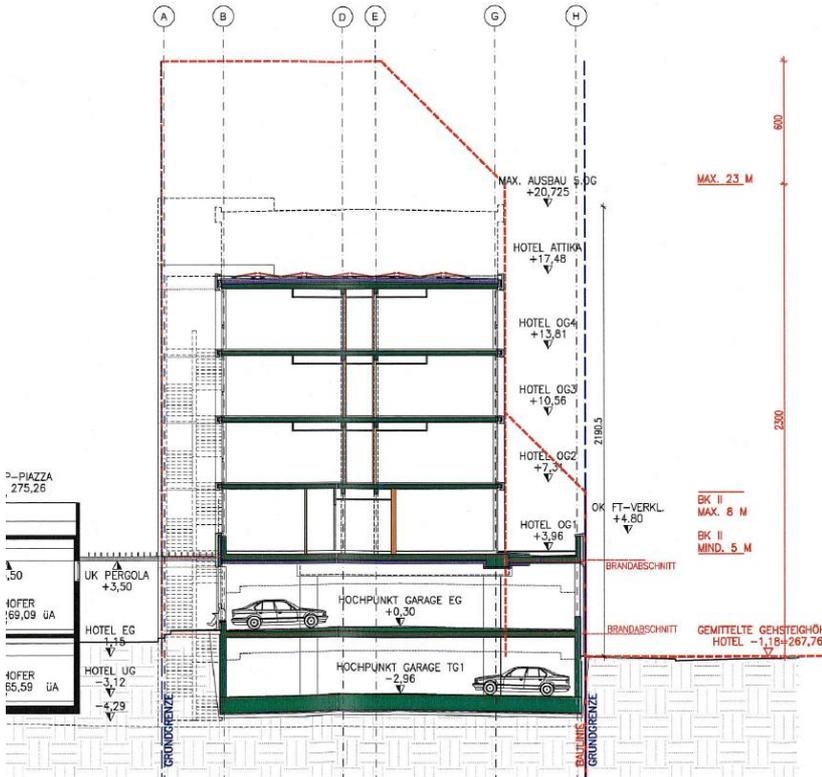
Im Norden des Areals ist eine Tiefgarageneinfahrt an der Rennbahnstraße vorgesehen. Die Gebäudehöhe wird mit 23 Metern angegeben. Diese Höhe ist in Anbetracht des beschriebenen Umfeldes durchaus vertretbar, bedenkt man die Nähe zum Regierungsviertel. Das geplante Gebäude harmoniert ebenfalls mit jenem im Norden anschließenden Projekt der NID, welches häufig maximale Gebäudehöhen von 17 bis 20 Metern, punktuell sogar 25 Meter aufweist.

Abbildung 21: Ostansicht des projektierten Gebäudes



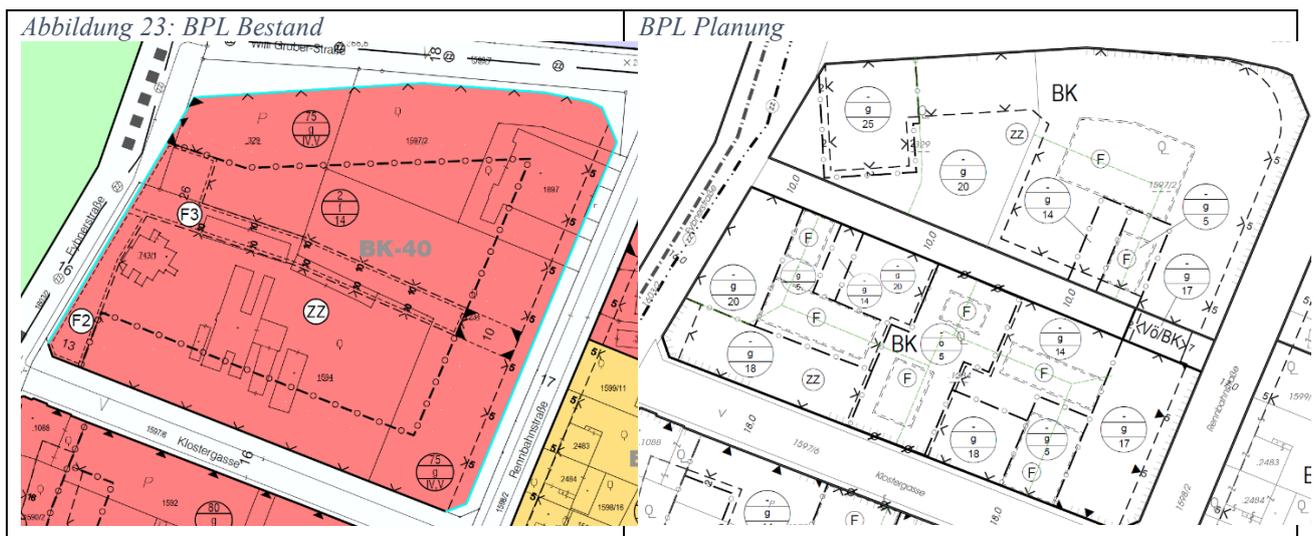
Ein bis 2 Ebenen werden für Tiefgaragen vorgesehen, wobei der anfallende ruhende Verkehr platzsparend am Grundstück untergebracht werden kann.

Abbildung 22: Gebäudeschnitt



### 1.2.2. Änderungen des Bebauungsplanes

Der Änderungspunkt 1 bezieht sich im Wesentlichen auf die nördlich und südlich der Klostersgasse angrenzenden Baublöcke zwischen der Wiener Straße und der Willi Gruber Straße. Die Hochhäuser auf Gst. 1587 sind ausgenommen.

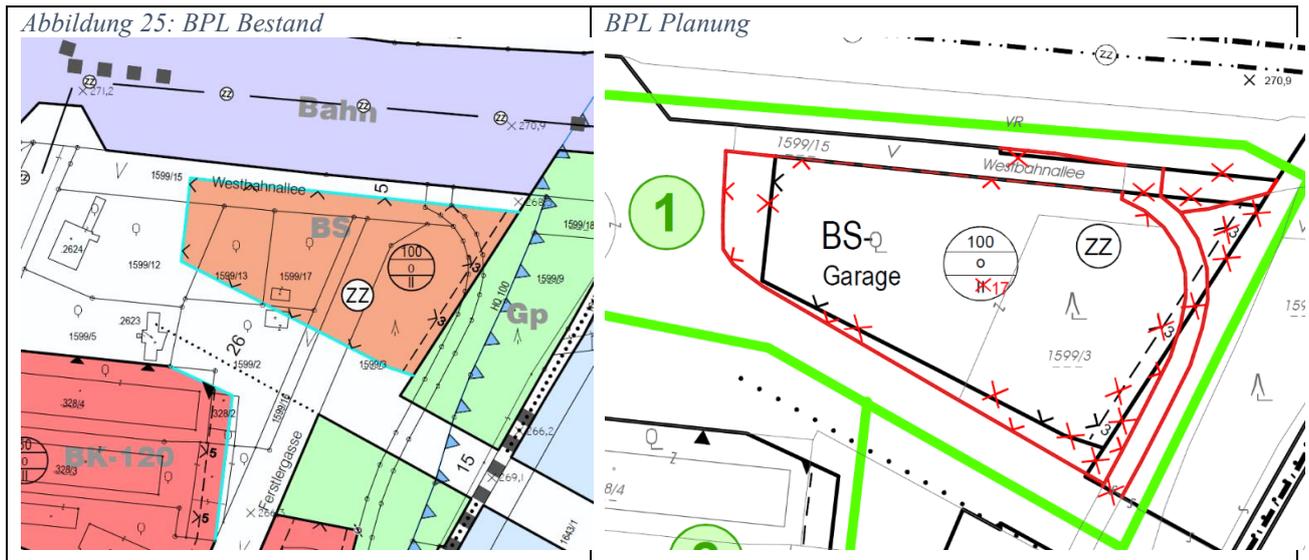


- Die nördliche und östliche Baufluchtlinie wird an das Bebauungsprojekt angepasst. Auf der östlichen Seite (Rennbahnstraße) rückt die Baufluchtlinie wie gehabt etwas von der Straßenfluchtlinie ab.
- Auf der nordwestlichen Seite, wo 25 Meter höchstzulässige Gebäudehöhe festgelegt wird, soll keine Anbaupflicht ausgewiesen werden. Dadurch kann der dominante Baukörper flexibler gestaltet werden und eine bessere architektonische Abstimmung mit dem westlichen Vorplatz erfolgen.
- Die Freifläche F3 wird samt den dazugehörigen Bestimmungen im Verordnungstext gestrichen. An dieser Stelle ist im FWP eine öffentliche Verkehrsfläche festgelegt. Im Bebauungsplan wird diese übernommen. Der Abstand der parallel verlaufenden Straßenfluchtlinien beträgt 10 Meter. Dadurch wird ein verkehrsberuhigter Straßenraum gewährleistet.
- Die aufgrund der im Vorgängerprojekt (Masterplan Maurer und Partner, Proj. STQUADRA 1328, 06.03.2018) festgelegten Gebäudehöhen – nämlich Bauklasse IV,V sowie 14 Meter – werden erhöht, und zwar auf 14m, 17m, 18m, 20m und punktuell auf 25m im Nordwesten des Areals. Als Ausgleich wird das Areal durch punktförmige Gebäude und großflächige Freibereiche aufgelockert, welche hochwertige öffentliche bzw. halböffentliche, tw. private, Aufenthaltsbereiche darstellen. Diese Freibereiche werden mittels Freiflächen sichergestellt. Zudem ist eine intensivere bauliche Ausnutzung im Sinne einer optimalen Ausnutzung des Standortes, welcher eine zentrale Lage im St. Pöltner Stadtraum aufweist.
- Die Freifläche F2 wird samt den dazugehörigen Bestimmungen im Verordnungstext gestrichen. Dies ist dem neuen Projekt geschuldet. An dieser Stelle wird mit der Baufluchtlinie etwas abgerückt, um einen kleinen Platz zu gewinnen, der als Aufenthaltsbereich oder auch als Freibereich für Sichtachsen dienen könnte.
- Die Festlegung der höchstzulässigen Bebauungsdichten entfällt, weil diese gem. § 30 NÖ ROG 2014 nicht verpflichtend ist und die einzelnen Bauflächen besser und flexibler genutzt werden können. Eine übermäßige bauliche Verdichtung wird ohnehin durch die Festlegung der Freiflächen und der Baufluchtlinien verhindert.
- In den Baublöcken zwischen Klostergasse und Willi Gruber Straße werden insgesamt 9 Freiflächen festgelegt. Diese dienen – neben den Baufluchtlinien – als Ersatz für die Streichung der baulichen Dichten und sollen mit besonderer Rücksicht auf die Ortsbildgestaltung die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Viertel erheblich steigern, indem sie den Stadtraum auflockern, und gleichzeitig zugänglich, erlebbar oder beispielbar gemacht werden. Zudem werden mit dieser Festlegung Mindestabstände von Gebäuden sichergestellt. Die geplanten Freiflächen im zentralen Bereich der Baublöcke sind dem architektonischen Gesamtkonzept geschuldet. An der Klostergasse wird zusätzlich in der Mitte zur Sicherstellung des Freiraums ein Einfriedungsverbot festgelegt.
- Jene Fläche mit der Widmung „BK über VÖ“ soll eine geringere Höhe von 17 Metern und eine etwas zurückgesetzte Baufluchtlinie erhalten, um die Verkehrsfläche bzw. den Durchgang auch in der Architektur widerspiegeln zu können.
- Die Ein- und Ausfahrverbote ergeben sich in Absprache mit dem Verkehrsplanungsbüro Zieritz und Partner ZT GmbH. Dabei wird auf einen angemessenen Kreuzungsabstand (20 bis 40 Meter) geachtet. Ein Ein- und Ausfahrverbot gibt es auf weiten Teilen der Rennbahnstraße und der Eybnerstraße.
- In der Klostergasse wird sowohl an der nördlichen als auch an der südlichen Straßenfluchtlinie ein Einfriedungsverbot im mittleren Straßenabschnitt festgelegt. Dadurch kann der im städtebaulichen Konzept dargelegte, nord-süd-ausgerichtete Freiraumzug sichergestellt werden.



- Die Anbaupflicht an der Klostergasse wird in der Mitte zur Sicherstellung einer freien Fläche (gemäß dem architektonischen Gesamtkonzept) unterbrochen und mit einer normalen Baufluchtlinie ersetzt. Zudem wird eine Freifläche samt Einfriedungsverbot auf einer Länge von ca. 27 Metern festgelegt.
- Die Festlegung der baulichen Dichten von 80% bzw. 40% entfallen. Dafür wird eine relativ groß bemessene Fläche mit einer höchstzulässigen Gebäudehöhe von 5 Metern für ein Sockelgeschoß ausgewiesen. Im Bereich der projektierten Baukörper werden maximale Höhen von 8, 14, 17, 20 bzw. 23 Metern festgelegt.
- Die Rennbahnstraße wird erheblich verbreitert, wodurch einerseits ein höherer Verkehrsfluss gewährleistet wird und andererseits ein höherer Gebäudeabstand zwischen der westlichen Seite und der östlichen Seite gegeben ist. Eine 23 Meter hohe Bebauung ist aus diesem Grund verträglich, nicht zuletzt auch aus ortsbildtechnischer Sicht wegen der angrenzenden Hochhäuser am Neugebäudeplatz und der nun vorliegenden Widmung „BK-Handelseinrichtung“.
- Die Anbaupflicht auf der Rennbahnstraße wird durch eine normale Baufluchtlinie ersetzt, damit bei der Ausgestaltung der straßenseitigen und im Ortsbild wirksamen Gebäudefront ein architektonischer Spielraum geboten werden kann. Ein zu großes Abrücken potenzieller Gebäude von der Straßenfluchtlinie wird aufgrund der relativ schmalen Grundstücksstruktur im Süden und der relativ schmal bemessenen Baufelder mit 17 bzw. 23 m höchstzulässiger Gebäudehöhe nicht erwartet.
- Die Freifläche F1 wird gelöscht. Stattdessen wird im betroffenen Bereich die Baufluchtlinie nach innen gerückt, um eine Platzwirkung zu erzeugen. Zudem wird eine Freifläche an der Klostergasse ausgewiesen. Der Wegfall des vorgesehenen Platzes bei F1 kann dadurch kompensiert werden.
- Die Festlegung der Dachbegrünung wird gestrichen. Im Gesamtkonzept sind begrünte Flächen vorgesehen. Hier soll es jedoch maximalen Gestaltungsspielraum geben – ist man ohnehin durch die Freiflächen und Baufluchtlinien sowie den baurechtlichen Anspruch auf Mindestabstände beschränkt.

- Die Baufluchtlinie im Westen des Baublocks, die bisher einen Abstand von 16 Metern zur bestehenden Bebauung an der Eybner Straße sicherstellte, soll noch weiter abrücken. Dadurch wird zum einen ein Freiraum erzielt, zum anderen mit der künftigen Bebauung noch weiter vom Bestand abgerückt.
- Die Ein- und Ausfahrverbote ergeben sich in Absprache mit dem Verkehrsplanungsbüro Zieritz und Partner ZT GmbH. Dabei wird auf einen angemessenen Kreuzungsabstand (20 bis 40 Meter) geachtet. Ein Ein- und Ausfahrverbot gibt es auf weiten Teilen der Rennbahnstraße und der Eybnerstraße.



- Zur Sicherstellung ausreichender Stellplätze wird das Sondergebiet mit der speziellen Bezeichnung „Garage“ hinsichtlich der Festlegung der höchstzulässigen Gebäudehöhe abgeändert, und zwar von Bauklasse II auf 17 Meter. Das Sondergebiet ist zwischen der stark befahrenen Willi Gruber Straße, die ostseitig über die Traisen führt, und der Westbahntrasse gelegen und vom zusammenhängenden Wohnbauland deutlich entkoppelt. Die markante Erhöhung der Gebäudehöhe lässt sich daher als verträglich mit dem Ortsbild einstufen. Zudem ist die Bahntrasse im Gelände deutlich höher situiert als die südlich davon gelegenen Bauflächen.
- Es erfolgt eine Anpassung an die Flächenwidmungsplanung, wobei als wesentliche Änderung im östlichen Bereich der Weg als öffentliche Verkehrsfläche zu sehen ist. Dieser neue Weg macht die Baufluchtlinie im Osten überflüssig. Die Baufluchtlinien werden nun im Bereich des gesamten Sondergebiets entlang der Straßenfluchtlinie gesetzt, um eine bestmöglich bauliche Ausnutzung der Zwickelfläche zu gewährleisten. Die konzentrierte Verlagerung des ruhenden Verkehrs außerhalb des zusammenhängenden Wohnbaulandes wirkt sich positiv auf den Verkehrsfluss als auch auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität aus.
- Die Vereinbarkeit der Erhöhung der Gebäudehöhe mit dem Eisenbahnbetrieb ist im Zuge des öffentlichen Auflageverfahrens nachzuweisen. Diesbezüglich sind weitere Konsultationen erforderlich.

Abbildung 26: klare räumliche Trennung der geplanten Hochgarage zu den anderen Baublöcken des Wohnbaulandes



Die Details gehen aus den Entwurfsplandarstellungen hervor. Zur leichteren Lesbarkeit gibt es neben der rechtlich vorgeschriebenen Schwarz-Rot-Darstellung auch eine Darstellung des geplanten Endzustandes.

### 1.2.3. Änderungsanlass

Nach § 34 Abs. (1) des NÖ-Raumordnungsgesetzes 2014 darf der Bebauungsplan abgeändert oder durch einen neuen ersetzt werden

1. *wegen wesentlicher Änderung der Planungsgrundlagen infolge struktureller Entwicklung oder*
2. *zur Abwehr schwerwiegender wirtschaftlicher Nachteile für die in der Gemeinde verkörperte Gemeinschaft oder*
3. *wenn sich eine Festlegung als gesetzwidrig herausstellt oder*
4. *wenn die gesetzlichen Bestimmungen über den Regelungsinhalt geändert wurden.*

Ein Bebauungsplan muss abgeändert werden, wenn seine Festlegungen von einem geänderten örtlichen Raumordnungsprogramm berührt werden.

Als Anlässe für die geplanten Änderungen des Bebauungsplanes sind folgende anzusehen:

#### 1.2.3.1. Änderung des örtlichen Raumordnungsprogrammes

Das örtliche Raumordnungsprogramm hat sich für den Baublock zwischen der Klostergasse und der Willi Gruber Straße insofern erheblich geändert, als dass hier eine neue öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen wurde. Dies stellt eine komplett andere Ausgangslage dar:

- Baulandflächen wurden reduziert,
- Straßenfluchtlinien sowie Baufluchtlinien sind neu zu definieren.
- Die Umsetzung der geschlossenen Bebauung ist neu auszurichten

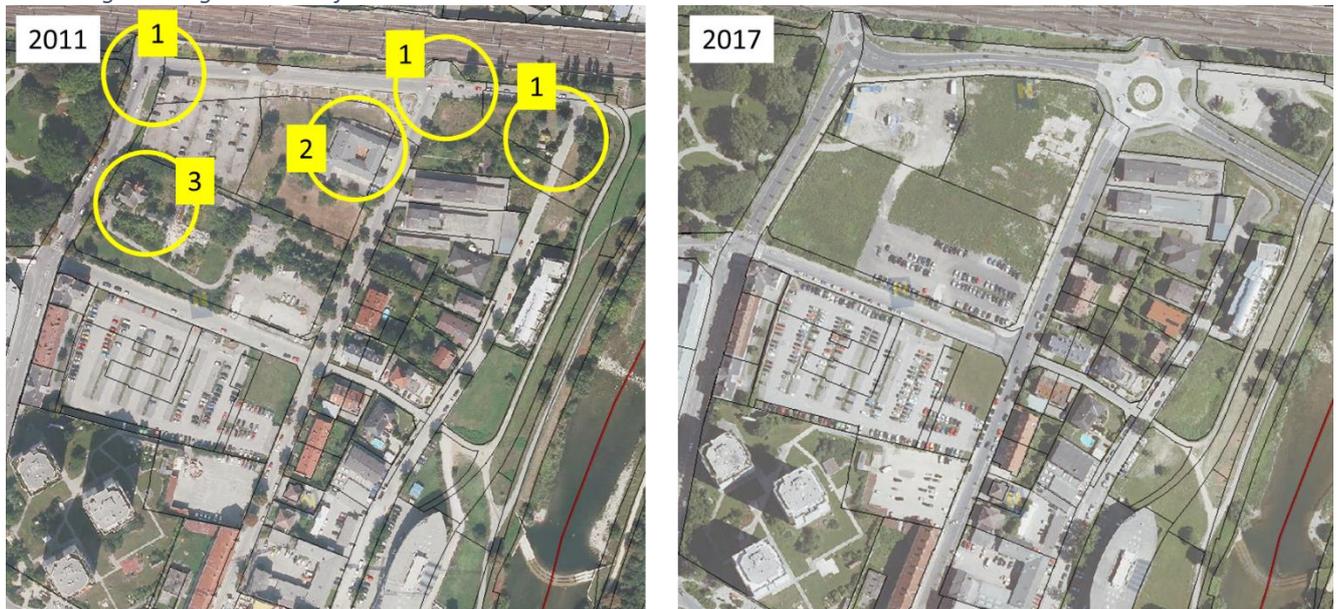
Weiters wurde das Bauland – Sondergebiet im Nordosten mit dem Zusatz „Garage“ versehen und das Sondergebiet wurde räumlich eingeschränkt. Es verläuft auf der östlichen Seite nun ein Weg als öffentliche Verkehrsfläche.

Im Süden des Planungsgebietes an der Rennbahnstraße wurde im örtlichen Raumordnungsprogramm der Zusatz „Handelseinrichtungen“ ergänzt. Diese erlaubt neue Nutzungsmöglichkeiten am Standort. Dadurch lässt sich auch die Verbreiterung der Rennbahnstraße, im weiteren Sinne die Erhöhung der Bauklasse im Bereich des Sondergebietes für die Garage im Nordosten begründen.

### 1.2.3.2. Änderung der Nutzungsstruktur

Im Vergleich der Luftbilder zu verschiedenen Zeitpunkten sind im gegenständlichen Areal erhebliche Unterschiede bezüglich der Nutzungen feststellbar.

Abbildung 27: Vergleich der Luftbilder von 2011 und 2017



1 Die Willi Gruber Straße wurde ausgebaut, Kreuzungsbereiche ertüchtigt und ein Kreisverkehr errichtet. Im Osten wurde eine Brücke über die Traisen errichtet, sodass die verkehrliche Erreichbarkeit des Quadranten verbessert wurde. Das Sondergebiet für die Garage ist nun deutlich vom Rest des Wohnbaulandes getrennt, sodass eine Erhöhung der Gebäudehöhe verträglich ist.

2 Aus dem Gebäudeabbruch ergibt sich ein neues städtebauliches Potenzial

3 Aus dem Gebäudeabbruch ergibt sich ein neues städtebauliches Potenzial

### 1.2.3.3. Massiver Bevölkerungszuwachs und Attraktivierung St. Pöltens als Wohnstandort

Da für das Planungsgebiet keine eigenen statistischen Daten zur Verfügung stehen, wird die Bevölkerungsentwicklung für das gesamte Gemeindegebiet dargestellt.

Die Landeshauptstadt St. Pölten hatte seit 1869 folgende Bevölkerungsentwicklung, und zwar im Vergleich zum Land Niederösterreich und zum Bezirk St. Pölten: Seit dem Jahr 2001 ist die Bevölkerungszahl St. Pöltens sehr stark gewachsen: Lebten 2001 noch 50.026 Einwohner in St. Pölten, so wuchs diese Zahl auf 51.955 im Jahre 2011 und auf 54.213 im Jahre 2017. Im Jahre 2018, also nur 1 Jahr später, lag die Einwohnerzahl schon bei 54.649. Im Vergleich zum Landesdurchschnitt Niederösterreich bedeutet dies ein überdurchschnittliches Wachstum.

	St. Pölten	2001=100	NÖ	2001=100
2001	49121	100,0	1545804	100,0
2011	51955	105,8	1614693	104,5
2017	54213	110,4	1665753	107,8
2018	54649	111,3	1670668	108,1

Alleine zwischen 2017 und 2018 ist die Bevölkerung von St. Pölten um 0,8% gewachsen (gegenüber 0,3% im Landesdurchschnitt)

Jahr	Gemeinde		Politischer Bezirk		Bundesland	
	absolut	1869=100	absolut	1869=100	absolut	1869=100
1869	14.470	100	14.470	100	1.077.232	100
1880	16.963	117	16.963	117	1.152.767	107
1890	19.184	133	19.184	133	1.213.471	113
1900	24.507	169	24.507	169	1.310.506	122
1910	35.648	246	35.648	246	1.425.238	132
1923	40.574	280	40.574	280	1.426.885	132
1934	46.304	320	46.304	320	1.446.675	134
1939	48.583	336	48.583	336	1.455.373	135
1951	44.005	304	44.005	304	1.400.471	130
1961	46.520	321	46.520	321	1.374.012	128
1971	49.664	343	49.664	343	1.420.816	132
1981	50.419	348	50.419	348	1.427.849	133
1991	50.026	346	50.026	346	1.473.813	137
2001	49.121	339	49.121	339	1.545.804	143
2011	51.955	359	51.955	359	1.614.693	150
2018	54.649	378	54.649	378	1.670.668	155

Quelle: Statistik Austria – ein Blick auf die Gemeinden

Es ist also auch ein Änderungsanlass gegeben, u.zw. wegen wesentlicher Änderung der Planungsgrundlagen infolge struktureller Entwicklung, verursacht durch das überdurchschnittliche Bevölkerungswachstums St. Pöltens

#### 1.2.3.4. Änderung der gesetzlichen Bestimmungen über den Regelungsinhalt

Als weiterer Änderungsanlass wäre zwar auch § 34 Abs. (1) Z. 4 anzusehen (*wenn die gesetzlichen Bestimmungen über den Regelungsinhalt geändert wurden*), was jedoch für den konkreten Fall nicht zutrifft.

Der Regelungsinhalt wurde insofern geändert, als die Festlegung einer Bebauungsdichte nicht mehr verpflichtend ist, sondern festgelegt werden **darf**. Zudem gibt es keine „freie Anordnung von Gebäuden“ mehr.

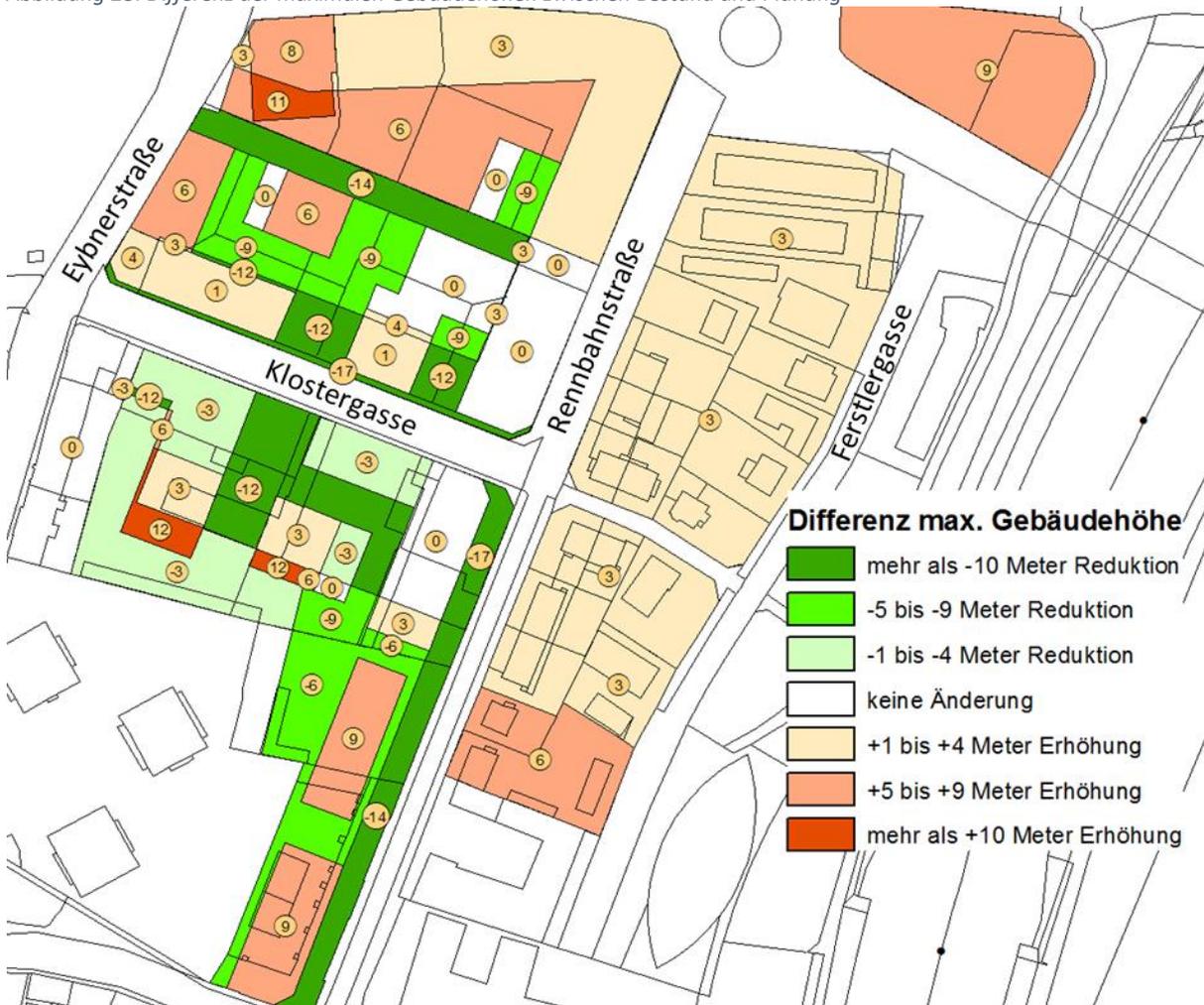
Insgesamt ergeben sich also 4 Anlässe, die eine Änderung und Überarbeitung des Bebauungsplanes in diesem abgegrenzten Teilbereich rechtfertigen.

### 1.3. Auswirkung auf das Ortsbild und die Umwelt

Gem. § 29 Abs. 1 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 ist bei der Festlegung von Regelungen im Bebauungsplan auf die Ortsbildgestaltung und die Umwelt zu achten.

Durch die geplante Änderung des Bebauungsplanes kann eine Umsetzung des geschilderten Projektes erfolgen. Prägende Freiräume und Bauungskanten werden durch entsprechende Festlegungen (wie z.B. Baufluchtlinien, Freiflächen) im Bebauungsplan sichergestellt. Die Auswirkungen auf das Ortsbild sind als nicht negativ zu beurteilen.

Abbildung 28: Differenz der maximalen Gebäudehöhen zwischen Bestand und Planung



Betrachtet man die Differenz der höchstzulässigen Gebäudehöhen zwischen dem bestehenden Bebauungsplan und dem Planungsszenario, so kann festgestellt werden:

- Rennbahnstraße: Auf der östlichen Seite kommt es durchgehend zu einer Erhöhung von 3 bzw. teilweise von 6 Metern. Auf der westlichen Seite wird lediglich im nördlichen Bereich eine Erhöhung von 3 Metern angestrebt. Im mittleren Abschnitt kommt es zu keiner Erhöhung. Im Süden ist die Erhöhung um bis zu 9 Metern relativ markant, jedoch kommt es gleichzeitig zu einer erheblichen Verbreiterung der Straße. Außerdem ist hier auch gegenüberliegend eine höhere Bebauung gegeben. Zusammenfassend ist die Erhöhung der höchstzulässigen Gebäudehöhen sowohl östlich als auch westlich der Rennbahnstraße ausgewogen und mit einer überwiegenden Veränderung von 0 bis 3 Metern nicht sehr drastisch gegenüber den bestehenden Festlegungen.
- Klostersgasse: In der Klostersgasse sind die Änderungen ebenfalls ausgeglichen. Auf der nördlichen Seite kommt es zu einer geringen Erhöhung, südlich werden hingegen die höchstzulässigen Gebäudehöhen verringert.
- Eybnerstraße: Hier kommt es lediglich im nördlichen Bereich, wo der Stadtpark gegenüberliegend ist, zu markanteren Erhöhungen.
- Willi-Gruber-Straße: Das Parkhaus auf der nördlichen Seite der Willi-Gruber-Straße ist klar vom Wohnbaugebiet durch den breiten Straßenraum getrennt. Hier kommt es zu keiner Beeinflussung der ausreichenden Belichtung.
- Insgesamt: Zu deutlichen Erhöhungen der höchstzulässigen Gebäudehöhen kommt es im Nordwesten (Ecke Eybnerstraße/Willi-Gruber-Straße), im Nordosten (Parkhaus) sowie im Süden (Westseite der Rennbahnstraße).

Gab es im bisherigen Bebauungsplan keine großen Variierungen von Bebauungshöhen, so sind nun die Flächen mit höheren oder niedrigeren Höhen viel kleinteiliger und differenzierter. Insgesamt ist aber durch die Änderung des Bebauungsplanes kein deutlicher Anstieg (im Durchschnitt!) der höchstzulässigen Gebäudehöhen erkennbar. Punktuell kommt es zu klaren Überschreitungen, jedoch gibt es auch flächenhaft klare Reduktionen. Die Auswirkungen auf die Umwelt sind somit als gering zu bezeichnen.

Der Wegfall der Begrenzung der Bebauungsdichte wird durch die Erhöhung der Anzahl und des Ausmaßes der Freiflächen, der stark zurückgesetzten Baufluchtlinien in den nördlichen Baublöcken sowie durch die Verbreiterung des Straßenraumes kompensiert. Somit sind auch hier keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten.

Eine Analyse der möglichen Veränderung von Luftströmen aufgrund der neuen Bebauungsbestimmungen wird ehestmöglich nachgereicht. Da sich die zulässigen Gebäudehöhen auf vielen Flächen nur gering ändern, ist auch hier keine erhebliche Verschlechterung der Situation zu erwarten.

Die Möglichkeit der Rettung von Personen und Brandbekämpfung ist im Rahmen von Bauverfahren sicherzustellen. Durch die Erhöhung der Bauklassen entstehen für St. Pölten keine unüblich hohen Gebäude, die die örtlichen Rettungsdienste vor unlösbare Aufgaben stellen. Eine ordnungsgemäße Zufahrt zu den Grundstücken über ausreichend dimensionierte Verkehrsflächen ist gegeben.

## 2. Änderungspunkt 2

Änderung der Bebauungsbestimmungen

von offene oder gekuppelte Bauungsweise

auf einseitig offene Bauungsweise

auf geschlossene Bauungsweise

von Bauklasse II

auf Bauklasse II und III

auf 11 Meter höchstzulässige Gebäudehöhe

auf 14 Meter höchstzulässige Gebäudehöhe

von 30% höchstzulässige Bebauungsdichte

auf 40% höchstzulässige Bebauungsdichte

auf 1,5 GFZ höchstzulässige Bebauungsdichte

auf 2,0 GFZ höchstzulässige Bebauungsdichte

Änderung von Baufluchtlinien

## 2.1. Bestandsanalyse

Die zu ändernden Baulandflächen werden durch folgende Straßen begrenzt:

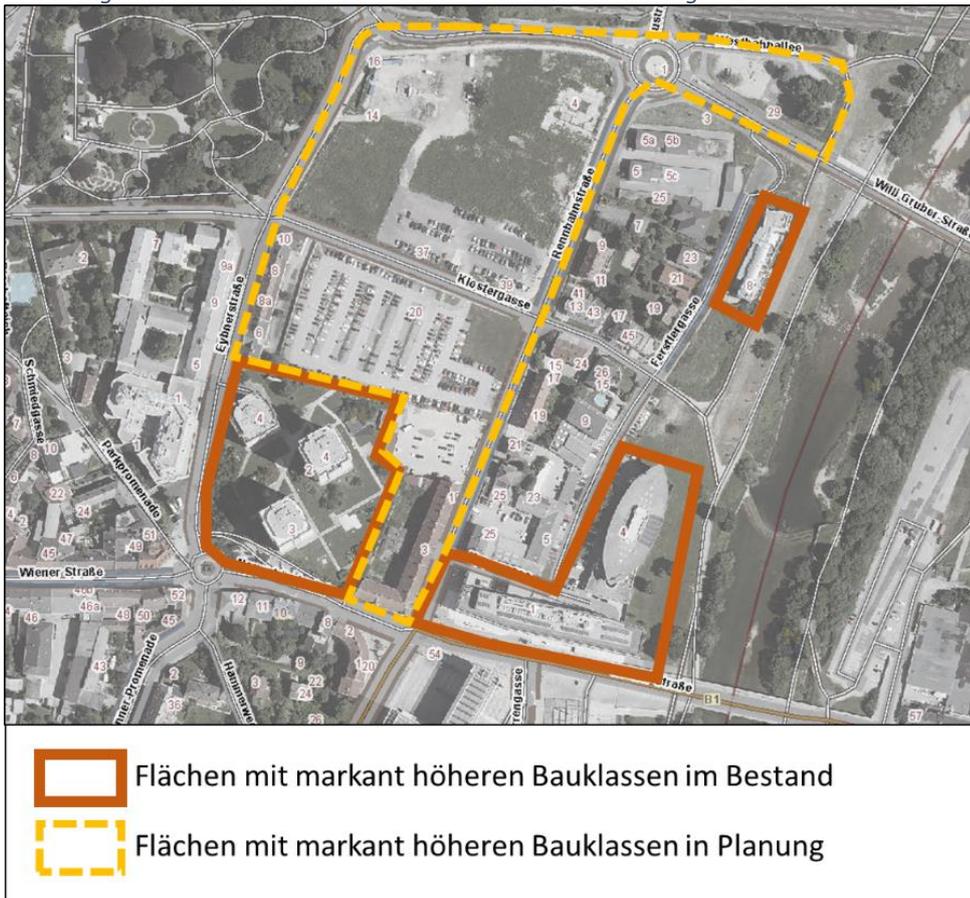
- Im Norden durch die Willi Gruber Straße
- im Westen durch die Rennbahnstraße
- im Osten durch die Ferstlergasse

Die betroffenen Flächen sind mit der Bauklasse II relativ niedrig bebaut, betrachtet man den östlichen Umgebungsbereich mit dem Areal der ÖVP-Zentrale, dem südlichen Umgebungsbereich mit der Hypo-Landesbank Zentrale sowie den westlichen Bereich, welcher im Rahmen des Änderungspunktes 1 einer relativ dichten, aber vor allem deutlich erhöhten Bauklasse zugeführt wird. Dominierend im Westen sind derzeit auch die 3 Hochhäuser.

Abbildung 29: Schrägluftbild mit Blick nach Norden (bingmaps, 2008)



Abbildung 30: Flächen mit markant erhöhten Bauklassen im angrenzenden Bereich



Die Erschließung bzw. die Anbindung an das öffentliche Straßennetz ist als sehr gut zu bezeichnen, so ist eine deutliche Verbreiterung der Rennbahnstraße beabsichtigt. Die nächsten Bushaltestellen befinden sich etwas südlich am Neugebäudeplatz bzw. an der nördlichen Seite des Landehauses.

Eine hohe Wohnqualität ist durch die östlich verlaufende Traisen mit den angrenzenden Parkflächen sowie den nahe gelegenen Sparkassenpark gewährleistet.

## 2.2. Planung und Änderungsanlass

Anlässlich der markanten baulichen Verdichtung im Umgebungsbereich ist geplant, die Bauklasse II auf die Bauklassen II und III zu erhöhen. Im südlichen Bereich des Änderungsgebietes soll dabei ein abgestufter Übergang zur Bauklasse V und zur Hypo-Landesbank (Bauklasse VI und höher) hergestellt werden. Hier soll eine geschlossene Bebauungsweise mit einer höchstzulässigen Gebäudehöhe von 14 Metern sowie im Anschluss die einseitig offene Bebauungsweise mit einer höchstzulässigen Gebäudehöhe von 11 Metern ausgewiesen werden. Die erwähnten Gebäudehöhen und Bauklassen sowie die geplanten Dichten von 2,0 bzw. 1,5 liegen einer Bebauungsstudie von Arch. DI Wolfgang Pfoser vom 28.02.2019 zugrunde, welche der Architektur des Umgebungsbereiches abgestimmt ist.

Abbildung 31: Schema Querschnitt Rennbahnstraße/Ferstlergasse (Quelle: Arch. DI Pfoser ZT GmbH, 28.02.2019)

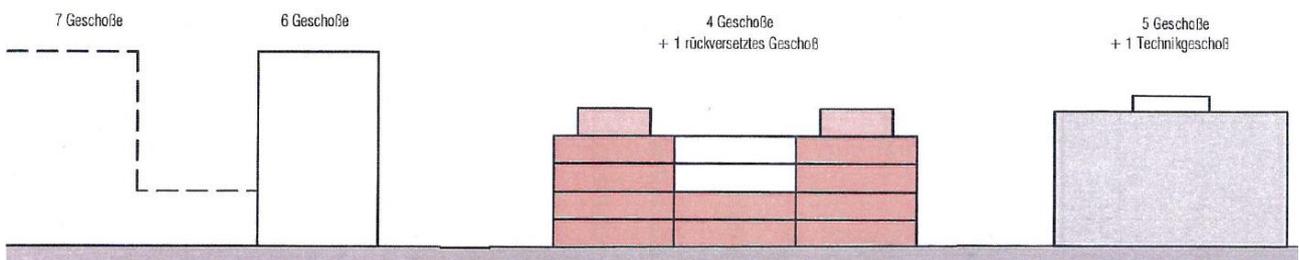
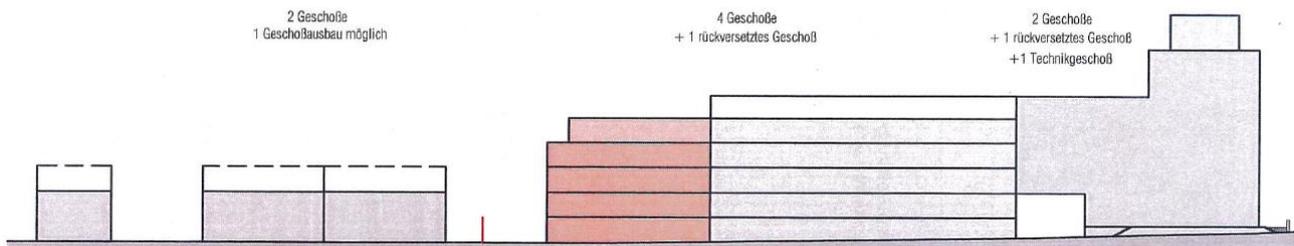


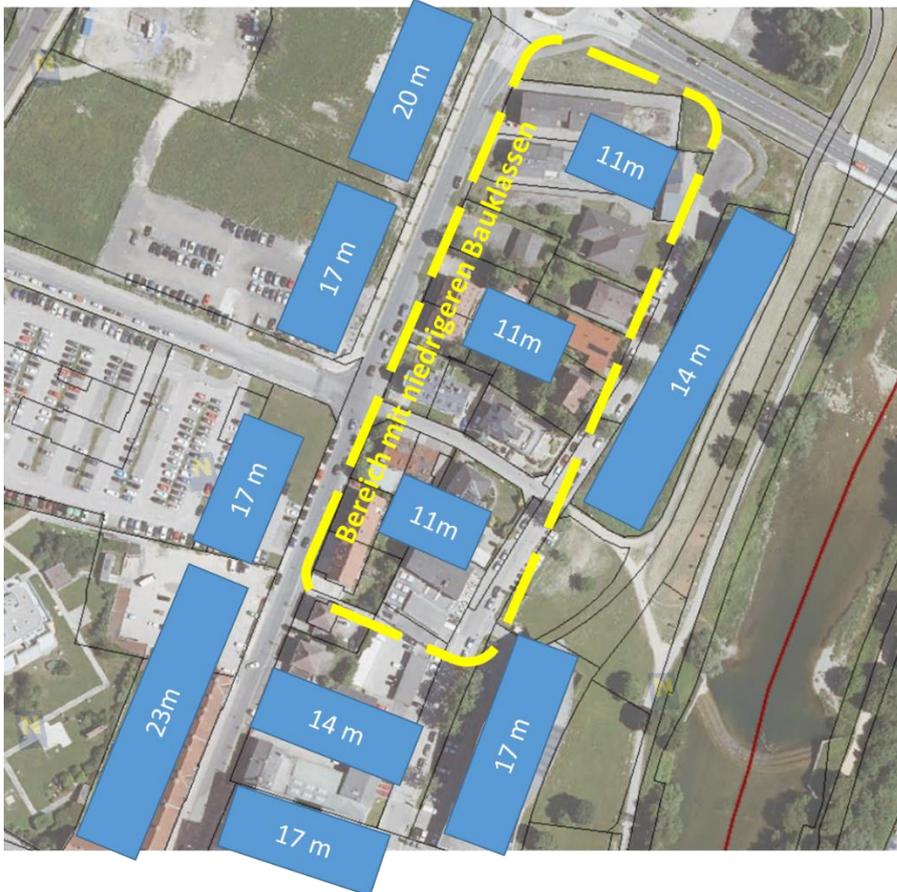
Abbildung 32: Schema Längsschnitt Rennbahnstraße (Quelle: Arch. DI Pfoser ZT GmbH, 28.02.2019)



Gleichzeitig soll für den nördlichen Bereich die Bebauungsdichte von 30% auf 40% erhöht werden, um ebenfalls eine bessere Ausnutzung der hochwertigen Baulandflächen ermöglichen zu können.



Abbildung 34: zulässige Gebäudehöhen laut Bebauungsplanentwurf



Aufgrund der dargestellten Situation gibt es ein großes Potenzial zur weiteren Erhöhung der Bauklasse auf den Baulandflächen zwischen der Rennbahnstraße und der Ferstlergasse. Die jetzige Parzellenstruktur lässt es kaum zu, eine noch höhere Bauklasse als III festzulegen. Je höher die Gebäude ausgeführt werden, desto größer ist der einzuhaltende seitliche Bauwuch. Die Parzellen sind hier überwiegend zu schmal, um höhere Bebauungen zu ermöglichen. Eine Erhöhung der Bauklasse und der höchstzulässigen Dichten kann also nur bei Vorliegen eines konkreten Bebauungs- und Parzellierungsprojektes erfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt erscheint eine weitere Verdichtung auf den Flächen zu früh.

### 2.3. Auswirkung auf das Ortsbild und die Umwelt

Gem. § 29 Abs. 1 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 ist bei der Festlegung von Regelungen im Bebauungsplan auf die Ortsbildgestaltung und die Umwelt zu achten.

Durch die geplante Änderung des Bebauungsplanes kommt es lediglich zu geringen Erhöhungen der Bauklassen. Dabei werden vorhandene Bebauungsstrukturen – wie im vorigen Kapitel dargestellt – berücksichtigt. Die Auswirkungen auf das Ortsbild im betroffenen Umgebungsbereich sind als geringfügig zu bezeichnen.

Ebenso sind keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Durch die geringe bauliche Verdichtung könnte es zu einem geringen Anstieg des Verkehrs kommen. In Anbetracht der ausgebauten Rennbahnstraße und Willi-Gruber-Straße wird der zusätzliche Verkehr kaum ins Gewicht fallen.

Die Möglichkeit der Rettung von Personen und Brandbekämpfung ist im Rahmen von Bauverfahren sicherzustellen. Durch die Erhöhung der Bauklassen entstehen für St. Pölten keine unüblich hohen Gebäude, die die örtlichen Rettungsdienste vor unlösbare Aufgaben stellen. Eine ordnungsgemäße Zufahrt zu den Grundstücken über ausreichend dimensionierte Verkehrsflächen ist gegeben.

### 3. Änderungspunkt 3

Änderung der Bebauungsbestimmungen

von freier Anordnung von Gebäuden  
auf offene Bebauungsweise

von 14 m höchstzulässige Gebäudehöhe  
auf 15 m höchstzulässige Gebäudehöhe

Löschung der Freifläche F4

#### 3.1. Bestandsanalyse

Die zu ändernden Baulandflächen werden durch folgende Straßen begrenzt:

- Im Westen durch die Eybner Straße
- Im Norden durch die Daniel Gran Straße und den AK-Platz
- Im Osten durch die ÖBB-Trasse
- Im Süden durch die ÖBB-Trasse bzw. durch die Herzogenburger Straße

Die Flächen sind bebaut, es ist teilweise die freie Anordnung von Gebäuden, die nicht mehr als Bebauungsweise im § 31 Abs. 1 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 angeführt ist, vorhanden.

Im Süden des Grundstückes Nr. 1638/4 besteht seit 2014 ein Parkdeck, in dessen Bereich eine höchstzulässige Bebauungshöhe von 14 Metern ausgewiesen ist.

Die Freifläche auf den Gst. 1569/2 und 1572/9 steht im räumlichen Zusammenhang mit dem denkmalgeschützten Gebäude (ehemalige Straßenremise).

### 3.2. Planung und Änderungsanlass

Der Anlass zur gegenständlichen Änderung des Bebauungsplanes ergibt sich durch wesentliche Änderungen der gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich der Bebauungsweise (§ 31 Abs. 1 NÖ ROG 2014) sowie der Ermittlung der Höhe von Bauwerken (§ 53 NÖ Bauordnung 2014).

Es ist daher geplant, die im Bebauungsplan „Regierungsviertel Nordwest-Quadrant“ noch festgelegte freie Anordnung von Gebäuden sinngemäß mit der offenen Bebauungsweise, die aufgrund der Übergangsbestimmungen im § 53 Abs. 12 NÖ ROG 2014 bis jetzt ohnehin gegolten hat, zu ersetzen.

Desweiteren ist geplant, die im Bereich des 2014 errichteten Parkdecks festgelegte höchstzulässige Gebäudehöhe von 14 Meter auf 15 Meter zu erhöhen. Im Rahmen der Novellierung der Bauordnung 2014 wurde der Begriff „Absturzsicherung“ bei der Berechnung der Höhe von Gebäudefronten eingeführt. Für das derzeit projektierte Bauvorhaben einer Erhöhung des Parkdecks um eine 9. und 10. Ebene bedeutet es, dass eine Umsetzung nach der NÖ Bauordnung 1996 hinsichtlich der Gebäudehöhe möglich gewesen wäre, nach der NÖ Bauordnung 2014 dies jedoch nicht mehr ginge. Mit der geringen Erhöhung der höchstzulässigen Gebäudehöhe von 14m auf 15m kann daher eine 10. Ebene inklusive der erforderlichen Absturzsicherung errichtet werden. Die Auswirkungen auf das Ortsbild sind als äußerst gering zu bewerten, weil eine Erhöhung um 1 Meter (entspricht ca. 7% von 14m) vom öffentlich zugänglichen Raum betrachtet kaum wahrnehmbar sein wird und das nördlich angrenzende Areal mit 20m höchstzulässige Gebäudehöhe dominant wirkt.

Mit der geplanten Änderung kann die hochwertige Baulandfläche besser ausgenutzt werden. Die Schaffung zusätzlicher Abstellflächen für KFZ auf Privatgrund kann eine entlastende Wirkung auf den öffentlichen Straßenraum im Umgebungsbereich haben und die Verkehrsflüssigkeit und Verkehrssicherheit erhöhen.

Für die Freifläche F4 gibt es keine näheren Bestimmungen im Bebauungsplan. Die Fläche steht im räumlichen Zusammenhang mit dem denkmalgeschützten Gebäude (ehemalige Straßenbahnremise). Sämtliche baulichen Änderungen oder Gestaltungsmaßnahmen sind ohnehin mit dem Denkmal bzw. mit dem Bundesdenkmalamt abzustimmen. Der Wegfall der Freifläche ist eine Aufwertung für das denkmalgeschützte Objekt, weil die gestalterischen Möglichkeiten um das Denkmal nicht mehr erheblich eingeschränkt werden.

### 3.3. Auswirkung auf das Ortsbild und die Umwelt

Gem. § 29 Abs. 1 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 ist bei der Festlegung von Regelungen im Bebauungsplan auf die Ortsbildgestaltung und die Umwelt zu achten.

Durch die geplante Änderung des Bebauungsplanes kommt es lediglich zu einer geringen Erhöhung der höchstzulässigen Gebäudehöhe (von 14m auf 15m). Die Auswirkungen auf das Ortsbild im betroffenen Umgebungsbereich sind als geringfügig zu bezeichnen, weil im nördlichen Anschluss der Gebäudekomplex der Arbeiterkammer mit maximal 20 Meter Höhe dominierend ist.

Ebenso sind keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Positiv ist, dass der öffentliche Straßenraum durch die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf private Flächen entlastet wird.

Die Möglichkeit der Rettung von Personen und Brandbekämpfung ist im Rahmen von Bauverfahren sicherzustellen. Durch die Erhöhung der Bauklassen entstehen für St. Pölten keine unüblich hohen Gebäude, die die örtlichen Rettungsdienste vor unlösbare Aufgaben stellen. Eine ordnungsgemäße Zufahrt zu den Grundstücken über ausreichend dimensionierte Verkehrsflächen ist gegeben.

## 4. Änderung der textlichen Bebauungsvorschriften

gilt für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Regierungsviertel Nordwest-Quadrant“

generelle Überarbeitung der Bebauungsvorschriften bezüglich

- Innenhöfe
- Kellergeschoße, Tiefgeschoße
- Gestaltung der Baukörper
- Dachgeschoß
- Leuchtreklamen und Werbeanlagen
- Gestaltung der Freiflächen
- Anzahl der Pflichtstellplätze

Neufestlegung von Bebauungsvorschriften hinsichtlich:

- Mindestmaß von Bauplätzen
- Einfriedungen
- Nebengebäude und bauliche Anlagen

## 4.1. Planung und Änderungsanlass

Die Stadt St. Pölten ist um eine Vereinheitlichung der Bebauungsvorschriften aller Bebauungspläne bemüht und passt die Bebauungsbestimmungen einzelner Teilbebauungspläne sukzessive im Rahmen von Änderungsverfahren entsprechend an. Es wird auch an einer planlichen Zusammenführung der einzelnen Teilgebiete gearbeitet.

So finden zusätzlich folgende Bestimmungen Eingang in die Bebauungsvorschriften:

- *Mindestmaß von Bauplätzen*

*Für die Bereiche der offenen Bauweise wird für neue Bauplätze eine Mindestgröße von 500 m<sup>2</sup> festgelegt*

Im Geltungsbereich „Regierungsviertel NW-Quadrant“ gibt es einige Bereiche, wo die offene Bauweise festgelegt ist. Hier sind jedoch Bauplätze bereits vorhanden. Die genannte Bestimmung findet vor allem bei Neuaufschließungen von Siedlungsflächen Anwendung und ist für den gegenständlichen Geltungsbereich kaum mehr von Relevanz.

- *Abstellanlagen*

*Bei Gebäuden auf einem Bauplatz mit mehr als vier Wohneinheiten sind für jede weitere Wohneinheit die Anzahl der PKW-Abstellplätze und der Fahrrad-Abstellplätze entsprechend den Verordnungen vom 29. April 2019 und der planlichen Darstellung Nr. 04/26-2/St.Pö.-19-57 festgelegten Stellplatzschlüssel zu berechnen.*

Der Stellplatzschlüssel ist nach Zonen aufgeteilt und gilt bereits im gesamten Stadtgebiet. Somit handelt es sich um eine bloße Übernahme in den Text der Bebauungsvorschriften und um keine neue Maßnahme.

- *Die Errichtung von ebenerdigen Kfz-Abstellanlagen im Baulandbereich ist nur bis zu 40 Pkw-Abstellplätze je Liegenschaft zulässig. Abstellanlagen, die dieses Maß übersteigen, sind entweder unterirdisch, in Form einer Tiefgarage und / oder oberirdisch, in Form eines Parkdeckes auszuführen.*

Diese bereits gängige Bestimmung in Teilbebauungsplänen verhindert große, einsichtige Parkplätze, die womöglich das Ortsbild und die Geschlossenheit des Stadtgebietes beeinträchtigen, und stellt vor allem einen wesentlichen Beitrag zum sparsamen Umgang mit Flächen dar.

- *Einfriedungen gegen öffentliche Verkehrsflächen*

*Einfriedungen gegen öffentliche Verkehrsflächen mit einer Breite von 6,0 m oder weniger sind so zu gestalten, dass ein nicht eingefriedeter Kfz-Stellplatz entsteht.*

*Eine straßenseitige Einfriedung wird mit einer Höhe von max. 1,5 m über dem angrenzenden Straßenniveau begrenzt.*

*Zumindest mehr als die Hälfte der straßenseitigen Einfriedung ist als „nicht blickdicht“ auszuführen.*

*Die Errichtung einer blickdichten Einfriedung (Schallschutzmauer etc.) mit einer Höhe von max. 1,7 m ist nur entlang von Hauptverkehrsstraßen mit einem durchschnittlich täglichen Verkehr von mehr als 10.000 KFZ zulässig.*

Die Regelung bezüglich Einfriedungen ist im Stadtgebiet von St. Pölten gängig und wird für den Geltungsbereich „Regierungsviertel NW-Quadrant“ übernommen, was eine einheitliche Planung darstellt und sich vor allem positiv auf das Ortsbild auswirkt. Im geschlossen bebauten, verdichteten Siedlungsraum wird die Regelung weniger Anwendung finden, weil Baukörper meist an oder in der Nähe der Straßenflucht stehen und eine Einfriedung nicht notwendig oder möglich ist.

- *Nebengebäude und bauliche Anlagen:*

*Der Mindestabstand zwischen einer Garage und der Straßenfluchtlinie muss zumindest 5 m betragen. Anlagen, deren Verwendung Gebäuden gleicht (z.B. Waggons, Mobilheime, Kraftfahrzeugaufbauten, mobile Imbissstände und dgl.) sind nur in der Widmungsart Bauland-Betriebsgebiet zulässig.*

Mit dem Rückversatz von Garagen entsteht im Zufahrtsbereich automatisch Raum für einen zusätzlichen Stellplatz. Somit kann sichergestellt werden, dass ein Teil des ruhenden Verkehrs auch im Bereich der Garagenzufahrten verlagert werden kann und dadurch den öffentlichen Straßenraum nicht belastet. Die Maßnahme stellt im Allgemeinen einen Beitrag zur Steigerung des Verkehrsflusses dar.

Die Verlagerung von oben beschriebenen Anlagen ins Betriebsgebiet ist bereits eine gültige Festlegung in den Bebauungsvorschriften des Teilbebauungsplanes „Regierungsviertel NW-Quadrant“ und bleibt weiterhin aufrecht.

- *Werbeanlagen*

*Im Blickbereich des Traisen-Grünraumes sind Leuchtreklamen, Leuchtaufschriften und beleuchtete Aufschriften o.a. verboten.*

*Großflächige Werbeanlagen (über 1 m<sup>2</sup> in Summe) sind im Wohnbaulandbereich nicht zulässig, ausgenommen firmenbezogene Werbeeinrichtungen von unmittelbar auf dem Grundstück befindlichen Betrieben und Einrichtungen.*

*Werbeanlagen und Firmenaufschriften über der Traufe bzw. Attikaoberkante sind generell verboten.*

Die Vorschriften zu den Werbeanlagen bestehen größtenteils schon in den Bebauungsvorschriften.

Das Verbot der großflächigen Werbeanlagen im Wohnbaulandbereich (mit Ausnahme von firmenbezogenen Werbeeinrichtungen) schützt das Ortsbild im Wohnbauland und erhöht die Wohnqualität.

- *Die Errichtung von mehr als einem Tiefgeschoß ist nur dann zulässig, wenn ein hydrologisches Gutachten mit einer positiven Gesamtbeurteilung des Bauprojektes vorliegt.*

Dadurch wird folgende Vorschrift ersetzt: „Um eine eventuelle Beeinträchtigung des Grundwassers zu verhindern, ist nur ein Kellergeschoß zulässig. Das Kellerfußbodenniveau darf max. 3,0 m unter Straßenniveau liegen.“

Die neue Bestimmung ermöglicht grundsätzlich die Errichtung von mehreren Tiefgeschoßen, wodurch das allgemeine Ziel der Raumordnung eines sparenden Umgangs mit Grund und Boden Berücksichtigung findet. Zur Absicherung des Erhalts der Grundwasserqualität und der Verringerung des Gefährdungspotenzials durch Grundwasser wird ein positives hydrologisches Gutachten als Voraussetzung festgelegt.

*Gestaltungsfestlegungen zu Freiflächen* werden gänzlich gestrichen, weil die Freiflächen in der Form im Bebauungsplan nicht mehr existieren. Die aufgrund des Bebauungsprojektes neu festgelegten Freiflächen (siehe Änderungspunkt 1) sind auf das Projekt abgestimmt und bedürfen keiner näheren Festlegung des Gestaltungsspielraumes. Sie sind in der Legende bezeichnet mit „Freiflächen zur Ortsbildgestaltung“.

Die Bestimmung „*Grundsätzlich ist die Errichtung nur eines Dachgeschoßes zulässig*“ wird gestrichen, weil ohnehin für die einzelnen Fronten eine höchstzulässige Gebäudehöhe einzuhalten ist.

Anlässlich der Generalüberarbeitung des Bebauungsplanes im Bereich zwischen der Eybnerstraße und der Rennbahnstraße soll auch die Bestimmung zum *Versiegelungsgrad in Innenhöfen* gestrichen werden. Der Bebauungsplan richtet sich hier nach einem städtebaulichen Projekt, welches auf eine sehr hohe Aufenthaltsqualität abzielt und gestalterische Komponenten beinhaltet – wie in den Erläuterungen des Änderungspunktes 1 dargestellt ist. In manchen Bereichen kann es daher zu höheren Versiegelungen kommen, in manchen Bereichen zu geringeren Versiegelungen. Die wesentliche Erhöhung der Anzahl der Freiflächen im Geltungsbereich kann auch als Kompensation zum Entfall der Bestimmung über einen maximalen Versiegelungsgrad in Innenhöfen gesehen werden.

Im östlichen Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (zwischen der Rennbahnstraße und der Traisen) gibt es teilweise Grünland-Parkanlagen und relativ geringe bauliche Dichten, wo ohnehin mit einer geringeren Versiegelung zu rechnen ist. Hier kann deswegen auf die Bestimmung der maximalen Versiegelung in Innenhöfen verzichtet werden.

Nördlich der Eisenbahn innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans hat der Entfall der Bestimmung auch nur geringe Auswirkungen, weil hier die Flächen großteils bebaut sind und es im Umgebungsbereich punktuell schon zu hohen Versiegelungen gekommen ist – wie z.B. am Areal des Einkaufszentrums in der Daniel Gran Straße.

Folgende Bestimmung wird ebenfalls gestrichen:

*Die Gestaltung der neuen Baukörper soll in „zeitgenössischer“ Architektur erfolgen und den Zusammenhang mit den Gebäuden des NÖ. Landhauses und des Kulturbezirkes dokumentieren. Fassaden und Mauerwerksflächen sind deshalb überwiegend durch Putz-, Kunst- und Naturstein sowie Paneel- und Glaskonstruktionen zu gestalten, und haben die Rhythmik und Maßstäblichkeit im Straßenraum zu beachten.*

Diese Bestimmung ist zum heutigen Zeitpunkt veraltet. In St. Pölten gibt es festgelegte Schutzzonen, wo der Gestaltung der Baukörper besonderes Gewicht gegeben wird, sowie einen Gestaltungsbeirat. Außerdem ist der § 56 NÖ Bauordnung 2014, LGBl. Nr. 1/2015 i.d.g.F., („Schutz des Ortsbildes“) stets anzuwenden.

Folgende Bestimmungen werden von vorherigen Bebauungsvorschriften übernommen. Sie finden in St. Pölten generell eine Anwendung:

- *Keine Wohnung darf mit den Wohnräumen ausschließlich nach Norden orientiert werden.*
- *In Bereichen, wo aufgrund von erhöhtem Verkehrsaufkommen mit starken Emissionen zu rechnen sind, hat die Ausrichtung der Wohnungen auf ruhigere Bereiche wie zB die Innenhöfe zu erfolgen. Gegebenenfalls ist dies bei der Anordnung der Baukörper zu berücksichtigen.*
- *Die Errichtung von mehrgeschoßigen oberirdischen Abstellanlagen in den Innenhöfen ist verboten.*
- *Im Blickbereich des Traisen-Grünraumes sind Leuchtreklamen, Leuchtaufschriften und beleuchtete Aufschriften o.a. verboten.*

#### **4.2. Auswirkung auf das Ortsbild und die Umwelt**

Gem. § 29 Abs. 1 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 ist bei der Festlegung von Regelungen im Bebauungsplan auf die Ortsbildgestaltung und die Umwelt zu achten.

Mit der Adaptierung bzw. Vereinheitlichung der Bebauungsbestimmungen können homogene Strukturen im Stadtgebiet sichergestellt werden (betrifft v.a. die Bestimmungen zu Werbeanlagen, Einfriedungen, Nebengebäude und bauliche Anlagen). Teilweise werden neu festzulegende Bestimmungen bereits angewendet (Anzahl der Stellplätze, Lage und Orientierung der Wohnungen). Es sind daher durch die Änderung der Bebauungsbestimmungen keine erheblich negativen Auswirkungen auf das Ortsbild und die Umwelt zu erwarten.

### **5. Änderung gegenüber des Entwurfs zur 1. öffentlichen Auflage**

Aufgrund eingelangter Stellungnahmen während der öffentlichen Auflage des Erstentwurfs, Plan Nr. 04/26-2/St.P.-19-09, und aufgrund notwendiger Anpassungen an das Projekt der Quartiersentwicklung zwischen der Eybnerstraße und der Rennbahnstraße kommt es zu einer Neuauflage des Bebauungsplanentwurfs mit leicht geänderten Inhalten.

Zudem werden zu jedem Änderungspunkt die Auswirkungen auf das Ortsbild sowie auf die Umwelt explizit erläutert.

Die Änderungen gegenüber dem Erstentwurf sind:

#### Änderungspunkt 1

- Reduktion der höchstzulässigen Gebäudehöhen westlich der Rennbahnstraße von 20 Meter auf 17 Meter (entspricht der ursprünglich festgelegten Bauklasse V)
- Reduktion der höchstzulässigen Gebäudehöhen nördlich der Klostergasse von 20 Meter auf 18 Meter. Das ist um 1 Meter höher als die ursprünglich festgelegte Bauklasse V. Es bedeutet aber für die bauliche Umsetzung die Möglichkeit eines erhöhten Erdgeschossbereiches. Dies ist vor allem im städtischen Kerngebiet mit hohem Nutzungsmix vorteilhaft, weil die Erdgeschosszonen erheblich aufgewertet werden können.
- Innenversatz der Baufluchtlinie an der südlichen Ecke Klostergasse/Rennbahnstraße. Dadurch wird der Kreuzungsbereich etwas aufgeweitet.
- Zur Verdeutlichung der Baufluchtlinien werden mehrere Signaturpunkte und Symbole gesetzt. Es handelt sich hierbei um eine Optimierung der Plandarstellung.
- Ansonsten ergeben sich lediglich geringe Verschiebungen von Trennungslinien zwischen Bebauungsbestimmungen im Inneren der Baublöcke (im Ausmaß von maximal 2 Meter), um Belichtungen und Gebäudefluchten zu optimieren.

#### Änderungspunkt 2

- Erhöhung der Bebauungsdichte von 30% auf 40%, sodass die Grundstücke baulich besser ausgenutzt werden können. Wie in den Erläuterungen zum Änderungspunkt 2 angeführt, soll eine Gesamtüberarbeitung der Bebauungsbestimmungen hinsichtlich einer Verdichtung nur dann erfolgen, wenn es entsprechende Projekte und Konzepte gibt. Bei der jetzigen Besitz- und Parzellenstruktur ist eine radikale Erhöhung der Bauklasse und der Dichte, aber auch der Bebauungsweise, nicht sinnvoll (Grund: in der offenen Bebauungsweise sind grundsätzlich seitliche Bauwiche im Ausmaß der halben Gebäudehöhe einzuhalten).

#### Änderungspunkt 3

- keine Überarbeitung gegenüber Erstentwurf

Loosdorf, am 16.12.2019

Dipl.-Ing. Dr. techn. Herbert Schedlmayer

Anlage 1: Vorentwurf der Neudarstellung des Teilbebauungsplanes

Anlage 2: Vorentwurf der Neudarstellung des Teilbebauungsplanes mit farblicher Differenzierung der Zonen mit unterschiedlichen Bauklassen bzw. maximal zulässigen Gebäudehöhen