Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen in der Stadtregion plus

Planungsgemeinschaft OST

Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien

universität wien

Stefanie Döringer, B.A.
Dr. Peter Görgl
DI Johannes Huemer

Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen in der Stadtregion plus

Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien
Stefanie Döringer, B.A.
Dr. Peter Görgl
DI Johannes Huemer

Studie im Auftrag der PGO - Planungsgemeinschaft OST

Institut für Geographie- und Regionalforschung
der Universität Wien

Wien, März 2014

Inhalt

1. Ausgangslage und Zielsetzung 7
2. Idee und zugrunde liegende räumliche Leitbilder 7
3. Auswahl des Untersuchungsgebiets 10
4. Methodisches Vorgehen 12
4.1. Datengrundlage 12
4.2. Untersuchungsdesign und Begriffsdefinitionen 14
5. Standortpotenziale der untersuchten Bahnstationen inklusive Nahbereiche 21
5.1. Ein- bzw. zweigleisiges Schienennetz und die Lage der Bahnhöfe im Ort 21
5.2. S-Bahn- oder Regionalbahnhof 24
5.3. Ausstattungskategorien der Bahnhöfe und Haltestellen 26
5.4. Lärmschutzanlagen im Bahnhofsnahbereich 28
5.5. Zugangsmöglichkeit zum Bahnsteig 30
5.6. Barrierefreiheit der Bahnstationen 32
5.7. Park and Ride-Anlagen entlang der Bahnlinien 34
5.8. Güter-, Neben- und Anschlussgleise 38
5.9. Gewerblich genutzte Flächen im Umfeld der Bahnstationen 40
5.10. Sonderflächen in Bahnhofsnähe 42
5.11. Wohnbebauung im Bahnhofsnahbereich 44
5.12. Zwischenfazit 47
6. Flächenanalyse und Auswertung 49
6.1. Gesamtüberblick –Theoretisch beanspruchbare Flächen im Untersuchungsgebiet 50
6.2. Theoretisch beanspruchbares Flächenpotenzial nach Widmungskategorien 55
6.3. Theoretisch beanspruchbare Wohn- und Betriebsbauflächen 65
6.4. Theoretisch beanspruchbare Flächen nach Aktivierungskategorie 71
6.5. Bahnhöfe und Haltestellen mit günstigen siedlungsstrukturellen Voraussetzungen 80
6.6. Siedlungsstruktrurelle Potenziale 80
7. Zusammenfassende Ergebnisse 83
7.1. Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse je Bundesland 84
8. Ausblick 85
9. Einzelfallanalysen 89
9.1. Gattendorf 89
9.2. Mistelbach 94
9.3. Gaisruck 99
9.4. Mattersburg 102
9.5. Pottendorf-Landegg 106
9.6. Wiener Neustadt Civitas Nova 110

Kartenverzeichnis 114
Diagrammverzeichnis 114
Abbildungsverzeichnis 115
Tabellenverzeichnis 115
Quellenverzeichnis 116

Anhang I: Beispiele dichterer Wohnbauformen im Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen im Untersuchungsgebiet 117
Anhang II: Bahnhofsdatenblätter inkl. Darstellung der Erreichbarkeitsanalyse 125

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Das Projekt „Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen in der Stadtregion plus“ baut auf den Erkenntnissen der vorangegangenen PGO-Studien im Themenkomplex „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Stadtregion Ost (SRO)“ auf. Die Stadtregion plus ist gegenwärtig ein hochdynamischer Wachstumsraum und wird dies auch in Zukunft sein. Im Hinblick auf das planerische Leitbild einer nachhaltig strukturierten Stadtregion stehen die Gemeinden im erweiterten Wiener Umland vor der Herausforderung, das prognostizierte Bevölkerungswachstum möglichst ressourcen- und flächenschonend zu bewältigen. Dies ist, so eines der zentralen Resultate der vorangegangenen Analysen, theoretisch mit den zum heutigen Zeitpunkt gewidmeten Baulandreserven möglich. Das führt zu der These, dass vermutlich auch im Nahbereich von hochrangigen ÖV-Haltestellen viele unter- oder ungenutzte siedlungsstrukturelle Potenziale zu finden sind, was als Ausgangspunkt für die vorliegende Analyse von 160 schienengebundenen Haltestellen in der Stadtregion plus dient.

2. Idee und zugrunde liegende räumliche Leitbilder

Zentrales Anliegen war es zu erheben, wie viele Flächenpotenziale unterschiedlicher Widmungsarten entlang der einzelnen Bahnlinien der Ostregion theoretisch vorhanden sind. Die im Zwischenbericht zur Stadtregion plus geforderte „...ausschließlich verdichtete Bebauung im Einzugsbereich von Haltestellen des ÖV“ (Zwischenbericht Stadtregion+ 2011, S. 50) ist dabei das Leitbild, das den Ausgangspunkt für die Überlegungen darstellt: Ist eine (absolut zu begrüßende) Forderung wie diese auch in der Realität umsetzbar, welche Verdichtungspotenziale gibt es tatsächlich um die hochrangigen Haltestellen herum? In einem ersten Erhebungsschritt vor Ort wurden sechs Bahnstationen in Wien, 40 im Burgenland und 114 in Niederösterreich nach Lagekriterien, Ausstattungs- und Umgebungsmerkmalen erfasst und im nächsten Schritt die siedlungsstrukturellen Potenziale im Nahbereich dieser Bahnhöfe und Bahnhaltestellen erfasst. Um aufzuzeigen, wie verdichteter Wohnbau in Bahnhofsnahbereichen in der Praxis aussehen kann, wurden zudem ausgewählte Wohn-

Abb. 1: Flächenpotenziale in Bahnhofsnähe in St. Andrä am Zicksee
Foto: H. Huemer 2013

bauprojekte in Bahnhofsnähe genauer beleuchtet. Im letzten Schritt wurden sechs Einzelfälle einer näheren qualitativen Analyse unterzogen, um aufzuzeigen, welche Bandbreite es an Ausgangsbedingungen und Strukturen innerhalb der untersuchten Region gibt, wenn es darum geht, vorhandene Entwicklungspotenziale um Bahnhöfe und Haltestellen zu erfassen und entsprechend zu nutzen.

Nicht nur im zitierten Zwischenbericht zur Stadtregion plus spielt das Thema Innenentwicklung eine wichtige Rolle. Auch in übergeordneten Planungsgrundlagen und Leitbildern wird „Innen vor Außen“ eine immer wichtigere Bedeutung beigemessen. Das Landesentwicklungsprogramm Burgenland formuliert etwa folgendes Ziel zur Entwicklung der Raumstruktur: „Kompakte Siedlungsentwicklung ist in erster Linie durch das Schließen von Baulücken im bestehenden Siedlungskörper zu erreichen.“ (LEP Burgenland, S. 44, 2.6.5) Neben der generellen Hinwendung zur Innenentwicklung und entsprechenden STEP-Leitinitiativen fordert der neue Stadtentwicklungsplan der Bundeshauptstadt Wien auch die „rasche Nutzbarmachung von Zonen mit guter ÖV-Anbindung“ (STEP 2025). Die Grundprinzipien, die für die Stadtregion plus formuliert wurden, haben darüber hinaus auch Eingang gefunden in die Regionale Leitplanung A5/S1/A22 – und sind somit erstmalig auf einer mehr umsetzungsorientierten Ebene zu finden: Die „ausschließlich verdichtete Bebauung im Einzugsbereich von hochrangigen Haltestellen des ÖV“ sowie die Forderung nach dichterer Bebauung generell sind wichtige dort als Prinzipien und Ziele der künftigen Siedlungsentwicklung festgelegt (vgl. Regionale Leitplanung, Bericht Modul 3 – Ergebnisse und Umsetzung, S. 13, 2013). Auch auf kommunaler Ebene finden sich vereinzelt bereits konkrete Forderungen nach verdichteter Bebauung in unmittelbarer Nähe zu hochrangigen ÖV-Haltestellen. So hält bspw. die niederösterreichische Gemeinde Kottingbrunn in ihrem Örtlichen Entwicklungskonzept (ÖEK) fest, eine „bauliche Verdichtung im Bereich der Südbahnhaltestellen Leobersdorf und Kottingbrunn zur

Abb. 2: Bahnsteig in Parndorf
Foto: H. Huemerl 2013

Förderung des öffentlichen Verkehrs“ zu forcieren und fordert damit einhergehend auch eine „Intervallverdichtung der öffentlichen Verkehrsbewegung“ (Verordnung Marktgemeinde Kottingbrunn 2013).

Allgemein ist das Thema Innenentwicklung also in Planung und Politik „angekommen“: Flächensparen, Schaffung bzw. Verdichtung kompakterer Strukturen oder das (Wieder-) Ausnützen von Siedlungspotenzialen in sinnvollen Lagen ist nahezu auf allen Planungsebenen als Ziel oder Programmpunkt zu finden. Eine nach Lagekriterien differenzierte Betrachtungsweise ist der nun folgerichtige nächste Schritt, denn es gilt zu klären, ob quasi pauschale Forderungen wie die nach verdichteter Bebauung im Bereich des höherrangigen Öffentlichen Nahverkehrs auch tatsächlich umsetzbar sind und wenn ja, in welchem Umfang?

Die zentralen Fragestellungen, die im Rahmen dieser Studie beantwortet werden, lauten dementsprechend:

- Welche Standortpotenziale sind an den betrachteten Haltestellen des hochrangigen ÖV der Stadtregion plus vorhanden?
- Welche Verdichtungs- bzw. Nutzungspotenziale für Wohnen und gewerbliche Nutzungen sind in den untersuchten Bahnhofs- und Haltestellennahbereichen der Stadtregion plus theoretisch verfügbar?
- Welches hypothetische EinwohnerInnenpotenzial ergibt sich für die theoretisch beanspruchbaren Wohnbauflächen in den untersuchten Bahnhofs- und Haltestellennahbereichen?

3. Auswahl des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich über die drei Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien und entspricht in weiten Teilen der Stadtregion plus (PGO 2011: 9). Die untersuchten Haltepunkte liegen in den niederösterreichischen Bezirken Baden, Bruck an der Leitha, Gänserndorf, Hollabrunn, Korneuburg, Mistelbach, Tulln, Wien Umgebung, Wiener Neustadt (Land) und Wiener Neustadt (Stadt). Im Burgenland wurden Bahnstationen in den Bezirken Eisenstadt (Stadt), Eisenstadt Umgebung, Mattersburg sowie Neusiedl am See einer detaillierten Analyse unterzogen. Sechs der 160 untersuchten Bahnhöfe und Haltestellen befinden sich auf Wiener Stadtgebiet an der Grenze zu Niederösterreich in den Bezirken Wien-Donaustadt, Wien-Favoriten, Wien-Floridsdorf, Wien-Liesing und Wien-Penzing. Insgesamt leben in den 110 Gemeinden, auf deren Gebiet sich die analysierten Bahnhofsnahbereiche befinden, 542.260 EinwohnerInnen (exklusive Wien). Die in der Studie detailliert betrachteten Bahnstationen befinden sich an folgenden Linien entlang dieser Streckenabschnitte (lt. oebb.at/Fahrplanbilder):

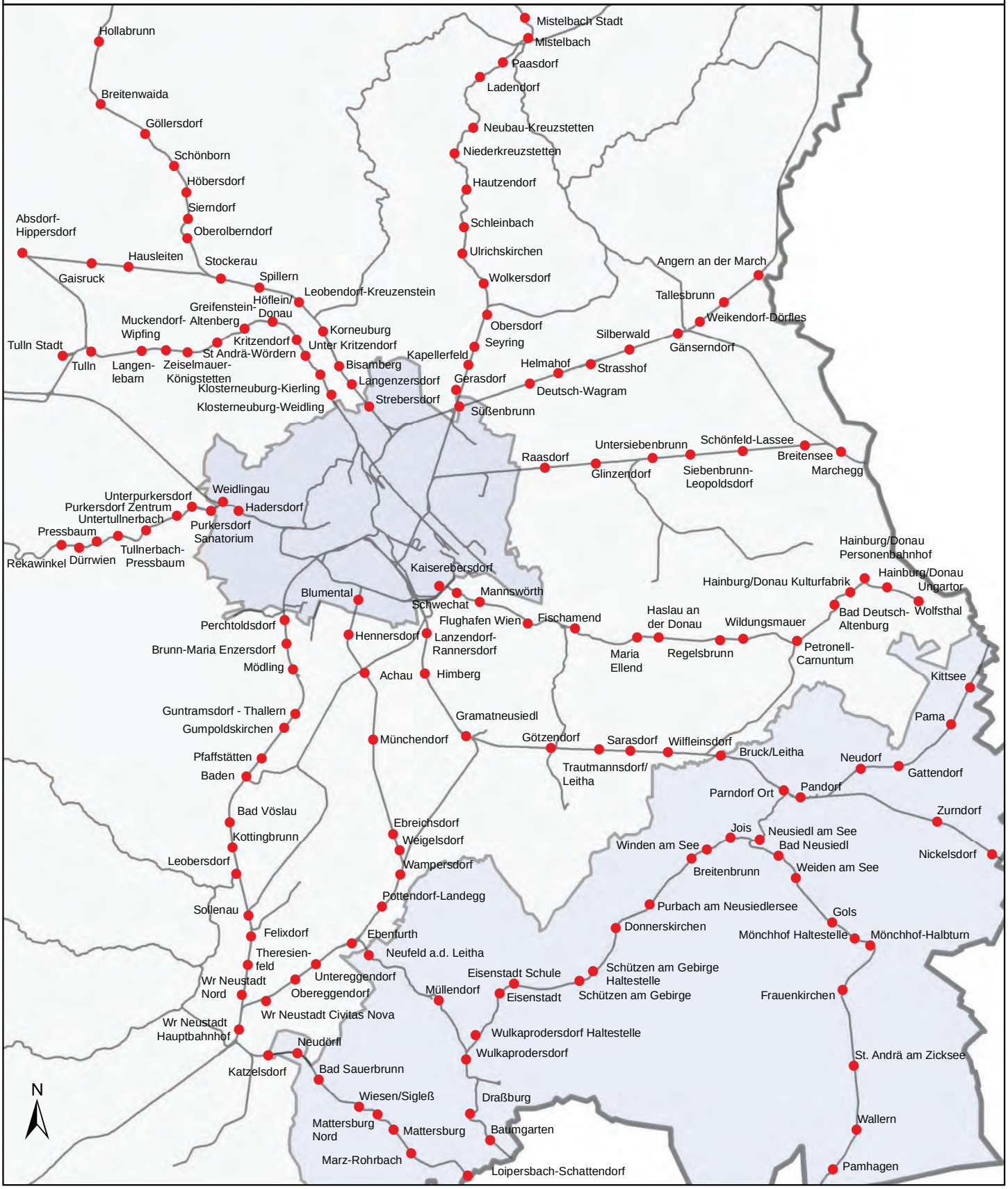
- Westbahn (Linie 110): Hadersdorf – Rekawinkel
- Südbahn (Linie 500): Perchtoldsdorf – Wiener Neustadt Hauptbahnhof
- Pottendorfer Linie (Linie 511): Blumental – Wiener Neustadt Civitas Nova
- Raaberbahn (Linie 512): Ebenfurth – Baumgarten
- Mattersburger Bahn (Linie 524): Neudörfl – Loipersbach-Schattendorf
- Ostbahn (Linie 700): Lanzendorf-Rannersdorf – Nickelsdorf
- Richtung Bratislava hl. st. (Linie 701): Neudorf – Kittsee
- Pannoniabahn (Linie 730): Parndorf Ort – Wulkaprodersdorf
- Neusiedler Seebahn (Linie 731): Bad Neusiedl – Pamhagen
- Franz-Josefs-Bahn (Linie 810): Klosterneuburg-Weidling – Tulln Stadt
- Nordbahn (Linie 901): Süßenbrunn – Mistelbach Stadt
- Laaer Ostbahn (Linie 902): Deutsch-Wagram – Angern an der March
- Nordwestbahn (Linie 903): Strebersdorf – Hollabrunn
- Flughafen S-Bahn (Linie 907): Kaiserebersdorf – Wolfsthal
- Marchegger Ostbahn (Linie 910): Raasdorf – Marchegg

Die 22 Bahnhöfe und Haltestellen der Badener Bahn, die von der Wiener Lokalbahnen AG betrieben werden, waren nicht Bestandteil der Untersuchung, da sich die Standorte der Stationen dieser Linie historisch bedingt deutlich von den anderen betrachteten Linien im Untersuchungsgebiet unterscheiden, eine andere Taktfrequenz und Reichweite aufweisen und deshalb eine andere Kategorie des schienengebundenen Nahverkehrs darstellen.

KARTE 1: Übersichtskarte - Bahnhöfe im Untersuchungsgebiet

Übersichtskarte

BAHNHÖFE IM UNTERSUCHUNGSGEBIET



0 2,5 5 10 Kilometer

Geodaten Land NÖ, BGLD, WIEN
Bearbeitung: Stefanie Döringer 2014

4. Methodisches Vorgehen

4.1. Datengrundlage

Im Rahmen einer Vor-Ort-Erhebung wurden zunächst die Ticketautomaten an den Bahnhöfen bzw. Haltstellen fotografiert und diese anhand ihrer GPS-Standort-Daten mit der Geoinformations-Software ArcMap verortet. Die Standorte der Ticketautomaten dienten als Startpunkt für die Erreichbarkeitsanalyse im GIS, die ebenfalls mittels ArcMap 10.0 durchgeführt wurde. Da an einigen Haltepunkten im Burgenland, die nicht von der ÖBB betrieben werden, keine Ticketautomaten vorhanden sind, musste die sinnhafte Verortung eines Ausgangspunktes für die Analyse hier manuell erfolgen. Der Analyse liegt neben den GPS-Daten der Ticketautomaten das Straßen- und das Schienennetz des Teleatlas Burgenland, Niederösterreich und Wien zugrunde. Berechnet wurde der in fünf Gehminuten (entspricht ca. 300m bei 3,5 km/h) zu erreichende Nahbereich der Bahnstationen. Zusätzlich wurde für die Erreichbarkeitsdarstellung der einzelnen Stationen zur Illustration auch die 500m-Distanz zu den jeweiligen Ticketautomaten ermittelt, da dieser erweiterte Bahnhofs- und Haltestellennahbereich durchaus auch in einer (fußläufigen) Entfernung liegt, die eine regelmäßige Nutzung des Schienenverkehrs attraktiv macht. Die Analyse im Rahmen dieser Studie beschränkte sich jedoch auftragsgemäß auf den 300m-Nahbereich.

Im Gegensatz zu der für Einzugsbereichsanalysen sehr häufig verwendeten Methode der Radiusberechnung kann bei der Erreichbarkeitsanalyse auf straßenrealisitischer Grundlage die fußläufige Entfernung von fünf Gehminuten wesentlich realitätsgetreuer dargestellt werden. Ein weiterer Vorteil der straßenrealistischen Erreichbarkeitsanalyse liegt darin, dass diese verkehrstechnische Erschließungsmängel in den Bahnhofnahbereichen offenbart. Fußwege bzw. informelle Trampelpfade konnten aufgrund der fehlenden Datengrundlage des Teleatlas (Burgenland, Niederösterreich und Wien) jedoch auch bei dieser Art von Analyse keine Berücksichtigung finden.

Auch den Übersichtskarten bzw. den Flächenkarten liegen das Schienennetz und die Ländergrenzen auf Basis des Teleatlas Niederösterreich und Burgenland zugrunde. Für die Darstellung der Ausstattungs- und Versorgungssituation (soziale Infrastruktur- und Nahversorgungseinrichtungen) der Einzelfallbeispiele wurden jeweils vom zuständigen Land (Niederösterreich oder Burgenland) Herolddatensätze zur Verfügung gestellt. Die Ausstattungsmerkmale aller 160 Bahnhofsnahbereiche wurden hingegen nicht im Bericht dargestellt, da sich die Ausstattungsqualitäten in den 300m-Nahbereichen der schienengebundenen Haltestellen in der Stadtregion Ost meist als sehr gering erwiesen. Dies kann schon als ein erstes (Vor-)Ergebnis dieser Studie betrachtet werden.

Die für das Projekt benötigten Orthofotos, die eine verzerrungsfreie und maßstabsgetreue Abbildung der Erdoberfläche gewährleisten, wurden für die burgenländischen und die Wiener Haltepunkte bei den Zuständigen des Burgenland GIS und der MA41 (Stadtvermessung Wien) angefordert. Die Luftbilder für das Burgenland stammen aus dem Jahr 2010 und die Luftbilder für Wien aus dem Zeitraum 2010 bis 2011. Die Orthofotos für die Bahnhöfe und Haltestellen in Niederösterreich wurden über den Geoshop des Landes bestellt. Für den Großteil der niederösterreichischen Bahnhofs- und Haltestellennahbereiche war es möglich, die Orthofotos der aktuellen Epoche 3 (2010-2013) zu bestellen. Da diese jedoch nicht flächendeckend für das ganze Untersuchungsgebiet vorliegen, musste fallweise auf die Orthofotos der Epoche 2 (2007-2009) zurückgegriffen werden.

Die Analyse der theoretisch beanspruchbaren Flächen im Bahnhofsnahbereich war für die Haltepunkte im Burgenland über den online verfügbaren Burgenland Geodaten-Server möglich (http://gis.bgld.gv.at/WebGIS/synserver). Auch die Analyse der sechs Wiener Fälle erfolgte im Netz über den Geodatenviewer der Stadt Wien (http://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx). Die Bahnhöfe und Haltestellen, die auf niederösterreichischem Gebiet liegen, wurden mit der GIS-Software ArcMap analysiert. Für die Stationen in Niederösterreich war es daher für die Analyse der theoretisch beanspruchbaren Flächen zusätzlich erforderlich, die digitale Katastermappe (DKM), die aggregierte Flächenwidmung in Form der Widmungshülle bzw. der Baulandumhüllenden sowie die Mappenblattschnitte zu bestellen. Diese Daten wurden über den Geoshop Niederösterreich angefordert und in ArcMap 10.0 eingelesen. Erschwert wurde die Analyse durch die ungleiche Datengrundlage sowie die unterschiedlichen Widmungskategorien bzw. -bezeichnungen der drei Bundesländer, aufgrund derer keine einheitliche Zusammenfassung und Darstellung für die gesamte Untersuchungsregion nach Widmungsarten möglich war.

Bereits im Rahmen der von der Planungsgemeinschaft Ost in Auftrag gegebenen Studie „EinpendlerInnen nach Wien - Untersuchung von P+R Potenzialen“, wurde auf Datengrundlage des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR) und der Statistik Austria (Gemeindekennziffer, Bezirkskennziffer) eine Datenbank im Microsoft-Excel-Tabellenformat mit über 500 P+R-Standorten angelegt. Aus dieser Datenbank wurden für die vorliegende Studie die brauchbaren Merkmale für die 160 Bahnhöfe und Haltstellen herausgefiltert. Die aus der der P+R-Datenbank übernommenen Merkmale sind in nachstehender Tabelle blau hinterlegt. Im Zuge der Erhebungen wurde die Tabelle mit den von uns neu erhobenen Bahnhofs- und Haltestellenmerkmalen (grün markiert) ergänzt. Die Aufbereitung in Tabellenform sollte eine strukturierte und damit übersichtliche Darstellung der analysierten Stationen ermöglichen, auf Basis derer schließlich das Kartenmaterial sowie die Datenblätter für die einzelnen Bahnhöfe

und Haltestellen angefertigt wurden. Das Ergebnis ist ein wertvoller Datenblattkatalog, der den Status-Quo der einzelnen Bahnstationen und deren Nahbereiche sowie das erhobene theoretisch beanspruchbare Flächenpotenzial umfassend darstellt.

Tab. 1: Bahnhofsdatenbank - Merkmalsbezeichnungen

Abkürzung	Merkmal
Nr	Fortlaufende Nummer
Land	Bundesland
Vm	Bahn/bzw. Bus
Korr	Einfahrtskorridor Wien
gem_code	Gemeindekennziffer
bez_code	Bezirkskennziffer
strecke	Streckennummer/-bezeichnung
bhf_hast	Bahnhof-/Haltestellenname
bhf_code	VOR-Code des Bahnhofs/der Haltestelle
Pr	Vorhandensein eines P&R-Parkplatzes
anz_pr	Anzahl der P&R-PKW-Abstellplätze
lage_ort	Lage des Bahnhofs im Bezug zum zugehörigen Ort
bahnh_barr	Barrierefreier Zugang zum Bahnhof
bahnst_zug	Zugangsmöglichkeit zum Bahnsteig
laermsch	Lärmschutzanlagen
wohnb	Wohnbebauungsstruktur in unmittelbarer Bahnhofsnähe
betriebsfl	Betriebsflächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe
sonderfl	Sonderflächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe
bahnhb	Ausstattungskategorie des Bahnhofs
gütergleis	Güter-, Anschluss-, Nebengleise
S/R	Schnellbahn- bzw. Regionalbahnhof

4.2. Untersuchungsdesign und Begriffsdefinitionen

Dem Projekt liegt ein mehrstufig konzipiertes Untersuchungsdesign zugrunde. Nach der Erfassung aller Bahnstationen anhand einfacher Lagekriterien (integriert/Ortsrand/Peripherie) und Ausstattungsmerkmalen wurden im nächsten Schritt theoretisch beanspruchbare Flächen im straßenrealistischen Nahbereich von fünf Gehminuten nach den dort existierenden unterschiedlichen Flächenwidmungsarten erhoben.

Theoretisch beanspruchbare Flächen

Als „theoretisch beanspruchbare Flächen“ gelten unbebaute bzw. geringfügig genutzte Parzellen und Flächen, die in den unmittelbaren Nahbereichen hochrangiger ÖV-Haltestellen liegen und dort verdichtete Bebauung im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung wünschenswert ist. Weiters lag der Fokus der Untersuchung auf unbebauten bzw. geringfügig genutzten Parzellen, die bereits eine Wohn- oder Betriebsbauwidmung aufweisen. Ausnahmen stellen die Flächen dar, für Grünland-Sportnutzungen gewidmet sind (im Burgenland Gsp und in Niederösterreich Gspo), „Ekl - Erholung Kleingärten“ (Wien) sowie die berücksichtigten „sonstigen Flächen“ dar. Aufgrund der immensen standörtlichen Potenziale der Nahbereiche wurden

auch ebenerdige Lager- bzw. Sammelplätze, Eisenbahnflächen sowie P+R-Anlagen in unmittelbarer Haltestellenumgebung einer genaueren Betrachtung unterzogen.

Gewidmete, unbebaute Flächen, die innerhalb eines geschlossen bebauten Gebiets im Ort, aber eigentlich außerhalb des 300m-Bereichs liegen, wurden an Parzellen, die innerhalb der 300m-Grenze liegen, bei der Analyse angeschlossen und somit ebenfalls als theoretisch beanspruchbare Flächen klassifiziert. Anhand der Flächenanalyse des Bahnhofsnahbereichs Absdorf-Hippersdorf wird die Vorgehensweise bei im Siedlungsverband liegenden, angrenzenden Flächen bzw. Parzellen deutlich (siehe Abb. 3).

Sich am Ortsrand befindende, gewidmete unbebaute Flächen, die an Parzellen innerhalb der 300m-Erreichbarkeit angrenzen, wurden nur soweit angegliedert, wie dies aus der Luftbildanalyse heraus als eindeutig zusammenhängende Fläche ersichtlich war (z.B. im Falle einer parzellenübergreifenden Bewirtschaftung). Die Flächenanalyse in Pfaffstätten veranschaulicht die Auswahl der theoretisch beanspruchbaren Flächen und Parzellen am Ortstrand (siehe Abb. 4).

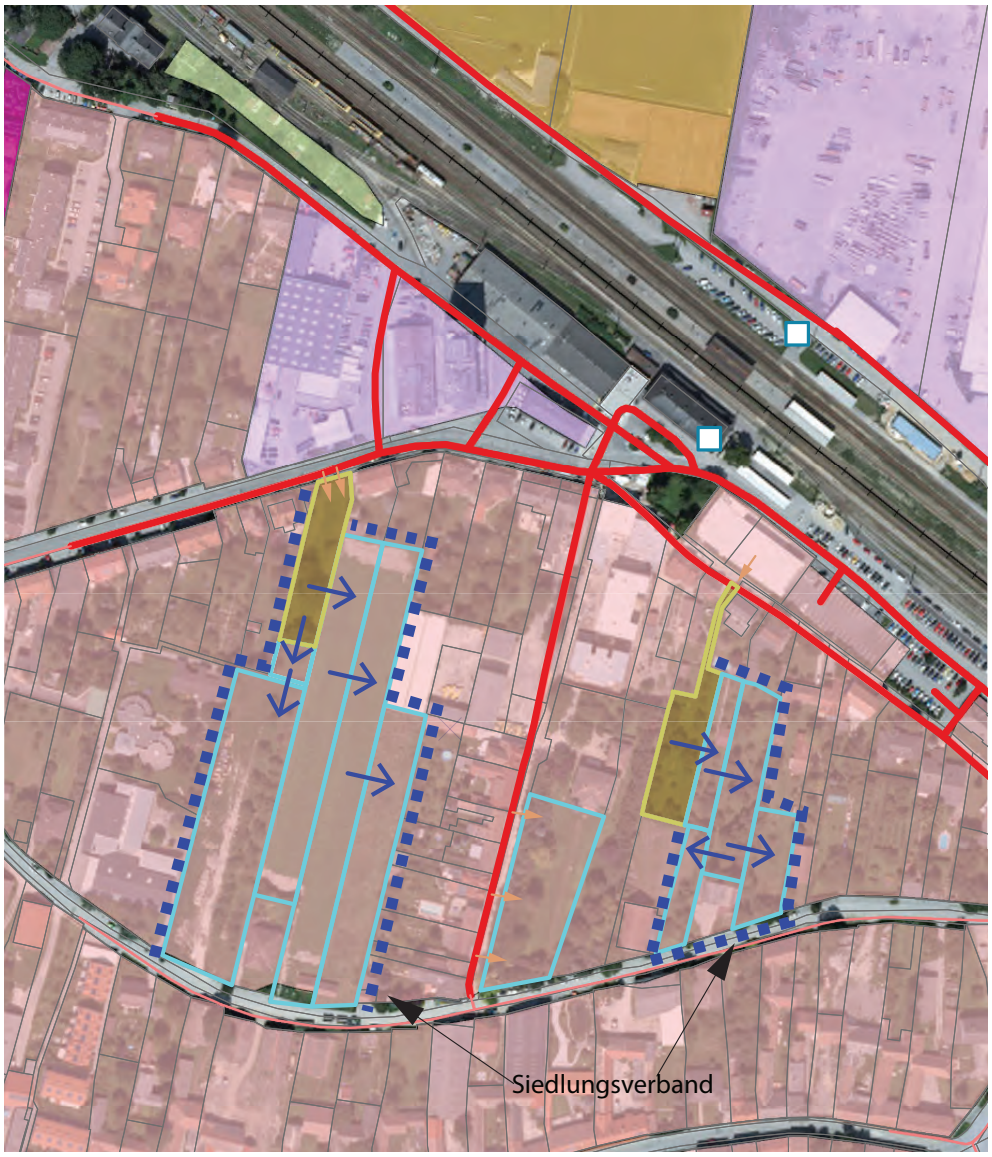


Abb. 3: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Absdorf-Hippersdorf
Quelle: Geoshop Land NÖ, Eigene Bearbeitung

Berücksichtigte Widmungen

Als theoretisch beanspruchbare Flächen wurden in den drei Bundesländern Flächen und Parzellen mit den in Tab. 2 dargestellten Widmungen analysiert.

Ausgehend von der Annahme, dass die direkte Nähe zum höherrangigen ÖV eine immense standörtliche Qualität für Wohnen und Versorgung bietet, wurden zusätzlich

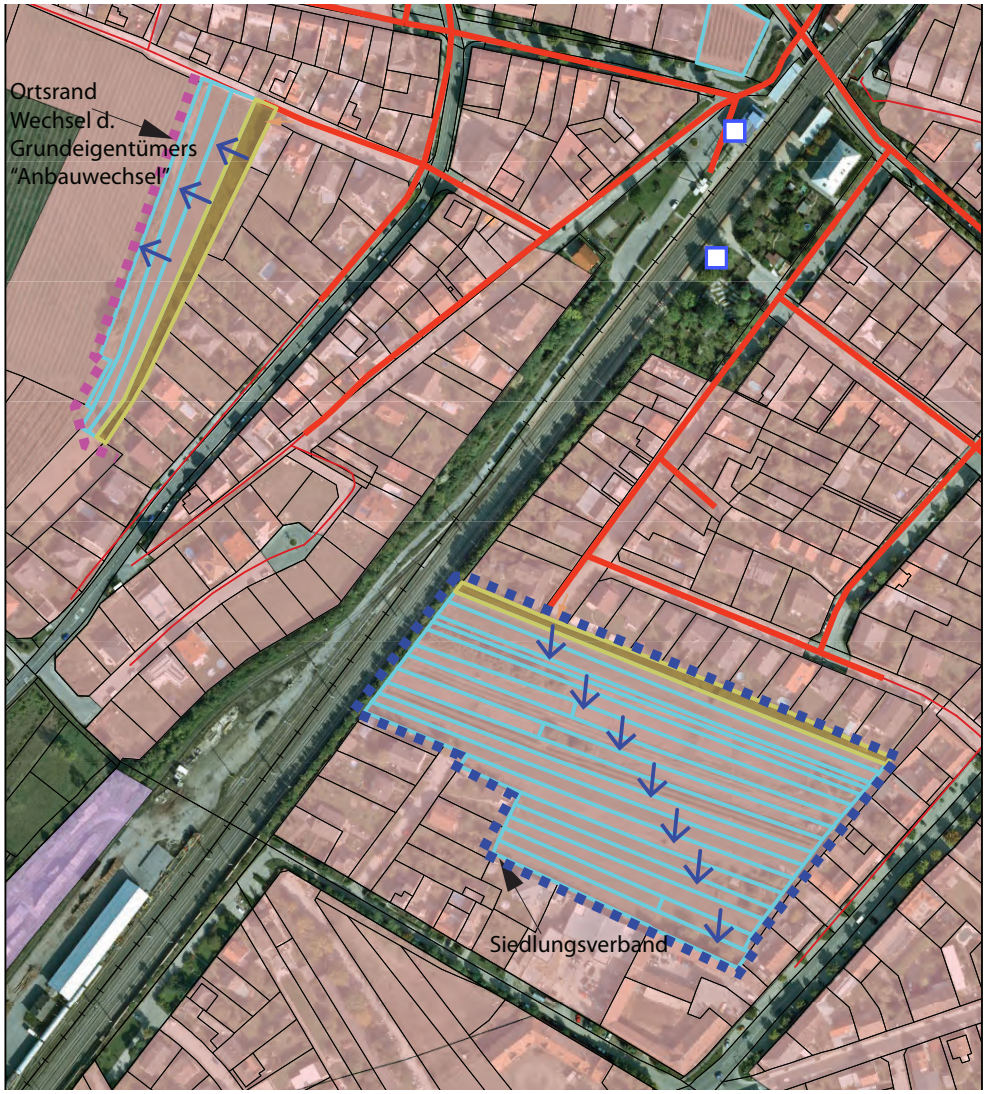


Abb. 4: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Pfaffstätten
Quelle: Geoshop Land NÖ, Eigene Bearbeitung

Lagerplätze bzw. lediglich saisonal genutzte agrarische Sammelplätze (z.B. Rübenplätze), größere P+R-Anlagen oder auch unmittelbar am Bahnhof gelegene Eisenbahnbrachen als theoretisch beanspruchbare Flächen einer detaillierten Betrachtung unterzogen. Im Zuge dieser Analyse wurden insgesamt ca. 1.900 theoretisch beanspruchbare Flächen/Parzellen im Nahbereich der auf die drei Bundesländer verteilten 160 Bahnhöfe erhoben.

Diese Parzellen wurden im nächsten Schritt nochmals nach ihrer (geringeren bzw. höheren) Aktivierungswahrscheinlichkeit differenziert.

Neben den unterschiedlichen Widmungskategorien wurde bei der Analyse auch eine theoretische Annahme über die Aktivierungswahrscheinlichkeit der theoretisch beanspruchbaren Flächen getroffen:

	Burgenland		Niederösterreich			Wien	
Wohnbau	BW	Bauland-Wohngebiet	Widmungskategorie **SBL (**Bauland - Sonstiges Bauland), diese umfasst:			W	Bauland - Wohngebiet
	AW	Aufschließungsgebiet-Wohngebiet		BA	Bauland-Agrargebiet	GB	Bauland - Gemischtes Baugebiet
	BM	Bauland-Gemischtes Baugebiet		BW	Bauland-Wohngebiet		
	AM	Aufschließungsgebiet-Gemischtes Baugebiet		BO	Gebiete für erhaltenswerte Ortsstukturen		
	BD	Bauland - Dorfgebiet		BK	Bauland-Kerngebiet		
	BG	Bauland - Geschäftsgebiet	zusätzliche Widmungsarten:				
	BF	Bauland - Baugebiete für Erholungs- oder Fremdenverkehrseinrichtungen	BS		Bauland Sondergebiet		
			BKH		Bauland-Kerngebiet-Handelseinrichtungen		
Betriebsbau-Widmung	BB	Bauland - Betriebsgebiet	Widmungskategorie **BIB (**Bauland Industrie-Betriebsgebiet), diese umfasst:			GBBG	Gemischtes Baugebiet - Betriebsgebiet
	BI	Bauland - Industriegebiet		BB	Betriebsgebiet		
				BI	Industriegebiet		
Sonstiges	GSp	Sportanlagen	Gspo		Grünland - Sportstätten	VB	Verkehrsband - Eisenbahnlinie
			Gkg		Grünland - Kleingärten		
						Ekl	Erholung - Kleingartengebiete
						EklW	Kleingartengebiet für ganzjähriges Wohnen

Tab. 2: Übersicht der Widmungskategorien und Widmungsarten für die Analyse der theoretisch beanspruchbaren Flächen

Aktivierungskategorie I: gewidmete, unbebaute Parzellen/Flächen

In dieser Kategorie finden sich unbebaute Flächen und Parzellen gemäß der in der Tabelle angeführten Widmungsarten. Der Aktivierungskategorie 1 wurden Parzellen und Flächen zugeordnet, auf denen anhand Luftbildanalyse keine Bebauung erkennbar war und die somit eindeutig als Baulücken identifiziert werden konnten. Da die Aktivierung der Parzellen und Flächen in der Praxis neben der Bestandssituation (Bebauung, aktuelle Nutzung etc.) auch von anderen Faktoren, wie z.B. der GrundstückseigentümerInnen-Struktur oder der planungsrechtlichen Situation abhängig ist, wurde bei Flächen dieser Kategorie von einem Aktivierungsgrad von 80 Prozent ausgegangen (betrachtet über einen Planungszeitraum von 15-20 Jahren). Diese Aktivierungskategorie zeichnet sich also in der theoretischen Modellrechnung durch eine relativ hohe Mobilisierungs- und Aktivierungswahrscheinlichkeit aus.

Aktivierungskategorie II: gewidmete, geringfügig genutzte Flächen/Parzellen

Parzellen und Flächen mit vorhandener geringfügiger Bebauung bzw. Nutzung (bspw. Gartenhütten, Swimmingpools, Gartengestaltung) wurden der Aktivierungskategorie 2 zugeordnet. Hierzu zählen einerseits für Wohn- oder Betriebsbau gewidmete, untergenutzte Parzellen, die (wahrscheinlich) einer benachbarten Parzelle funktional zuzuordnen sind und beispielsweise durch Gartennutzung durch die Eigentü-

merInnen der angrenzenden Parzellen „mitbelegt“ sind. Andererseits wurden aber auch Sportplätze und Sonderflächen - d.h. Lagerplätze, P+R, Eisenbahnflächen etc. - dieser Kategorie zugeordnet. Dem liegt die These zugrunde, dass unbebaute, nicht genutzte Flächen (Kategorie 1) deutlich leichter für eine Bebauung zu aktivieren sind als die gegenwärtig bereits untergenutzten bzw. geringfügig bebauten Flächen und Sonderflächen der Kategorie 2.

Bei Parzellen und Flächen der Kategorie 2 wird im Rahmen dieser Studie daher von einem Aktivierungsgrad von 30 Prozent ausgegangen. Die Bezeichnung „geringfügig, genutzte Flächen/Parzellen“ orientiert sich an der für die Flächenmanagement-Datenbank in Bayern gewählten Definition und umfasst die Parzellen, bei denen weniger als 15 Prozent der Grundstücksfläche bebaut sind und dementsprechend als geringfügig genutzte Parzellen kategorisiert werden (vgl. Görgl/Huemer 2012: S.47).

Als Beispiel für die durchgeführte Flächenermittlung wird nachstehend der im südlichen Niederösterreich gelegene Bahnhof Obereggendorf angeführt (siehe Abb. 5 - Abb. 8).

Abb. 5: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Obereggendorf - SBL-Flächen der Kategorie 1
Quelle: Geoshop Land NÖ, Eigene Bearbeitung

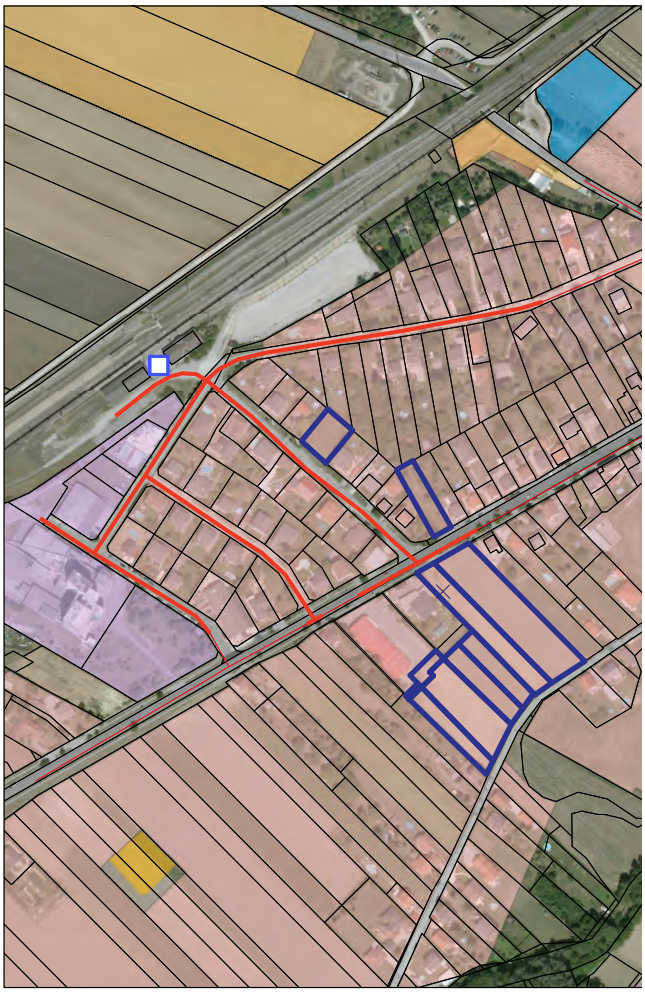
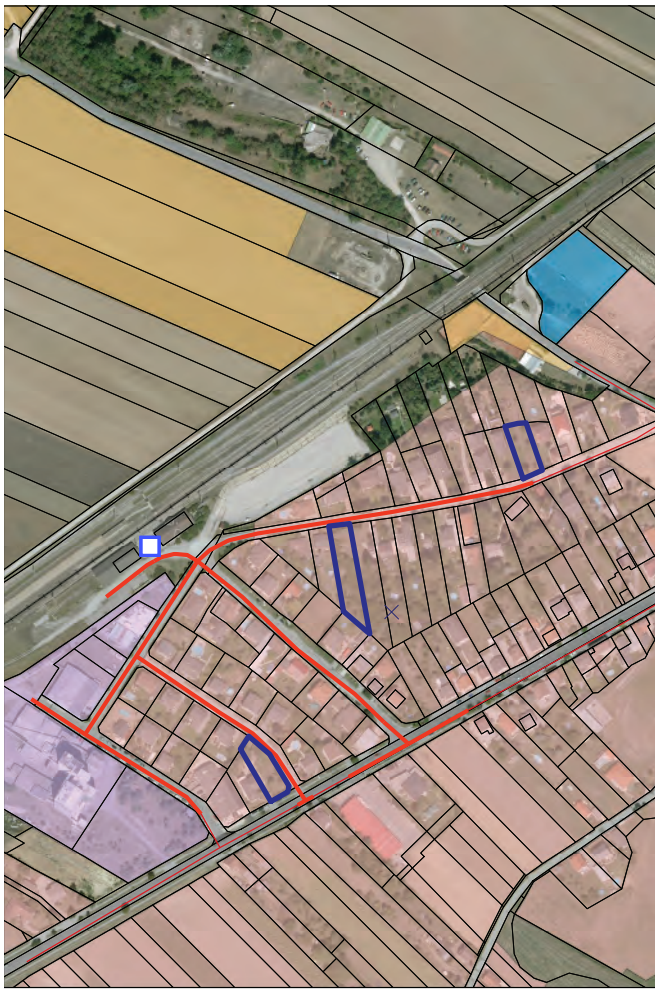


Abb. 6: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Obereggendorf - SBL-Flächen der Kategorie 2
Quelle: Geoshop Land NÖ, Eigene Bearbeitung



Es sei an dieser Stelle nochmals auf einige erhebungstechnische Limitationen hingewiesen: Der Luftbildbestand, der eine wesentliche Grundlage für die Auswertung der Einzelfälle ist, ist Stand 2012. Was in der Zwischenzeit projektiert oder realisiert wurde, konnte klarerweise nicht berücksichtigt werden. Ebenso ist es möglich, dass Gemeinden – in aufwändigeren Planungsfällen – bestimmte Projekte schon vor dem Jahr 2012 begonnen hatten und auch dies ist bei der Luftbildanalyse nicht zu identifizieren. Da es sich dabei aber nur um die Minderheit der ausgewerteten Parzellen handelt, ergibt die Analyse dennoch ein höchst interessantes Bild über die verfügbaren Siedlungspotenziale um die 160 ÖV-Haltepunkte.

Anhand der Flächenanalyse des Bahnhofsnahbereichs Hausleiten soll beispielhaft verdeutlicht werden, welche Flächen und Parzellen bei einer Erweiterung auf den 500m-Bereich zusätzlich Berücksichtigung finden würden (siehe Abb. 9). In Hausleiten sind in unmittelbarer Bahnhofsnähe im 300m-Bereich in Summe rund 3,9 ha theoretisch beanspruchbare Flächen verfügbar. Dehnt man die Analyse auf die Distanz von bis zu 500 m aus, konnten weitere 4,9 ha an un- bzw. geringfügig genutzten Flächen und Parzellen erhoben werden. Das theoretische Flächenpotenzial im erweiterten Umfeld des Bahnhofs Hausleiten beträgt rund 8,8 ha und hat sich somit gegenüber der 300-m Nahbereichsanalyse mehr als verdoppelt.

Abb. 7: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Obereggendorf - BIB-Flächen der Kategorie 2
Quelle: Geoshop Land NÖ, Eigene Bearbeitung

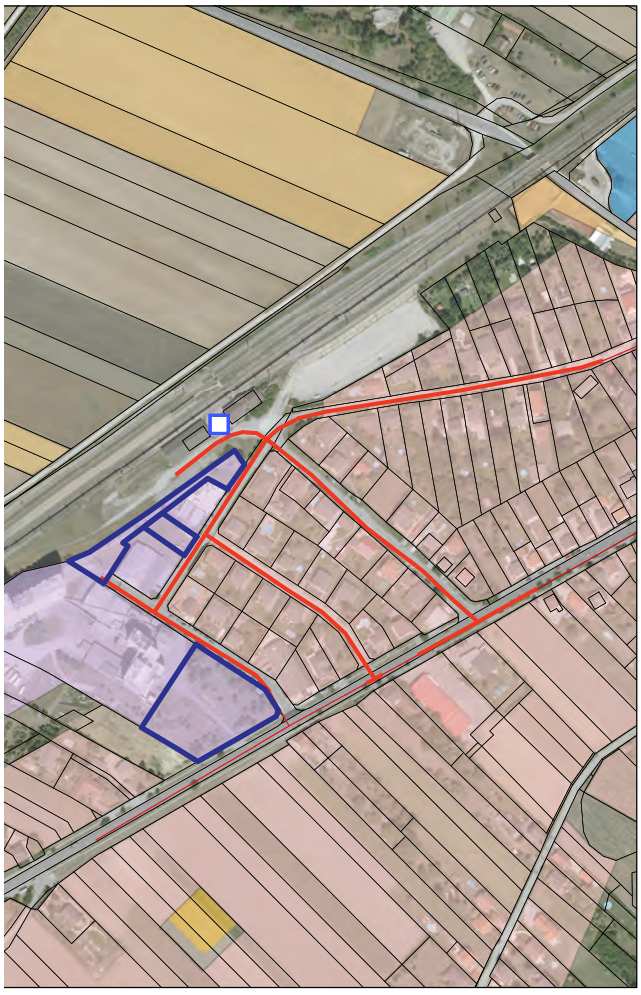


Abb. 8: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Obereggendorf - Rübenplatz (Kategorie 2)
Quelle: Geoshop Land NÖ, Eigene Bearbeitung

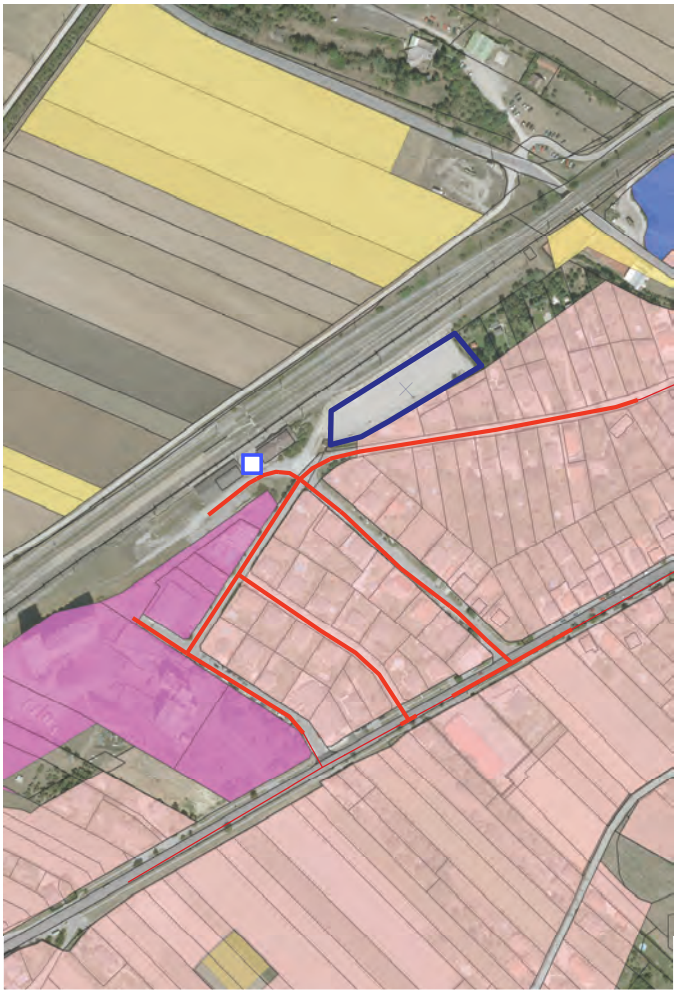
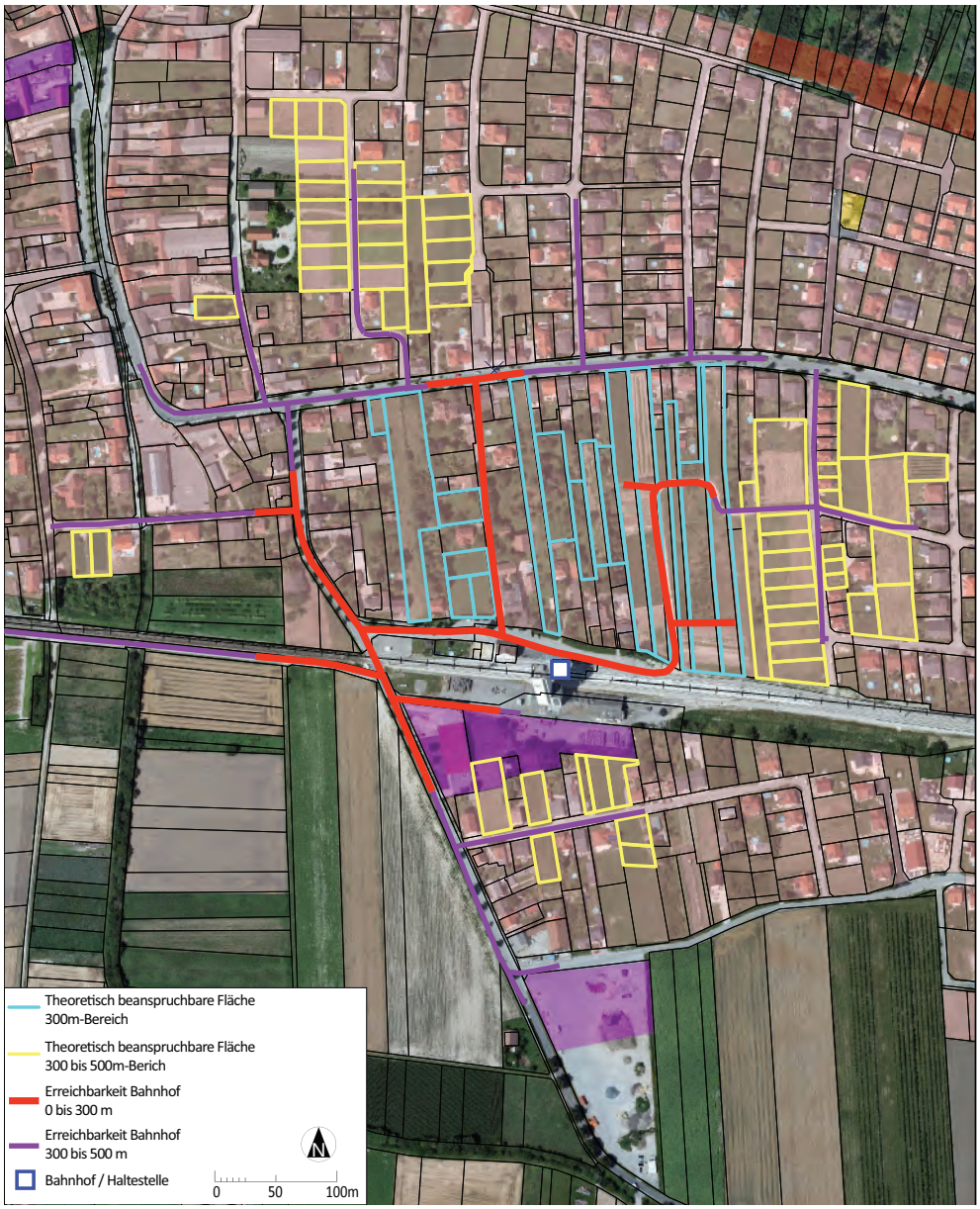


Abb. 9: Flächenanalyse im 500 m-Bahnhofsnahbereich in Hausleiten
Foto: Geoshop Land NÖ, Eigene Bearbeitung



In den Datenblättern der erhobenen Bahnstationen wurde bewusst auf die Abbildung der in die Auswertung eingeflossenen Parzellen und Flächenpotenziale verzichtet. Dies ist nicht dem beträchtlichen zusätzlichen Umfang geschuldet, den eine solche Darstellung bedeuten würde, sondern vielmehr dem qualitativen Ansatz, der sich hinter der Analyse verbirgt. Die Einordnung als „theoretisch verfügbares Flächenpotenzial“ erfolgte durch uns als ExpertInnen, ist aber dennoch subjektiv und somit ist jeder einzelne Fall diskutier- und streitbar. Eine Grundlagenanalyse, wie sie für ein Örtliches Entwicklungskonzept oder die Potenzialerhebung im Zuge der Erstellung eines Baulückenkatasters für gezielte Innenentwicklungsmaßnahmen notwendig wäre, würde in den einzelnen Fällen sicher zu anderen Ergebnissen kommen als es unsere Untersuchung tut. Das liegt daran, dass der Spielraum in unserem Falle ein größerer, weil viel theoretischer, ist. Und es ist eben nicht Ziel dieser Studie, örtliche Einzelfallanalysen zu liefern, sondern herauszufinden, welche theoretischen Flächenpotenziale es auf überörtlicher, gesamtregionaler Ebene gibt und in welchem Spielraum sich die damit verbundenen Ansiedlungspotenziale für Bevölkerung und/oder Gewerbe tendenziell bewegen. Die gut 1.900 analysierten Parzellen sind also der Weg hin zur eigentlichen - überörtlichen - Erkenntnis, nicht das Ziel; deshalb wurde auf ihre Darstellung verzichtet.

Abb. 10: Bahnhofswegweiser in Paasdorf
Foto: P. Görgl 2013

5. Standortpotenziale der untersuchten Bahnstationen inklusive Nahbereiche

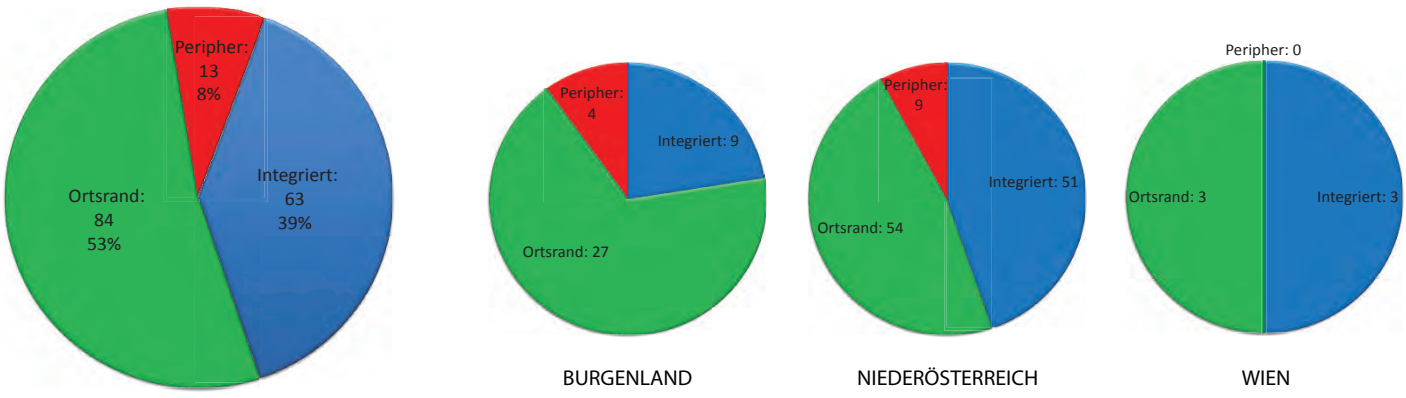
5.1. Ein- bzw. zweigleisiges Schienennetz und die Lage der Bahnhöfe im Ort

Für die Bewertung der Standortpotenziale der untersuchten Bahnhöfe und Haltestellen sind die Kriterien „Lage im Ort“ sowie „Ein- bzw. Zweigleisigkeit des Schienennetzes“ maßgebende Faktoren. Zweigleisige Strecken weisen im Vergleich zu eingleisigen Strecken aufgrund der besseren Leistungsfähigkeit eine höhere Intervalldichte auf. In der Ostregion sind die Ostbahn (Linie 700), die Südbahn (Linie 500), die Westbahn (Linie 110), die Franz-Josefs-Bahn (Linie 810), die Nordbahn (Linie 901) sowie die Nordwestbahn (Linie 903) bis zum Bahnhof Stockerau, die Linie 907 bis zum Flughafen Schwechat und die Pottendorfer Linie (Linie 511) im Streckenabschnitt Wampersdorf bis Wiener Neustadt Civitas Nova (alle Niederösterreich) zweigleisig. Eingleisig sind hingegen die Marchegger Ostbahn (Linie 901) und die Laaer Ostbahn ab dem Haltepunkt Wolkersdorf (Linie 902) (beide Niederösterreich) sowie die Raaberbahn (512), die Mattersburger Bahn (Linie 512), die Linie Richtung Bratislava hl. st. (Linie 701) und die Neusiedler Seebahn (Linie 731) (jeweils Burgenland). KARTE 2: Lage der Bahnhöfe im Ort sowie Schienennetz im Untersuchungsgebiet.

Die S-Bahn- und Regionalbahnhöfe und -haltestellen wurden nach ihrer Lage im Ort in drei Kategorien eingeteilt. Im Lokalaugenschein erhobene einfache Lagekriterien wurden anschließend mit Hilfe der Luftbilder nochmals überprüft. Als „integrierte“ Bahnstationen gelten jene, die bei der lokalen Besichtigung als in die bestehende Siedlungs- bzw. Ortsstruktur eingegliedert bewertet wurden. Bahnhöfe und Haltestellen, die sich am Rande des Siedlungsverbands befinden, wurden mit dem La-

gekriterium „Ortsrand“ versehen. Die dritte Kategorie bilden die „peripheren“ ÖV-Haltestellen: Hierbei handelt es sich um Bahnstationen, die in einiger Distanz zum jeweiligen Ortsverband liegen und durch freie Landschaft von ihm getrennt sind. Die anfangs angestellte Überlegung, die Entfernung der Bahnstationen zum jeweiligen Ortskern zu erfassen, stellte sich als problematisch heraus und wurde schließlich nicht berücksichtigt. Zum einen gibt es in den drei Ländern beispielsweise in Flächenwidmungsplänen oder übergeordneten Plänen/Leitbildern, keine eindeutige Festlegung bzw. Kennzeichnung von Ortszentren, womit eine einheitliche Definition von „Ortskernen“ nicht möglich gewesen wäre. Zum anderen befinden sich die Bahnhöfe und Haltestellen häufig in Ortsteilen und damit in dementsprechend großer Entfernung zu den eigentlichen Gemeindezentren. Insgesamt ergab die Erhebung, dass sich etwas mehr als die Hälfte der Bahnhöfe und Haltestellen (53 Prozent) am Ortsrand befinden. 63 schienengebundene Haltestellen (39 Prozent) liegen in integrierter und 13 in peripherer Lage (8 Prozent). Diese peripheren Stationen wurden im weiteren Verlauf im Hinblick auf die Fragestellung der Studie nicht weiter berücksichtigt. Im Hinblick auf Innenentwicklungspotenziale sind die Bahnhöfe und Haltestellen in integrierter Ortslage am interessantesten für bauliche Verdichtungsmaßnahmen im Bahnhofsnahbereich. Zudem ist anhand der kombinierten Darstellung in Karte 2 ersichtlich, dass die Mehrzahl der integrierten Bahnhöfe (insgesamt 42) entlang zweigleisiger Bahnstrecken liegt. Im Burgenland finden sich unter den untersuchten Bahnlinien mit Ausnahme der Ostbahn (Linie 700) nur eingleisige Strecken. Neun der 40 Bahnstationen im Burgenland, darunter Neudörfl, Winden am See, Jois, Bad Neusiedl, Weiden am See, Mönchhof-Halbturn und St. Andrä am Zicksee, sind in den Ortsverband integriert, rund zwei Drittel (27) der burgenländischen Stationen sind am Ortsrand und vier in peripherer Lage angesiedelt. In Niederösterreich wird jeweils knapp die Hälfte der untersuchten Bahnhöfe und Haltestellen der Kategorie „integriert“ (51) bzw. der Kategorie „Ortsrand“ (54) zugeordnet. Die Südbahn (Linie 500) weist die meisten Bahnhöfe in integrierter Lage auf (11 Bahnhöfe). Neun der 116 niederösterreichischen Haltepunkte befinden sich in peripherer Lage. Für die Wiener Stationen zeigt sich folgende Verteilung: Die ÖV-Haltestellen Weidlingau, Hadersdorf und Strebersdorf liegen in integrierter Lage, die Haltepunkte Süßenbrunn, Blumental und Kaiserebersdorf am „Ortsrand“.

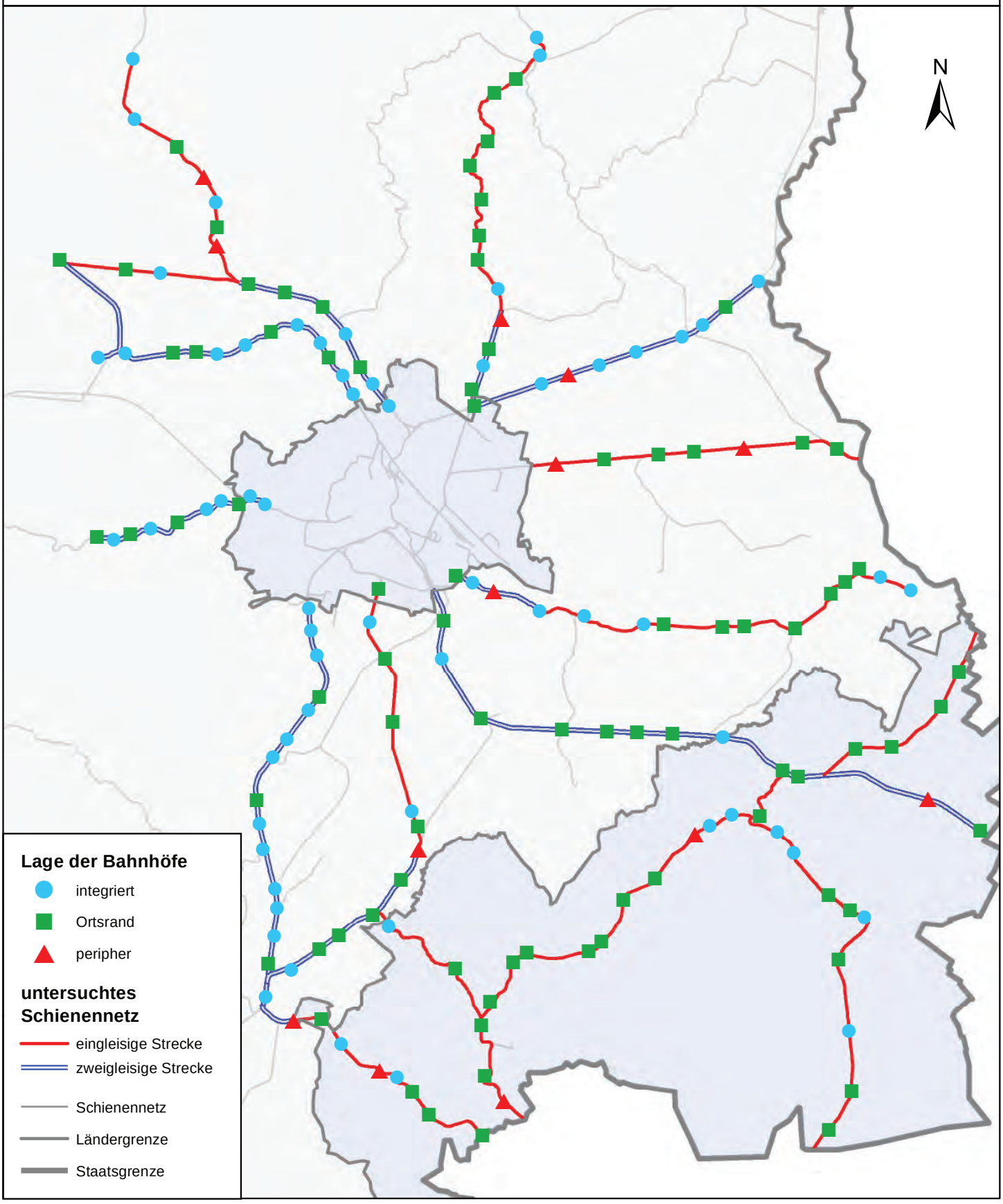
Diagramm 1: Lage der Bahnhöfe im Ort - gesamt sowie auf Bundesländerebene



KARTE 2: Lage der Bahnhöfe im Ort sowie Schienennetz im Untersuchungsgebiet

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

LAGE DER BAHNHÖFE IM ORT UND EIN-/ZWEIGLEISIGES SCHIENENNETZ



Geodaten Land NÖ und BGLD
Bearbeitung: Stefanie Döringer 2014

5.2. S-Bahn- oder Regionalbahnhof

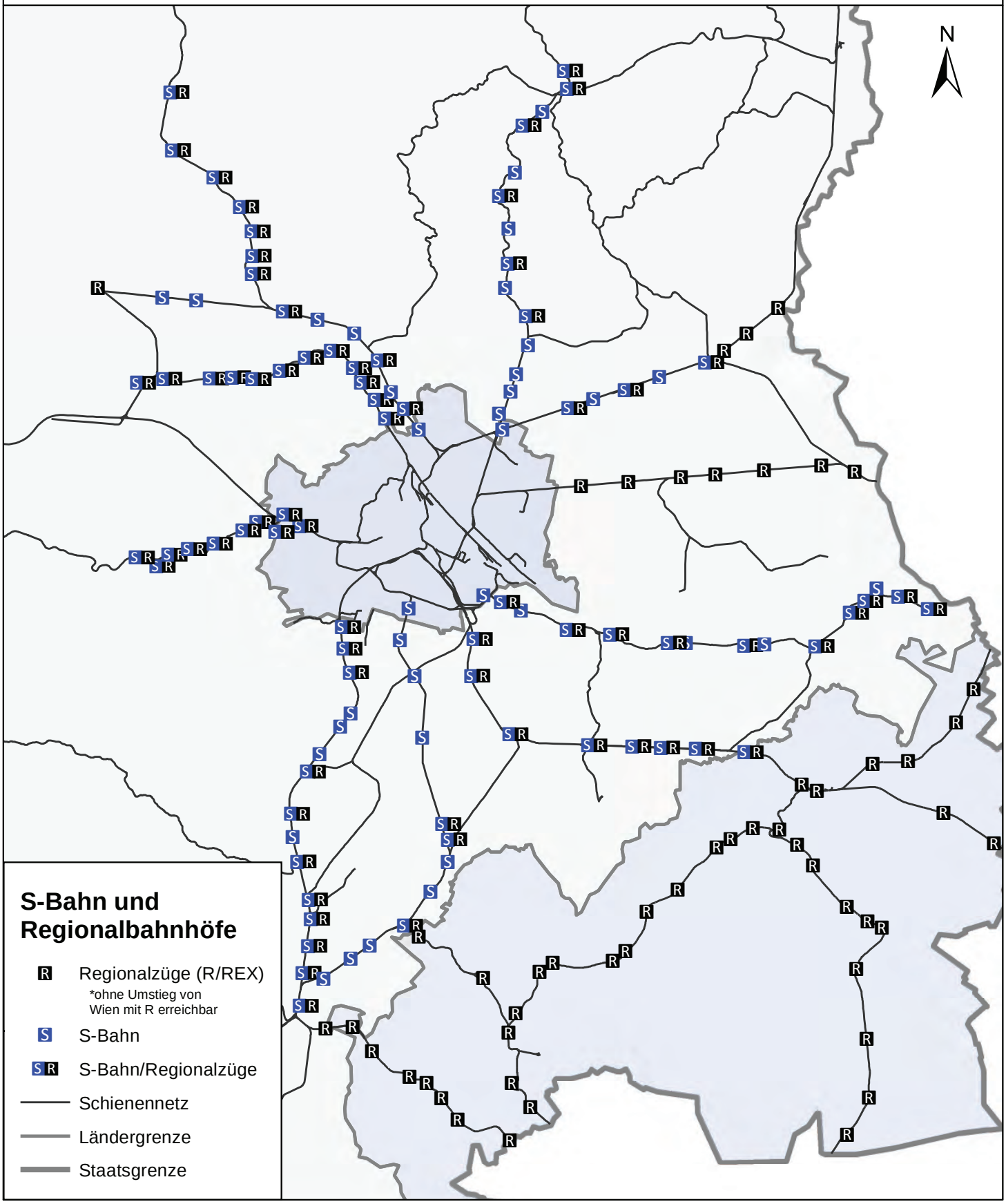
Auch die Eigenschaft „S-Bahn- oder Regionalbahnhof“ ist als Einflussfaktor auf die Standortpotenziale zu betrachten und wurde dementsprechend mit erhoben. Unterschieden wurde zwischen Stationen, in denen entweder nur S-Bahnen, nur Regionalzüge oder sowohl S-Bahnen als auch Regionalbahnen halten. Bahnhöfe und Haltestellen, an denen auch REX- bzw. R-Züge halten können, weisen bei den Verbindungen nach Wien kürzere Fahrzeiten und/oder dichtere Taktungen auf als die Orte, die ausschließlich mit der S-Bahn zu erreichen sind. Bei der Auswertung der Fahrpläne hat sich diese Annahme einer höheren Intervalldichte und der damit verbundenen besseren Erreichbarkeit bestätigt. Innerhalb der Bewertung der Stationen als S-Bahn- bzw. Regionalbahnhof wurden nur die Verbindungen zwischen Wien und den jeweiligen Stationen, die kein Umsteigen erfordern, berücksichtigt. Bei den burgenländischen Stationen handelt es sich – wie auf der Karte deutlich sichtbar – ausschließlich um Regionalbahnhöfe, die mit einem Regionalexpress (REX), einer Regionalbahn (R) und fallweise auch mit Fernzügen erreichbar sind. Einen Sonderfall stellt die unmittelbar an der Landesgrenze liegende niederösterreichische Gemeinde Bruck an der Leitha dar, deren Bahnhof bereits im Burgenland liegt und die sowohl mit der S-Bahn als auch mit Regionalzügen erreichbar ist. Bahnhöfe, die im westlichen Untersuchungsgebiet auf den Linien der Westbahn, der Franz-Josefs-Bahn sowie der Südbahn liegen, sind in den meisten Fällen sowohl mit der Schnellbahn als auch mit Regionalzügen ohne Umstieg von Wien aus erreichbar. An den Bahnstationen der Westbahn Richtung Rekawinkel halten täglich in etwa 35 mal, an der Südbahn Richtung Wiener Neustadt sogar ca. 90 mal S-Bahnen bzw. Regionalzüge. Die Nordwestbahnstationen Bisamberg, Leobendorf-Kreuzenstein, Spillern, Hausleiten und Gaisruck sind von Wien aus auf direktem Weg nur mit der S-Bahn erreichbar, der Bahnhof Absdorf-Hippersdorf hingegen lediglich mit der Regionalbahn. Die Nordwestbahnstationen von Stockerau bis Gaisruck haben sowohl den Rang eines S-Bahn- als auch eines Regionalbahnhofs. Die meisten Stationen der Laaer Ostbahn sind lediglich mit der Schnellbahn erreichbar. Nur in den Stationen Wolkersdorf, Schleinbach, Niederkreuzstetten, Ladendorf, Mistelbach und Mistelbach Stadt halten S-Bahn- und Regionalbahnen. Die Bahnhöfe Deutsch-Wagram, Strasshof und Gänserndorf auf der Nordbahnlinie sind ebenfalls mit Schnell- und Regionalbahn erreichbar. Entlang der Marchegger Ostbahn verkehren nur Regionalbahnen. Die ÖV-Haltestellen der Ostbahn und der Flughafen S-Bahn sind großteils sowohl mit der Schnellbahn, als auch mit der Regionalbahn erreichbar. An den Südbahnstationen hingegen halten bis auf die Bahnhöfe Ebreichsdorf, Weigelsdorf und Wampersdorf nur Schnellzüge.

Tab. 3 gibt einen Überblick über die Intervalldichte der betrachteten Bahnlinien. Die Bewertung der Intervalldichte wurde wie folgt vorgenommen: Entlang von Bahnlinien bzw. an Stationen mit hoher Intervalldichte hält mehr als 40 mal (in eine Richtung) täglich eine Bahn, an Linien mit mittlerer Intervalldichte zwischen 20 und 40 mal und an Linien mit geringer Intervalldichte weniger als 20 mal (oebb.at/Fahrplanauskunft).

KARTE 3: S-Bahn und Regionalbahnhöfe im Untersuchungsgebiet

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

S-BAHN- UND REGIONALBAHNHÖFE



Geodaten Land NÖ und BGLD
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

Tab. 3: Intervalldichte der untersuchten Bahnlinien

Bahnlinie	Intervalldichte
Westbahn (Linie 110)	Mittel
Südbahn (Linie 500)	Hoch
Pottendorfer Linie (Linie 511)	Gering
Raaberbahn (Linie 512)	Gering
Mattersburger Bahn (Linie 524)	Mittel
Ostbahn (Linie 700) • Wien Hbf- Parndorf Ort • Parndorf Ort – Nickelsdorf	 Hoch Gering
Richtung Bratislava hl. st. (Linie 701)	Mittel
Pannoniabahn (Linie 730)	Mittel
Neusiedler Seebahn (Linie 731)	Gering
Franz-Josefs-Bahn (Linie 810) • Wien Praterstern – Stockerau • Stockerau – Hollabrunn • Stockerau – Absdorf-Hippersdorf	 Hoch Hoch Mittel
Nordbahn (Linie 901)	Mittel
Laaer Ostbahn (Linie 902)	Hoch
Nordwestbahn (Linie 903)	Gering
Flughafen S-Bahn (Linie 907)	Mittel
Marchegger Ostbahn (Linie 910)	Mittel

5.3. Ausstattungskategorien der Bahnhöfe und Haltestellen

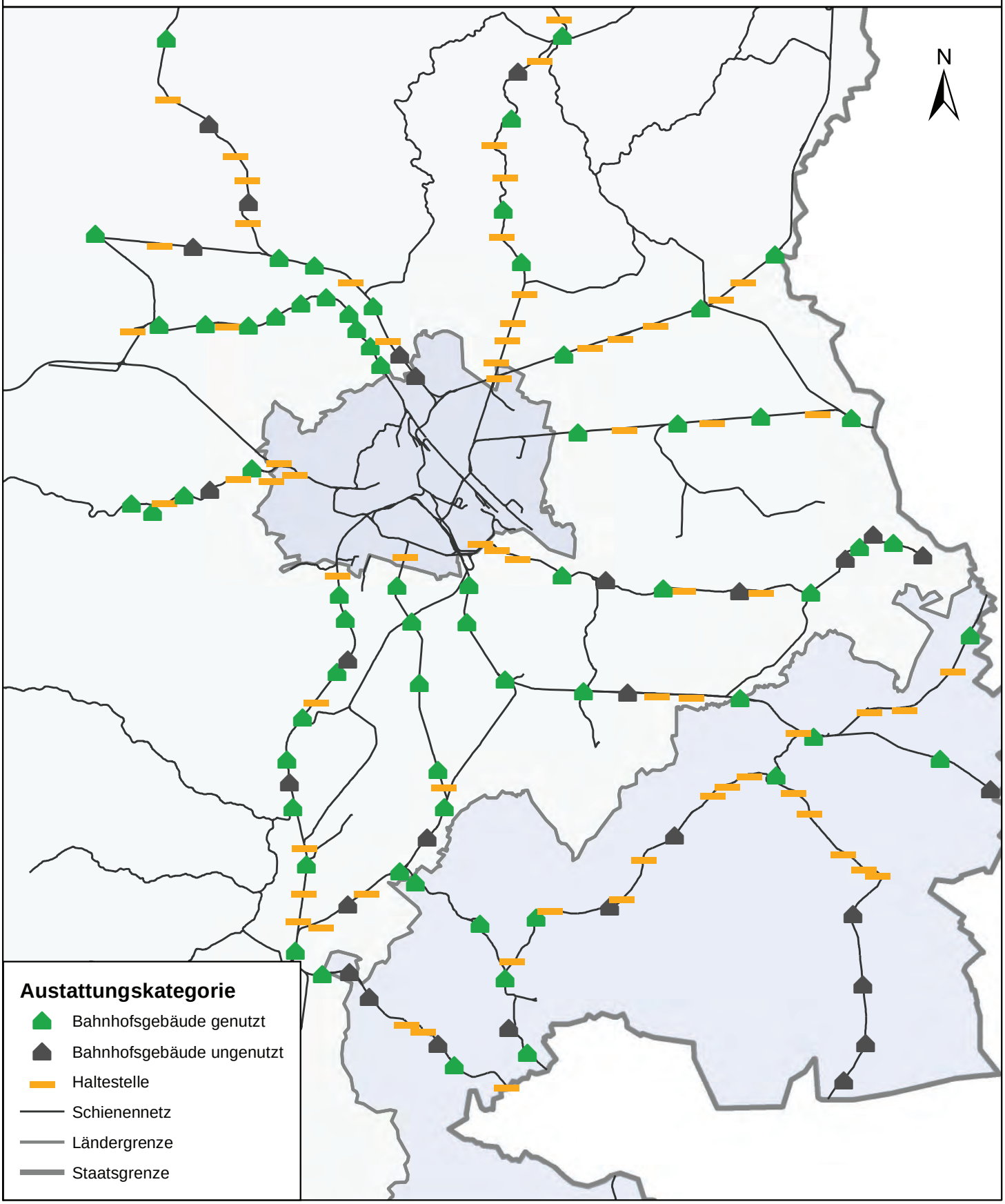
Neben zahlreichen anderen Faktoren trägt auch die bauliche Ausstattung (z.B. Komfort und Versorgungsmöglichkeiten) maßgeblich zur Aufenthaltsqualität der Bahnstationen bei und kann als weiterer (indirekter) Standortfaktor betrachtet werden, der zur Attraktivitätssteigerung des jeweiligen ÖV-Angebots beitragen kann. Im Zuge der Vor-Ort-Erhebung wurden daher u.a. die vorhandenen Bahnhofsgebäude in Augenschein genommen. Ein durch Gastronomie belebtes oder mit einem Nahversorger ausgestattetes Bahnhofsgebäude steigert nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern auch das Sicherheitsempfinden der Zugreisenden und macht die Bahn damit als Verkehrsmittel attraktiver. An Haltestellen hingegen finden die Fahrgäste zumeist nur vor Witterung schützende Wartehäuschen vor. So wurde bei der Vor-Ort-Erhebung danach differenziert, ob es sich um einen Bahnhof mit einem genutzten Bahnhofsgebäude, einem ungenutzten Bahnhofsgebäude oder um eine Haltestelle (mit Wartehäuschen) handelt. Nicht (mehr) genutzte Bahnhofsgebäude könnten bspw. durch Revitalisierungsmaßnahmen wieder an Attraktivität gewinnen.

Auf den ersten Blick wird deutlich, dass es sich bei einer Vielzahl der burgenländischen Stationen um einfache Haltestellen handelt. Entlang der Neusiedler Seebahn und der Mattersburger Bahn befinden sich außerdem zahlreiche untergenutzte bzw. nicht genutzte Bahnhofsgebäude. In Niederösterreich zeichnet sich ein heterogenes Bild ab. Bei den Stationen der nordöstlichen Bahnlinien (901, 902 und 910) handelt es sich großteils um Haltestellen. Bahnhofsgebäude, die genutzt werden, verteilen

KARTE 4: Austattungskategorien der Bahnhöfe im Untersuchungsgebiet

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

AUSTATTUNGSKATEGORIE DER BAHNHÖFE



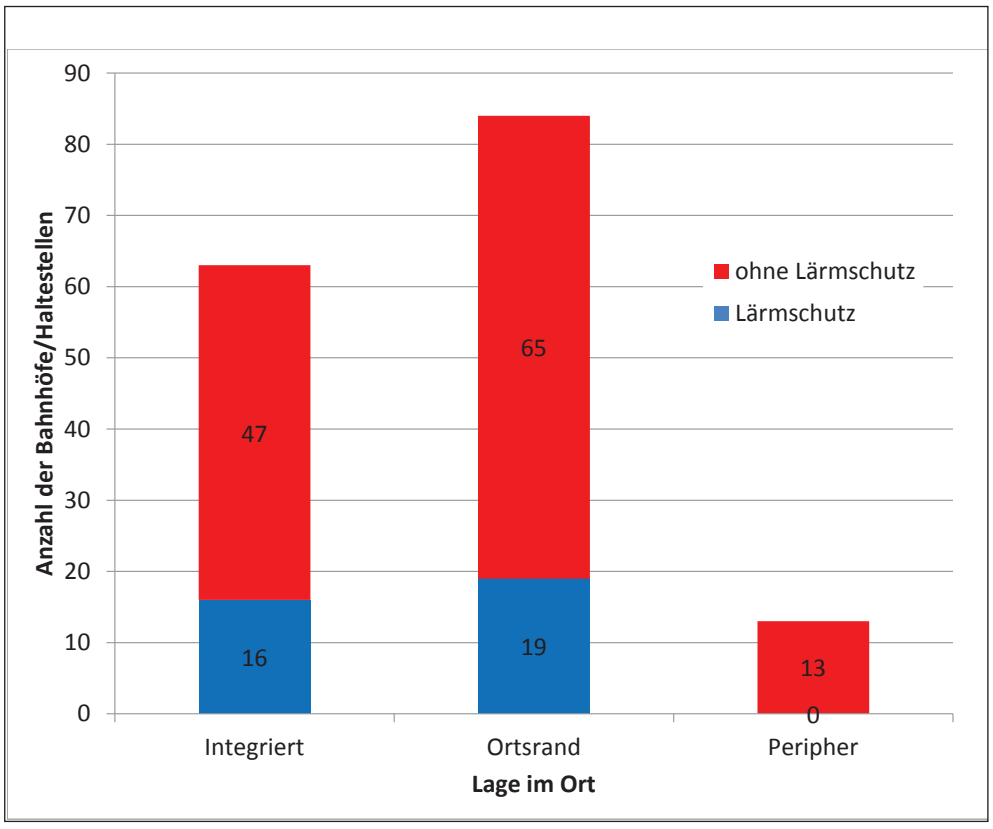
Geodaten Land NÖ und BGLD
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

sich v.a. an den – von Wien aus betrachtet – nach Westen und Süden verlaufenden Linien (100, 500, 511 und 810). Nur vereinzelt befinden sich auch entlang der niederösterreichischen Linien ungenutzte Bahnhofsgebäude, wie etwa an der Bahnlinie 907 (Flughafen S-Bahn) im Streckenabschnitt zwischen Fischamend und Wolfsthal (siehe KARTE 4).

5.4. Lärmschutzanlagen im Bahnhofsnahbereich

„Wohnen an der Schiene“ ist zunächst „naturgemäß“ mit einer erhöhten Lärmbelastung verbunden. Nach §2 der Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen dürfen die Lärmhöchstwerte (Immissionswerte) im Wohngebiet jedoch bei Tag 55 dB und bei Nacht 45 dB nicht überschreiten (Amt der NÖ Landesregierung 1998). Diese Bestimmung darf beim Diskurs über „ausschließlich verdichtete Bebauung im Nahbereich hochrangiger ÖV-Haltestellen“ nicht außer Acht gelassen werden. Um die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Nahbereich der ÖV-Stationen zu verbessern, sind beim heutigen Stand der Technik Lärmschutzanlagen entlang der Schienen eine nahezu unverzichtbare Maßnahme, was die Reduzierung von Emissionen anbelangt. Insgesamt weisen 22 Prozent der Bahnhöfe und Haltestellen in der Stadtregion plus Lärmschutzmaßnahmen auf. Von den 63 Haltepunkten, die sich in integrierter Lage befinden, wurden bis dato an 16 Lärmschutzanlagen errichtet. Obwohl eigentlich zu erwarten wäre, dass Bahnhöfe in integrierter Lage vor dem Lärmaufkommen des Schienenverkehrs ausreichend ge-

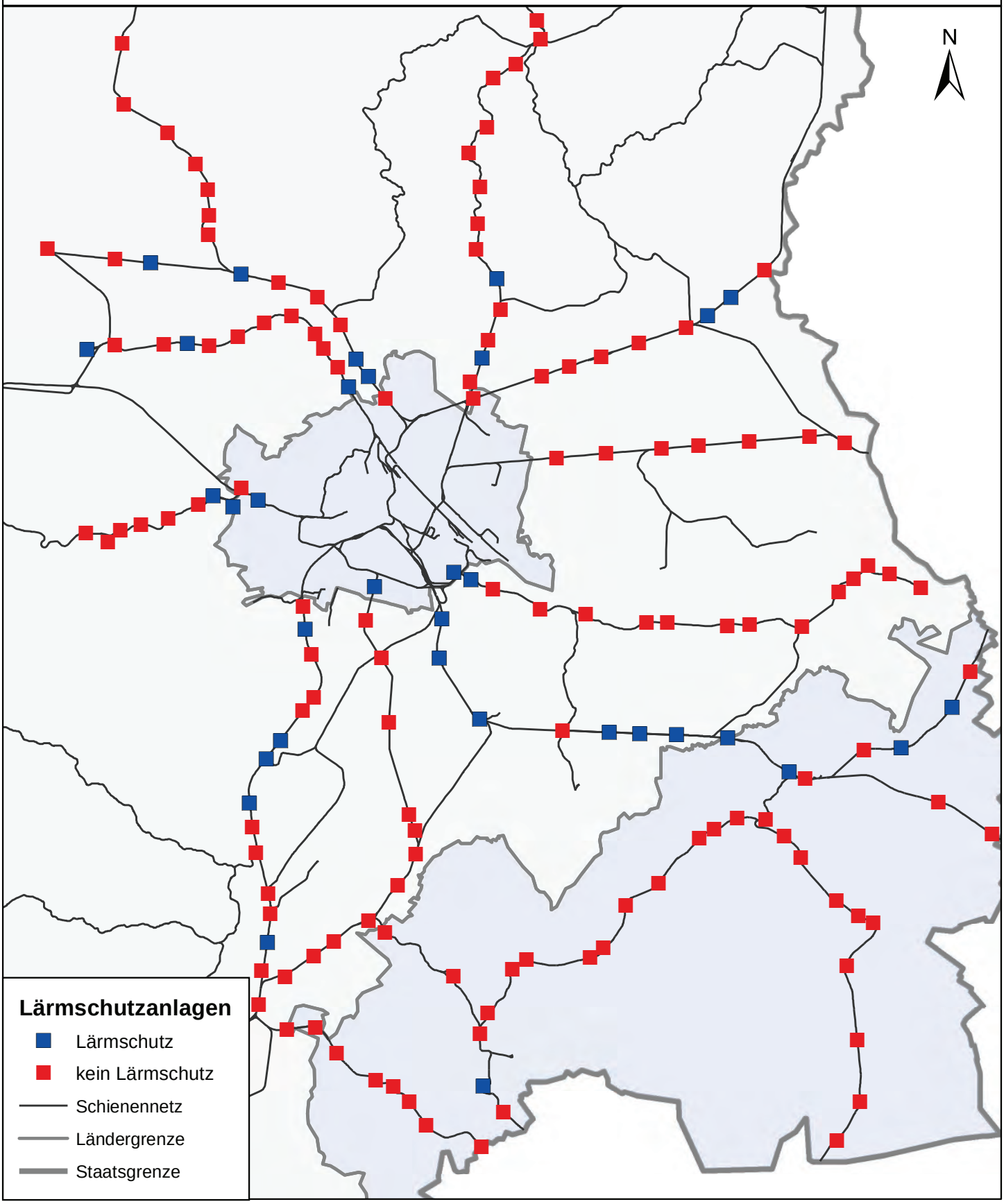
Diagramm 2: Lärmschutzanlagen nach Lage der ÖV-Haltestellen im Ort



KARTE 5: Lärmschutzanlagen im Bahnhofsnahbereich

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

LÄRMSCHUTZANLAGEN IM BAHNHOFSNAHBEREICH



Geodaten Land NÖ und BGLD
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

schützt sind, trifft dies nur auf etwa ein Viertel der 160 untersuchten Stationen in der Stadtregion plus zu. Von den am Ortsrand liegenden Bahnhöfen weisen 19 der 84 Bahnhöfe und Haltstellen Lärmschutzvorrichtungen auf. Bei den 13 peripheren Bahnhöfen und Haltestellen des Untersuchungsgebiets wurden, aufgrund ihrer Distanz zu den bebauten Wohngrundstücken, keine Lärmschutzmaßnahmen errichtet. Entlang der Bahnlinien, an denen die Bahnhöfe und Haltestellen großteils in integrierter Lage bzw. Ortsrandlage liegen, wurden am häufigsten Lärmschutzvorkehrungen getroffen (siehe Diagramm 2). An den Haltepunkten der zweigleisig ausgebauten Ostbahn wurden mit Ausnahme des Bahnhofs Götzendorf bis zur Haltestelle Parndorf Ort (Burgenland) durchgängig Lärmschutzmaßnahmen realisiert. Im Burgenland können die am Ortsrand liegenden Stationen Gattendorf, Neudorf, Pama, Kittsee und Draßburg sowie der bereits erwähnte Haltepunkt Parndorf Ort Lärmschutzanlagen aufweisen; die Bahnhofsnahbereiche der übrigen 36 burgenländischen Bahnhöfe und Haltestellen haben keine Lärmschutzvorrichtungen. In Niederösterreich sind die integrierten Stationen Bruck an der Leitha, Himberg, Schwechat, Weikendorf-Dörfles, Klosterneuburg-Weidling, Kapellerfeld, Wolkersdorf, Baden, Brunn-Maria Enzersdorf, Pfaffstätten, Theresienfeld, Unterpurkersdorf, Tulln Stadt, Hausleiten und Langenzersdorf durch Lärmschutzwände vor dem aufkommenden Personen- und Güterverkehr geschützt. 15 der am Ortstrand liegenden niederösterreichischen Bahnstationen verfügen ebenfalls über Lärmschutzvorrichtungen. Auch an den Wiener Bahnhöfen Hadersdorf und Blumental wurden bauliche Lärmschutzvorkehrungen getroffen (siehe KARTE 5).

5.5. Zugangsmöglichkeit zum Bahnsteig

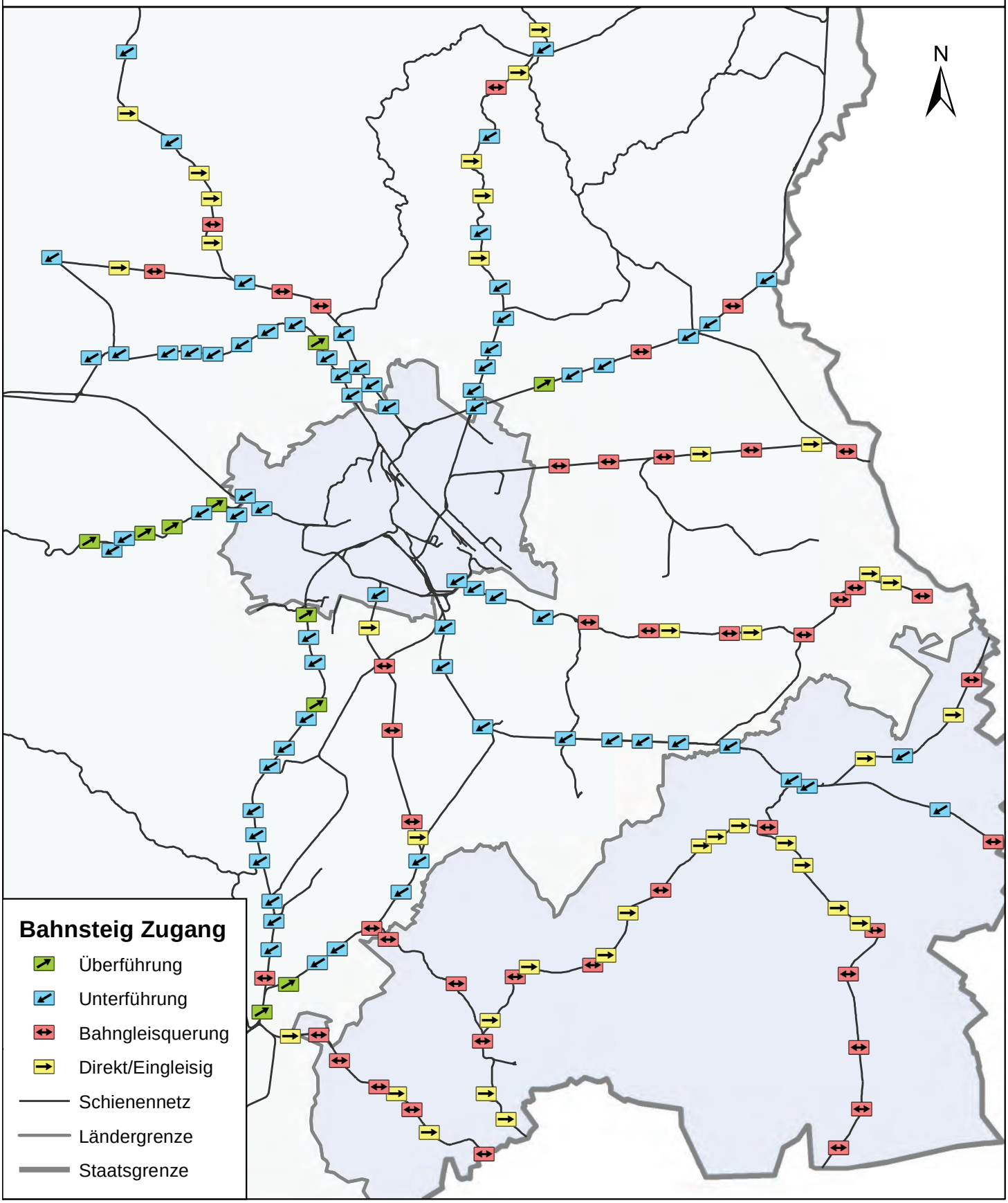
Bei der Vor-Ort-Besichtigung der Stationen wurde daher auch die Art des Zugangs, d.h. ob es sich um eine Überführung, eine Unterführung, Bahngleisquerung oder (bei eingleisigem Schienennetz) einen direkten Zugang handelt, mitberücksichtigt und erfasst.

Im gesamten Untersuchungsgebiet können sechs Prozent der Bahnsteige durch eine Überführung und 44 Prozent durch eine Unterführung erreicht werden. Bei 27 Prozent ist eine Querung des Bahngleises erforderlich. Entlang der eingleisigen Bahnlinien, die sich – wie bereits erwähnt – v.a. im Burgenland befinden, können die dort haltenden Züge meist durch das Überschreiten der Bahngleise bzw. direkt (23 Prozent) erreicht werden. Die Zugänge der Bahnhöfe und Haltestellen der zweigleisigen Bahnstrecken werden größtenteils durch Unter- bzw. Überführungen (insbesondere auf der Westbahnstrecke) ermöglicht. Trotz ihrer Lage am zweigleisig ausgebauten Netz sind die Bahnsteige der Nordwestbahn (Linie 903) Spillern und Leobendorf sowie die auf der Nordbahn (Linie 901) liegenden Bahnhöfe Tallesbrunn und Silberwald, weder durch eine Über- noch Unterführung erreichbar. Um zu den haltenden S- bzw. Regionalbahnen zusteigen zu können, müssen die Fahrgäste die Gleise queren. Auch an den beiden im südlichen Niederösterreich gelegenen Bahnhöfen Wiener Neustadt Nord (Südbahn) sowie Ebenfurth (Pottendorfer Linie) gibt es keine andere Zustiegsmöglichkeit als die Gleise zu überqueren. Auch am burgenländischen Grenzbahnhof Nickelsdorf, der an der Ostbahnstrecke (Linie 700) liegt, bleibt den Zugreisenden nur die Möglichkeit der Gleisquerung.

KARTE 6: Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteigen

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

ZUGANGSMÖGLICHKEIT ZUM BAHNSTEIG



Geodaten Land NÖ und BGLD
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

5.6. Barrierefreiheit der Bahnstationen

Neben der allgemeinen Zugangsmöglichkeit zum Bahnsteig wurde bei der Erhebung auch die Barrierefreiheit der 160 Bahnhöfe und Haltestellen untersucht.

Vor Ort wurde überprüft, ob Stationen baulich so gestaltet sind, dass sie von älteren Menschen, Personen mit Kinderwägen und Menschen mit Behinderung ohne Erschwernis bzw. fremde Hilfe zugänglich sind. Es wurde zwischen Bahnhöfen und Haltestellen, die über einen Aufzug oder eine Rampe (bzw. einen ebenerdiger Gleiszugang) und solchen Stationen unterschieden, die nur einseitig barrierefrei sind bzw. keine barrierefreie Gestaltung aufweisen.

Von allen in den drei Ländern untersuchten Bahnhöfen und Haltestellen sind 56 Prozent über eine Rampe und 11 Prozent mittels Aufzug erreichbar. Rund 19 Prozent der erhobenen Bahnstationen sind einseitig barrierefrei. Erstaunlich ist, dass bis zum Zeitpunkt der Erhebung 13 Prozent der Bahnstationen noch nicht barrierefrei gestaltet waren. Beinahe alle im Burgenland analysierten Bahnhöfe und Haltestellen sind über eine Rampe bzw. ebenerdig zugänglich. Die nachfolgenden burgenländischen und niederösterreichischen Bahnhöfe und Haltestellen wurden im Zuge unserer Erhebung als nicht barrierefrei eingestuft:

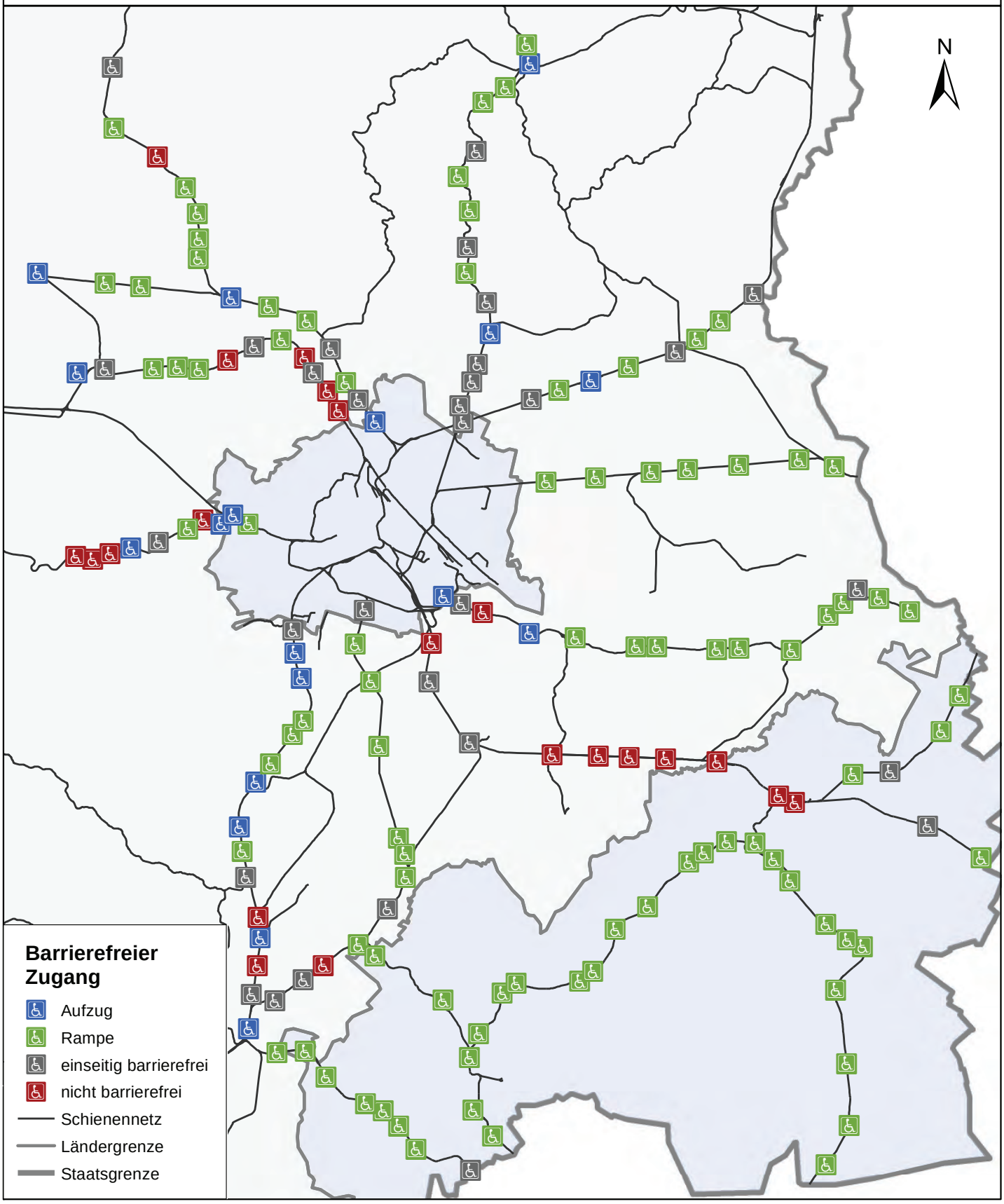
- Göllersdorf (Nordwestbahn)
- Unterpurkersdorf, Pressbaum, Dürrwien und Rekawinkel (Westbahn)
- Klosterneuburg-Kierling, Klosterneuburg-Weidling, Kritzendorf und St. Andrä-Wördern (Franz-Josefs-Bahn)
- Sollenau und Theresienfeld (Südbahn)
- Untereggendorf (Pottendorfer Linie)
- Lanzendorf-Rannersdorf, Götzendorf, Trautmannsdorf-Leitha, Sarasdorf, Wilfleinsdorf, Bruck an der Leitha, Parndorf Ort und Parndorf (Ostbahn bzw. Pannoniabahn)
- Mannswörth (Flughafen S-Bahn)

Im Zuge der durch die Mobilitätszentrale Burgenland in Auftrag gegebenen Studie zur Qualität der Bahnhöfe im Burgenland wurden an 44 Bahnhöfen und Haltestellen im Nord- und Mittelburgenland Behindertenparkplätze erhoben. Hierbei zeigt sich, dass an den Stationen entlang der Ostbahn (Linie 700 und 701) und Raaberbahn bereits weitgehend Behindertenparkplätze zur Verfügung stehen, entlang der Mattersburger Strecke und der Panonniabahn jedoch kaum Parkplätze für Menschen mit Behinderung angeboten werden (Mobilitätszentrale Burgenland 2011: S.9, S.15).

KARTE 7: Barrierefreiheit an den untersuchten Bahnhöfen

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

BARRIEREFREIER ZUGANG ZUM BAHNHOF



Geodaten Land NÖ und BGLD
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

Abb. 11: Park+Ride-Platz in Mistelbach
Foto: H. Huemer, 2014

5.7. Park and Ride-Anlagen entlang der Bahnlinien

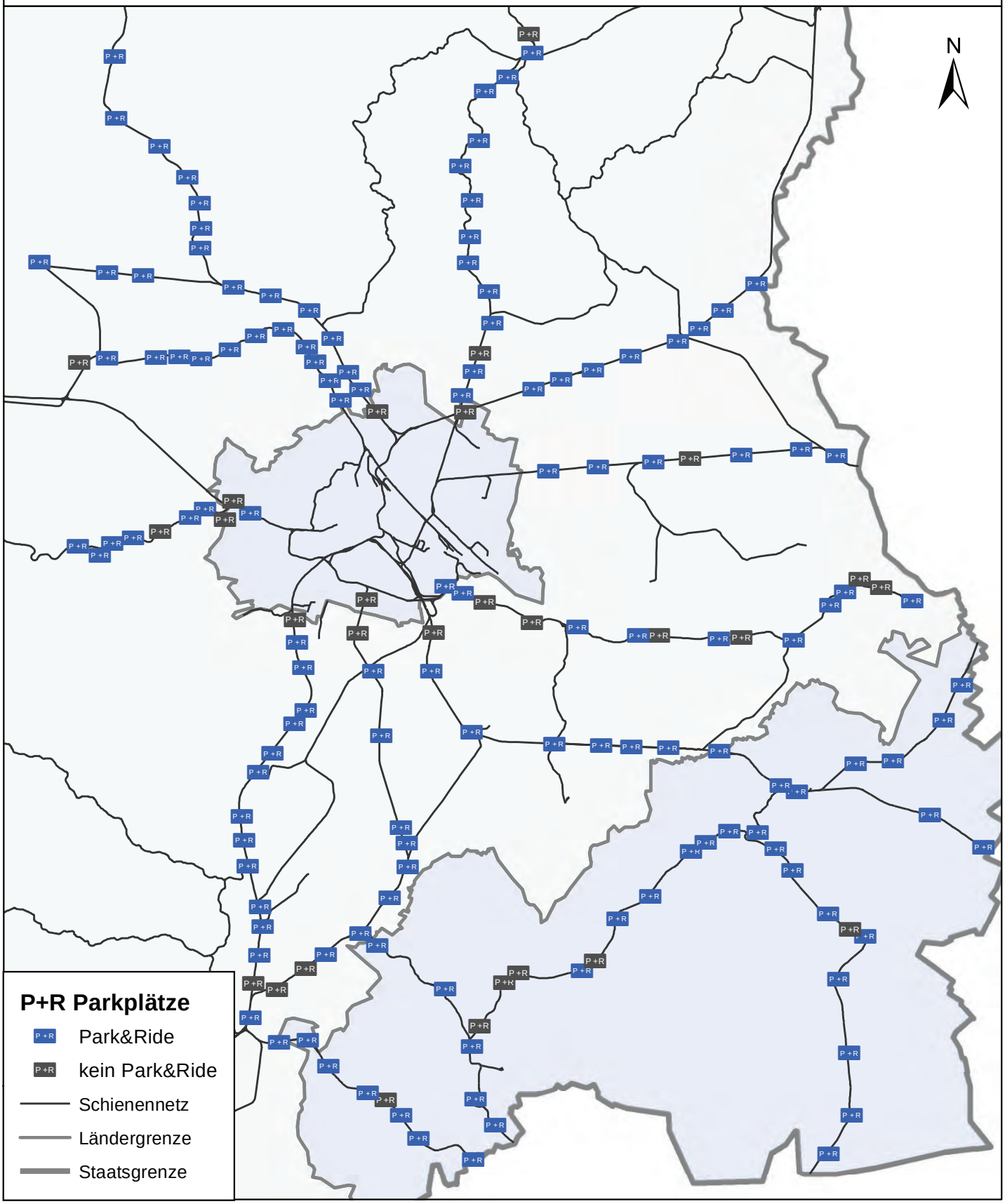
Den Ergebnissen der „Kordonerhebung Wien 2008-2010“ zufolge wirkt sich das P+R-Angebot an den Bahnstationen in der Ostregion positiv auf den Modal Split aus. Rund 29.000 der 51.000 mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Wien pendelnden Personen steigen an einer P+R Anlage vom PKW auf den öffentlichen Verkehr um (PGO 2013, S. 1). Der überwiegende Anteil der insgesamt 37.000 P+R-Stellplätze in der Ostregion, liegt mit 91 Prozent (in Summe 33.700 Stellplätze) in Niederösterreich. 8 Prozent, also in etwa 3.100 Stellplätze, liegen auf burgenländischem Gebiet. (PGO 2013, S. 7). 29 der 160 im Untersuchungsgebiet gelegenen Bahnhöfe und Haltestellen verfügen über keinen ausgewiesenen P+R-Parkplatz (Stand der Erhebung 2012) (siehe KARTE 8).

Die Größe der P+R-Anlagen an den Bahnhöfen und Haltestellen des Untersuchungsraums unterscheidet sich, wie auf nebenstehender Karte ersichtlich ist, deutlich. Die Parkplatzanzahl variiert je nach Haltepunkt von fünf bis zu über 1500 Stellplätzen. Im Burgenland befinden sich die größten Park und Ride-Anlagen entlang der Ostbahn an den beiden Bahnhöfen Parndorf Ort mit 465 Stellplätzen und Bruck an der Leitha mit 483 Stellplätzen. Abgesehen von sechs burgenländischen Bahnstationen weisen die übrigen ÖV-Haltestellen – im Vergleich zu Niederösterreich – eine wesentlich geringerere Anzahl an Stellplätzen auf. Die niederösterreichischen Stationen mit den größten P+R-Anlagen bzw. -Parkhäusern sind Korneuburg, Leobersdorf, Gramatneusiedl, Gänserndorf, Mistelbach, Hollabrunn, Mödling, Wolkersdorf und

KARTE 8: Park and Ride Anlagen im Untersuchungsgebiet

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

BAHNHÖFE MIT PARK&RIDE PARKPLÄTZEN



Geodaten Land NÖ und BGLD
Datenquelle PGO Studie 2012
Eigene Darstellung 2013

Tulln. Diese Anlagen bieten Platz für 500 bis 900 PKWs. Am Bahnhof Stockerau steht mit 1096 Stellplätzen und in Wiener Neustadt Hauptbahnhof mit 1519 Stellplätzen den Zugreisenden und PendlerInnen ein beträchtlicher Umfang an Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Im Rahmen der im Jahr 2013 von der PGO in Auftrag gegebenen Studie „Park & Ride Potenziale“ wurde ersichtlich, dass sich in Summe betrachtet an den ÖV-Einfahrtskorridoren St.Pölten, Mödling, Klosterneuburg und Stockerau die größte Anzahl an P+R-Stellplätzen befinden (PGO 2013, S.7). Dies ist aus Sicht der übergeordneten Planung nachvollziehbar und natürlich auch sinnvoll. Auch bei den im Rahmen der vorliegenden Studie untersuchten Bahnhöfen und Haltestellen der entsprechenden Bahnlinien (Südbahn, Westbahn, Franz-Josefs-Bahn und Nordwestbahn) bestätigt sich dieses Bild. Mit den niederösterreichischen Bahnhöfen Mistelbach (749 Plätze) und Wolkersdorf (905 Plätze) finden sich auch an der Nordbahn zwei P+R-Anlagen in integrierter Lage mit großem Fassungsvermögen. Entlang der Laaer Ostbahn steht im Streckenabschnitt zwischen Deutsch-Wagram und Gänserndorf (Parkhaus) den Zugreisenden ebenfalls ein gutes Angebot an P+R-Stellplätzen zur Verfügung (zwischen 150 und 700 Plätze). Die Haltepunkte der eingleisigen Marchegger Linie verfügen hingegen nur über eine geringe Anzahl an Stellplätzen. Mit Ausnahme der Bahnstation Hadersdorf gibt es an den sechs Wiener Bahnhöfen keine P+R-Möglichkeit (siehe KARTE 9).

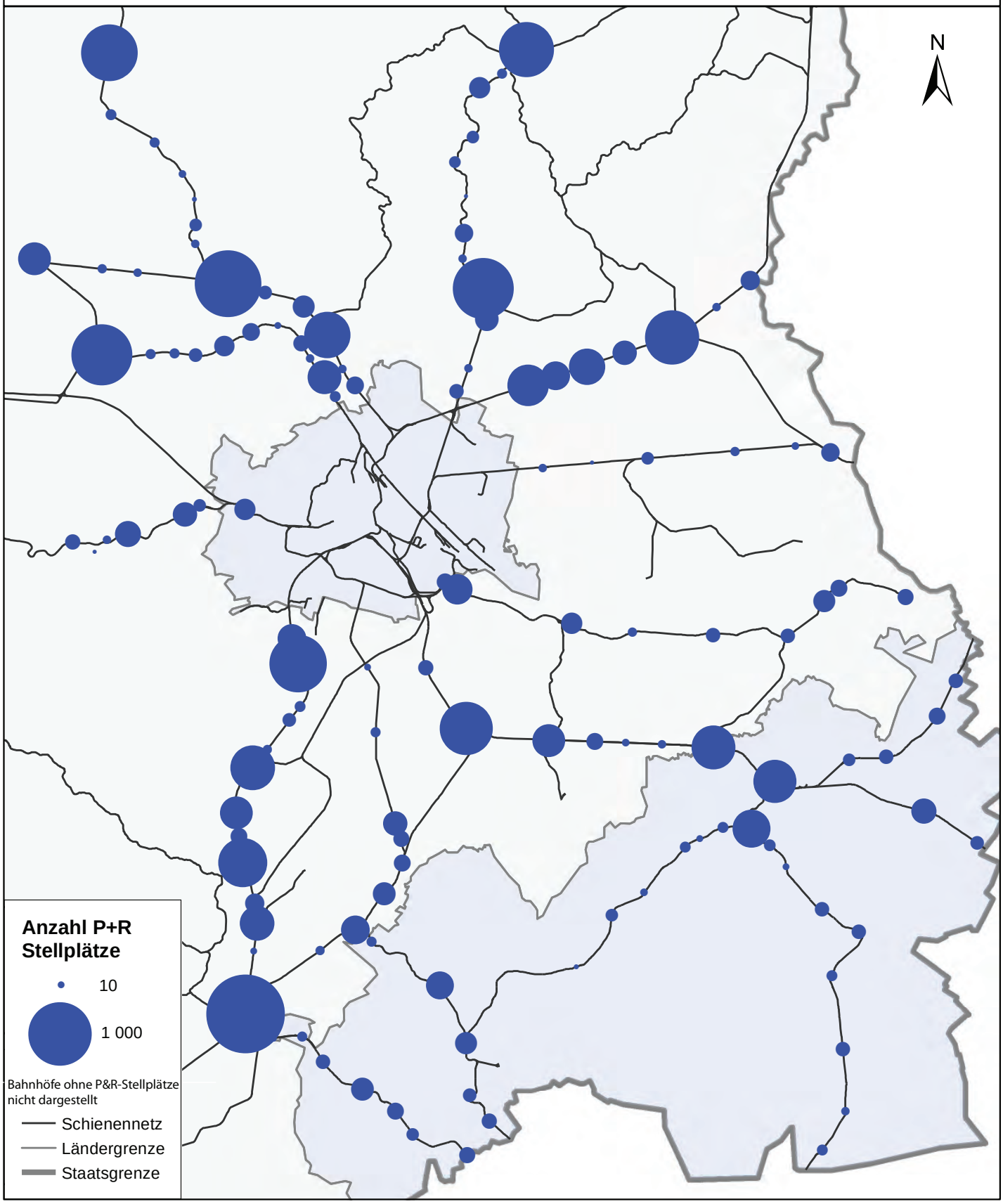
Abb. 12: Park+Ride-Parkplatz mit derhinter liegendem Parkhaus in Stockerau

Foto: H. Huemer, 2013

KARTE 9: Anzahl der Park and Ride-Stellplätze je Bahnhof

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

ANZAHL DER P+R ABSTELLPLÄTZE



Geodaten Land NÖ und BGLD
PGO Erhebung 2012
Eigene Darstellung 2013

Abb. 13: Aufgelassene Gütergleisanlagen in Wiener Neustadt - Civitas Nova
Foto: H. Huemer 2014

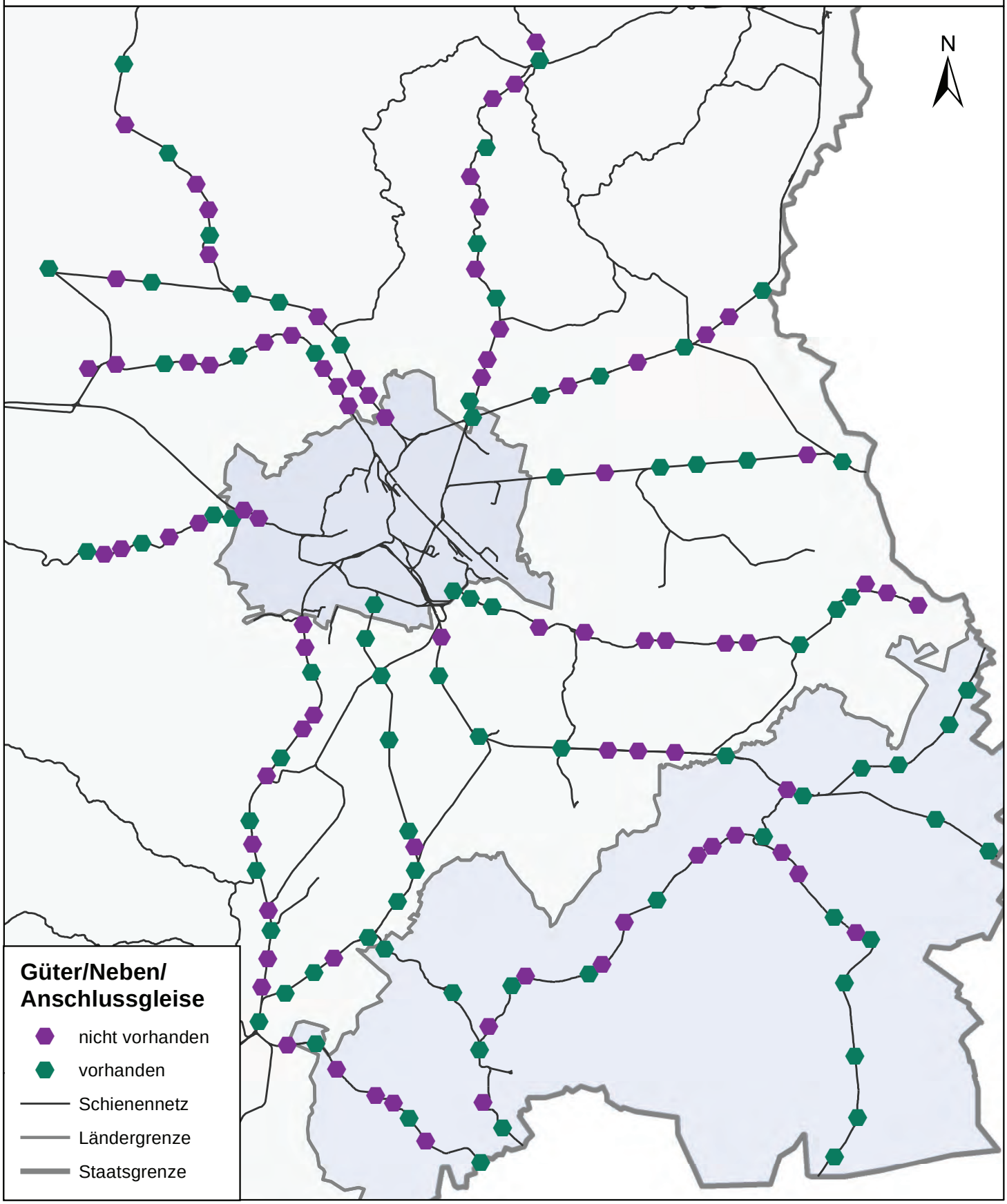
5.8. Güter-, Neben- und Anschlussgleise

Im Rahmen der Untersuchung wurden zudem Güter-, Neben und Anschlussgleise in der Nähe der Personenbahnhöfe erhoben. Zum einen können bereits vorhandene Gütergleisanschlüsse die Voraussetzungen für theoretische Betriebsansiedlungen auf den genutzten bzw. brachliegenden Flächen der Bahnhofsnahbereiche begünstigen, zum anderen sind nicht mehr genutzte bzw. stillgelegte Gleisanlagen bezüglich ihres Flächenpotenzials je nach Standortqualität und entsprechender Umwidmung auch für Wohn- oder Betriebsbaunutzungen denkbar. Insgesamt findet man an 80 Bahnhöfen und Haltstellen entsprechende Gleisanlagen vor. Die übrigen 80 Stationen verfügen nicht über Güter-, Neben-, oder Anschlussgleise (siehe KARTE 10).

KARTE 10: Güter-, Neben und Anschlussgleise im Bahnhofsnahbereich

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

GÜTER-, NEBEN- UND ANSCHLUSSGLEISE



Geodaten Land NÖ und BGLD
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

Abb. 14: Ebenerdiger Lagerplatz im Nahbereich des Bahnhofs Pamhagen
Foto: H. Huemer 2013

Abb. 15: Lagerhausstrukur in Deutsch-Wagram
Foto: P. Görgl 2014

5.9. Gewerblich genutzte Flächen im Umfeld der Bahnstationen

Wie bereits erwähnt, wurden in nächster Umgebung rund um die untersuchten Bahnstationen auch die gewerblich genutzten Flächen einer genaueren Betrachtung unterzogen. Erhoben wurden betriebliche Großstrukturen, Lagerhäuser, ebenerdige Lagerflächen und Betriebsbrachen. Unter der Bezeichnung „betriebliche Großstrukturen“ wurden u.a. größere Unternehmen, Gewerbeansiedlungen, aber auch landwirtschaftliche Betriebe zusammengefasst. In der Kategorie „Lagerhäuser“ wurden Lagerhallen sowie die Lagerhaustürme, die oft unmittelbar am Bahnhof liegen, vermerkt. Als ebenerdige Lagerflächen werden sowohl betriebliche Lagerflächen als auch agrarische Sammelplätze (v.a. Rübenplätze) bezeichnet. Als Betriebsbrachen gelten Flächen, die offensichtlich nicht mehr gewerblich oder industriell genutzt werden bzw. brachgefallen sind. Bei verschiedenen gewerblichen Nutzungen in Bahnhofsnähe wurde diese Mischform durch mehrfarbige Symbole gekennzeichnet. Entlang der untersuchten Bahnlinien wurden an insgesamt 34 Stationen Lagerhäuser bzw. -hallen errichtet. Zudem befinden sich in unmittelbarer Nähe von 35 Bahnhöfen und Haltestellen Lagerplätze. Betriebsbrachen, d.h. brachliegende Gewerbeflächen bzw. nicht mehr genutzter gewerblicher Gebäudebestand, sind in den Bahnhofsnahbereichen von zwölf Stationen vorhanden (siehe Tab. 4). Entlang der dicht bebauten Linien, also entlang der Westbahn, der Nordbahn und der Südbahn, finden sich kaum gewerbliche Nutzungen in Bahnhofsnähe. Rund um das burgenländische Parndorf sowie entlang der Franz-Josefs-Bahn sind vermehrt gewerbliche Nutzungen in den Stationsumgebungen festzustellen. Lagerhäuser bzw. ebenerdige Lagerflächen prägen das Bild der rund um die Stationen der Neusiedler Seebahn im Streckabschnitt Gols bis zum Grenzbahnhof Pamhagen (siehe KARTE 11).

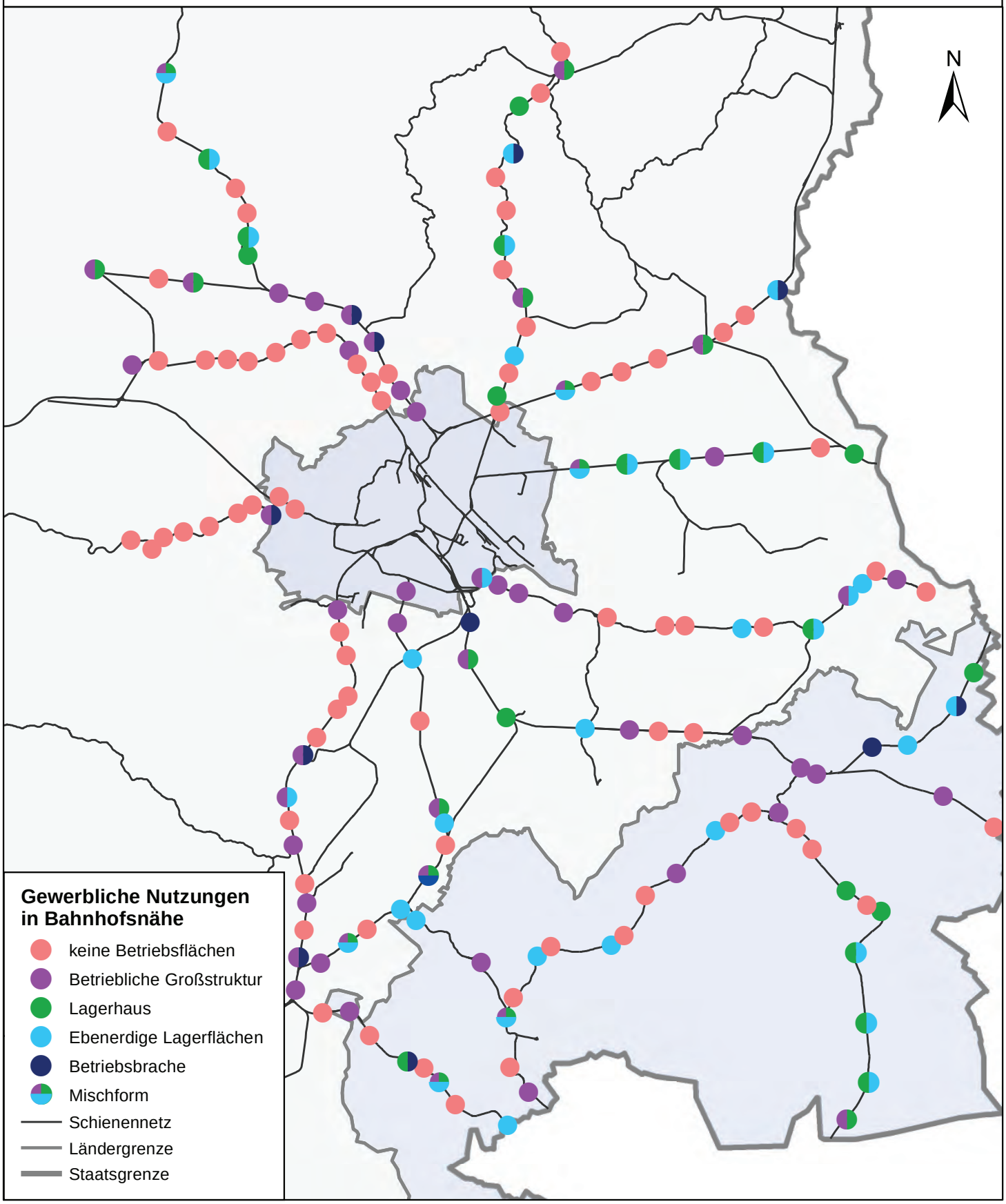
Tab. 4: Übersicht Anzahl an gerwerblich genutzen Flächen in Bahnhofsnähe nach Bundesland

Gewerblich genutzte Flächen	Gesamtanzahl	NÖ	BGLD	WIEN
Betriebliche Großstruktur	51	37	11	3
Lagerhalle	34	24	10	0
Lagerfläche	35	22	12	1
Betriebsbrache	12	9	3	0
keine Betriebsflächen	72	55	14	3

KARTE 11: Gewerbliche Nutzung im Bahnhofsnahbereich

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

GEWERBLICHE NUTZUNG IM BAHNHOFSNAHBEREICH



Geodaten Land NÖ und BGLD
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

Abb. 16: Grünland-Sportstätten gewidmete Fläche im Nahbereich der Haltestelle Bisamberg
Foto: H. Huemer 2013

5.10. Sonderflächen in Bahnhofsnähe

Darüber hinaus wurden bei der Vor-Ort-Besichtigung auch sog. Sonderflächen erhoben. Als Sonderflächen sind Park- und Grünanlagen, Sportflächen, Agrar- und Forstflächen sowie Wasserflächen definiert. Sind verschiedene bahnhofsnahe Sonderflächen vorhanden, wurden diese in der kartographischen Übersicht ebenfalls mit mehrfarbigen Symbolen vermerkt. An 38 Bahnhöfen und Haltestellen befinden sich in unmittelbarer Umgebung Park- bzw. Grünanlagen, an 11 Sportflächen, an 99 Agrar- bzw. Forstflächen und an 10 Wasserflächen. 68 der 99 Bahnhöfe und Haltestellen mit weitläufigen Agrarflächen in unmittelbarer Nähe liegen am Ortsrand. Die Verteilung der Sonderflächen im Bahnhofsnahbereich gestaltet sich entlang der untersuchten Linien (siehe KARTE 12) bzw. in den drei Bundesländern wie folgt (siehe Tab. 5):

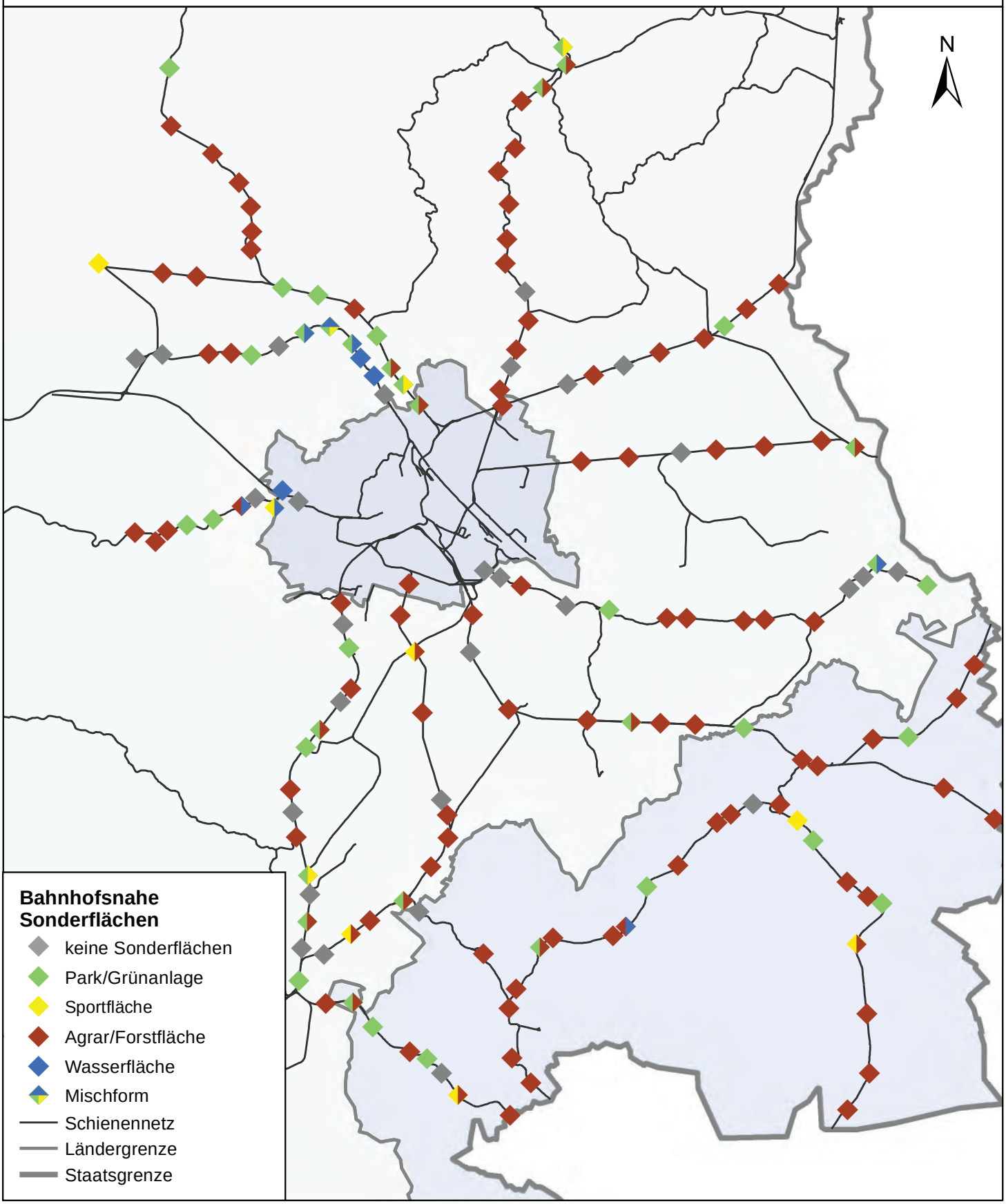
Tab. 5: Übersicht Anzahl an Sonderflächen nach Bundesland

Sonderflächen	Gesamtanzahl	NÖ	BGLD	WIEN
Park/Grünanlage	38	29	8	1
Sportflächen	11	8	3	0
Agrarflächen/Forst	99	66	30	3
Wasserflächen	10	8	1	1
keine Sonderflächen	28	23	3	2

KARTE 12: Sonderflächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

SONDERFLÄCHEN IN UNMITTELBARER BAHNHOFSNÄHE



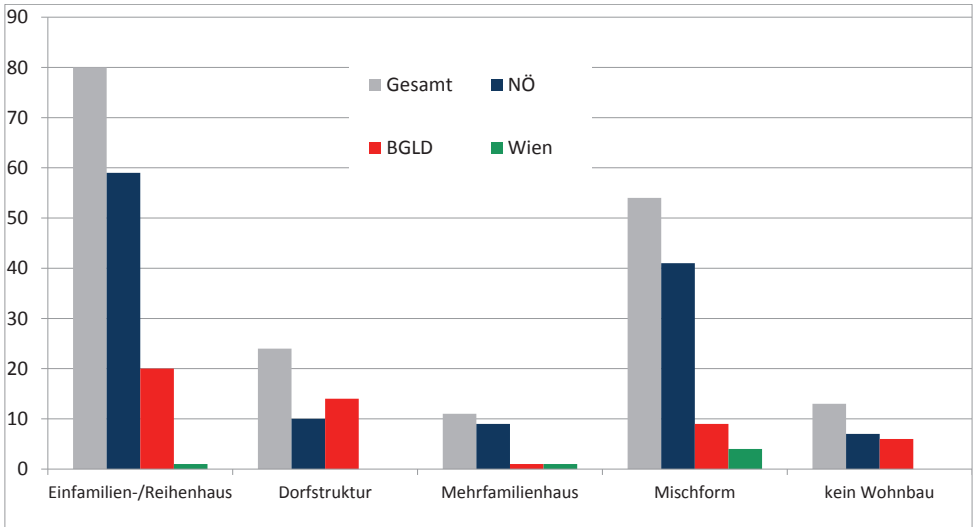
Geodaten Land NÖ und BGLD
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

5.11. Wohnbebauung im Bahnhofsnahbereich

Neben den Ausstattungsmerkmalen der Bahnhöfe und Haltestellen wurde natürlich auch die Wohnbebauung in unmittelbarer Bahnhofs- bzw. Haltestellennähe genauer betrachtet. Unterschieden wurde zwischen Einfamilienhaus- bzw. Reihenhausbebauung, Dorfstruktur und Mehrfamilienhaus- bzw. Wohnanlagen. Wurden verschiedene Bebauungstypen festgestellt, so sind diese dementsprechend mit mehrfarbigen Symbolen in der Karte vermerkt. Es handelt sich dabei nicht um eine genaue quantitative Erhebung im Bahnhofsnahbereich, sondern lediglich um eine subjektiv-qualitative Wahrnehmung vor Ort. Interessant erscheinen hinsichtlich der Erhebung von Verdichtungspotenzialen besonders ÖV-Haltestellen, in deren nächster Umgebung bereits vorrangig eine Wohnnutzung vorliegt. Die untersuchten Bahnhofsnahbereiche, an denen schon mehrgeschossige Wohnprojekte realisiert wurden, lieferten – wie bereits eingangs angeführt – einige der am Schluss des Berichts angeführten Wohnbaubeispiele.

An der Hälfte, also an insgesamt 80 Stationsnahbereichen, wurden vorrangig Einfamilienhäuser errichtet. Vor allem in Niederösterreich prägt die Einfamilien- bzw. Reihenhausbebauung das Ortsbild rund um die Bahnhöfe und Haltestellen. Dort befinden sich auch 59 der 80 Bahnhofsnahbereiche, an denen überwiegend Einfamilienhäuser errichtet wurden. Im Burgenland wird die bauliche Struktur bei der Hälfte der untersuchten Bahnstationen (20) vorrangig ebenfalls durch Einfamilienhäuser

Diagramm 3: Verteilung Wohnbebauung im Bahhofsnahbereich nach Bundesländern (Anzahl absout)



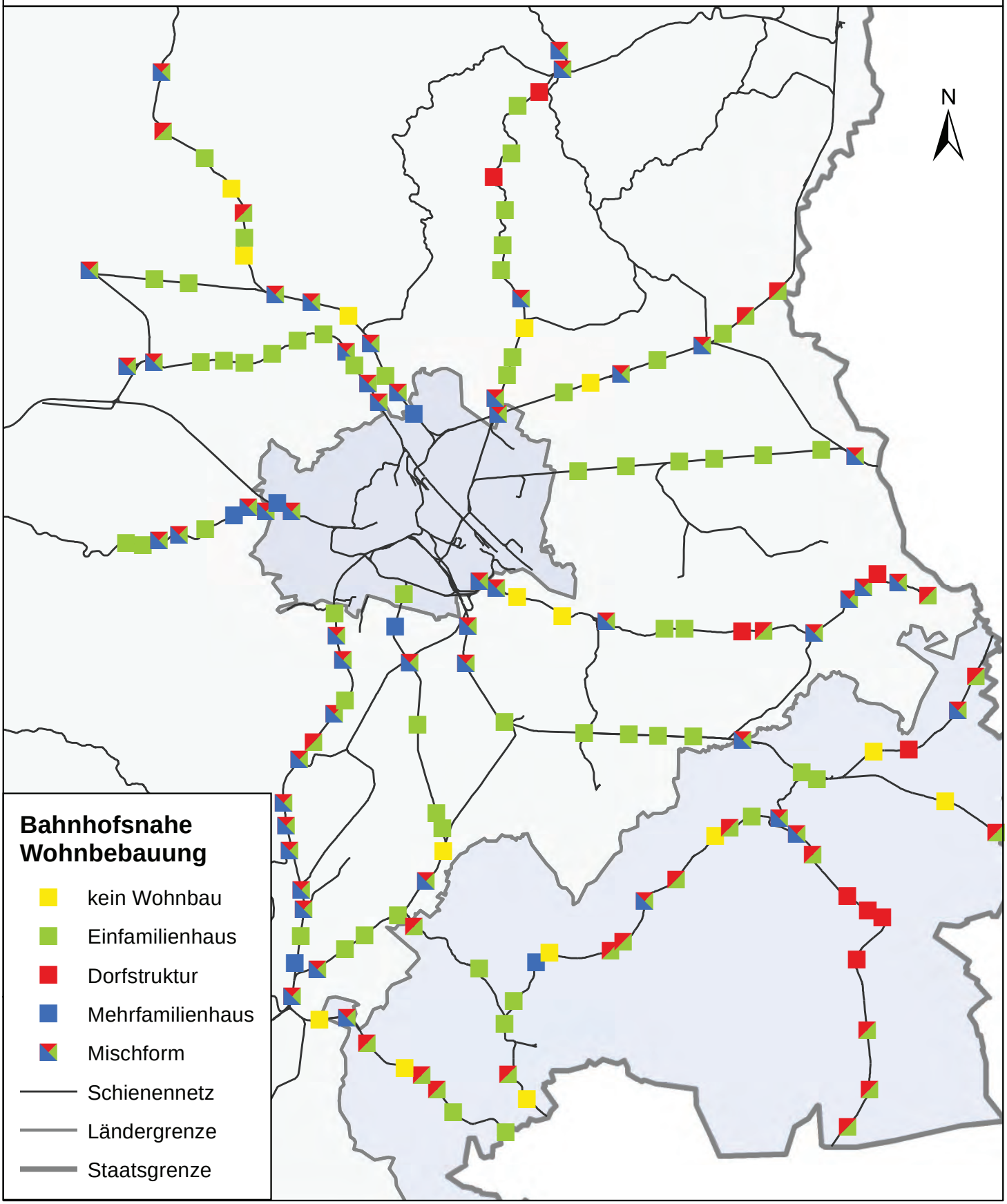
Tab. 6: Vorherrschende Wohnbebauung in Bahnhofsnähe

Wohnbebauung	Gesamt	NÖ	BGLD	Wien
Einfamilien-/Reihenhaus	**80**	59	20	1
Dorfstruktur	**24**	10	14	0
Mehrfamilienhaus	**11**	9	1	1
Mischform	**54**	41	9	4
kein Wohnbau	**13**	7	6	0

KARTE 13: Wohnbebauung in unmittelbarer Bahnhofsnähe

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

WOHNBEBAUUNG IN UNMITTELBARER BAHNHOFSNÄHE



Geodaten Land NÖ und BGLD
Bearbeitung: Stefanie Döringer 2014

Abb. 17: Typische Ortsstruktur in Bahnhofsnähe in Paasdorf
Foto: H.Huemer 2013

bestimmt. An zahlreichen anderen burgenländischen ÖV-Haltestellen ist eine gemischte, dörflich strukturierte Bebauung, vorrangig geprägt durch Ein- und Mehrfamilienhäuser, vorzufinden. Mehrfamilienhäuser bzw. Wohnanlagen größeren Maßstabs wurden bisher in unmittelbarer Stationsumgebung lediglich an folgenden fünf Haltepunkten errichtet: Eisenstadt (Burgenland), Hennersdorf, Purkersdorf Zentrum und Wiener Neustadt Nord (Niederösterreich) sowie Strebersdorf und Weidlingau (Wien). Bei 13 Bahnstationen wurde in deren Nahbereichen keine Wohnbebauung identifiziert (siehe Tab. 6 und Diagramm 3).

Im nördlichen Niederösterreich prägen entlang der Nordwestbahn, der Franz-Josefs-Bahn und der Nordbahn Einfamilienhäuser im Nahbereich der Stationen besonders häufig das Erscheinungsbild. Entlang der Westbahn und der Südbahn gestaltet sich die bauliche Struktur im Nahbereich der Bahnhöfe und Haltstellen sehr unterschiedlich. An den meisten Bahnhofsnahbereichen dieser Linien besteht die Bebauung aus Einfamilien-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern. V.a. entlang der Marchegger Linie befinden sich bis auf den Bahnhofsnahbereich in Marchegg – die Bebauung dort gestaltet sich unterschiedlich, d.h. Dorfstruktur sowie Ein- und Mehrfamilienhausbebauung – ausschließlich Einfamilienhäuser. Der Nahbereich rund um die Station Leobendorf-Kreuzenstein wird ausschließlich gewerblich bzw. industriell genutzt. Im ländlich geprägten Burgenland ist in unmittelbarer Umgebung der Bahnhöfe und Haltstellen, so beispielsweise auch entlang der Raaberbahn, häufig eine dörflich strukturierte Bebauung gegeben (siehe KARTE 13).

5.12. Zwischenfazit

Betrachtet man das Untersuchungsgebiet als Ganzes, so ergeben sich nach dieser ersten Analyse einige interessante Aspekte. Auffällig ist zunächst, dass lockere Siedlungsstrukturen mit entsprechender Einfamilienhausbebauung oder andere, jedenfalls wenig dichte, Siedlungsformen immer noch überwiegen. Nur an Linien, die gewissermaßen „traditionell" einem großen Siedlungsdruck ausgesetzt sind (z.B. Südbahn) oder in größeren Städten mit – z.T. historisch bedingten – dichteren Siedlungsstrukturen, zeigt sich ein anderes Bild. So ist zwar ein nicht zu unterschätzendes theoretisches Verdichtungspotenzial vorhanden, zugleich scheint es aber nach wie vor auch in den untersuchten Nahbereichen ein gewisses Beharrungsvermögen zu geben, was die gewünschten und gewohnten Bauformen und Siedlungsstrukturen anbelangt – ganz unabhängig davon, ob sich solche Lagen aus planerischer Sicht für dichtere und kompaktere Wohnformen eignen würde oder nicht. Eine andere Form von „Beharrungsvermögen" darf durchaus ebenfalls aus planerischer Sicht hinterfragt werden: Oftmals liegen Sonderflächen wie Sportplätze in direkter Nachbarschaft zu ÖV-Haltepunkten und es ist zu diskutieren, inwieweit es sich dabei um die optimale Nutzung dieser Standorte handelt. In Regionen mit enorm starker Nachfrage (z.B. Umland München) werden Sportflächen, die oft in kommunalem oder gemeindenahem Besitz sind, in immer mehr Fällen bewusst aufgelassen, in Bauland umgewidmet und an andere Stelle verlagert. Dies ist nicht immer und überall einfach möglich, dennoch sollten Gemeinden und ihre örtlichen PlanerInnen gerade dort, wo eine starke Nachfrage nach Wohnraum oder Betriebsflächen besteht, auch solche eher unkonventionellen Planungsschritte in Betracht ziehen. Angemerkt werden muss aber auch, dass gerade im Zusammenhang mit Freizeit- bzw. Sportaktivitäten ein erhöhtes und nur schwer reduzierbares MIV-Aufkommen zu beobachten ist. Freizeitnutzungen, die nahe an ÖV-Haltestellen liegen, sind daher in einigen Fällen aus (verkehrs-)planerischer Sicht unbedingt als sinnvoll zu bewerten. Ob nun Wohnen oder Freizeit im ÖV-Nahbereich die geeignete Nutzungskategorie darstellt, muss fallspezifisch geprüft werden.

Die Ausstattungsqualitäten in den 300m-Nahbereichen der schienengebundenen Haltestellen in der Stadtregion Ost stellen sich, wie eingangs bei der Beschreibung der Datengrundlage bereits erwähnt, zumeist als sehr gering dar. Insbesondere am Ortsrand und an peripher gelegenen Bahnstationen sind die soziale Infrastruktur und Nahversorgung in Ermangelung des Bedarfs dort nur wenig ausgebaut.

Auch beim Thema Lärmschutz sind einige Aspekte mit in Betracht zu ziehen. Neben ihrem fraglos funktionalen Nutzen sind Lärmschutzwände entlang der Gleiskörper vor allem in integrierten oder Ortsrandlagen, aber ebenso aus einer städtebaulichen Warte heraus zu betrachten und zu reflektieren: Dort stellen sie nicht nur eine städtebaulich-visuelle und -strukturelle, sondern durchaus auch eine atmosphärische oder symbolische Barriere dar. Ihre Wirkung als trennendes Element – entweder zwischen den bebauten Teilen eines Ortes, aber auch zur offenen Landschaft hin – sollte vor allem dann mitbedacht werden, wenn es um die Frage nach der Errichtung neuer Lärmschutzanlagen geht.

Neben dieser Art von Barrieren ist ein erstaunliches Ergebnis der Vor-Ort-Untersuchungen, dass es Bahnhöfe und Haltestellen gibt, die nur einseitig barrierefrei sind. Abgesehen davon, dass dieser Sachverhalt an sich ein Beispiel für kuriose Planung ist, spielen Faktoren wie die einfache Zugänglichkeit der ÖV-Haltepunkte, deren Sicherheit und Ausstattung auch eine nicht unwesentliche Rolle, wenn darum geht spezielle Zielgruppen anzusprechen: Standorte im Nahbereich von Bahnhöfen für auf Familien mit (Klein-) Kindern oder eine ältere Wohnbevölkerung ausgerichtete

Wohnmodelle etwa, gewinnen deutlich an Attraktivität, wenn Bahnhof/Haltestelle den Anforderungen und Ansprüchen insbesondere jener Bevölkerungsgruppen auch wirklich genügen. Dieses Beispiel soll als eines von vielen denkbaren illustrieren, dass die Qualität der Bahnhöfe und Haltestellen „indirekt" auch die Qualität der nahen Wohnumgebung mitbestimmt – sei es für Bevölkerung mit besonderen Ansprüchen oder ganz allgemein.

In Bezug auf das Park+Ride-Angebot sollen hier zwei Gedanken Erwähnung finden: Auf gesamtregionaler Ebene finden sich – raumplanerisch durchaus sinnvoll und nachvollziehbar – in den größeren zentralen Orten und an einigen ÖV-Einfahrtskorridoren einzelne Standorte mit einer Vielzahl an Stellplätzen. Dennoch existiert eine Ungleichverteilung, sowohl die Größe der einzelnen P+R-Anlagen betreffend (zwischen fünf und 1.500 Stellplätze), aber auch deren Verteilung entlang der einzelnen Bahnlinien. Hierbei ist weniger erstaunlich, dass dort, wo sich das Bevölkerungswachstum in der Vergangenheit konzentrierte (z.B. Südbahn) ein entsprechend größeres Angebot vorhanden ist. Interessant ist aber, dass der Marchegger Ast oder die Pottendorfer Linie ein im Vergleich zu anderen Linien deutlich unterentwickeltes P+R-Angebot aufweisen. Es wäre aus planerischer Sicht durchaus zu diskutieren, inwieweit es sinnvoll wäre, an jeder Bahnlinie zumindest ein großes, nicht nur den jeweiligen kommunalen Bedarf abdeckendes P+R-Angebot geben sollte – eine Maßnahme, die den Modal Split entlang der gesamten Linie zugunsten der ÖV-Nutzung verbessern könnte.

Damit stellt sich aber zugleich die Frage, wo geeignete Standorte für großflächige bzw. viele Stellplätze umfassende P+R-Anlagen sind. Gewissermaßen historisch bedingt sind große Anlagen natürlich an den Bahnhöfen der großen Städte zu finden. Dies führt aber in zahlreichen Fällen zu einer verschärften Verkehrsproblematik zu den Stoßzeiten, da die Zubringerstraßen zu den Parkhäusern an den Bahnhöfen nicht oder nur eingeschränkt auf dieses Verkehrsaufkommen ausgelegt sind. So stehen etwa Stadtgemeinden wie Korneuburg oder Stockerau vor dem Problem, dass der (auch ortsfremde) Ziel- und Quellverkehr zu den innerörtlich gelegenen P+R-Anlagen (mindestens) zweimal pro Tag ausschließlich eine zusätzliche Belastung darstellt, ohne jeglichen Mehrwert für die Stadt an sich. Allein aus diesem Grunde sollte über zwei Varianten zumindest nachgedacht werden: Entweder versucht man, die vorhandenen innerörtlichen Anlagen nicht mehr ausschließlich monofunktional zu betreiben, sondern durch sinnvolle Funktionen zu erweitern (Gedankenspiel eines erweiterten, multifunktionalen Parkhauses mit Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben). Auf der anderen Seite sollte darüber nachgedacht werden, ob sich peripherere Haltepunkte in bestimmten Fällen nicht besser für großflächiges, überkommunal ausgerichtetes P+R-Angebot eignen und eine Rolle als (teil-)regionale, „zentrale Anlaufstelle" für den Pendlerverkehr übernehmen könnten: Die Station Obersdorf an der Nordbahn könnte als realisiertes Beispiel für einen solchen Standort dienen, im weitesten Sinne – wenngleich auch nicht mehr im Untersuchungsgebiet – ebenso der Bahnhof Tullnerfeld. Hier erscheint eine pauschale Aussage aber weniger sinnvoll, vielmehr sollte sich die überregionale Planung anhand konkreter Teilräume dieser Frage widmen.

6. Flächenanalyse und Auswertung

Um eine bessere Lesbarkeit und Übersicht der Darstellung zu gewährleisten, werden der nördliche und der südliche Teil der Untersuchungsregion jeweils auf einer eigenen Karte dargestellt. Nach der beschriebenen Erhebung und Kategorisierung aller theoretisch beanspruchbaren Flächen (ca. 1.900 einzeln betrachtete Parzellen/ Grundstücke) im Nahbereich von hochrangigen ÖV-Haltestellen wurde das Flächenpotenzial für jede Bahnstation einzeln summiert und kartographisch aufbereitet. In dieser Darstellung sind alle erhobenen Flächen und Parzellen berücksichtigt, d.h. für Wohnbau- oder Betriebsbau gewidmete Flächen (inkl. Dorfgebieten etc.), Grünland-Sport sowie alle im Rahmen der Luftbildanalyse erhobenen Sonderflächen.

Bundesland	Bezirke	Bahnhöfe	Fläche in ha
BGLD	Eisenstadt (Stadt)	2	0,8
NÖ	Hollabrunn	3	8,8
Wien	Wien	6	11,6
NÖ	Wiener Neustadt (Stadt)	4	13,5
BGLD	Eisenstadt-Umgebung	8	13,8
NÖ	Mödling	8	14,5
NÖ	Wiener Neustadt (Land)	6	15,4
NÖ	Mistelbach	11	16,2
BGLD	Mattersburg	10	24,5
NÖ	Tulln	8	25,8
NÖ	Baden	9	26,1
NÖ	Gänserndorf	15	28,4
NÖ	Bruck an der Leitha	14	30,2
NÖ	Wien-Umgebung	23	30,2
NÖ	Korneuburg	12	34,3
BGLD	Neusiedl am See	21	88,6
Gesamt		**160**	**382,5**

Tab. 7: Theoretisch beanspruchbares Flächenpotenzial je Bezirk

Betrachtet man die Bundesländer einzeln, so ergibt sich für die 114 in Niederösterreich untersuchten Bahnhöfe und Haltestellen in Summe ein Flächenpotenzial von rund 244 ha, für die 40 burgenländischen Stationen rund 128 ha und für die sechs Wiener Haltepunkte ein Flächenpotenzial von rund 12 ha. Auf Bezirksebene betrachtet verfügt im Burgenland der Bezirk Neusiedl am See mit Abstand über das größte theoretische Flächenpotenzial (88,6 ha), was aber u.a. darauf zurückzuführen ist, dass sich insgesamt 21 der 160 betrachteten Haltestellen in diesem Bezirk befinden. In Niederösterreich ist im Umfeld der zwölf untersuchten ÖV-Haltestellen des Bezirks Korneuburg das größte Flächenpotenzial (34,3 ha) vorhanden (siehe Tab. 7).

6.1. Gesamtüberblick –Theoretisch beanspruchbare Flächen im Untersuchungsgebiet

Ein erster Blick auf das Untersuchungsgebiet zeigt deutlich, dass im südlichen Teil der Ostregion, dem südlichen Wien und dem Burgenland, ein größeres Potenzial an gewidmeten Flächen vorhanden ist als es im nördlichen Teil der Fall ist. Ein erstaunliches Ergebnis, wenn man bedenkt, dass die ersten Suburbanisierungswellen vorrangig im Süden der Stadtregion wirkten: Einerseits schlagen sich diese „Megatrends“ der Raumentwicklung offensichtlich nicht flächendeckend nieder, sondern konzentrieren sich räumlich auf bestimmte Achsen und Orte. Andererseits zeigt sich daran einmal mehr, dass selbst innerhalb stark nachgefragter Gemeinden nie das gesamte Flächenpotenzial auf den Markt kommt (siehe KARTE 14 und KARTE 15).

Tab. 8: ÖV-Haltestellen mit theoretischem Flächenpotenzial >5ha

Bundesland	Bahnhof/Haltestelle	Flächenpotenzial > 5 ha
NÖ	Hollabrunn	5,0
BGLD	Gols	5,1
BGLD	Neudörfl	5,2
NÖ	Weigelsdorf	5,3
NÖ	Pottendorf-Landegg	5,9
NÖ	Untereggendorf	6,7
BGLD	Frauenkirchen	6,8
NÖ	Petronell-Carnuntum	7,1
BGLD	Kittsee	7,3
BGLD	Pama	7,3
Wien	Blumental	7,3
BGLD	Parndorf	7,4
NÖ	Lanzendorf-Rannersdorf	7,7
NÖ	Bisamberg	8,5
BGLD	Gattendorf	10,0
NÖ	Leobendorf-Kreuzenstein	10,1
NÖ	Absdorf-Hippersdorf	10,3
BGLD	Bad Neusiedl	11,0
NÖ	Deutsch-Wagram	11,0
NÖ	Trautmannsdorf/Leitha	11,1
NÖ	Wiener Neustadt Civitas Nova	13,3

Dies bedeutet aber nicht, dass im nördlichen niederösterreichischen Teil des Untersuchungsgebiets oder im Burgenland punktuell weniger oder keine interessanten Teilausschnitte zu finden wären: Die Nahbereiche um die Stationen Absdorf-Hippersdorf (10,3 ha), Leobendorf-Kreuzenstein (10,1 ha) und Bisamberg (8,5 ha) sowie um den Bahnhof Hollabrunn (5,0 ha) weisen ein beachtliches Potenzial an theoretisch beanspruchbaren Flächen auf. Auch Deutsch-Wagram im Bezirk Gänserndorf hat insgesamt ein theoretisches Potenzial von 11 ha vorzuweisen (siehe Tab. 8). In Orten wie Breitensee, Muckendorf-Wipfling, Oberolbendorf, Purkersdorf Sanatorium und Schönborn sind hingegen keine theoretisch verfügbaren Flächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe vorhanden.

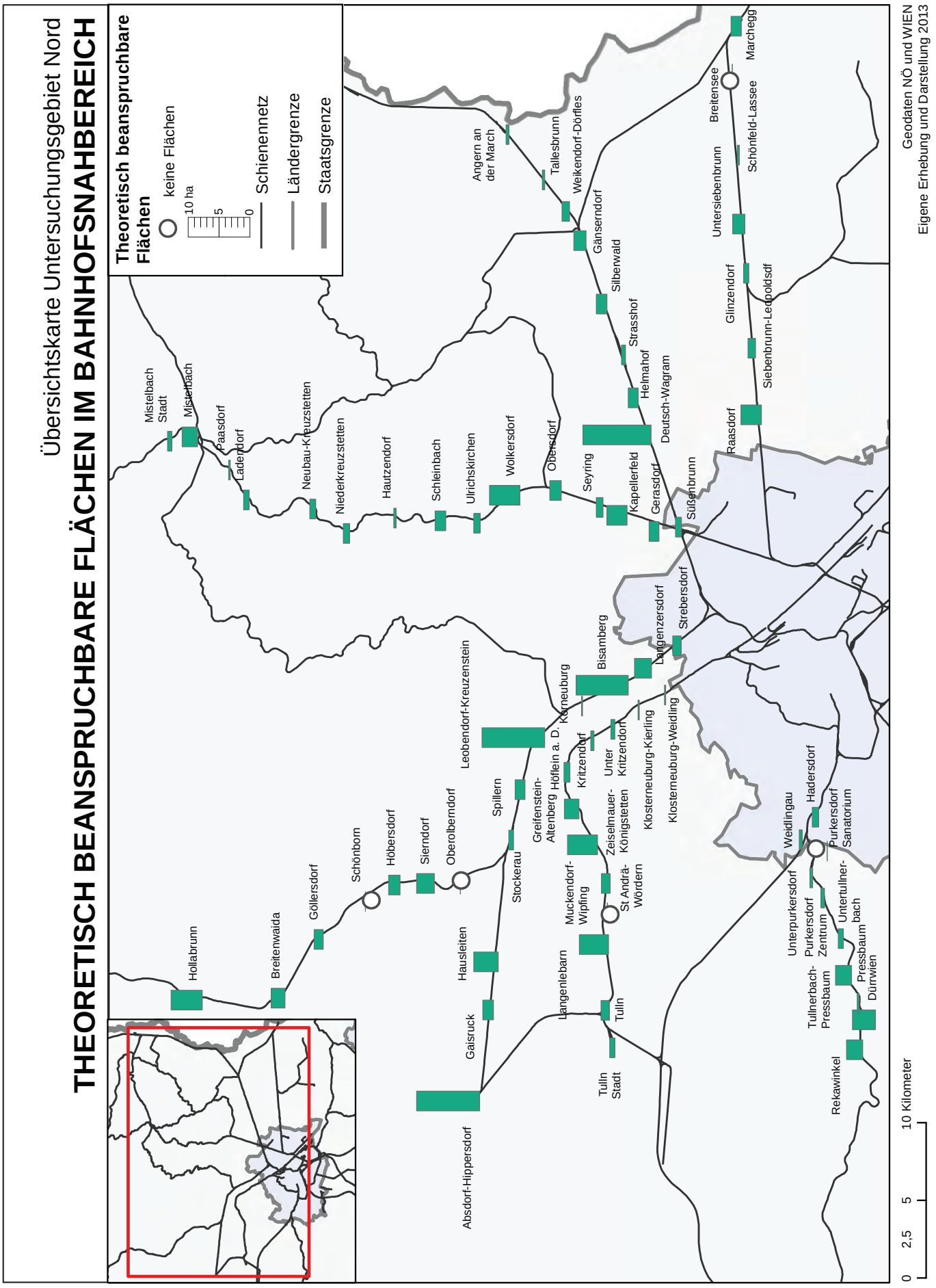
In der südlichen Untersuchungsregion zeigte sich bei der Parzellen- und Flächenanalyse ein erhebliches Potenzial an theoretisch beanspruchbaren Flächen entlang der Pottendorfer Linie. An dieser Linie findet sich auch der Spitzenreiter an theoretisch verfügbarem Flächenpotenzial: der Bahnhof Wiener Neustadt Civitas Nova (13,3 ha). Ein beträchtliches, noch un- bzw. untergenutztes Wohn- und Betriebsbaupotenzial ergab sich bei der Flächenanalyse auch an den Bahnstationen Untereggendorf (6,7 ha), Pottendorf-Landegg (5,9 ha) und Weigelsdorf (5,3 ha). Über hohes Potenzial an geringfügig bzw. ungenutzten Parzellen und Flächen verfügt zudem der Ostbahn-Haltepunkt Trautmannsdorf an der Leitha (11,1 ha).

Im Burgenland konzentriert sich das Flächenpotenzial – wie zuvor erwähnt – v.a. im Bezirk Neusiedl am See rund um die Haltepunkte Bad Neusiedl (11,0 ha), Gattendorf (10,0 ha), Parndorf (7,4 ha), Pama (7,3 ha), Kittsee (7,3 ha), Frauenkirchen (6,8 ha) und Gols (5,1 ha). Rund um die burgenländischen, peripher gelegenen, Haltepunkte Baumgarten und Breitenbrunn sowie um die niederösterreichischen Stationen Bad Deutsch Altenburg, Flughafen Wien, Hainburg/Donau Personenbahnhof, Mannswörth, Wiener Neustadt Nord und Wilfleinsdorf ist kein für Wohn- bzw. Betriebsbau ausgewiesenes Flächenpotenzial vorhanden.

Im Wiener Süden weist der Nahbereich der 2011 eröffneten S-Bahn-Haltestelle Blumental (Pottendorfer Linie) mit insgesamt 7,3 ha an theoretisch beanspruchbaren Flächen ein ebenfalls bemerkenswertes Reservoir auf.

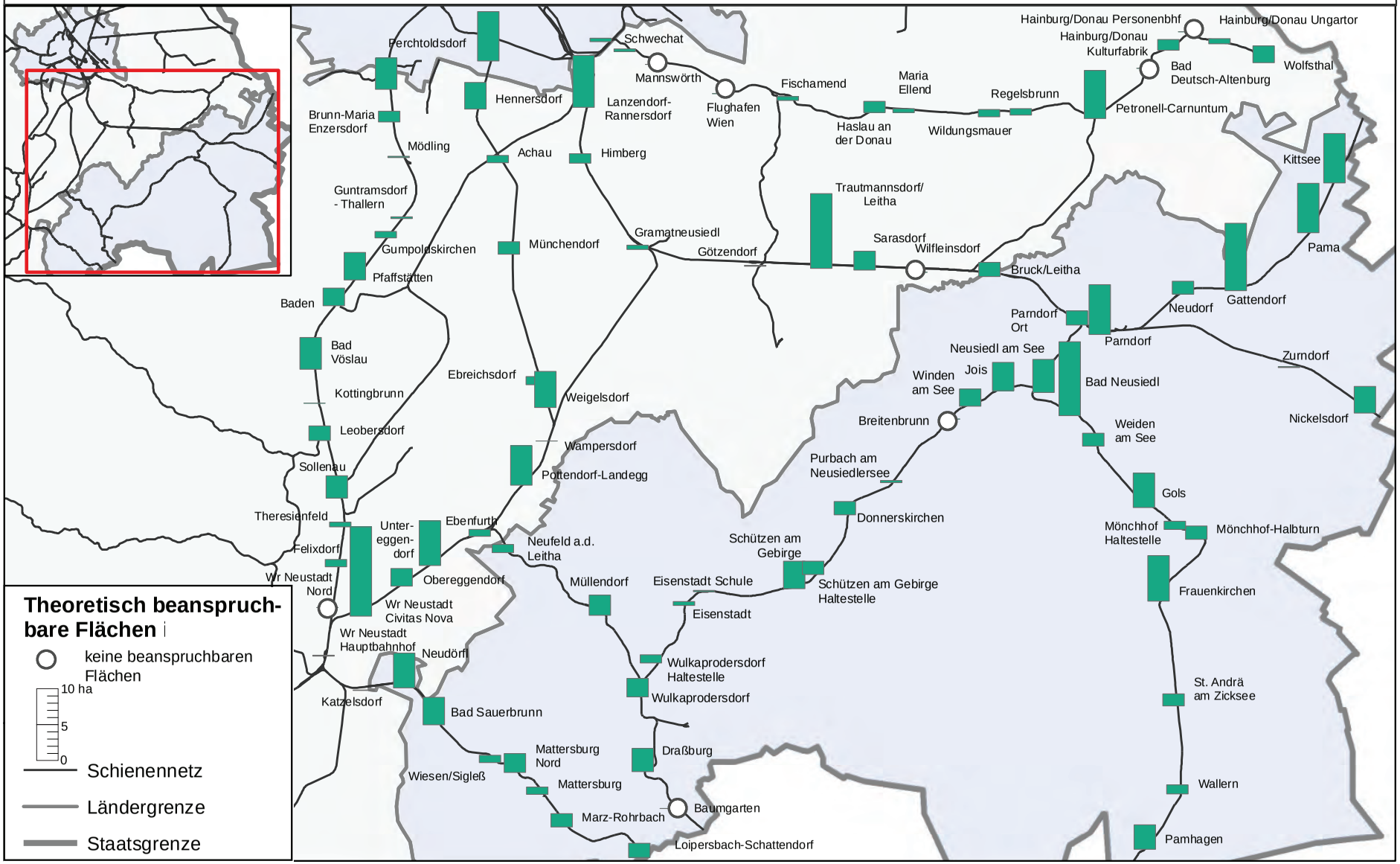
Auch in Summe betrachtet ergibt sich im Rahmen der Parzellen- bzw. Flächenanalyse das größte siedlungsstrukturelle Potenzial an der Pottendorfer Linie (Linie 511). In Hinblick auf die Anzahl der Stationen, die sich entlang der untersuchten Streckenabschnitte befinden, wird ebenfalls das beachtliche Flächenpotential der Pottendorfer Linie deutlich: Insgesamt konnte für die zwölf analysierten Bahnstationen eine Fläche von 50 ha an nicht bzw. geringfügig genutztem Wohn- und Betriebsbauland ermittelt werden. Die 16 Bahnhöfe und Haltestellen der Nordwestbahn (Linie 903) und die zwölf untersuchten Ostbahnstationen (Linie 700) verfügen mit jeweils rund 44 ha und 39 ha ebenfalls über ein hohes Maß an geringfügig- oder ungenutzten Flächen. Entlang der, von Wien aus betrachtet, Richtung Slowakei verlaufenden Linien – der Laaer Ostbahn (Linie 901), der eingleisigen Marchegger Bahn (Linie 910) und der Flughafen S-Bahn (Linie 907) – liegt flächenmäßig ein wesentlich geringeres Verdichtungspotenzial vor als entlang der Bahnlinien im Süden. Dort wurde an den 31 Bahnstationen dieser drei Linien insgesamt nur 47 ha an Flächen, die sich für ver-

Auf der nächste Doppelseite:
KARTE 14: Theoretisches Flächenpotenzial - Nord
KARTE 15: Theoretisches Flächenpotenzial - Süd


Übersichtskarte Untersuchungsgebiet Nord
THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN IM BAHNHOFSNAHBEREICH
Theoretisch beanspruchbare Flächen
keine Flächen
10 ha
5
0
Schienennetz
Ländergrenze
Staatsgrenze
Hollabrunn
Breitenwaida
Göllersdorf
Schönbom
Höbersdorf
Sierndorf
Oberolberndorf
Absdorf-Hippersdorf
Gaisruck
Hausleiten
Stockerau
Spillern
Leobendorf-Kreuzenstein
Greifenstein-Altenberg
Höflein a. D. Kornеuburg
Kritzendorf
Unter Kritzendorf
Bisamberg
Klosterneuburg-Kierling
Klosterneuburg-Weidling
Langenzersdorf
Strebersdorf
Tulln Stadt
Tulln
Langenlebarn
Muckendorf-Wipfing
Zeiselmauer-Königstetten
St Andrä-Wördern
Misselbach Stadt
Misselbach
Paasdorf
Laaben-dorf
Neubau-Kreuzstetten
Niederkreuzstetten
Hautzendorf
Schleinbach
Ulrichskirchen
Wolkersdorf
Obersdorf
Seyring
Kapellerfeld
Gerasdorf
Süßenbrunn
Angern an der March
Tallesbrunn
Weikendorf-Dörfles
Gänserndorf
Silberwald
Strasshof
Helmahof
Deutsch-Wagram
Raasdorf
Untersiebenbrunn
Breitensee
Marchegg
Schönfeld-Lassee
Glinzendorf
Siebenbrunn-Leopoldsdf
Weidlingau
Hadersdorf
Purkersdorf Sanatorium
Unterpurkersdorf
Purkersdorf Zentrum
Untertullner-bach
Tullnerbach-Pressbaum
Pressbaum
Dürnwien
Rekawinkel
0
2,5
5
10 Kilometer
Geodaten NÖ und WIEN
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet Süd

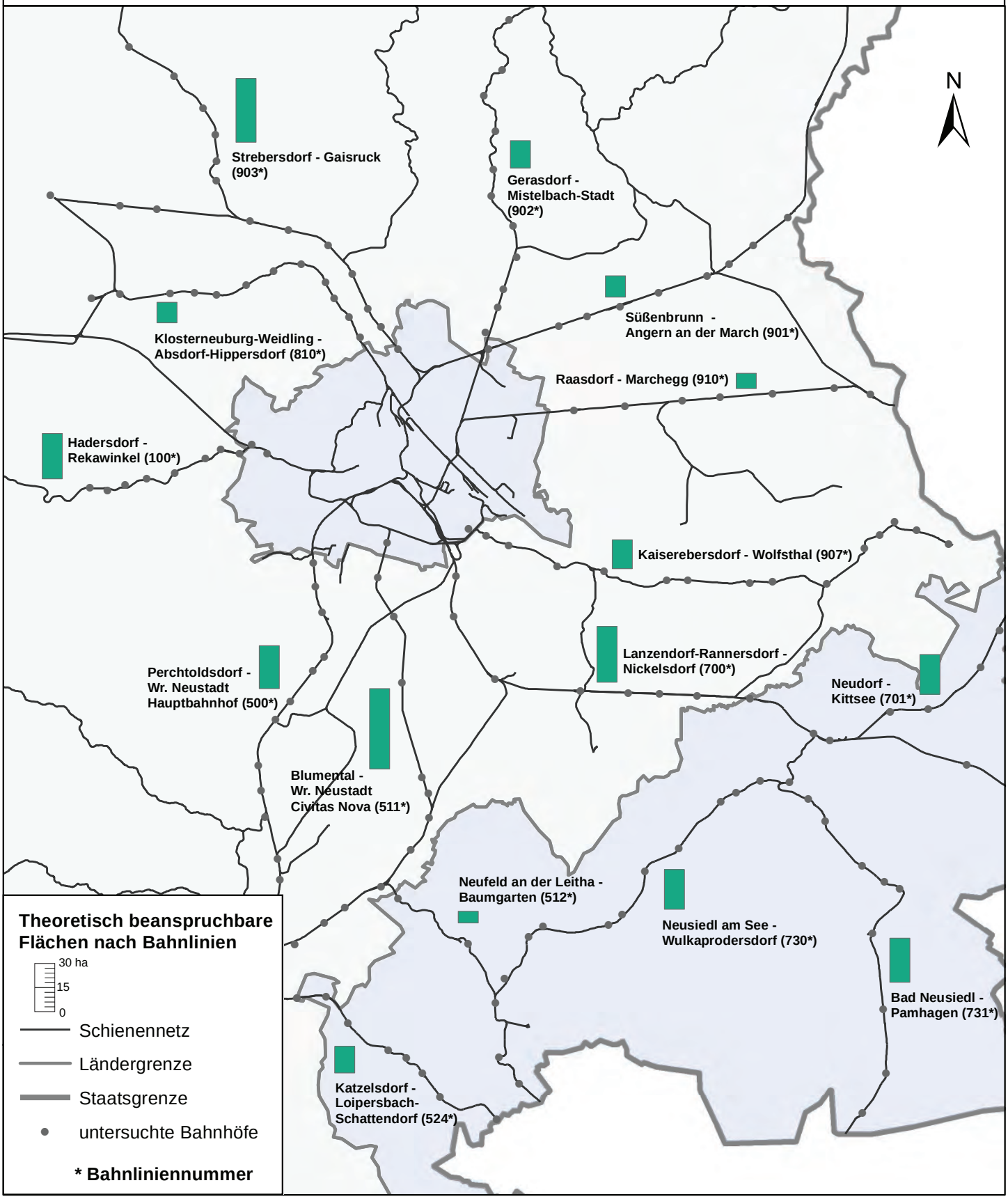
THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN IM BAHNHOFSNAHBEREICH



Geodaten NÖ, BGLD, WIEN
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH BAHNLINIEN



Geodaten BGLD, NÖ, WIEN
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

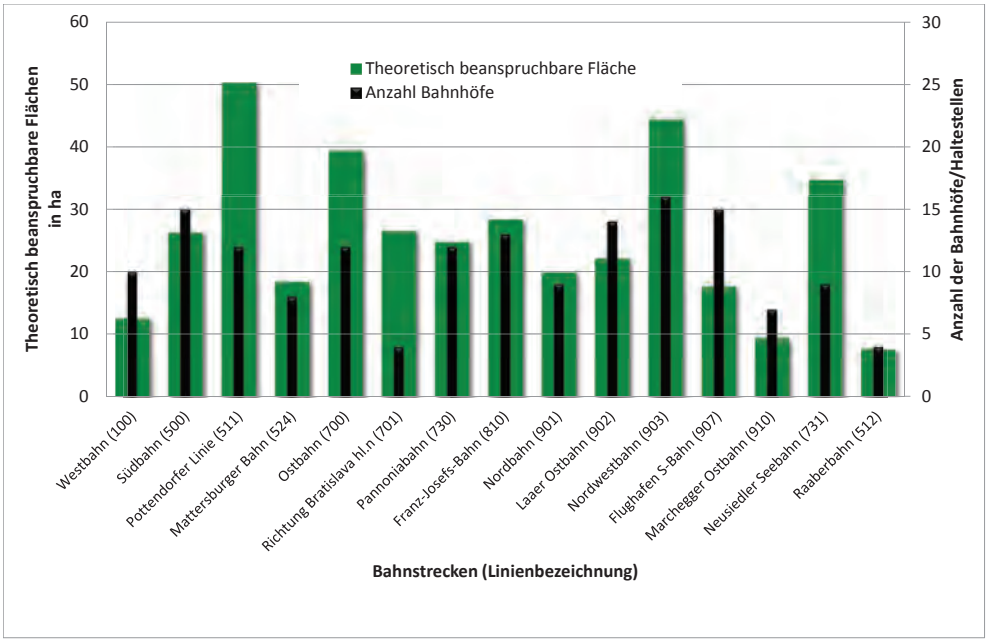


Diagramm 4: Theoretisches Flächenpotenzial je Linie sowie Anzahl der untersuchten ÖV-Haltestellen je Linie

dichteten Wohn- oder Betriebsbau eignen, festgestellt. Untenstehende Tabelle zeigt zudem deutlich, dass die Bahnhofs- und Bahnhaltestellennahbereiche dieser Linien im Verhältnis zu ihrer Stationsanzahl ein unterdurchschnittlich geringes Flächenpotenzial aufweisen (siehe Diagramm 4).

Im Burgenland befindet sich v.a. entlang der Neusiedler Seebahn (35 ha) und der Pannoniabahn (25 ha) ein beträchtliches Ausmaß an theoretischem Entwicklungspotenzial. Auch entlang der Linie 701 Richtung Bratislava hl.st. im Abschnitt Neudorf-Kittsee wurden un- bzw. untergenutzte Parzellen und Flächen in größerer Zahl identifiziert. Auf die vier Bahnstationen dieser Linie – Neudorf, Gattendorf, Pama und Kittsee – verteilen sich beachtliche 27 ha theoretisch verfügbares Wohn- und Betriebsbauland (siehe KARTE 16).

6.2. Theoretisch beanspruchbares Flächenpotenzial nach Widmungskategorien

Da sich die Flächenwidmungskategorien hinsichtlich ihrer Bezeichnung und z.T. auch inhaltlich von Bundesland zu Bundesland unterscheiden, war es nicht möglich für das Untersuchungsgebiet eine einheitliche Gesamtübersicht des theoretischen Flächenpotenzials nach spezifischen Widmungskategorien zu erstellen. In den folgenden Darstellungen auf Bundeslandebene fanden alle jeweils erhobenen Widmungskategorien mit Ausnahme der zusätzlich erhobenen Flächen (P+R-Anlagen, Lagerplätze, Eisenbahnflächen, Reitplatz etc.) Berücksichtigung. Die Farbwahl der Widmungsarten wurde für die kartographische Darstellung entsprechend der Farbzuordnung in den Planzeichenverordnungen der Länder ausgewählt. Auf den folgenden Seiten werden einzelne Bahnhöfe, Haltestellen und Streckenabschnitte hervorgehoben werden. Eine quantitativ-detaillierte Darstellung des Flächenpotenzials, unterschieden nach einzelnen Widmungsarten, liefern die jeweiligen Datenblätter für die einzelnen Bahnstationen im Anhang II, S.125ff.

KARTE 16: Theoretisches Flächenpotenzial nach Linien

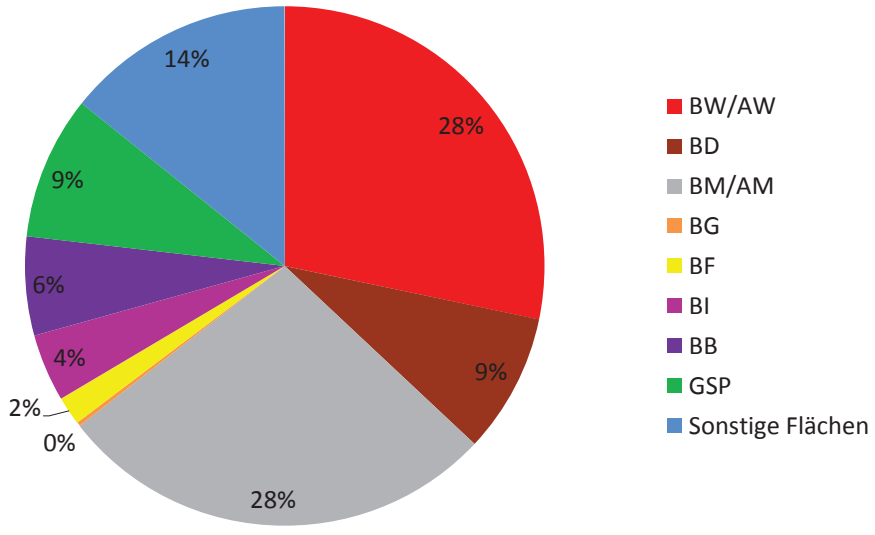
Burgenland

Die burgenländischen Widmungen „Bauland-Wohngebiet“ (BW) und „Aufschließungsgebiet-Wohngebiet“ (AW) sowie „Bauland Mischgebiet“ (BW) und „Aufschließungsgebiet-Mischgebiet“ (AM) wurden bei der Analyse und der Darstellung jeweils zu einer Widmungskategorie zusammengefasst.

Der Großteil des im Burgenland erhobenen Flächenpotenzials rund um die schienengebundenen Haltestellen ist gemäß der Flächenwidmung als „Bauland/Aufschließungs-Wohngebiet“ bzw. „Bauland/Aufschließungsgebiet-Mischgebiet“ (jeweils 28 Prozent) ausgewiesen. In der Kategorie „Bauland/Aufschließungswohngebiet“ stehen in den burgenländischen Bahnhofsnahbereichen rund 36,2 ha an theoretischem Wohnbauland zur Verfügung (siehe Diagramm 5).

Erstaunlicherweise handelt es sich bei rund 30 ha um Flächen und Parzellen, die der Aktivierungskategorie 1 zuzuordnen sind, d.h. um noch nicht bebaute Grundstücke. Nur 6,2 ha der als „Bauland/Aufschließungsgebiet-Wohngebiet“ gewidmeten Flächen sind bereits geringfügig bebaut (Aktivierungskategorie 2). Die Bahnhofsnahbereiche der Orte Bad Neusiedl (3,6 ha), Draßburg (3,3 ha), Jois (2,3 ha), Loipersbach-Schattendorf (2,0 ha), Pama (3,3 ha), Pamhagen (2,2 ha) und Wulkaprodersdorf (2,8 ha) verfügen über einen überdurchschnittlich hohen Anteil an theoretisch beanspruchbaren Flächen mit der Widmung „Wohngebiet“ (siehe KARTE 17). Bei den erhobenen Potenzialflächen und -parzellen der Widmung „Bauland/Aufschließungsgebiet-Mischgebiet“ handelt sich zu 78 Prozent (27,5 ha) um unbebaute Flächen und Parzellen. Eine geringfügige Bebauung weisen 7,6 ha der als „Mischgebiet“ gewidmeten Fläche auf. In Summe sind 35,2 ha aller im Burgenland erhobenen Flächen und Parzellen der Widmung „Bauland-Mischgebiet“ bzw. „Aufschließungsgebiet-Mischgebiet“ zuzuordnen. Über ein auffallend hohes Potenzial an theoretisch beanspruchbaren Flächen dieser Widmungsart verfügen die Bahnstationen Bad Neusiedl (6,9 ha), Gattendorf (3,2 ha), Gols (3,4 ha), Neusiedl am See (4,8 ha) sowie Schützen am Gebirge (2,4 ha). In den Bezirken Mattersburg und Eisenstadt Umgebung befinden sich Nahe der ungarischen Grenze – rund um die Bahnstationen Draßburg, Loipersbach-Schattendorf, Mattersburg Nord, Marz-Rohrbach, Wulkaprodersdorf sowie Wulkaprodersdorf Haltestelle – vorrangig solche theoretisch beanspruchba-

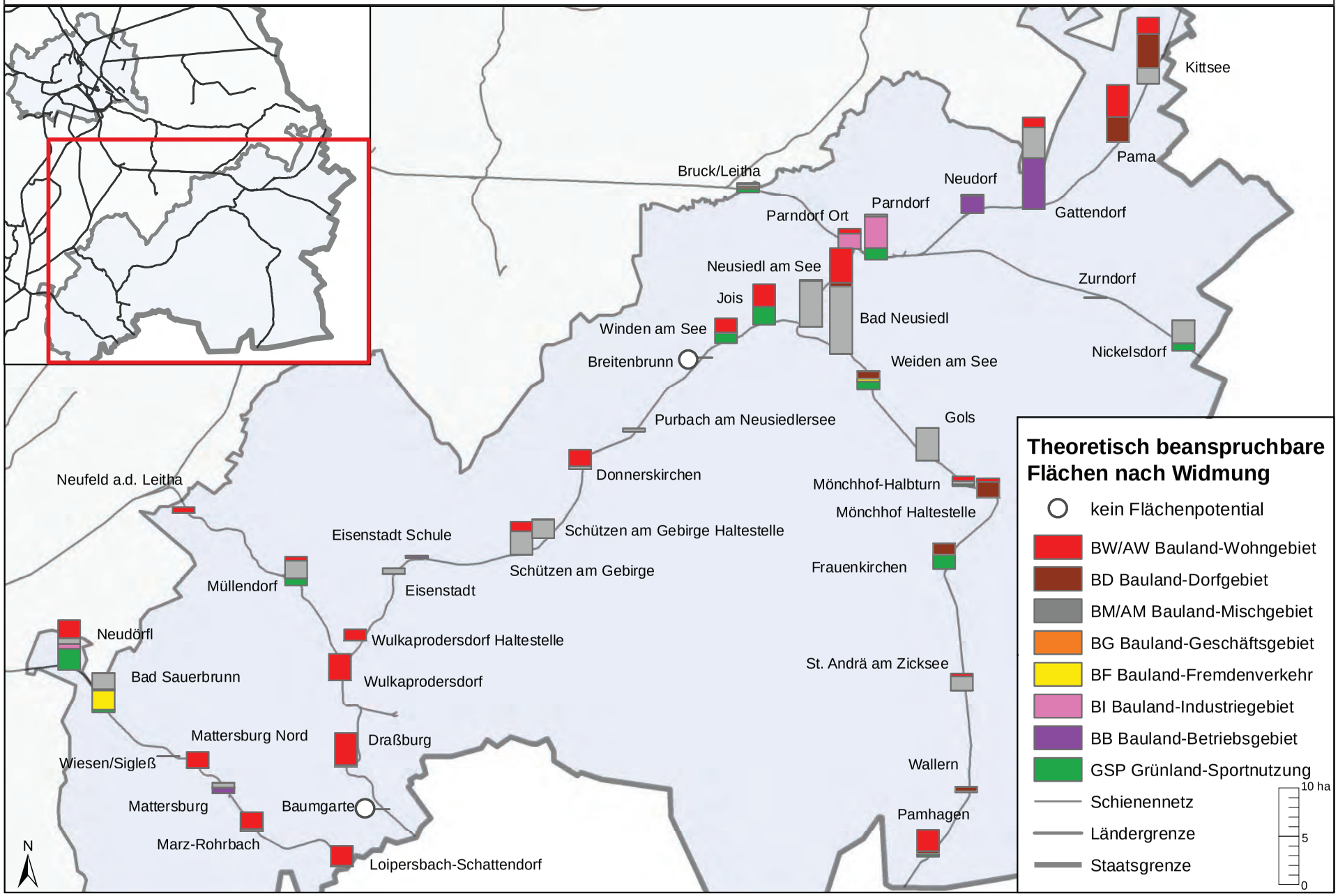
Diagramm 5: Verteilung des theoretischen Flächenpotenzials im Burgenland nach Flächenwidmung



KARTE 17: Theoretisches Flächenpotenzial nach Flächenwidmungskategorien im Burgenland

Übersichtskarte Burgenland

THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH WIDMUNG IM BAHNHOFSNAHBEREICH



Geodaten Land BGLD
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

ren Flächen, die für Wohnzwecke (BW/AW) gewidmet wurden. Für Betriebs- und Industrienutzung vorgesehene Flächen und Parzellen von größerem Umfang sind verstärkt im nordwestlichen Burgenland rund um die Bahnstationen Parndorf Ort (1,6 ha), Parndorf (3,2 ha), Neudorf (1,8 ha) sowie bei der Haltestelle Gattendorf (5,3 ha) vorhanden – letztere wird abschließend in der Einzelfallbetrachtung genauer beschrieben. 14 Prozent und damit 18, 2 ha der im Burgenland erhobenen Flächen entfallen auf die Kategorie „Sonstige Flächen". Dies ist ein nicht unerheblicher Anteil an den gesamten Potenzialflächen, wenn man bedenkt, dass es sich dabei lediglich um Lager- bzw. Sammelplätze, brachgefallene Areale sowie vereinzelte P+R-Anlagen in unmittelbarer Bahnhofsnähe handelt. Die Flächen im Umfeld der Haltepunkte, die für eine Sportnutzung gewidmet wurden, ergeben in Summe 11,4 ha und stellen damit 9 Prozent des für das Burgenland erhobenen Flächenpotenzials (127,8 ha) dar (siehe Tab. 9).

Tab. 9: Theoretisches Flächenpotenzial im Burgenland nach Widmung in ha

BGLD Widmungsart	Flächen in ha	Aktivierungs-kategorie 1	Aktivierungs-kategorie 2
BW/AW	36,2	30	6,2
BD	11,1	5,1	6,1
BM/AM	35,1	27,5	7,6
BG	0,3	0,1	0,2
BF	2,3	0,2	2,1
BI	5,4	4,9	0,5
BB	7,8	7,6	0,3
GSP	11,4	0,4	11
Sonstige Flächen	18,2	0	18,2
Gesamt	**127,8**	**75,7**	**52,1**

Niederösterreich

Anders als für das Burgenland und Wien wurden – wie im Kapitel „Datengrundlage" bereits geschildert – die niederösterreichischen Flächen und Parzellen mittels GIS-Software einer genaueren Betrachtung unterzogen. Um die theoretisch beanspruchbaren Flächen widmungsspezifisch zu analysieren, wurde auf die digitale Datengrundlage der „Widmungsumhüllenden" zurückgegriffen. Es handelt sich dabei um z.T. thematisch aggregierte und geometrisch generalisierte digitalisierte Widmungsblöcke, denen 5 Bauland- und 13 Grünland-Kategorien zugeordnet sind. Geometrisch werden Verkehrsflächen bzw. innerörtliche Grünflächen, die zwischen (Bauland-) Widmungsflächen liegen und eine gewisse Breite/Größe nicht überschreiten, in den Widmungsblock miteinbezogen. Digitalisierungsgrundlage sind die Flächenwidmungspläne im Maßstab 1:5.000.

Unter der Kategorie „Sonstiges Bauland (SBL)" sind in der Widmungsumhüllenden die Bauland-Widmungsarten lt. NÖ Raumordnungsgesetz (NÖ ROG) 1976 §§ 16ff „Wohngebiete (BW)", „Kerngebiete (BK)", „Agrargebiete (BA)" sowie „Gebiete für erhaltenswerte Ortsstrukturen (BO)" zusammengefasst.

Unter der Kategorie „Bauland - Industrie- oder Betriebsgebiet (BIB)" sind die Bauland-Widmungsarten „Betriebsgebiete (BB)" und „Industriegebiete (BI)" zusammengefasst.

Der Attributname BKH (Bauland-Kerngebiet-Handelseinrichtungen) entspricht der Grundlage, die von der Nögis verwendet wird und wird gesondert ausgewiesen - der Anteil solcher Flächen liegt in der Analyse allerdings ohnehin bei null Prozent. Auch die beiden Widmungsarten „Bauland-Betriebsgebiet“ und „Bauland-Industriegebiet“ wurden gemeinsam in der Kategorie „Bauland-Industrie-/Betriebsgebiet“ (BIB) erfasst. Für die in Niederösterreich analysierten Bahnhofs- und Haltestellennahbereiche konnte daher die Flächenanalyse nur nach aggregierten Widmungskategorien erfolgen – dennoch reicht der Grad der Differenzierung aus, um Aussagen über Verteilung und Wertigkeit der theoretischen Flächenpotenziale tätigen zu können.

Rund 127 ha, d.h. 52 Prozent aller in Niederösterreich erhobenen Potenzialflächen, entfallen auf die (Wohn-)Baulandwidmungen, die unter „Sonstiges Bauland“ (SBL) erfasst wurden. Eine beachtliche Summe an gewidmetem Bauland (SBL) ist in den Nahbereichen der Bahnhöfe und Haltestellen Dürrwien (3,7 ha), Hausleiten (3,5 ha), Langenlebarn (4,7 ha), Pfaffstätten (3,7 ha), Pottendorf-Landegg (3,3 ha), St. Andrä-Wördern (4,3 ha), Untereggendorf (6,7 ha) und Wiener Neustadt Civitas Nova (7,0 ha) vorhanden (siehe KARTE 18 bzw. KARTE 19). Hier zeigt sich erneut das große Potenzial an der Pottendorfer Linie, entlang derer, die zuvor erwähnten Haltepunkte Pottendorf-Landegg, Untereggendorf und Wiener Neustadt Civitas Nova liegen. Auch entlang der Franz-Josefs-Bahn (v.a. rund um die Stationen Langenlebarn und St. Andrä Wördern) verteilt sich insgesamt ein nicht unerhebliches, siedlungsstrukturelles Potenzial. Bei genauerer Betrachtung der einzelnen Stationen konnte im Nahbereich der Ostbahnstation Trautmannsdorf an der Leitha das größte Baulandpotenzial (11,1 ha) erhoben werden. Bei 65 Prozent, d.h. 83 ha der als Bauland ausgewiesenen Flächen (SBL) handelt es sich um noch unbebaute Grundstücke (also Aktivierungskategorie 1). Die übrigen 35 Prozent der Flächen werden der Aktivierungskategorie 2 (geringfügig bebaute Flächen und Parzellen) zugeordnet und sind somit – wahrscheinlich – schwerer zu aktivieren. Die beiden an der Pottendorfer Linie gelegenen Haltestellen Weigelsdorf (3,7 ha) und Wiener Neustadt Civitas Nova (3,1 ha) haben zudem einen beachtenswerten „Vorrat“ der Kategorie „Bauland-Sondergebiet“ (BS), der weitgehend der Kategorie 1 zugeordnet wird. Die Stationsnahbereiche der nie-

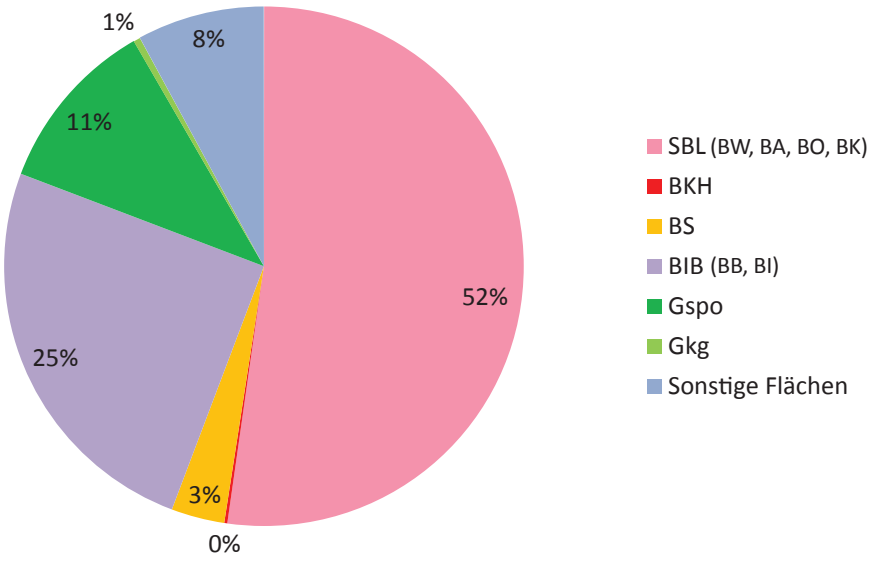


Diagramm 6: Verteilung des theoretischen Flächenpotenzials nach Flächenwidmung in NÖ

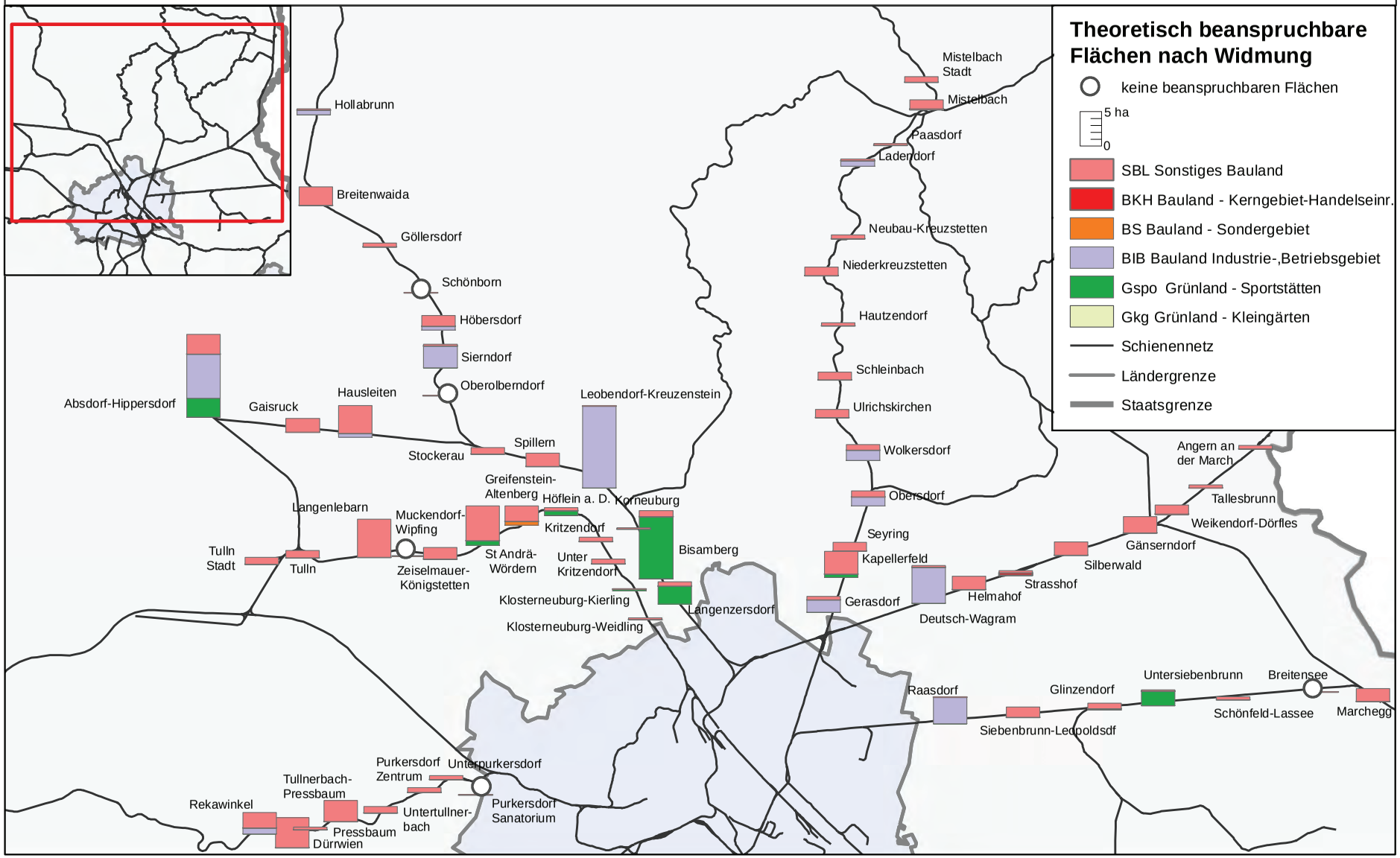
Auf der nächste Doppelseite:

KARTE 18: Theoretisches Flächenpotenzial nach Flächenwidmungskategorien im nördlichen NÖ

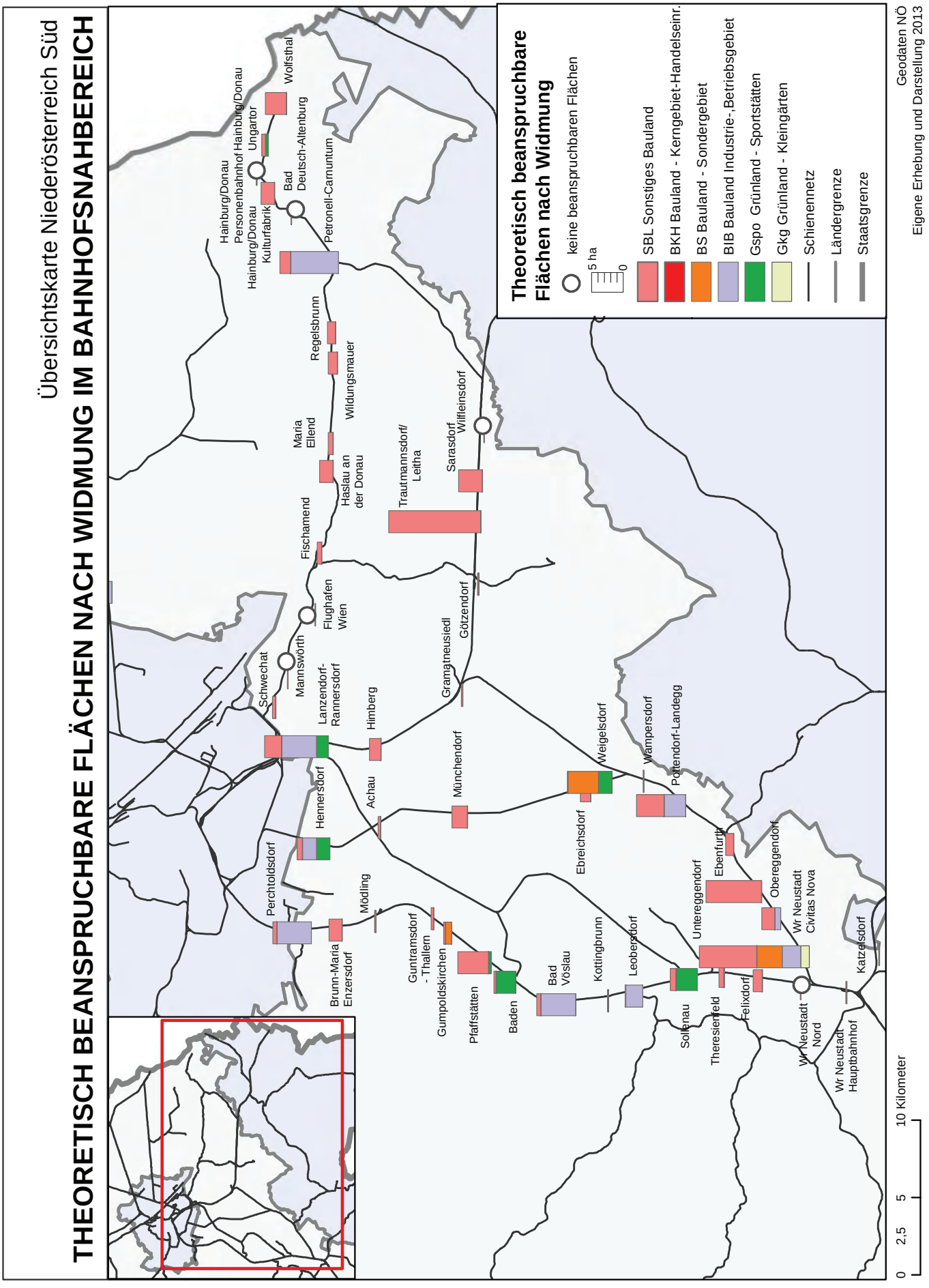
KARTE 19: Theoretisches Flächenpotenzial nach Flächenwidmungskategorien im südlichen NÖ

Übersichtskarte Niederösterreich Nord

THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH WIDMUNG IM BAHNHOFSNAHBEREICH



Geodaten NÖ
Eigene Erhebung und Darstellung 2013


THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH WIDMUNG IM BAHNHOFSNAHBEREICH
Übersichtskarte Niederösterreich Süd
Theoretisch beanspruchbare Flächen nach Widmung
keine beanspruchbaren Flächen
5 ha
0
SBL Sonstiges Bauland
BKH Bauland - Kerngebiet-Handelseinr.
BS Bauland - Sondergebiet
BIB Bauland Industrie-,Betriebsgebiet
Gspo Grünland - Sportstätten
Gkg Grünland - Kleingärten
Schienennetz
Ländergrenze
Staatsgrenze
Geodaten NÖ
Eigene Erhebung und Darstellung 2013
0 2,5 5 10 Kilometer
Hainburg/Donau Personenbahnhof
Hainburg/Donau Kulturfabrik
Hainburg/Donau Ungartor
Wolfsthal
Bad Deutsch-Altenburg
Petronell-Carnuntum
Regelsbrunn
Wildungsmauer
Maria Ellend
Haslau an der Donau
Fischamend
Trautmannsdorf/ Leitha
Sarasdorf
Wilfleinsdorf
Flughafen Wien
Schwechat
Mannswörth
Lanzendorf-Rannersdorf
Himberg
Gramatneusiedl
Götzendorf
Hennersdorf
Achau
Münchendorf
Weigelsdorf
Wampersdorf
Pottendorf-Landegg
Perchtoldsdorf
Mödling
Ebreichsdorf
Unterreggendorf
Ebenfurth
Oberreggendorf
Brunn-Maria Enzersdorf
Guntramsdorf - Thallern
Gumpoldskirchen
Pfaffstätten
Baden
Bad Vöslau
Kottingbrunn
Leobersdorf
Wr Neustadt Civitas Nova
Sollenau
Theresienfeld
Felixdorf
Wr Neustadt Nord
Wr Neustadt Hauptbahnhof
Katzelsdorf

derösterreichischen Streckenabschnitte verfügen, in Summe betrachtet, außerdem über ein für betriebliche bzw. industrielle Nutzungen ausgewiesenes Baulandpotenzial von etwa 61,0 ha. 53,3 ha entfallen dabei auf die Kategorie 1 und 7,7 ha auf die Kategorie 2 (siehe auch Kapitel 6.3: Tab. 12. und Tab. 13). Am meisten Betriebsflächenpotenzial wurde rund um die Haltepunkte Absdorf-Hippersdorf (5,5 ha), Bad Vöslau (4,2 ha), Deutsch-Wagram (4,5 ha), Lanzendorf-Rannersdorf (4,2 ha), Perchtoldsdorf (4,2 ha) und Petronell-Carnuntum (5,3 ha) ermittelt. Der an der Nordbahn gelegene Bahnhof Leobendorf-Kreuzenstein sollte mit 10,1 ha ermitteltem Betriebs- bzw. Industrieflächen hinsichtlich potenzieller Verdichtungsmaßnahmen in unmittelbarer Stationsnähe einer genaueren Betrachtung unterzogen werden. Neben den Wohn- bzw. Betriebsbauwidmungen wurden im Rahmen der Analyse – wie in der tabellarischen Übersicht der analysierten Widmungsarten dargestellt – auch die Widmung „Grünland-Sportstätten“ als theoretisch beanspruchbare Flächen berücksichtigt. Der größte Flächenbestand mit der Widmung „Grünland-Sportstätten“ zeigt sich für Niederösterreich rund um die Stationen Absdorf-Hippersdorf mit 2,4 ha, Baden mit 2,4 ha, Bisamberg mit 7,7 ha und Sollenau mit 2,4 ha (siehe Diagramm 6, Tab. 10 und Abb. 18).

Tab. 10: Theoretisches Flächenpotenzial in NÖ nach Widmung in ha

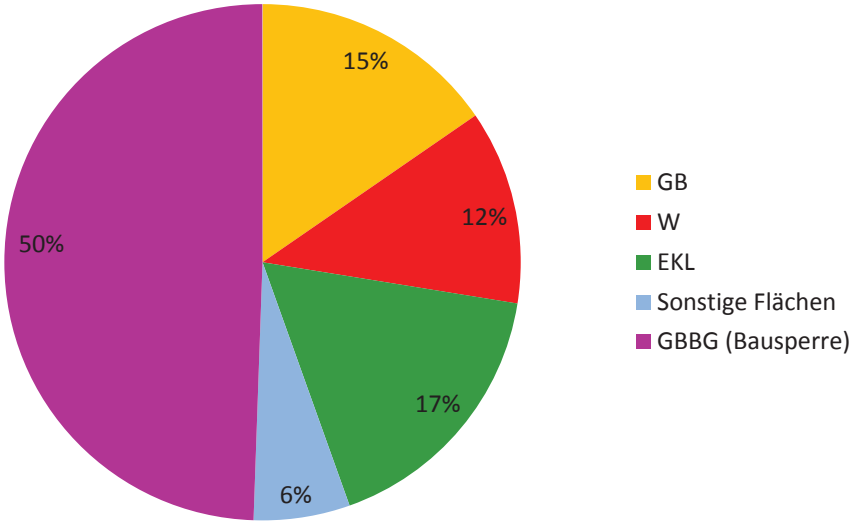
NÖ Widmungsart	Flächen in ha	Aktivierungs-kategorie 1	Aktivierungs-kategorie 2
SBL	127,4	83	44,4
BKH	0,5	0	0,5
BS	8,1	7,3	0,8
BIB	61	53,3	7,7
Gspo	26,5	5,8	20,7
Gkg	1,1	0,7	0,4
Sonstige Flächen	19,3	0	19,3
Gesamt	**243,9**	**150,1**	**93,8**

Abb. 18: Theoretisch beanspruchbare Flächen der Widmung „Grünland-Sportstätten“ bei der Haltestelle Bisamberg (Gemeindegebiet Langenzersdorf)
Quelle: Geoshop Land NÖ, Eigene Bearbeitung

Wien

Insgesamt betrachtet gibt es im Umfeld der analysierten Wiener ÖV-Haltepunkte ein vergleichsweise kleines Potenzial an geringfügig bzw. ungenutzten Flächen und Parzellen (siehe KARTE 20). Der im 23. Gemeindebezirk gelegene S-Bahn-Halt Blumental hat unter den Wiener Stationen mit rund 7,3 ha den höchsten Wert an theoretisch verfügbarer Fläche aufzuweisen. 5,8 ha der im Stationsnahbereich als „Gemischtes Baugebiet-Betriebsgebiet" (GBBG) gewidmeten Grundstücke unterliegen – der zuständigen Magistratsabteilung der Stadt Wien MA21 (Stadtteilplanung & Flächennutzung) zufolge – jedoch nach § 8 Abs.1 aufgrund einer Widmungsänderung derzeit einer Bausperre (Wiener Landtag 2013: Bauordnung).

Diagramm 7: Verteilung des theoretischen Flächenpotenzials nach Flächenwidmung in Wien



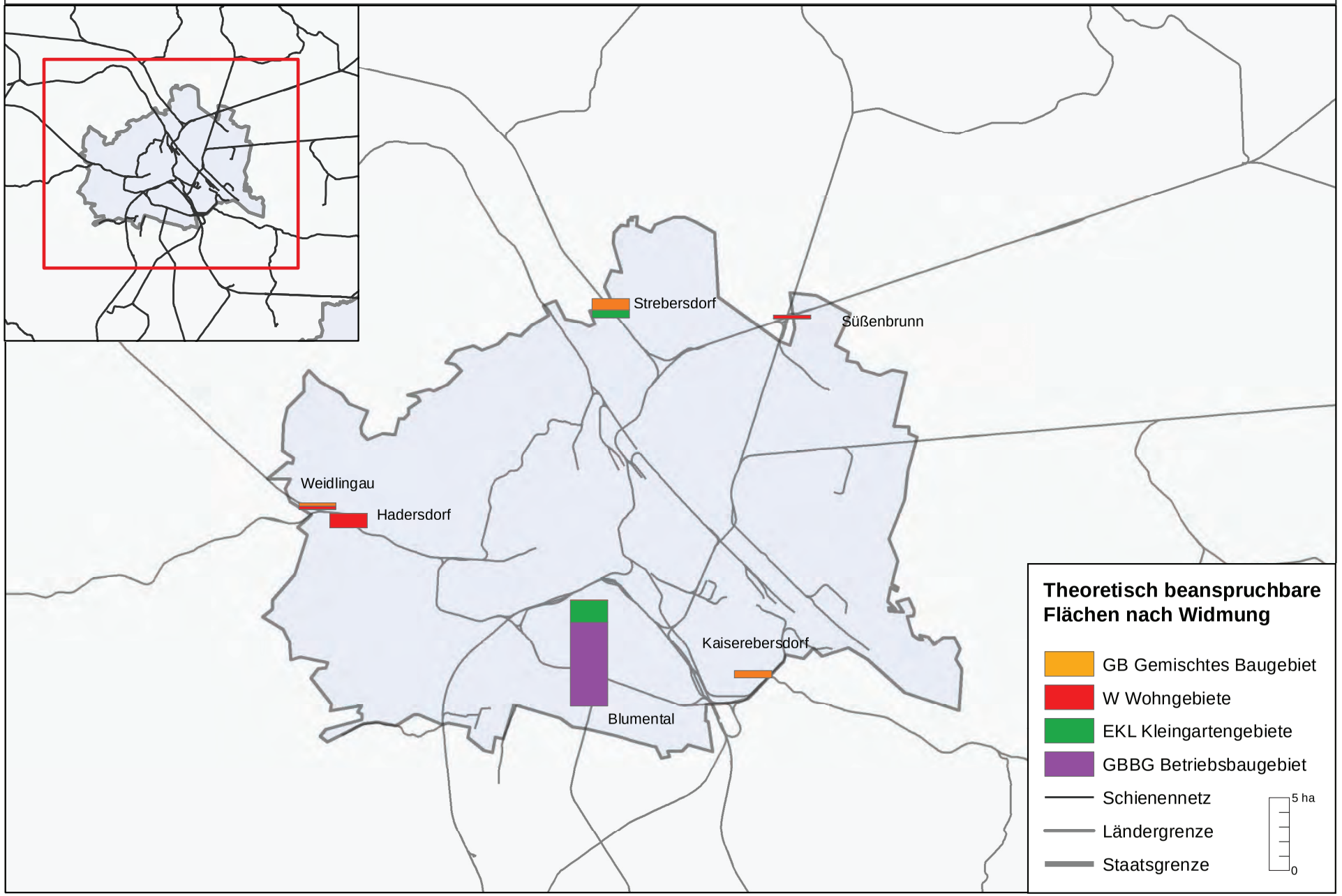
Rund um die S-Bahnhaltestelle Strebersdorf finden sich als „Gemischtes Baugebiet" (GB) und „Erholungsgebiet-Kleingärten" (EKL) gewidmete theoretische Flächenreserven im Ausmaß von insgesamt 1,3 ha. Der im Westen Wiens befindliche Haltepunkt Hadersdorf weist etwas mehr als 1 ha unbebautes, zu Wohnwecken gewidmetes Flächenpotenzial der Kategorie 2 auf. In den Bahnhofs- bzw. Haltestellennahbereichen Kaiserebersdorf, Süßenbrunn und Weidlingau sind kaum noch unbebaute bzw. geringfügig bebaute Flächen verfügbar (siehe nachfolgende Tab. 11 sowie Diagramm 7).

Tab. 11: Theoretisches Flächenpotenzial in Wien nach Widmung in ha

Wien Widmungsart	Flächen in ha	Aktivierungs-kategorie 1	Aktivierungs-kategorie 2
GB	1,9	1,0	0,9
W	1,5	0,0	1,5
EKL	2,1	0,0	2,1
Sonstige Flächen	0,7	0,0	0,7
GBBG (Bausperre)	6,0	4,9	1,1
Gesamt	**12,2**	**5,9**	**6,3**

Übersichtskarte Wien

THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH WIDMUNG IM BAHNHOFSNAHBEREICH



0 1,25 2,5 5 Kilometer

Geodaten NÖ und WIEN
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

6.3. Theoretisch beanspruchbare Wohn- und Betriebsbauflächen

Um einen Gesamtüberblick über das Flächenpotenzial der Stadtregion plus geben zu können, wurden die unterschiedlichen Widmungsarten der Bundesländer zu den beiden übergeordneten Widmungskategorien „Betriebsbauland und „Wohnbauland“ zusammengefasst. Eine detaillierte Übersicht über die Zuordnung der Widmungskategorien ermöglichen jeweils die Kartenlegenden sowie die tabellarische Widmungsübersicht. Die erhobenen Flächen und Parzellen der Widmungen „Grünland-Sportnutzung“ bzw. „Grünland-Sportstätten“ (Burgenland und Niederösterreich), „Erholung-Kleingartenbetriebe“ (Wien) sowie „sonstige Flächen“ fanden bei der Summierung und Auswertung des „Betriebs- bzw. Wohnbaulands“ keine Berücksichtigung.

Auf den ersten Blick wird deutlich, was weiter oben bereits beschrieben wurde: Der Großteil des erhobenen theoretisch beanspruchbaren Wohnbaulands liegt im südlichen Teil der Untersuchungsregion. Die burgenländischen Haltepunkte, die flächenmäßig über das meiste unbebaute bzw. nur geringfügig genutzte Wohnbauland verfügen, sind Bad Neusiedl (11,0 ha), Bad Sauerbrunn (3,8 ha), Draßburg (3,5 ha), Gattendorf (4,2 ha), Gols (3,4 ha), Kittsee (6,9 ha), Neusiedl am See (4,9 ha), Pama (5,9 ha) sowie Schützen am Gebirge (3,5 ha). Im nördlichen Niederösterreich weisen folgende Bahnhöfe und Haltestellen die größte Summe an theoretisch beanspruchbaren Wohnbauflächen auf: Dürrwien (3,7ha), Hausleiten (3,5ha), Langenlebarn (4,7ha) und Pfaffstätten (3,7 ha). Im südlichen niederösterreichischen Teil haben nachstehende Haltepunkte das größte Potenzial: Pottendorf-Landegg (3,3 ha), St. Andrä-Wördern (4,3 ha), Trautmannsdorf an der Leitha (11,1 ha), Untereggendorf (6,7 ha), Weigelsdorf (3,7 ha) und Wiener Neustadt Civitas Nova (7,0 ha). Der rund um die Wiener Haltepunkte vorhandene theoretisch beanspruchbare Wohnbauflächenbestand ist insgesamt als verhältnismäßig gering (siehe KARTE 21 bzw. KARTE 21).

Tab. 12: Theoretisches Wohnbauflächenpotenzial nach Bundesland und Aktivierungskategorie

WOHNBAULAND in ha	Burgenland	Niederöster-reich	Wien	Gesamt
Aktivierungskategorie 1	62,9	87,1	1,1	151,1
Aktivierungskategorie 2	22,0	45,7	2,3	70,0
Gesamt	84,9	132,8	3,4	221,1

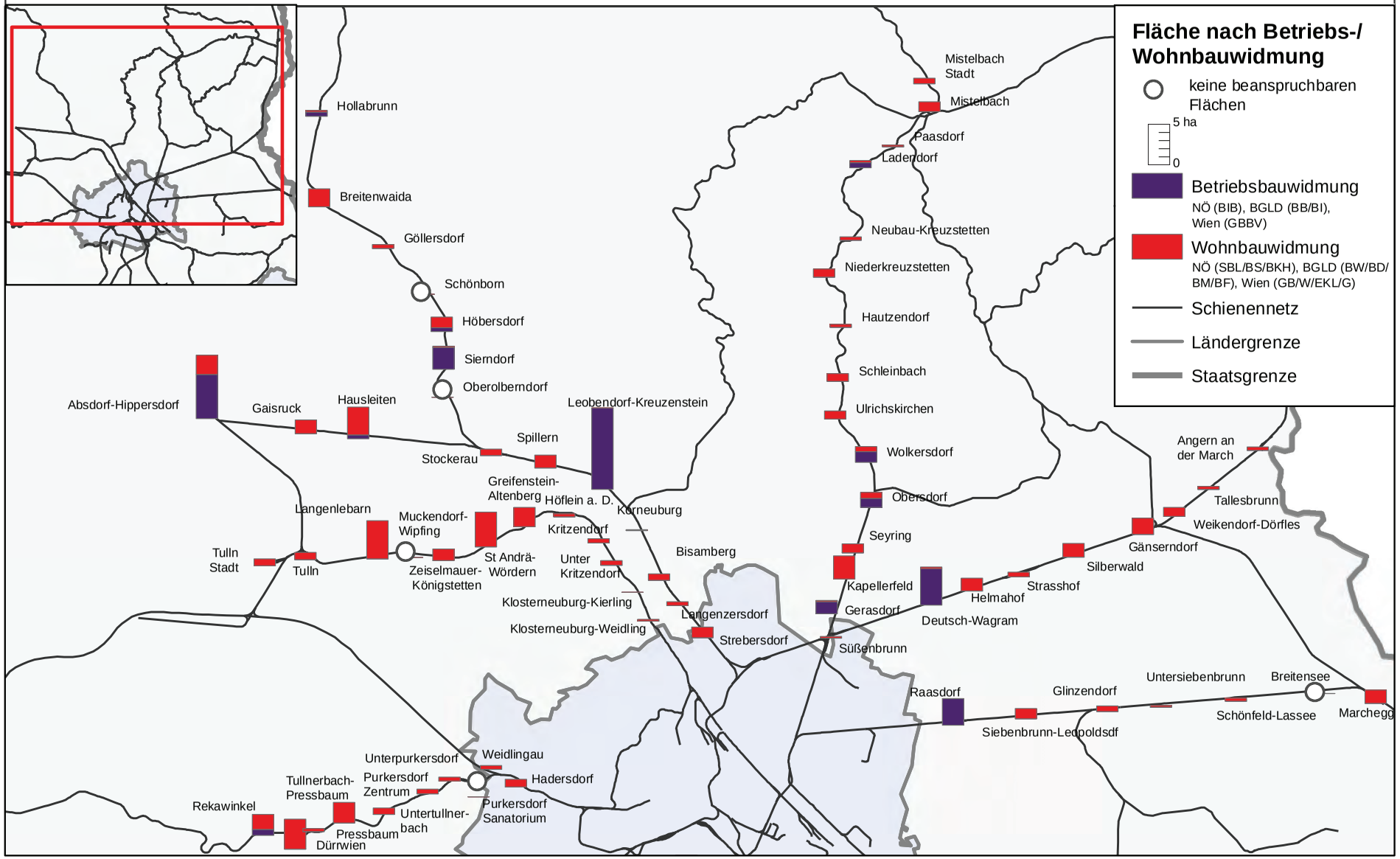
Im Bundesländervergleich verfügt das Burgenland prozentuell gesehen über einen höheren Anteil an Wohn- und Betriebsflächen der Kategorie 1 im Verhältnis zu den Flächen der Kategorie 2. Rund 74 Prozent des erhobenen burgenländischen Wohnbaulands entfallen auf die Aktivierungskategorie 1,. 26 Prozent auf die anzunehmenderweise schwerer zu aktivierende Kategorie 2. In Niederösterreich hingegen konnten „nur“ 66 Prozent der Kategorie 1, d.h. unbebaute Flächen (Kategorie 2 folglich 34 Prozent) zugeordnet werden. Ähnlich verhält es sich mit der Verteilung der Betriebsbauflächen: Im Burgenland sind 94 Prozent der für betrieblich-industrielle Nutzung vorgesehen Flächen und Parzellen in die Kategorie 1 einzustufen, in Niederösterreich etwas weniger mit rund 88 Prozent (siehe Tab. 12 und Tab. 13.)

Links:
KARTE 20: Theoretisches Flächenpotenzial nach Flächenwidmungskategorien in Wien

Auf der nächste Doppelseite:
KARTE 21: Theoretisches Betriebs-, bzw. Wohnbauflächenpotenzial - Nord
KARTE 22: Theoretisches Betriebs-, bzw. Wohnbauflächenpotenzial - Süd

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet Nord

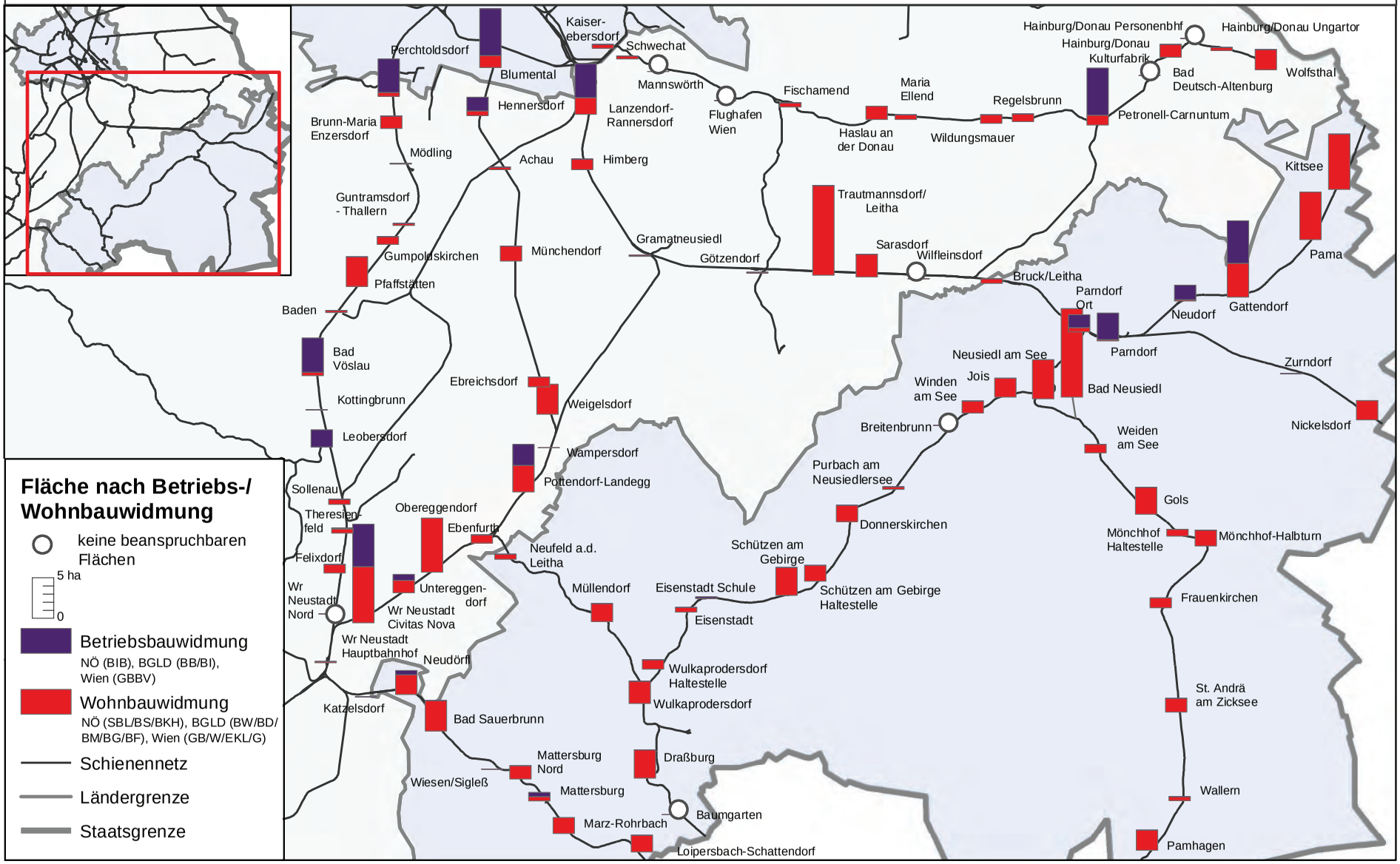
THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH BETRIEBS-/WOHNBAUWIDMUNG IM BAHNHOFSNAHBEREICH



Geodaten NÖ und WIEN
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet Süd

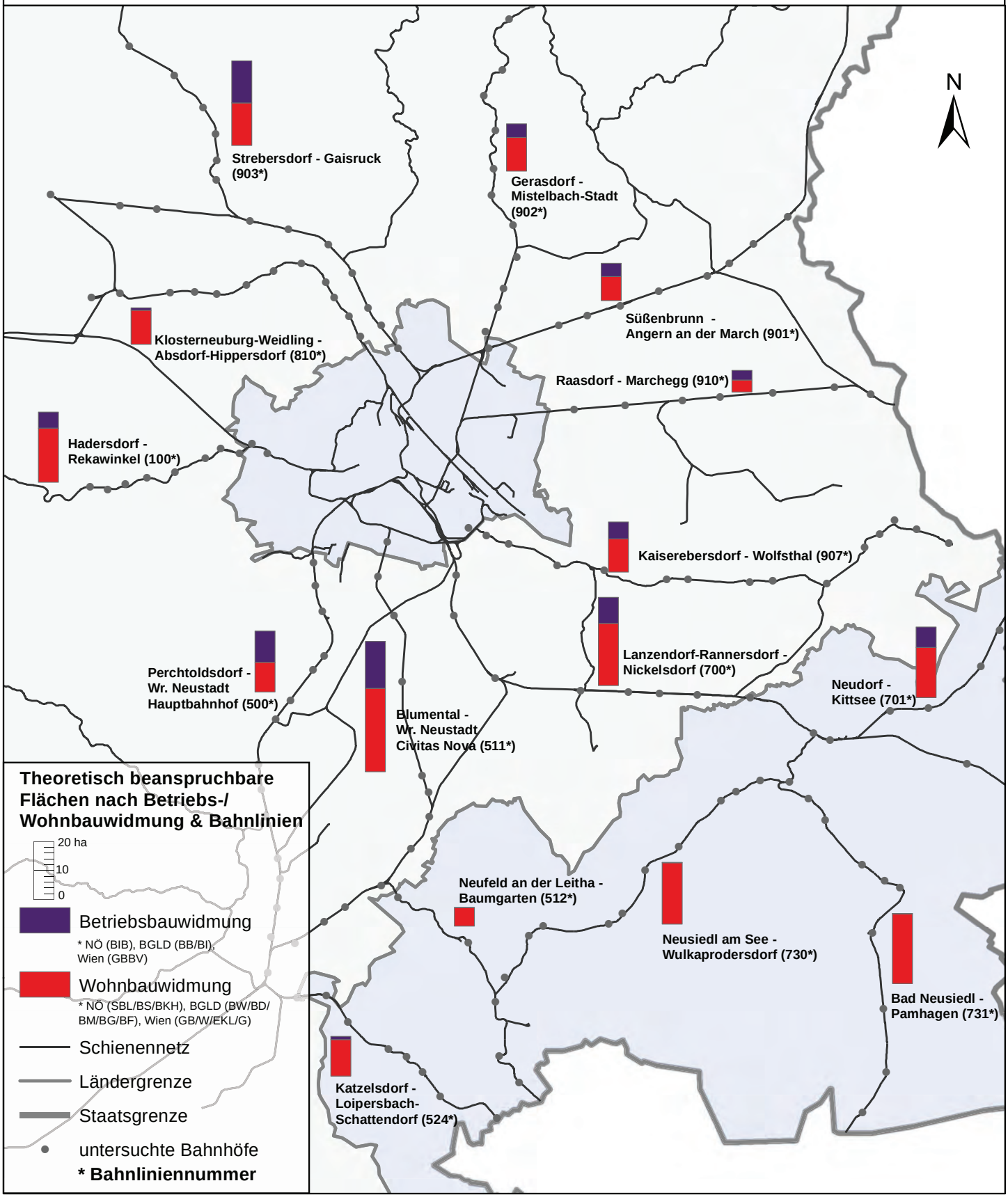
THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH BETRIEBS-/WOHNBAUWIDMUNG IM BAHNHOFSNAHBEREICH



Geodaten NÖ, BGLD, WIEN
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH BETRIEBS-/WOHNBAUWIDMUNG & BAHNLINIEN



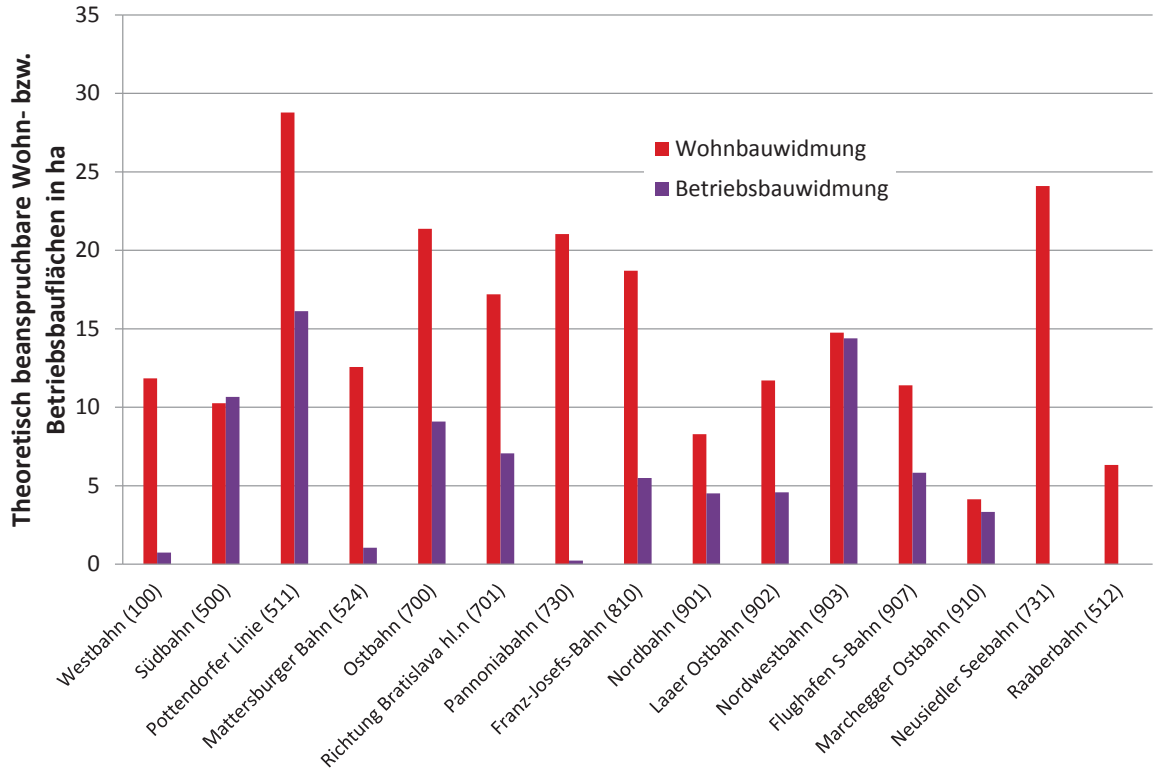
Geodaten BGLD, NÖ, WIEN
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

Für 16 niederösterreichische Bahnstationen ergaben die Auswertungen insgesamt ein theoretisches Reservoir an gewerblich-industriell gewidmeten Flächen, das größer als 1 ha ist. Hierzu zählen die Nahbereiche der Bahnhöfe und Haltestellen Absdorf-Hippersdorf (5,5 ha), Bad Vöslau (4,2 ha), Deutsch-Wagram (4,5 ha), Gerasdorf (1,5 ha), Hennersdorf (1,7 ha), Lanzendorf-Rannersdorf (4,2 ha), Leobersdorf (2,1 ha), Obersdorf (1,1 ha), Perchtoldsdorf (4,2 ha), Petronell-Carnuntum (5,8 ha), Pottendorf-Lanegg (2,6 ha), Raasdorf (3,3 ha), Sierndorf (2,7 ha), Wolkersdorf (1,3 ha) sowie Wiener Neustadt Civitas Nova (5,3 ha). Leobendorf-Kreuzenstein ist – wie bereits bei der Übersicht zu den einzelnen Widmungskategorien bemerkt – mit 10,1 ha die Station, die mit Abstand über das größte Betriebsflächenpotenzial in unmittelbarer Bahnhofsumgebung verfügt. Nur für sieben burgenländische Bahnhöfe und Haltestellen zeigen sich hingegen bei der Analyse Flächenpotenziale für industrielle bzw. gewerbliche Bebauung. Ein „Flächenvorrat" von über 1 ha ergab die Analyse der Nahbereiche der im Bezirk Neusiedl am See liegenden Stationen Gattendorf (5,3 ha), Neudorf (1,8 ha), Parndorf (3,3 ha) und Parndorf-Ort (1,6 ha). Das Betriebsflächenpotenzial rund um die beiden Haltepunkte Parndorf und Parndorf Ort stellt u.a. auch hinsichtlich der Bedeutung der Gemeinde Parndorf als wichtigem Standort für Produktionsbetriebe im Nordburgenland ein interessantes Ergebnis dar. Auf Wiener Stadtgebiet hat, wie zuvor erwähnt, die Haltestelle Blumental ein größeres theoretisches Potenzial an Betriebsbauland vorzuweisen (5,7 ha), über das jedoch gegenwärtig eine Bausperre verhängt wurde (siehe KARTE 21 bzw. KARTE 21).

Tab. 13: Theoretisches Betriebsbauflächenpotenzial nach Aktivierungskategorie und Bundesland

BETRIEBSBAULAND in ha	Burgenland	Niederöster-reich	Wien	Gesamt
Aktivierungskategorie 1	12,4	56,4	4,9	73,8
Aktivierungskategorie 2	0,8	7,7	0,8	9,4
Gesamt	13,2	64,1	5,8	83,1

Diagramm 8: Theoretisches Betriebs- bzw. Wohnbauflächenpotenzial je Linie



KARTE 23: Theoretisches Betriebs-, bzw. Wohnbauflächenpotenzial nach Bahnlinien

Betrachtet man die Wohn- und Betriebsbaupotenziale summiert nach Bahnlinien, sticht natürlich wieder die Pottendorfer Linie (Linie 511) hervor, die insgesamt ein beträchtliches Wohnbauflächenpotenzial von etwa 29 ha aufweist (siehe KARTE 23). Im Burgenland verfügen die Bahnhofsnahbereiche entlang der Neusiedler Seebahn (Linie 731) mit rund 24 ha an theoretisch beanspruchbarem Wohnbauland über das meiste siedlungsstrukturelle Flächenpotenzial. Vor dem Hintergrund der spezifischen Bevölkerungsentwicklung in den jeweiligen Orten und Gemeinden, sollten die Stationsnahbereiche entlang dieser beiden Linien einer genaueren Betrachtung hinsichtlich der dort bereits stattfindenden bzw. immer noch möglichen Wohnbautätigkeiten unterzogen werden. Rund um die Haltestationen der Marchegger Ostbahn (4,13 ha) und der Raaberbahn (6,3 ha) sind theoretisch beanspruchbare Wohnbauflächen hingegen nur in vergleichsweise geringem Ausmaß vorhanden. Bahnhofsnahe Flächenpotenziale für gewerbliche- bzw. industrielle Nutzungen sind ebenfalls vorrangig im südlichen Niederösterreich entlang der Pottendorfer Linie (16 ha), der zweigleisigen Südbahn (10,7 ha), aber auch entlang der Nordwestbahn (14 ha) zu finden (siehe Diagramm 8).

Dividiert man die erhobene Wohnbaugesamtfläche der einzelnen Bahnlinien durch die Anzahl der jeweiligen Stationen, können die durchschnittlichen Verdichtungspotenziale je Stationsnahbereich ermittelt werden. Dieser Wert lässt klarerweise keine Rückschlüsse auf das tatsächlich in Bahnhofsnähe vorhandene Flächenpotenzial zu, sondern dient lediglich zur Veranschaulichung des „theoretisch Möglichen“ entlang der einzelnen Linien. Anders als beim Blick auf die Gesamtwohnbauflächensummen der Linien kristallisiert sich dann die burgenländische Linie 701 in Richtung Bratislava hl.st. als möglicher „Verdichtungsraum“ mit sehr hohem Flächenpotenzial heraus. Jede der vier Stationen der Linie 701 Richtung Bratislava hl.st. weist im Schnitt ein Wohnbauflächenpotenzial von rund 4,3 ha auf (sieheTab. 14. Gerade hinsichtlich der räumlichen Nähe zur wachsenden Stadtregion um Bratislava könnte das hier theoretisch vorhandene Standort- und Verdichtungspotenzial einer genaueren Untersuchung unterzogen und in (übergeordnete) planerische Überlegungen eingebettet werden.

Tab. 14: Durchschnittliches theoretisches Flächenpotenzial je Bahnstation nach Linien

Untersuchte Bahnlinien	Anzahl Bahnhöfe	Gesamtfläche Wohnbau	Fläche je Linie/Anzahl Bahnhöfe
Marchegger Ostbahn (910)	7	4,1	0,6
Südbahn (500)	15	10,3	0,7
Flughafen S-Bahn (907)	15	11,4	0,8
Laaer Ostbahn (902)	14	11,7	0,8
Nordbahn (901)	9	8,3	0,9
Nordwestbahn (903)	16	14,8	0,9
Westbahn (100)	10	11,8	1,2
Franz-Josefs-Bahn (810)	13	18,7	1,4
Raaberbahn (512)	4	6,3	1,6
Mattersburger Bahn (524)	8	12,6	1,6
Pannoniabahn (730)	12	21	1,8
Ostbahn (700)	12	21,4	1,8
Pottendorfer Linie (511)	12	28,8	2,4
Neusiedler Seebahn (731)	9	24,1	2,7
Richtung Bratislava hl.st (701)	4	17,2	4,3

6.4. Theoretisch beanspruchbare Flächen nach Aktivierungskategorie

Nach der umfangreichen Erhebung und Analyse theoretisch beanspruchbarer Flächen und Parzellen in der Stadtregion plus stellt sich die Frage nach deren tatsächlicher Aktivierbarkeit. Im Rahmen dieser Studie kann diese Einschätzung klarerweise nur unter theoretischen Gesichtspunkten erfolgen. Mittels der eingangs geschilderten Unterscheidung in unbebaute Flächen und Parzellen (Aktivierungskategorie 1) und in geringfügig bebaute bzw. genutzte Flächen und Parzellen (Aktivierungskategorie 2) soll eine möglichst realitätsnahe Betrachtung hinsichtlich der Aktivierbarkeit der Grundstücke erfolgen.

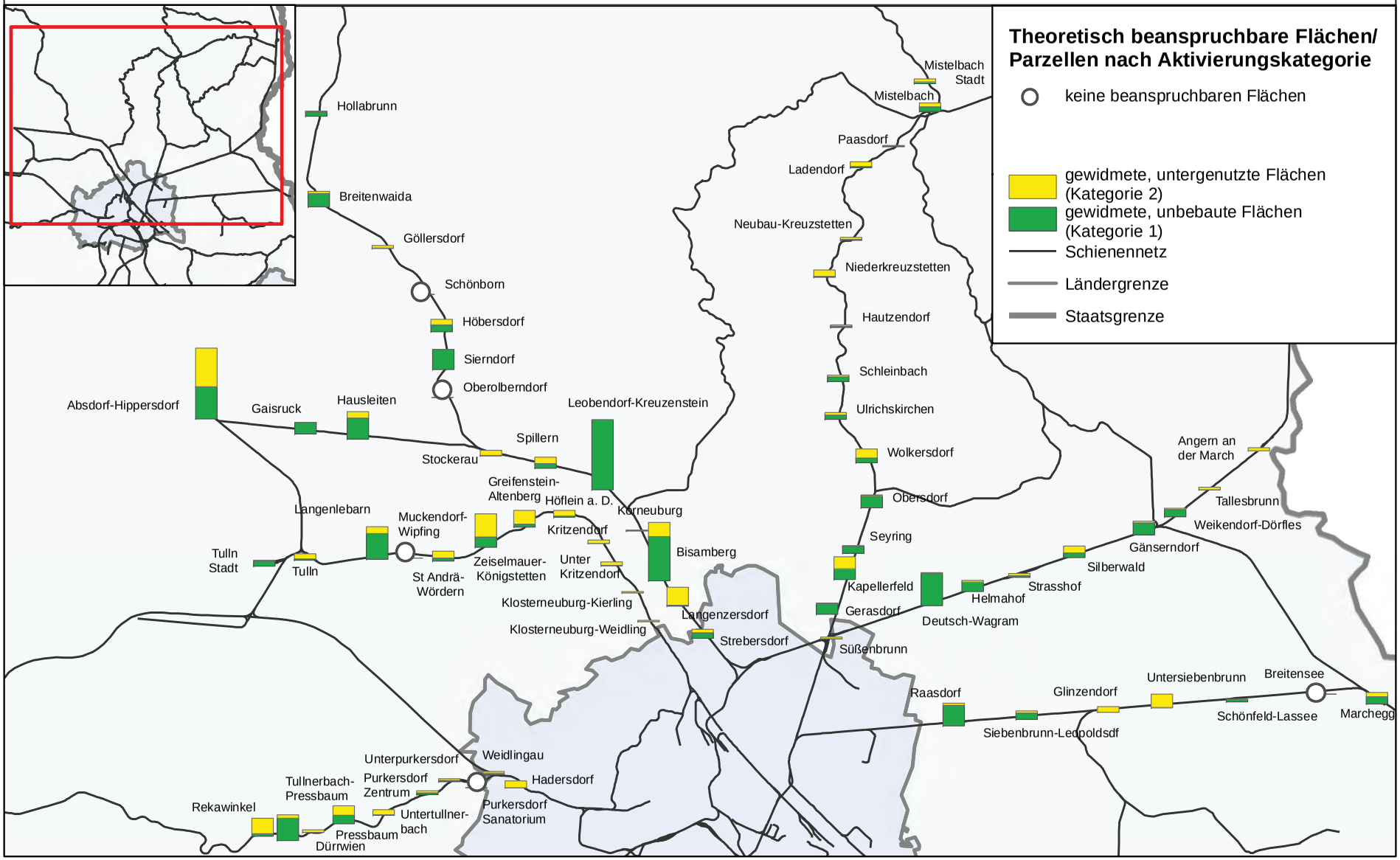
Bei rund 60 Prozent der rund 1.900 erhobenen, theoretisch beanspruchbaren Flächen und Parzellen der Untersuchungsregion handelt es sich um bereits gewidmete, aber noch unbebaute Flächen und Parzellen (Aktivierungskategorie 1). Ein Blick auf die Karten der nördlichen und südlichen Untersuchungsregion zeigt, dass in den untersuchten Nahbereichen entlang der im Süden verlaufenden Bahnlinien allgemein mehr Flächen und Parzellen der Aktivierungskategorie 1 zu identifizieren sind als im Norden (siehe KARTE 24 und KARTE 25).

Auf den beiden nächsten Doppelseiten:
KARTE 24: Theoretisches Flächenpotenzial nach Aktivierungskategorie - Nord
KARTE 25: Theoretisches Flächenpotenzial nach Aktivierungskategorie - Süd

Diagramm 9: Theoretisches Flächenpotenzial nach Aktivierungskategorie aller untersuchten ÖV-Haltestellen

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet Nord

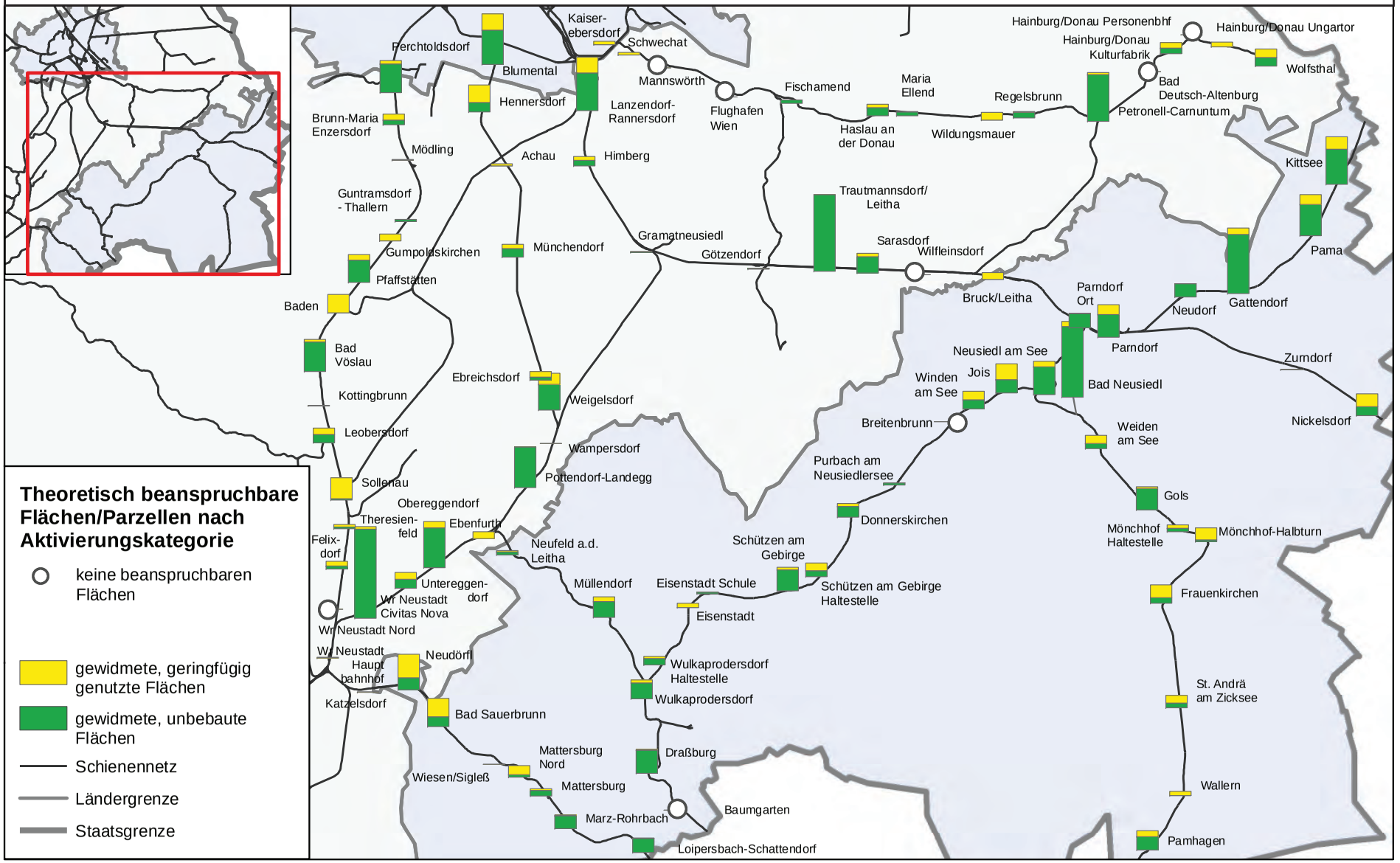
THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH AKTIVIERUNGSKATEGORIE IM BAHNHOFSNAHBEREICH



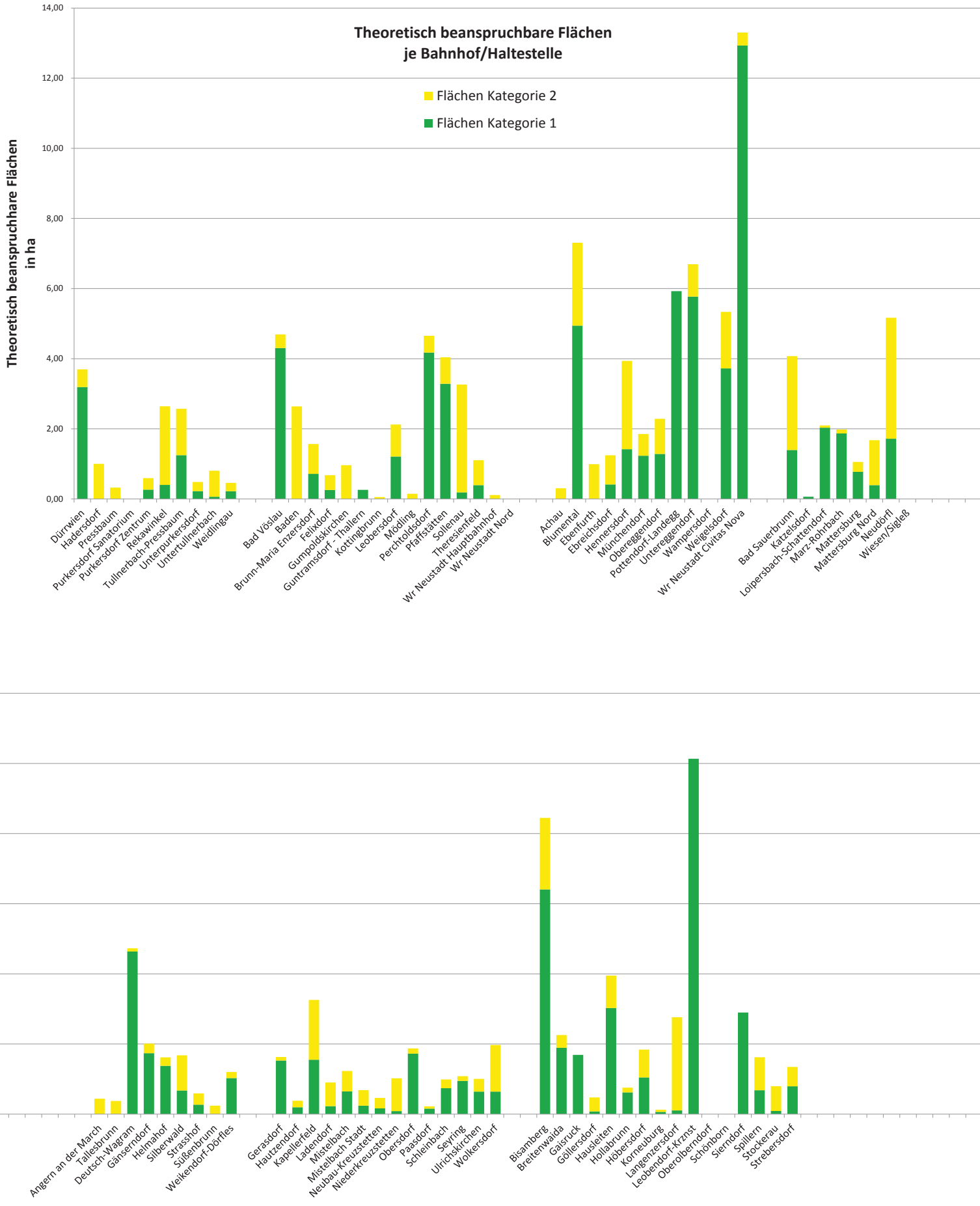
Geodaten NÖ und WIEN
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

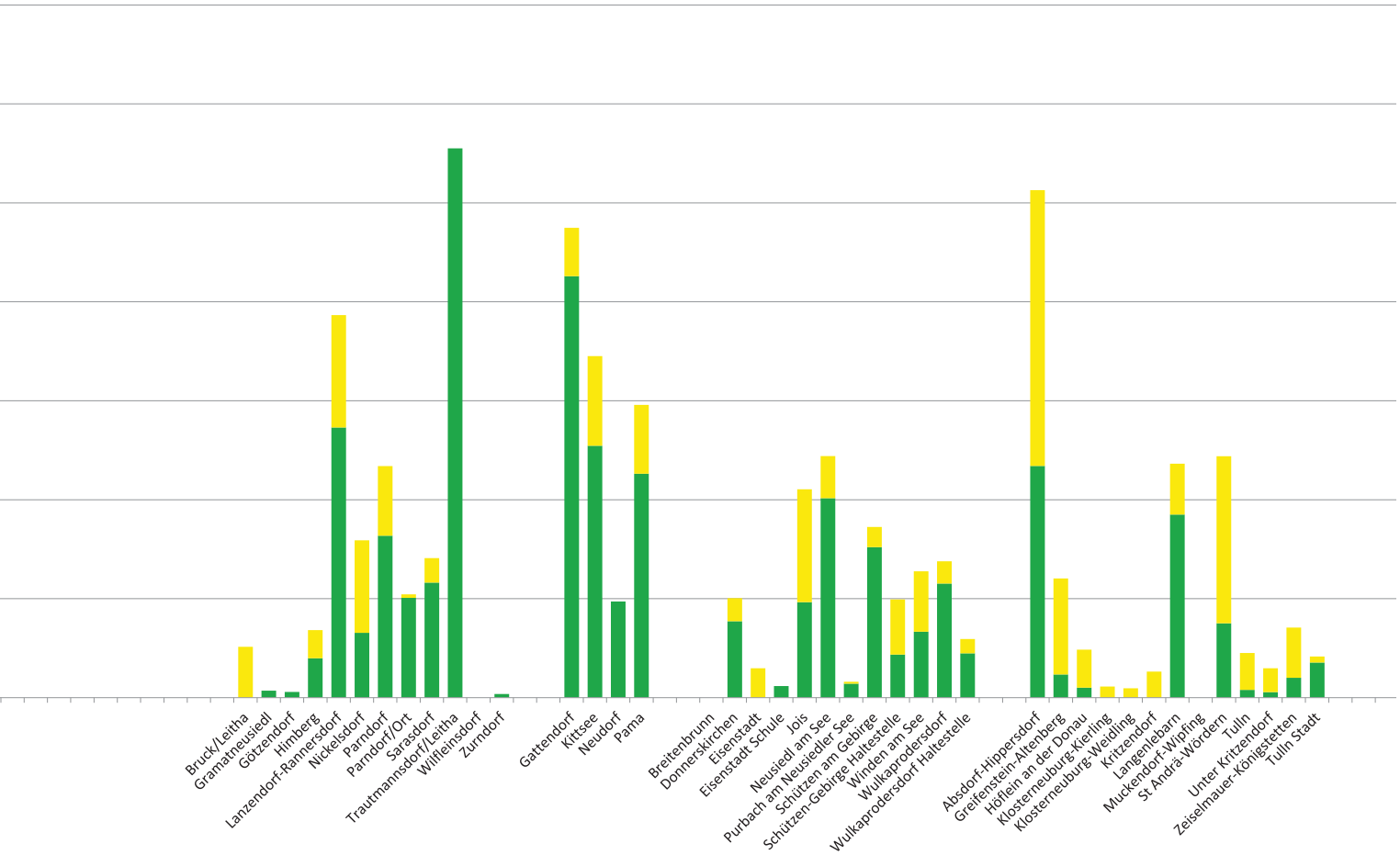
Übersichtskarte Untersuchungsgebiet Süd

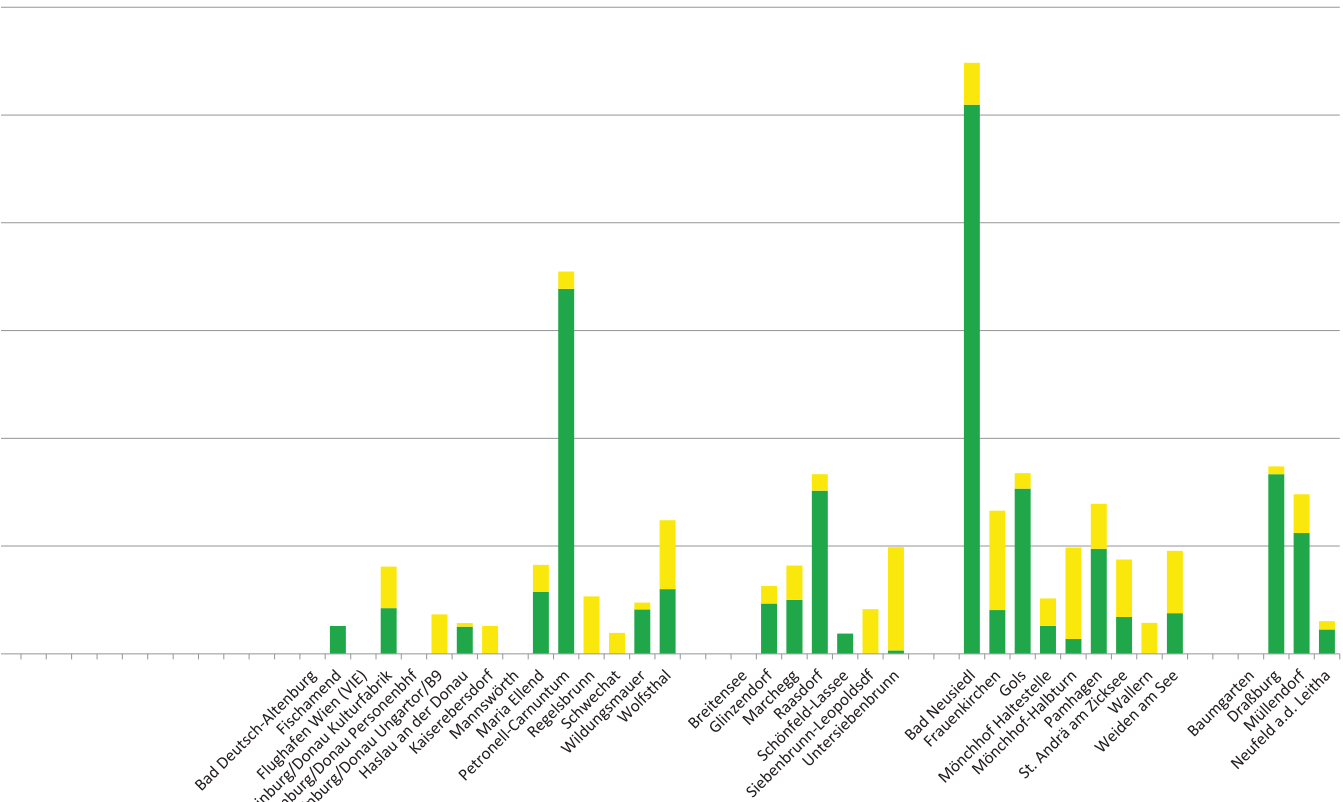
THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH AKTIVIERUNGSKATEGORIE IM BAHNHOFSNAHBEREICH



Geodaten NÖ, BGLD, WIEN
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

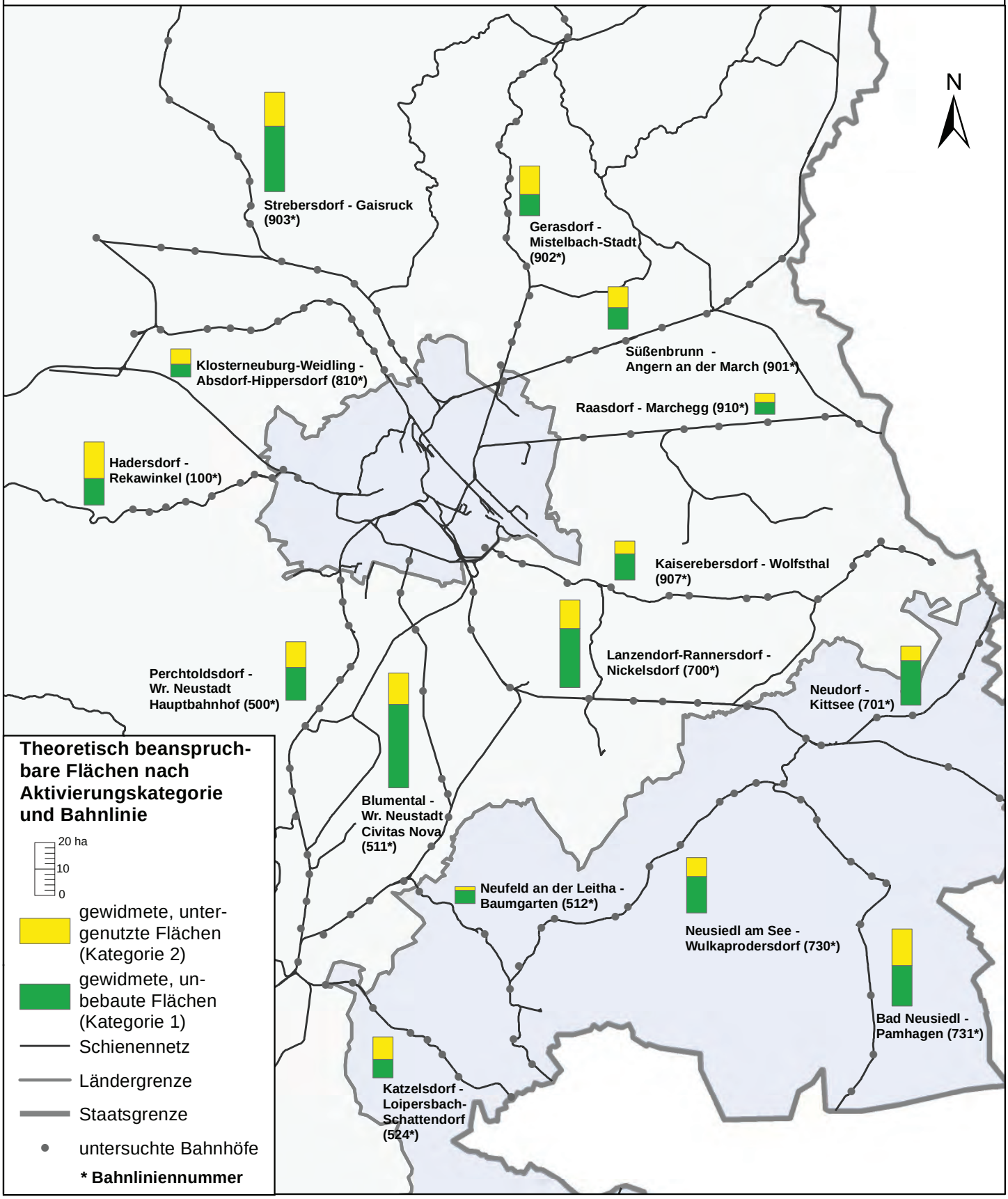

Theoretisch beanspruchbare Flächen
je Bahnhof/Haltestelle
Flächen Kategorie 2
Flächen Kategorie 1
Theoretisch beanspruchare Flächen in ha
14,00
12,00
10,00
8,00
6,00
4,00
2,00
0,00
Dürrwien
Hadersdorf
Pressbaum
Purkersdorf Sanatorium
Purkersdorf Zentrum
Rekawinkel
Tullnerbach-Pressbaum
Unterpurkersdorf
Untertullnerbach
Weidlingau
Bad Vöslau
Baden
Brunn-Maria Enzersdorf
Felixdorf
Gumpoldskirchen
Guntramsdorf - Thallern
Kottingbrunn
Leobersdorf
Mödling
Perchtoldsdorf
Pfaffstätten
Sollenau
Theresienfeld
Wr Neustadt Hauptbahnhof
Wr Neustadt Nord
Achau
Blumental
Ebenfurth
Ebreichsdorf
Hennersdorf
Münchendorf
Obereggendorf
Pottendorf-Landegg
Untereggendorf
Wampersdorf
Weigelsdorf
Wr Neustadt Civitas Nova
Bad Sauerbrunn
Katzeldorf
Loipersbach-Schattendorf
Marz-Rohrbach
Mattersburg
Mattersburg Nord
Neudörfl
Wiesen/Sigleß
Angern an der March
Tallesbrunn
Deutsch-Wagram
Gänserndorf
Helmahof
Silberwald
Strasshof
Süßenbrunn
Weikendorf-Dörfles
Gerasdorf
Hautzendorf
Kapellerfeld
Ladendorf
Mistelbach
Mistelbach Stadt
Neubau-Kreuzstetten
Niederkreuzstetten
Obersdorf
Paasdorf
Schleinbach
Seyring
Ulrichskirchen
Wolkersdorf
Bisamberg
Breitenwaida
Gairuck
Göllersdorf
Hausleiten
Hollabrunn
Höbersdorf
Korneuburg
Langenzersdorf
Leobendorf-Krznst.
Oberolberndorf
Schönborn
Sierndorf
Spillern
Stockerau
Strebersdorf


Bruck/Leitha
Gramatneusiedl
Götzendorf
Himberg
Lanzendorf-Rannersdorf
Nickelsdorf
Parndorf
Parndorf/Ort
Saradorf
Trautmannsdorf/Leitha
Wilfleinsdorf
Zurndorf
Gattendorf
Kittsee
Neudorf
Pama
Breitenbrunn
Donnerskirchen
Eisenstadt
Eisenstadt Schule
Jois
Neusiedl am See
Purbach am Neusiedler See
Schützen am Gebirge
Schützen-Gebirge Haltestelle
Winden am See
Wulkaprodersdorf
Wulkaprodersdorf Haltestelle
Absdorf-Hippersdorf
Greifenstein-Altenberg
Höflein an der Donau
Klosterneuburg-Kierling
Klosterneuburg-Weidling
Kritzendorf
Langenlebarn
Muckendorf-Wipfing
St. Andrä-Wördern
Tulln
Unter Kritzendorf
Zeiselmauer-Königstetten
Tulln Stadt


Bad Deutsch-Altenburg
Fischamend
Flughafen Wien (VIE)
Hainburg/Donau Kulturfabrik
Hainburg/Donau Personenbhf
Hainburg/Donau Ungartor/B9
Haslau an der Donau
Kaisersebersdorf
Mannswörth
Maria Ellend
Petronell-Carnuntum
Regelsbrunn
Schwechat
Wildungsmauer
Wolfsthal
Breitensee
Glinzendorf
Marchegg
Raasdorf
Schönfeld-Lassee
Siebenbrunn-Leopoldsdf
Untersiebenbrunn
Bad Neusiedl
Frauenkirchen
Gols
Mönchhof Haltestelle
Mönchhof-Halbturn
Pamhagen
St. Andrä am Zicksee
Wallern
Weiden am See
Baumgarten
Draßburg
Müllendorf
Neufeld a.d. Leitha

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH AKTIVIERUNGSKATEGORIE & BAHNLINIEN



0 2,5 5 10 Kilometer

Geodaten BGLD, NÖ, WIEN
Bearbeitung: Stefanie Döringer 2014

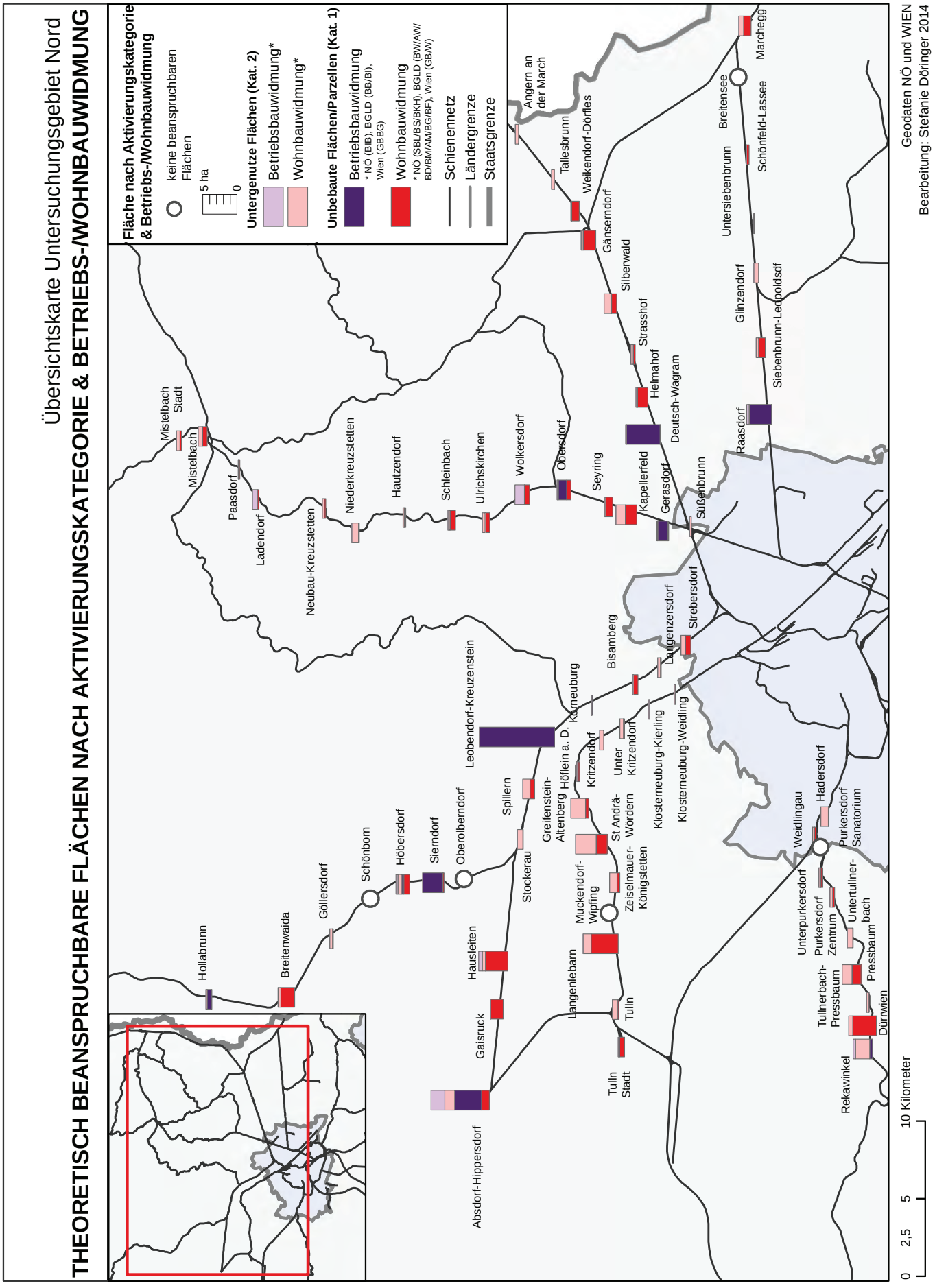
Mit Ausnahme von drei Linien überwiegen auf allen untersuchten Bahnstrecken Flächen und Parzellen der Aktivierungskategorie 1. Ein besonders hoher Anteil an noch unbebauten Flächen zeigt sich für die Pottendorfer Linie (Linie 511) mit insgesamt 37,6 ha. Darüber hinaus konnten auch für die Nordwestbahn (29,5 ha), die Ostbahn (26,6 ha) und die Neusiedler Seebahn (18,3 ha) beträchtliche Flächenpotenziale der Kategorie 1 erhoben werden. Entlang der Westbahn (Linie 100), der Franz-Josefs-Bahn (Linie 810), der Mattersburger Bahn (Linie 524) und der Laaer Ostbahn (Linie 902) sind rund um die Bahnhofsstationen vorrangig Flächen und Parzellen der Aktivierungskategorie 2 vorhanden.

Bei der Betrachtung der Flächenpotenziale nach der Aktivierbarkeit zeigen sich zwischen den Bundesländern Unterschiede: So entfallen im Burgenland rund 74 Prozent (62,9 ha) der für Wohnzwecke vorgesehen Flächen auf die Kategorie 1, in Niederösterreich hingegen nur 67 Prozent, was 87,1 ha entspricht. In Wien überwiegen die schwerer zu aktivierenden Flächen und Parzellen der Kategorie 2 mit in Summe 2,4 ha – was in Anbetracht der erwähnten gegenwärtigen Bausperre ohnehin eine „doppelt theoretische“ Annahme ist. Gesamt betrachtet ergibt sich für die Nahbereiche aller untersuchten Bahnstationen für die Kategorie 1 ein theoretisches Wohnbauflächenpotenzial von rund 151 ha und für die Kategorie 2 von rund 70 ha. Für Industrie- bzw. Gewerbezwecke vorgesehenes Flächenpotenzial der Aktivierungskategorie 1 ist entlang der analysierten Bahnlinien in einem Ausmaß von rund 74 ha vorhanden. 9,4 ha des theoretisch beanspruchbaren Betriebsbaulands werden der Aktivierungskategorie 2 zugeordnet (siehe KARTE 26)

Anhand der Karte „Theoretisch beanspruchbare Flächen nach Aktivierungsgrad und Betriebs- bzw. Wohnbauwidmung“ können die in den vorhergehenden Darstellungen behandelten Aspekte nochmals auf einen Blick erfasst werden. Dies ermöglicht einen Gesamteindruck des in der Stadtregion plus vorhandenen Wohn- bzw. Baulandflächenpotenzials und dessen theoretischer Aktivierbarkeit zu bekommen (siehe KARTE 27 und KARTE 28)

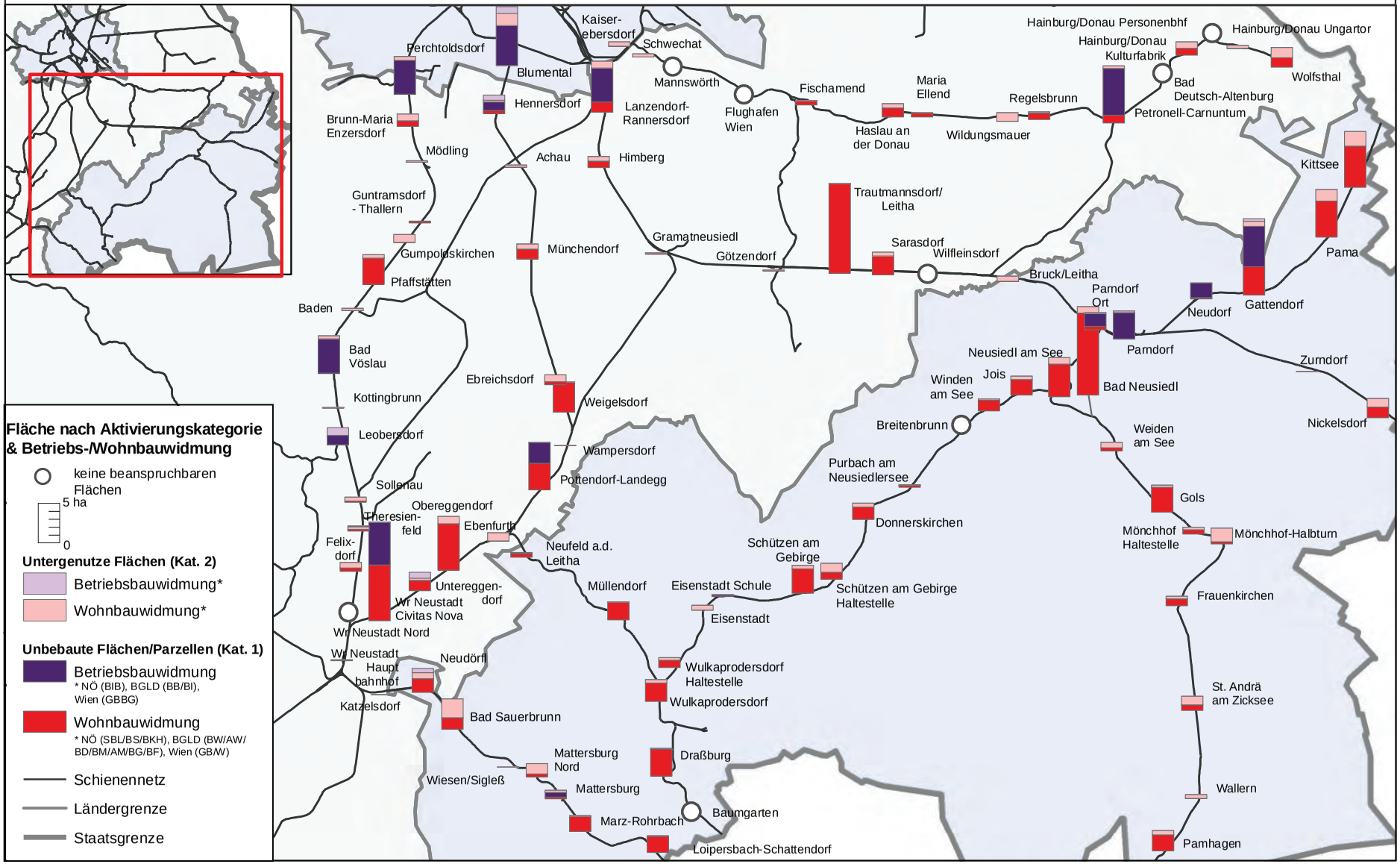
Links:
KARTE 26: Theoretisches Flächenpotenzial nach Aktivierungskategorie zusammengefasst je Linie

Auf der nächsten Doppelseite:
KARTE 27: Theoretisch beanspruchbare Flächen nach Aktivierungsgrad sowie Betriebs- bzw. Wohnbauwidmung - Nord
KARTE 28: Theoretisch beanspruchbare Flächen nach Aktivierungsgrad sowie Betriebs- bzw. Wohnbauwidmung - Süd


Übersichtskarte Untersuchungsgebiet Nord
THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH AKTIVIERUNGSKATEGORIE & BETRIEBS-/WOHNBAUWIDMUNG
Fläche nach Aktivierungskategorie & Betriebs-/Wohnbauwidmung
keine beanspruchbaren Flächen
5 ha
0
Untergenutze Flächen (Kat. 2)
Betriebsbauwidmung*
Wohnbauwidmung*
Unbebaute Flächen/Parzellen (Kat. 1)
Betriebsbauwidmung
* NÖ (BIB), BGLD (BB/BI), Wien (GBBG)
Wohnbauwidmung
* NÖ (SBL/BS/BKH), BGLD (BW/AW/BD/BM/AM/BG/BF), Wien (GB/W)
Schienennetz
Ländergrenze
Staatsgrenze
Hollabrunn
Breitenwaida
Göllersdorf
Schönborn
Höbersdorf
Sierndorf
Oberolberndorf
Spillern
Stockerau
Hausleiten
Gaisruck
Absdorf-Hippersdorf
Leobendorf-Kreuzenstein
Greifenstein-Altenberg
Höflein a. D. Kommeuburg
Kritzendorf
Unter Kritzendorf
Bisamberg
Muckendorf-Wipfing
St Andrä-Wördern
Zeiselmauer-Königstetten
Langenlebarn
Tulln
Tulln Stadt
Klosterneuburg-Kierling
Klosterneuburg-Weidling
Langenzersdorf
Strebersdorf
Mistelbach Stadt
Mistelbach
Paasdorf
Ladendorf
Neubau-Kreuzstetten
Niederkreuzstetten
Hautzendorf
Schleinbach
Ulrichskirchen
Wolkersdorf
Obersdorf
Seyring
Kapellerfeld
Gerasdorf
Süßenbrunn
Deutsch-Wagram
Helmahof
Strasshof
Silberwald
Gänserndorf
Weikendorf-Dörfles
Tallesbrunn
Angern an der March
Raasdorf
Siebenbrunn-Leopoldsdf
Schönfeld-Lassee
Glinzendorf
Untersiebenbrunn
Breitensee
Marchegg
Weidlingau
Hadersdorf
Purkersdorf Sanatorium
Unterpurkersdorf
Purkersdorf Zentrum
Untertullner-bach
Tullnerbach-Pressbaum
Pressbaum
Dürnwien
Rekawinkel
0 2,5 5 10 Kilometer
Geodaten NÖ und WIEN
Bearbeitung: Stefanie Döringer 2014

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet Süd

THEORETISCH BEANSPRUCHBARE FLÄCHEN NACH AKTIVIERUNGSKATEGORIE & BETRIEBS-/WOHNBAUWIDMUNG



Geodaten NÖ, BGLD, WIEN
Bearbeitung: Stefanie Döringer 2014

6.5. Bahnhöfe und Haltestellen mit günstigen siedlungsstrukturellen Voraussetzungen

In einem weiteren Schritt wurden auf Basis der vor Ort (bzw. mittels Luftbild) erhobenen Lagekriterien der Haltepunkte im Ort (integriert/Ortstrand/peripher) und der Flächenanalyse Bahnhöfe und Haltestellen herausgefiltert, die aufgrund ihrer integrierten Lage und ihrem hohen Wohnbauflächenpotenzial (>5.000m²) besonders günstige Lage- bzw. Flächenvoraussetzungen aufweisen. Insgesamt ergibt sich für 26 der 160 betrachteten Stationen die Merkmalskombination „Integrierte Ortslage sowie mehr als 5.000m² theoretisch beanspruchbares Wohnbauflächenpotenzial in unmittelbarer Bahnhofsumgebung“. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei den Flächenpotenzialen um alle erhobenen Grundstücke mit Wohnbauwidmung im unmittelbaren Umfeld der Bahnhöfe und Haltestellen handelt. Wie der Karte zu entnehmen ist, konzentrieren sich im Bezirk Gänserndorf entlang der Laaer Ostbahn drei Bahnhöfe mit entsprechendem Entwicklungspotenzial (Silberwald, Gänserndorf, Weikendorf-Dörfles). Im Burgenland verfügen drei entlang der Pannoniabahn und der Neusiedler Seebahn räumlich in der Nähe liegende, integrierte Bahnhöfe über hohe Innenentwicklungspotenziale (Bad Neusiedl, Jois, Winden am See). Acht dieser 26 ÖV-Haltestellen können außerdem Lärmschutzanlagen aufweisen, die sich günstig auf die Entwicklung in den jeweiligen Nahbereichen auswirken können. Hierzu zählen: Brunn-Maria Enzersdorf, Hausleiten, Himberg, Kapellerfeld, Pfaffstätten, Tulln Stadt, Weikendorf-Dörfles und Wolkersdorf (KARTE 29).

6.6. Siedlungsstruktrurelle Potenziale

Welche siedlungsstrukturellen Potenziale sind nun damit theoretisch verbunden? Zieht man zunächst die Gesamtsumme (383 ha) aller ermittelten Flächenpotenziale unabhängig ihrer Widmung heran, so würde sich bei einer theoretischen Bebauungsdichte von 80 EW/ha in integrierten und 40EW/ha in Ortsrandlagen ein Siedlungspotenzial von 20.800 EinwohnerInnen ergeben. Dieser Wert dient lediglich zur Veranschaulichung und hat eher „akademischen“ Charakter. Interessanter ist das EinwohnerInnenpotenzial auf den Flächen, die gegenwärtig für Wohnzwecke gewidmet sind:

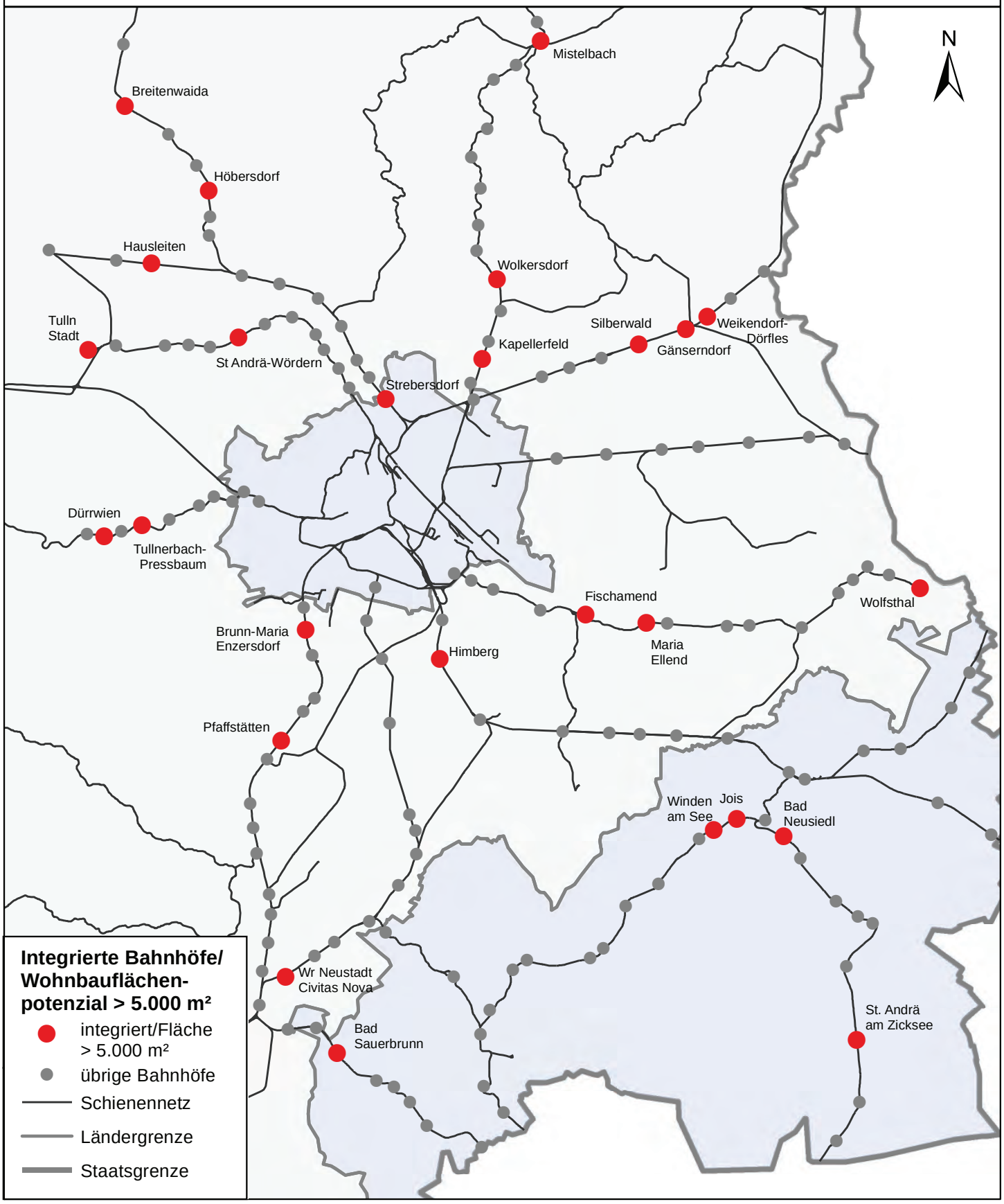
Tab. 15: Siedlungspotenzial ausgehend von Dichtewert 100EW/ha bzw. 40 EW/ha

Lage der Bahnstationen	Theoretisch beanspruchbare Fläche		Siedlungsstrukturelles Potenziale	
	Wohnbauwidmung 1	Wohnbauwidmung 2	Theoretische EinwohnerInnendichte	Theoretisches EinwohnerInnenpotenzial
Integrierte Lage	55,0 ha	34,5 ha	100 EW/ha	5.438 EW
Ortsrandlage	93,5 ha	36,6 ha	40 EW/ha	3.432 EW
Periphere Lage	2,5 ha	0,4 ha	0 EW/ha	0 EW
Aktivierungsgrad	80 %	30 %		**8.870 EW**

KARTE 29: ÖV-Haltestellen in integrierter Ortslage sowie einem theoretischen Wohnbaufächenpotenzial > 5.000 m²

Übersichtskarte Untersuchungsgebiet

INTEGRIERTE ÖV-HALTESTELLEN MIT HOHEM WOHNBAUFLÄCHENPOTENZIAL



Geodaten Land NÖ und BGLD
Eigene Erhebung und Darstellung 2013

Auch wenn das Siedlungspotenzial von nicht einmal 9.000 EinwohnerInnen auf den ersten Blick wenig erscheinen mag, so darf nicht außer Acht gelassen werden, dass es sich bei den untersuchten Nahbereichen lediglich um den 300m-Einzugsbereich handelt – bei einer Ausdehnung auf 500m oder 600m würden sich die Werte entsprechend erhöhen. Ziel dieses Projekts war jedoch, sich auf den engsten, für Fußläufigkeit attraktivsten Entfernungsbereich zu konzentrieren. Darüber hinaus muss bedacht werden, dass es sich bei der in Ortsrandlage angenommenen Dichte von 40EW/ha um eine äußerst lockere Form der Bebauung handelt, die in dieser theoretischen Annahme aus planerischer Sicht mit Sicherheit den niedrigsten „sinnvollen" Dichtewert darstellt (siehe Tab. 15).

Tab. 16: Siedlungspotenzial ausgehend von Dichtewert 170 EW/ha bzw. 70 EW/ha

Lage der Bahnstationen	Theoretisch beanspruchbare Fläche		Siedlungsstrukturelles Potenziale	
	Wohnbauwidmung 1	Wohnbauwidmung 2	Theoretische EinwohnerInnendichte	Theoretisches EinwohnerInnenpotenzial
Integrierte Lage	55,0 ha	34,5 ha	170 EW/ha	9. 245 EW
Ortsrandlage	93,5 ha	36,6 ha	70 EW/ha	6 .004 EW
Periphere Lage	2,5 ha	0,4 ha	0 EW/ha	0 EW
Aktivierungsgrad	80 %	30 %		**15.250 EW**

Im Hinblick auf in unmittelbarer Bahnhofnähe bereits realisierte (Mehrfamilienhaus-)Wohnbauprojekte in der Stadtregion plus, die beispielhaft im folgenden Kapitel noch genauer vorgestellt werden, soll an dieser Stelle auch ein Szenario mit dichterer Wohnbebauung skizziert werden. Als Orientierungswerte dienen bspw. bahnhofnahe Wohnanlagen in Himberg (integrierte Station) und Jois (am Ortstrand liegende Station), mit jeweils einer Siedlungsdichte von etwa 170 EW/ha bzw. 70 EW/ha. Punktuell finden sich aber auf wesentlich dichtere Wohnbauformen – wie ein Blick ins Burgenland beweist – wo im Umfeld des Bahnhofs Gattendorf selbst am Ortstrand ein Wohnhaus mit einer Dichte von 177 EW/ha errichtet wurde. Erhöht man also die Bebauungsdichte auf 170 EW/ha in integrierter Lage und 70EW/ha in Ortsrandlage verdoppelt sich das Siedlungspotenzial nahezu. Auf rund 220 ha könnte Wohnraum für über 15.000 Personen geschaffen werden (siehe Tab. 16).

An dieser Stelle sei nochmals auf den Unterschied zwischen den hier verwendeten Dichtewerten und den Dichten hingewiesen, die sich auf die gesamte Gemeinde oder noch größere räumliche Umgriffe beziehen. So bezieht sich etwa die im LEP Burgenland geforderte Mindesteinwohnerdichte von 40 Einwohnern/ha (Bgld. LEP 2011, Pkt. 4.1.2.2.1., S.62) jeweils auf den Durchschnittswert der gesamten Gemeinde. Auf einzelnen Parzellen werden – hochgerechnet – natürlich entschieden höhere Werte erreicht. Die Hochrechnungen in diesem Kapitel beruhen dabei auf Dichtewerten, die bei (relativ) jungen Wohnbauprojekten in Gemeinden des Untersuchungsgebiets in realisierten Projekten erreicht werden. Diese reichen von 68 EW/ha bis hin zu 310 EW/ha, für mehrgeschoßigen Wohnbau in Verdichtungsräumen eine übliche Spannweite (s. Anhang I, S.117ff.).

7. Zusammenfassende Ergebnisse

In Summe wurden 383 ha an theoretisch beanspruchbaren Flächen im gesamten Untersuchungsgebiet ermittelt (siehe Diagramm 10). Rund 40 Prozent – d.h. 151 ha aller erhobenen Grundstücke – sind gewidmetes Bauland der Kategorie 1, auf denen eine Wohnbebauung nach unseren theoretischen Annahmen einfacher möglich sein sollte. 19 Prozent (71 ha) hingegen sind der Kategorie 2 zuzuordnen und somit theoretisch weniger einfach verfügbar. Damit stehen im gesamten Untersuchungsgebiet in den Bahnhofsnahbereichen rund 222 ha theoretisches Wohnbauland zur Verfügung. Die erhobenen Betriebsbauflächen belaufen sich in Summe auf 83 ha. Rund 19 Prozent (74 ha) aller analysierten Grundstücke entfallen auf Betriebsbauflächen der Kategorie 1 und 2 Prozent (9 ha) auf die Kategorie 2. „Sonstige Flächen“ (Sportplätze, ebenerdige Lagerplätze, Eisenbahnflächen, P+R) belaufen sich insgesamt auf 77 ha (damit 20 Prozent aller Flächen) und wurden allesamt der Aktivierungskategorie 2 zugeordnet.

Sowohl unter den für Wohnbau als auch für Betriebsbau gewidmeten Flächen befindet sich somit ein beträchtlicher Anteil an theoretisch „einfacher“ zu aktivierenden Flächen. An fast allen der 15 Bahnlinien findet man überwiegend Flächen und Parzellen der Aktivierungskategorie 1. Ausgehend von der anfänglichen Überlegung, dass aufgrund der hohen Standortqualität der Bahnhofsnahbereiche kaum mehr unbebaute, für Wohn- und Betriebsnutzung geeignete Flächen und Parzellen verfügbar sein sollten, ein durchaus überraschendes Ergebnis. Hier zeigt sich abermals, dass zwischen planerischer Theorie und Praxis manchmal eine große Kluft liegen kann – und Maßnahmen zur Baulandmobilisierung und zum aktiven Flächenmanagement durchaus sinnvolle und zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung beitragende Strategien sind.

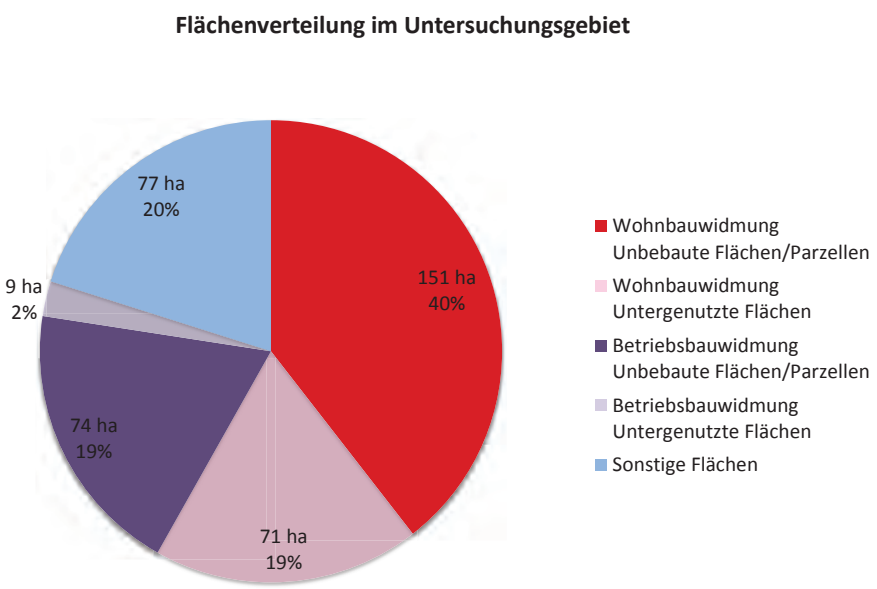


Diagramm 10: Verteilung der erhobenen Flächenpotenziale im gesamten Untersuchungsgebiet

7.1. Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse je Bundesland

Niederösterreich

Für die niederösterreichischen Bahnhofs- und Haltestellennahebereiche zeigt sich ein relativ heterogenes Bild, was die Verteilung und Widmung der theoretisch beanspruchbaren Flächen anbelangt. Ein sehr hohes Potenzial an theoretisch beanspruchbaren Flächen der Kategorie 1 zeigt sich vor allem entlang der Pottendorfer-Linie (Linie 511). In den dicht verbauten Nahbereichen der ÖV-Haltestellen der Westbahn (Linie 100) überwiegen hingegen konsequenterweise die schwerer zu aktivierenden Grundstücke der Kategorie 2 (in Form von hinzugekauften und als Gärten genutzten Parzellen usw.).

Allgemein betrachtet, weisen die im Nordosten Niederösterreichs analysiertenBahnlinien im Vergleich zum den im Süden verlaufenden Bahnlinien ein deutlich geringeres Flächenpotenzial auf. Die Pottendorfer-Linie (Linie 511) ist in der Stadtregion plus der Spitzenreiter an theoretisch verfügbaren Flächen – sowohl in Bezug auf das gesamte Flächenpotenzial als auch differenziert nach Wohn- und Betriebsbauflächenpotenzial. Bei neun der zwölf Haltepunkte entlang der Pottendorfer Linie handelt es sich um S-Bahn-Stationen, nur an den Haltestellen Ebreichsdorf, Wampersdorf und Ebenfurth halten sowohl Schnellbahnen als auch Regionalzüge. Die Pottendorfer Linie weist zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Vergleich zu den anderen Linien der Ostregion mit durchschnittlich 16 Halten täglich (derzeit noch) eine geringe Intervalldichte auf. Die meisten ÖV-Haltestellen entlang dieser Linie liegen am Ortstrand, nur die Haltestellen Hennersdorf, Ebreichsdorf und Wiener Neustadt Civitas Nova befindet sich in integrierter Ortslage. Daneben verfügen aber auch die ÖV-Haltestellen der Franz-Josefs-Bahn im nordöstlichen Niederösterreich (18,7 ha) und der Ostbahn (21,4 ha) über ein beträchtliches Wohnbaupotenzial. Hinsichtlich vorhandener theoretischer Betriebsbauflächen sollten – neben der Pottendorfer Linie (16,3 ha) und der Nordwestbahn (14,4 ha) – die zumeist integrierten Bahnhöfe und Haltestellen der zweigleisigen Südbahn vertiefend betrachtet werden, die in Summe ein Potenzial von 10,7 ha aufweisen.

Burgenland

Im Burgenland konnten entlang der betrachteten Bahnlinien vorrangig für Wohnnutzung gewidmete Flächen und Parzellen identifiziert werden. Zudem sind die theoretisch beanspruchbaren Wohn- und Betriebsbauflächen überwiegend der Aktivierungskategorie 1 zuzuordnen. Ein auffallend hohes Wohnflächenpotenzial besitzt – neben der Neusiedler Seebahn (24,1 ha) und der Pannoniabahn (21,0 ha) – mit rund 17 ha auch die im südlichen Burgenland verlaufende eingleisige Linie 701 (Richtung Bratislava hl.st). Überdies verfügen diese burgenländischen Bahnhöfe und Haltestellen in Summe über die meisten für Industrie- bzw. Gewerbenutzung gewidmeten Potenzialflächen. Diese Erkenntnisse könnten hinsichtlich der standörtlichen Potenziale zahlreicher ÖV-Haltestellenbereiche entlang der Linie 701 durchaus als Gegenstand weiterführender Analysen dienen.

Wien

Die sechs in Wien genauer betrachteten Bahnhofsnahbereiche weisen insgesamt nur ein geringes Wohnbau- bzw. Betriebsflächenpotenzial auf. Die S-Bahn-Haltestellen Hadersdorf (im Westen) bzw. Strebersdorf (im Norden) verfügen mit jeweils 1 bzw. 0,8 ha an theoretisch beanspruchbaren Wohnbauflächen über das größte Potenzial.

Für alle drei Bundesländer gilt, dass der Mehrwert, der auf diese Weise ermittelten Flächenpotenziale und der Umstand von bewusst rein theoretischen Werten und ebenso theoretischen Annahmen in Bezug auf die Aktivierungswahrscheinlichkeiten dieser „stillen Reserven" ausgegangen zu sein, mindestens ein zweifacher ist:

1. Es wurde aufgezeigt, welche enormen Potenziale in einem – sehr knapp bemessenen – räumlichen Ausschnitt (straßenrealistischer 300m-Nahbereich) der jeweils untersuchten Orte zu finden sind. Das ist ein nicht unwesentlicher Beitrag zur Bewusstseinsbildung und Sichtbarmachung, was bei konsequenter Innenentwicklung möglich wäre.

2. Die Kategorisierung in theoretisch weniger leicht und einfacher zu mobilisierendes Bauland kann dazu dienen, sowohl auf überörtlicher, vor allem aber auch auf kommunaler Ebene bei der Umsetzung von Flächenmanagement- und Innenentwicklungsmaßnahmen Prioritäten zu setzen, um welche Flächen man sich zuerst kümmert.

Aufgrund der gewählten Methodik sind (v.a. die quantitativen) Ergebnisse natürlich anfechtbar und diskutierbar, was allerdings nicht als Nachteil zu sehen ist. Ganz im Gegenteil - diese sollen den Stein ins Rollen bringen und müssen kontrovers diskutiert werden: Nur so kann „Innen vor Außen" nachhaltig ins Bewusstsein der beteiligten AkteurInnen sickern.

8. Ausblick

Basierend auf den im Zuge dieser Studie erhobenen Standort- und Verdichtungspotenzialen der 160 Bahnhöfe wäre es denkbar, in einem weiteren Schritt als theoretisch beanspruchbare Flächen auch die untergenutzten, bereits teilweise bebauten Flächen und Parzellen zu analysieren (bspw. lange, schmale Parzellen mit einem älteren Einfamilienhaus). Weitere geeignete Potenzialflächen stellen die sich an knapp 100 Bahnstationen im 300-Meter-Einzugsgebiet befindlichen Agrarflächen dar, die in diesem Projekt aufgrund der Grünlandwidmung noch nicht erhoben wurden – deren Lagequalitäten aber oft durchaus günstige Voraussetzungen für verdichtete Bebauungen aufweisen würden. Auch eine räumliche Ausweitung der Flächenanalyse auf den 500m-Stationsnahbereich lässt – wie am Beispiel Kottingbrunn eingangs beschrieben – interessante Ergebnisse und eine deutliche Erhöhung an theoretischen Potenzialen vermuten. Neben der geringeren Lärmbelastung sind diese Bereiche auch näher zum Ortszentrum gelegen und haben damit verbunden in vielen Fällen auch bessere Erreichbarkeitswerte in Bezug auf dort gelegene Versorgungs- und Ausstattungseinrichtungen. Im Rahmen einer detaillierteren Betrachtung einzelner Bahnstationen gilt es zudem, die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und die spezifischen Eigentumsverhältnisse in den Gemeinden genauer zu beleuchten. Überdies können die Betrachtung der EinwohnerInnenentwicklung auf kommunaler Ebene bzw. Gespräche mit zentralen AkteurInnen (z.B. Politik, Gemeinnützige Wohnbauträger etc.) auch Aufschlüsse darüber geben, ob bzw. inwiefern eine Nachfrage nach Wohnbauland bzw. Wohnraum in der Nähe von Bahnhöfen und Haltestellen besteht. In weiterer Folge muss der Fokus der Praxis auf der Frage nach der Aktivierbarkeit der im Zuge dieses Projekts erhobenen Flächenpotenziale sowie der Wirksamkeit und Umsetzung der zur Baulandmobilisierung geeigneten Instrumente liegen.

Siedlungsqualitäten und städtebauliche Potenziale der ÖV-Nahbereiche ins öffentliche/kommunale Bewusstsein rücken

Im Laufe der Untersuchung stießen wir auf zahlreiche Beispiele von geplanten oder bereits erfolgten Verdichtungen im Nahbereich der Bahnhöfe. Mehrgeschossiger Wohnbau trifft bekanntermaßen zunächst nicht immer und überall auf Zustimmung bei AnrainerInnen, BürgermeisterInnen oder manchmal sogar örtlichen PlanerInnen. Das Argument „So nah am Bahnhof will doch eh niemand wohnen...!" hört man deswegen oft – und es scheint in manchen Fällen eine Ausflucht zu sein, hinter der sich Verschiedenes verbirgt. Zum einen dient ein (Pseudo-)Argument wie dieses dazu, jegliches Nachdenken über Verdichtung bereits im Keim zu ersticken. Zum anderen kann damit auch eine andere Befürchtung „verschleiert" transportiert werden, nämlich: Wer in solche, vermeintlich unattraktiveren und damit billigeren Wohnungen zieht, gehört einer sozialen Bevölkerungsschicht an, für die man in der eigenen Gemeinde nicht „aktiv" Angebote schaffen will. Die bauliche Entwicklung in vielen Gemeinden der Stadtregion spricht aber gegen Argumente und Ängste wie die skizzierten: Der Bedarf nach günstig gelegenem und günstigem Wohnraum ist definitiv da – und oftmals größer als das Angebot an entsprechenden Wohnungen. In Anhang I, S. 117ff. werden nur einige Beispiele für verdichtete Wohnformen im Nahbereich der ÖV-Haltestellen gezeigt. Und es ist gut zu sehen, dass es sich in einigen Fällen durchaus auch um höherwertiges Wohnen handelt, das eben auch anspruchsvollere Zielgruppen anzieht.

Ein anderer nicht unwesentlicher Aspekt von verdichtetem Wohnbau bzw. einer geschlossenen Bauweise zu den Hauptverkehrsadern hin (wie sie z.B. für die dörflichen Strukturen im Weinviertel ohnehin typisch ist), ist seine städtebauliche Zusatzqualität als Lärmbarriere für die dahinter liegenden Bereiche. Welche Aufenthaltsqualität sich dadurch ergeben kann, zeigt beispielsweise die in Deutsch-Wagram vor einigen Jahren in Wert gesetzte Friedhofsallee – das dahinter liegende Prinzip kann nicht nur bei stark befahrenen Straßen, sondern genauso gut entlang von Bahnlinien funktionieren. Gute architektonische Lösungen für geschlossene Bauweise als Lärmbarriere gibt es genug – und eine Umsetzung könnte überall dort Sinn machen, wenn die Ausrichtung der Gebäude passt (keine Nordausrichtung).

Kommunale und private Akteure einbinden und vernetzen

Eine wichtige Erkenntnis aus den während des Projekts geführten Gesprächen ist, dass es einige zentrale Player gibt, die man mit ins Boot holen muss, wenn Bahnhofsnahbereiche als Entwicklungsräume diskutiert werden: Insbesondere die ÖBB als Immobilienentwickler und Grundeigentümer spielen dabei eine wichtige Rolle und das nicht nur, wenn es beispielsweise um geplante Aufstockungen von P+R-Anlagen geht. Am Bahnhof Korneuburg etwa gibt es vonseiten der ÖBB Planungen für eine groß angelegte Mischnutzung auf dem ÖBB-Areal neben der neuen Haltestelle: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen sollen/könnten hier direkt an der Station gelegen errichtet werden.

(Über-)örtliche Planung wird aber dann schwierig, wenn die entsprechenden Informationsflüsse nicht funktionieren, nicht jeder lässt sich gerne oder leicht in die Karten schauen. Und so war es öfter auch eher Zufall, wenn wir von (geplanten) Projekten wie dem Korneuburger Beispiel erfahren haben.

Es gibt aber auch andere „Big Player“ wie z.B. die VÖR, die sich äußerst interessiert an einer (Mehr-)Nutzung bestimmter Rübenplätze gezeigt hat. Nur eben von selbst keine diesbezügliche Initiative ergriffen hätte. Hier könnten sich, wenn kommunale Planung, Eigentümergesellschaften und evtl. auch die übergeordnete Planungsebene zusammenspielen, neue und gewinnbringende Synergien ergeben. Daneben gibt es aber auch eine Vielzahl an „kleinen Multiplikatoren“ wie die regionalen Raiffeisen-Lagerhaus regGenmbh’s, die jeweils die EigentümerInnen einiger Lagerhäuser (in einem Bezirk/entlang einer Linie) sind. Auch hier könnten sich wichtige (teil-)regionale Ansprechpartner finden, mit denen beispielsweise die Nachnutzung von drei oder vier Lagerhausarealen durchgedacht oder möglicherweise sogar umgesetzt werden könnten. Es scheint aber auch hier noch einiges an Pionier- und Vernetzungsarbeit zu leisten zu sein, bevor solche Ideen in die Tat umgesetzt werden können.

9. Einzelfallanalysen

Abschließend soll ein Blick auf sechs Haltestellen und Bahnhöfe geworfen werden, die insgesamt einen guten Eindruck von der Bandbreite an siedlungsstrukturellen Ausprägungen rund um die ÖV-Stationen vermitteln. Neben Haltepunkten in sehr peripheren und entsprechend wenig dynamischen Lagen, reichen die Fälle von ungenutzten großflächigen Lagerplätzen über nicht optimal ausgenutzte P+R-Flächen hin zu großen Siedlungspotenzialen in Wiener Neustadt Civitas Nova.

Es handelt sich dabei weniger um eine ausführliche Analyse (die vielmehr ein eigenes Projekt darstellen würde), sondern um ein Aufzeigen, auf welche Ausgangssituationen man stoßen kann und welche (übergeordneten) planerischen Fragestellungen eine Rolle in bestimmten Fällen spielen. Darüber hinaus gaben die Gespräche mit Zuständigen in den Gemeinden oder Unternehmen, denen betroffene Grundstücke gehören, interessante Aufschlüsse über die Denkweise und das (Nicht-)Agieren der einzelnen AkteurInnen, wenn es um die (Wieder-)Inwertsetzung von diesen Lagen geht.

Hieraus lässt sich auch ein kleines Stimmungsbild zeichnen, das zeigt, wie weit ein Bewusstsein für die Lagegunst der Bahnhofsnahbereiche und deren Entwicklungsspielräume bzw. für „Innen vor Außen“ generell vorhanden ist oder auch nicht.

9.1. Gattendorf

Die im Nordburgenland gelegene Gemeinde Gattendorf gehört zum politischen Bezirk Neusiedl am See und zählt 1.234 EinwohnerInnen. Der Bahnhof Gattendorf ist am südlichen Ortsrand an der Strecke Parndorf – Kittsee (701) platziert.

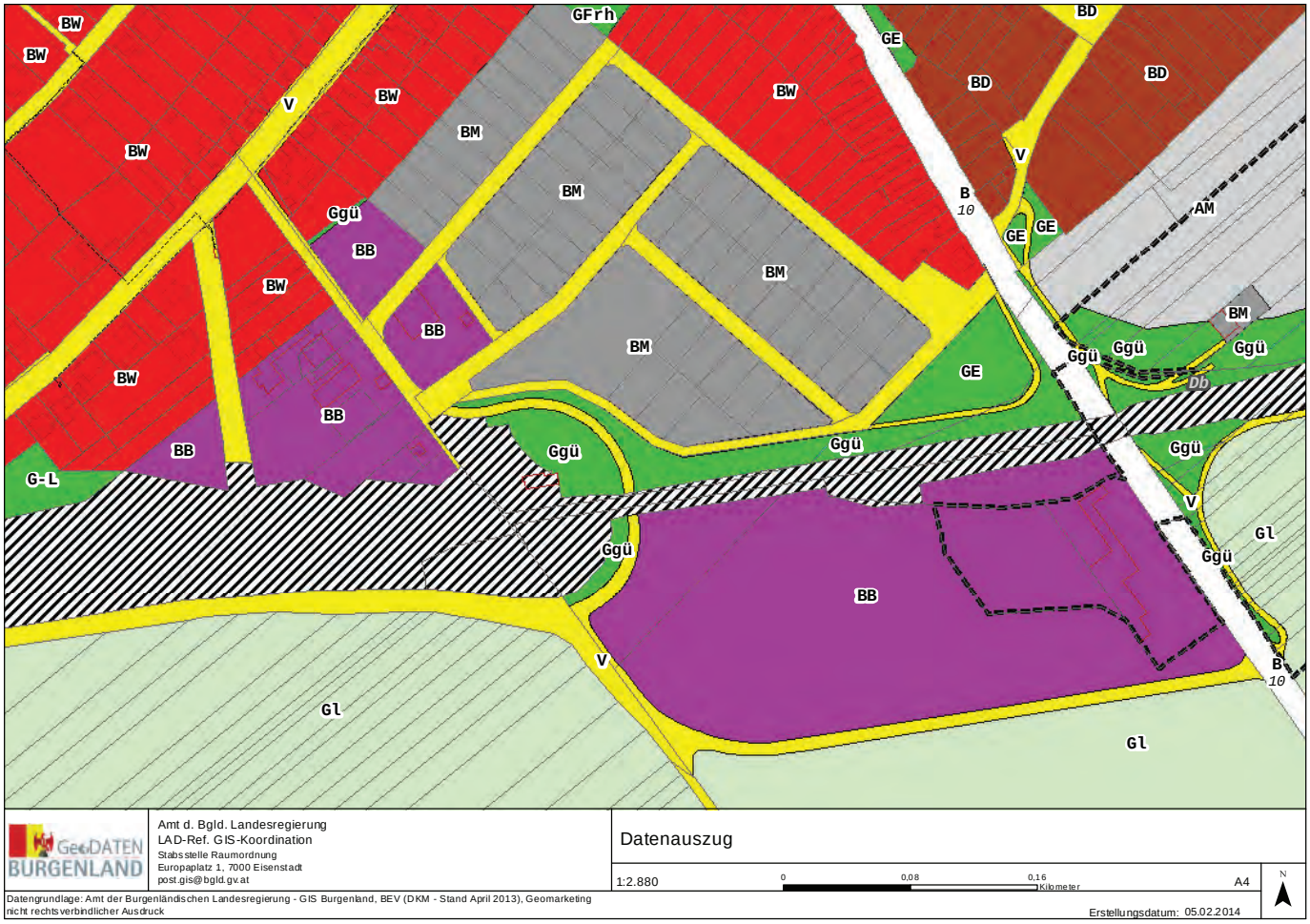
Zwischen dem Siedlungsrand und der Bahnlinie befindet sich ein ebenerdiger Lagerplatz (Rübenplatz) mit einer Gesamtgröße von 13.687 m², wovon ca. 8.600 m² befestigte Lagerfläche sind (siehe Abb. 20). Ein Teil dieses Areals (ca. 3.600 m²) ist im Besitz der VÖR, der „Rübenbauern Vertretungs- und Übernahme GmbH“, der größere Teil befindet sich aber im Besitz der ÖBB. Die derzeitige Widmung teilt sich gemäß den Eigentumsverhältnissen in „G-L“ (Lagerplatz) sowie Eisenbahnnutzung.

Laut Auskunft der Gemeindeverwaltung (Telefonat mit T. Brunner, 18.3.2014) ist der Lagerplatz seit mehr als 15 Jahren nicht mehr in Gebrauch. Bis dahin diente er sowohl den Ortsansässigen als auch den LandwirtInnen aus der Umgebung zur Lagerung von Rüben oder Getreide, das dann per Bahn weitertransportiert wurde. Auf dem Teil des

Abb. 19: Wartehaus an der Haltestelle Gattendorf
Foto: H. Huemer 2013

Grundstücks, das sich im Besitz der VÖR befindet, sind noch Spuren der ehemaligen Nutzung in Form von Resten einer Brückenwaage zu finden. Das Waaghaus selbst wurde im Zuge der Stilllegung abgebaut. Dass die VÖR diesen Lagerplatz nicht mehr als einen aktiv genutzten führt, belegt auch eine grafische Darstellung ihrer Lagerplätze im Burgenland auf der Homepage der GmbH, auf der sich Gattendorf nicht mehr findet (http://www.ruebenbauern.at/verbaende/bgld/).

Abb. 20: Flächenwidmungsplan Gattendorf
Quelle: geodaten.bgld.gv.at



Eine Nutzung der Fläche durch die beiden Eigentümergesellschaften scheint derzeit nicht angestrebt zu werden, vielmehr sind dauerhafte Absperrmaßnahmen in Form von Pollern und Schranken getroffen worden. Auch vonseiten der Gemeinde gab es bis dato keine Bemühungen, das Areal einer Nachnutzung zuzuführen. Die Prioritäten in Bezug auf Siedlungs- und Ortsentwicklung im Allgemeinen liegen in der Gemeinde augenscheinlich anderswo: Erst vor einem Jahr wurde in Bahnhofsnähe eine Fläche von gut 50.000 m² als Bauland gewidmet (die sog. Bahnhofssiedlung). Damit stehen selbst bei einen kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs von fünf Prozent innerhalb der nächsten 15 Jahre allein dort genügend Baulandreserven zur Verfügung. Siedlungsgebiete wie dieses sind aus der Sicht der Gemeinde natürlich einfacher zu verwerten als eine „Brache“ wie der Gattendorfer Lagerplatz.

KARTE 30: Ebenerdige Lagerfläche in Gattendorf sowie Ausstattungsqualität im Ort

Bahnhof Gattendorf
Erreichbarkeit und Versorgung

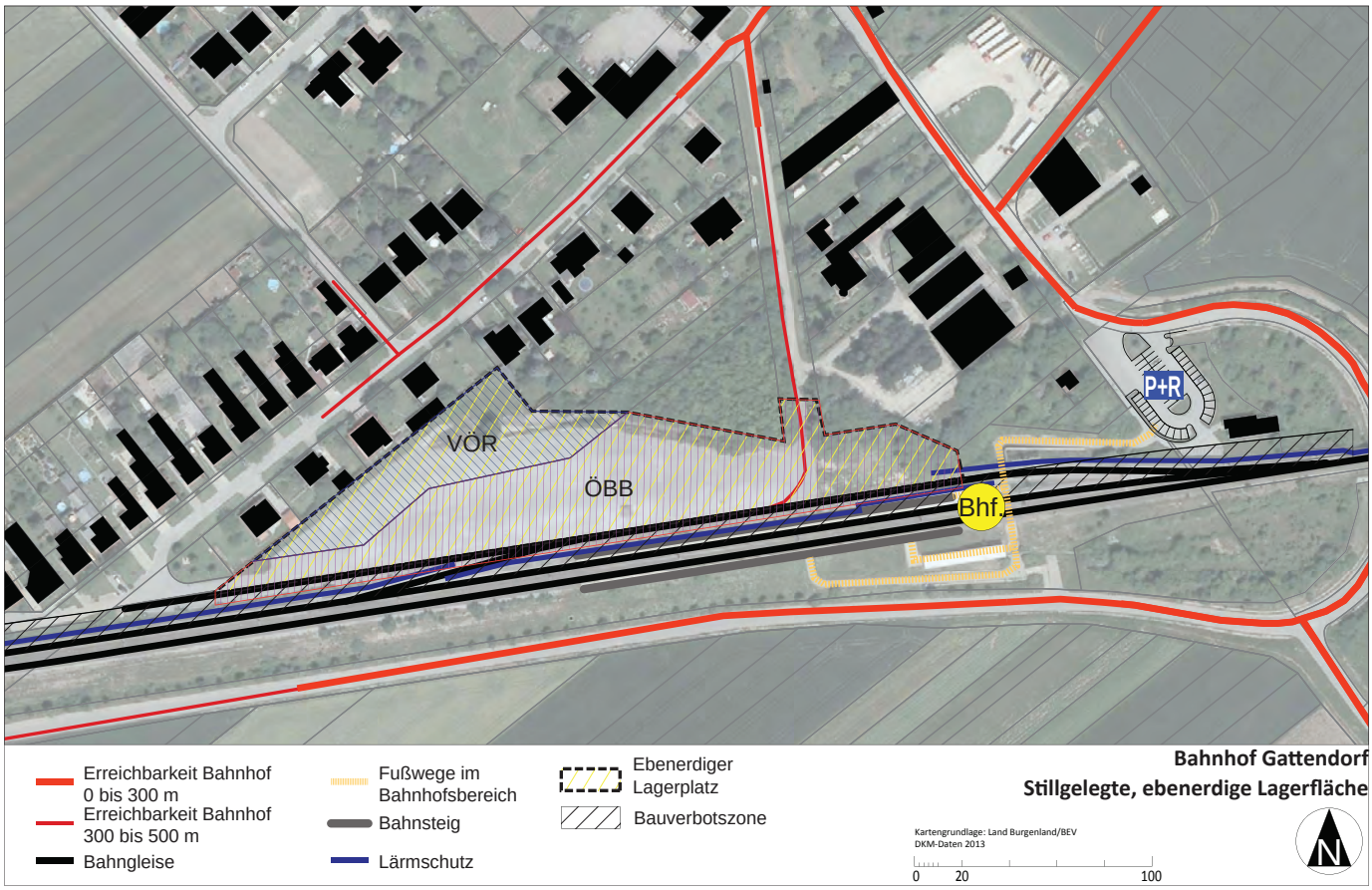
Erreichbarkeit Bahnhof 0 bis 300 m
Erreichbarkeit Bahnhof 300 bis 500 m
Lärmschutz
Ebenerdiger Lagerplatz

Haltestelle ÖPNV
Volksschule
Kindergarten
Fach- und Allgemeinarzt
Lebensmitteleinzelhandel

Kartengrundlage: Land Burgenland/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2013

0 100 500

N

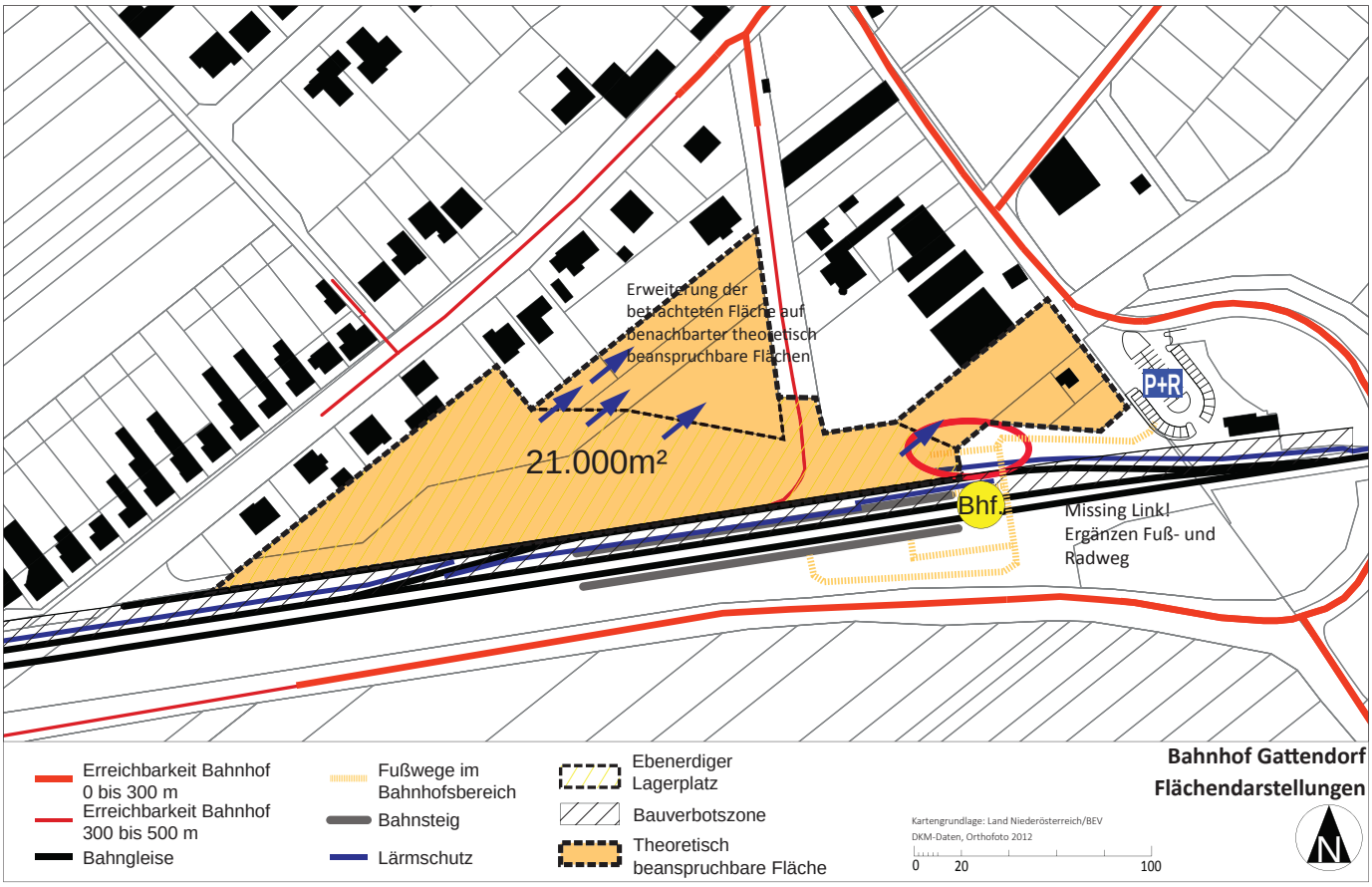


KARTE 31: Besitzverhältnisse Lagerplatz Gattendorf

Ein Telefongespräch mit einem der beiden Haupteigentümer der VÖR (Telefonat mit Ing. W. Hauck, 21.3.2014) brachte hingegen einige interessante Erkenntnisse: Vonseiten dieser Gesellschaft besteht durchaus Interesse an einer Verwertung bzw. Aktivierung des Lagerplatzes. Die VÖR wäre auch für eine Funktionsänderung der Fläche - im Rahmen der bestehenden baurechtlichen und raumordnungsspezifischen Spielräume - offen. Dies ist insofern von großem Wert, weil die Gesellschaft im (Teil-) Besitz mehrerer Lagerplätze ist, die gegenwärtig nicht mehr oder nur sehr eingeschränkt genutzt werden.

Natürlich wären hier die Interessen der beiden Eigentümer (ÖBB und VÖR) zunächst festzustellen. Öfter dürfte wohl auch vorkommen, dass vonseiten der Gemeinde nur in den seltensten Fällen proaktiv auf die Eigentümer von solchen Flächen zugegangen wird - und auch hier zuerst einmal ein kleiner Anstoß (wahrscheinlich von außen) erfolgen muss, um den Nachdenkprozess über die verschiedenen Möglichkeiten einer Wiederinwertsetzung einer solchen Fläche zu starten (siehe KARTE 31).

Charakteristisch dürfte aber sein, dass solche nicht mehr benötigten Flächen über die Jahre sowohl aus dem Bewusstsein der EigentümerInnen als auch der Gemeinden verschwinden - gerade wohl auch deswegen, weil aufgrund der Eigentumsverhältnisse niemand das alleinige Verfügungs- oder Gestaltungsrecht besitzt. Dabei, so scheint es zumindest im Fall Gattendorf, wäre es wohl nicht besonders schwierig, die notwendigen AkteurInnen an einen Tisch zu bekommen und ihre (wahrscheinlich nicht besonders weit auseinander liegenden) Interessen abzustimmen.



KARTE 32: Lagerfläche sowie angrenzende theoretisch beanspruchbare Flächen in Gattendorf

Wie sinnvolle (Nach-)Nutzungsmöglichkeiten von ehemaligen Lagerflächen wie dieser gestaltet wird, hängt natürlich von den lokalen Voraussetzungen und Bedürfnissen ab. Es wäre zu diskutieren und zu prüfen, ob sich die Fläche beispielsweise als Standort für zusätzliche Nahversorgungseinrichtungen eignet - vor allem in Hinblick auf das nahgelegene neu erschlossene Wohngebiet „Bahnhofssiedlung“ eine möglicherweise sinnvolle funktionale Ergänzung (siehe KARTE 30). KARTE 32 zeigt zudem, dass direkt neben dem Rübenplatz andere theoretisch verfügbare Flächen liegen. Betrachtet man diese Potenziale zusammengefasst, ergibt sich ein Planungsgebiet von einer Größe, auf dem auch größere, multifunktionale Entwicklungen denk- und umsetzbar wären.

Abb. 21: Bahnhofsgebäude Mistelbach

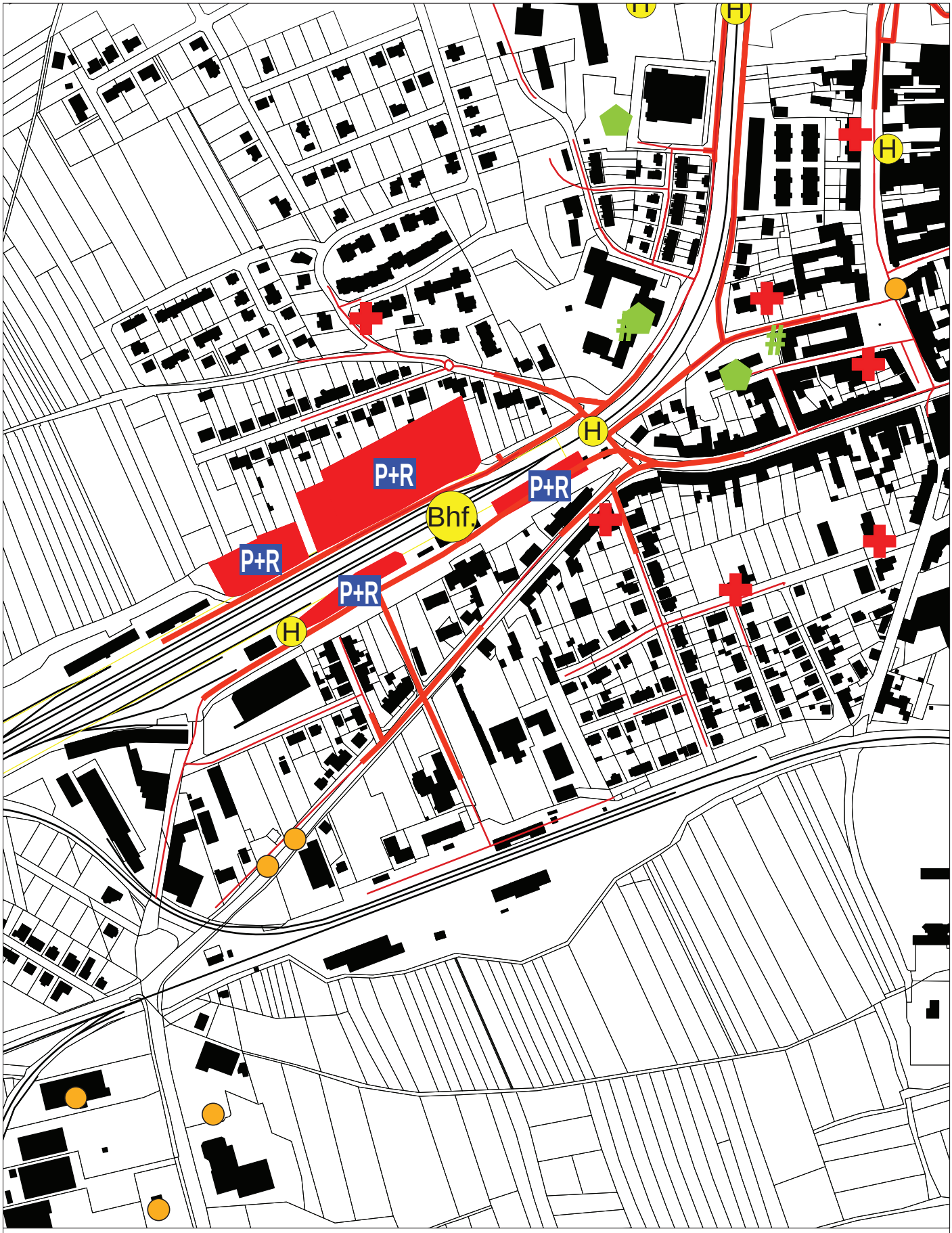
Foto: H.Huemer 2013

9.2. Mistelbach

Die Stadtgemeinde Mistelbach zählt gemeinsam mit ihren insgesamt zehn Ortsgemeinden etwas mehr als 12.700 EinwohnerInnen. Die beiden an der Nordbahn gelegenen Bahnhöfe Mistelbach und Mistelbach-Stadt befinden sich im Stadtgebiet, in dem etwa 6.700 EinwohnerInnen leben.

Aufgrund seiner überregionalen Bedeutung verfügt der Bahnhof Mistelbach über ein entsprechend großes Einzugsgebiet von P+R-NutzerInnen. Nördlich der Gleise befindet sich eine in den 1990er Jahren errichtete P+R-Anlage. Diese wurde in den vergangenen Jahren mehrmals ausgebaut, die letzte Erweiterung erfolgte vor knapp vier Jahren, als weitere 288 zusätzliche PKW-Parkplätze westlich der bestehenden Parkflächen geschaffen wurden, sodass nun eine Gesamtkapazität von 722 Stellplätzen vorliegt. Die Gesamtfläche beträgt ungefähr 16.000 m² (lediglich die Parkplätze nördlich der Bahn), davon sind gut 11.000 m² befestigte Parkfläche (siehe KARTE 33). Durch die nördlich gelegene, neu geschaffene Straßenverbindung zwischen der P+R-Parkplatzerweiterung und der Landesstraße L35 konnte vor allem der Bahnübergang in der Alleegasse ein wenig entlastet werden. Diese Querung bildete bislang ein Nadelöhr, wo insbesondere zur „Rush-Hour“ oftmals Staus entstanden. Zudem soll die neue Ortsumfahrung von Mistelbach künftig eine diesbezügliche Entlastung bringen, da nach ihrer Fertigstellung im Jahr 2015 insbesondere PendlerInnen aus den nördlichen Gebieten nicht mehr ausschließlich durch das Stadtgebiet und somit auch über den Bahnübergang fahren müssen, um zum P+R-Platz zu gelangen. Zwar wurde seitens der Gemeinde bereits schon öfter über eine Überführung dieses neuralgischen

KARTE 33: P+R-Anlage in Mistelbach sowie Ausstattungsqualitäten im Bahnhofsumfeld



Erreichbarkeit Bahnhof 0 bis 300 m

Erreichbarkeit Bahnhof 300 bis 500 m

Lärmschutz

Ebenerdiger P+R-Platz

H Haltestelle ÖPNV

Schulen und Bildungseinrichtungen

Kindergarte, Tagesbetreuung

Fach- und Allgemeinarzt

Teil- und Vollsortimenter

Bahnhof Mistelbach
Erreichbarkeit und Versorgung

Kartengrundlage: Land Niederösterreich/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2012

0 50 250 m

N

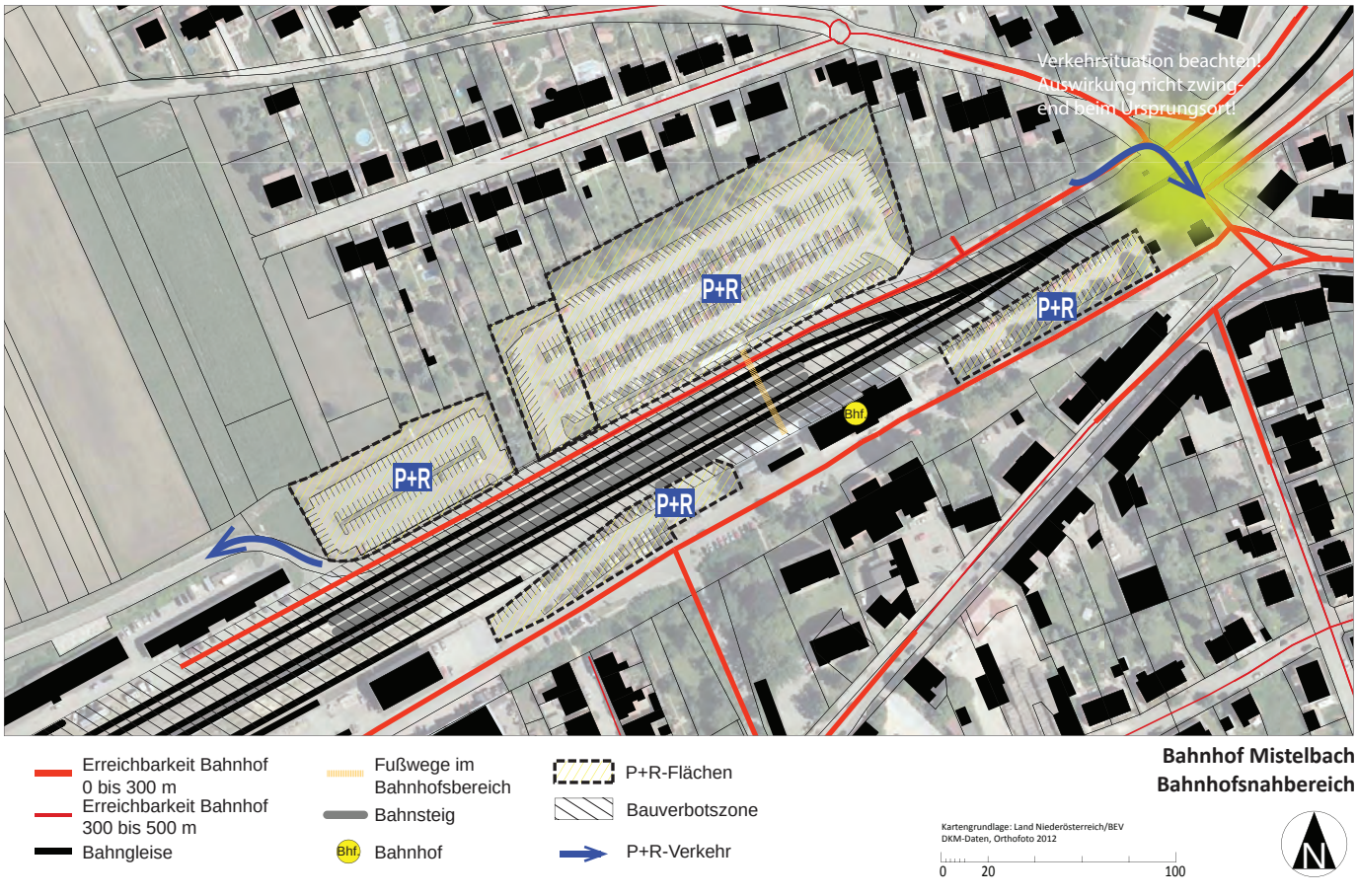
Punktes nachgedacht und laut Auskunft des Bauamtes auch schon projektiert, es wird gegenwärtig jedoch nicht priorisiert behandelt.

Die flächenmäßige Ausdehnung und die Lage dieses Parkplatzes wecken im Rahmen des Projekts natürlich besonderes Interesse. Insgesamt stehen knapp 500 Stellplätze auf der nördlichen Seite der Bahnlinie auf einer Fläche von 1,6 ha zur Verfügung. Diese Grundstücke befinden sich zur Gänze im Besitz der ÖBB. Es stellt sich in Anbetracht der integrierten Lage und der monofunktionalen Nutzung dieses P+R-Geländes die Frage, ob neben der bestehenden Nutzung nicht ergänzende Funktionen denk- und umsetzbar wären.

Hohe Auslastung der Parkflächen

Zunächst ist zu beachten, dass die bestehenden P+R-Anlagen eine sehr hohe Auslastung aufweisen. Eine Reduzierung der Flächen, die zum Parken genutzt werden, ist daher nicht möglich. Sehr wohl kann aber über eine effizientere Nutzung der Fläche als solcher nachgedacht werden, z.B. in Form eines Parkhauses oder als Überplattung. Auch wenn immer eine Kosten-Nutzen-Rechnung bei eventuellen Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen im Hintergrund steht, so ist zu bedenken, dass die gegenwärtige ebenerdige (Einfach-)Nutzung zwar schon (fast) zu einhundert Prozent versiegelten Boden, aber bei weitem nicht die optimale Ausnutzung der Fläche bedeutet.

KARTE 34: P+R-Flächen und Verkehrssituation in Bahnhofsnähe



Kein Nahversorger auf dem gesamten nördlich der Bahn gelegenen Stadtteil:
Der Blick auf KARTE 33 zeigt, dass es im nördlich der Bahn gelegenen Stadtgebiet keinen Nahversorger gibt. Dies kann Ausgangspunkt für Überlegungen sein, ob es aus ortsplanerischer Sicht sinnvoll ist, im Bereich des P+R-Parkplatzes einen zusätzlichen Nahversorger anzusiedeln. Neben der Versorgung des angrenzenden Stadtgebiets wäre hier auch eine Mehrfachnutzung des Parkplatzes möglich, entsprechende bauliche Maßnahmen vorausgesetzt. Da die P+R-Anlage jedoch außerhalb der Zentrumszone von Mistelbach liegt, besteht eine Beschränkung der Bruttogeschossfläche auf max. 1.000 m² (gemäß NÖ ROG 1976, §17), was gegenwärtig die Ansiedlung eines größeren Einzelhandelsbetriebs in diesem Bereich einschränkt. Dennoch scheint die funktional erweiterte Nutzung mit „Versorgung“ im weitesten Sinne als ein interessanter Ansatz, denn „Wohnen“ unterliegt dort gewissen Einschränkungen, wie der nächste Punkt zeigt.

Lärmemissionen als Hinderungsgrund für das Wohnen:
Abb. 16, welche die Lärmentwicklung bzw. -ausbreitung entlang der Bahnstrecke im Bereich des Bahnhofs Mistelbachs darstellt, ist zu entnehmen, dass im relevanten Nahbereich mit einer erhöhten Lärmentwicklung zu rechnen ist und dies tendenziell einer möglichen Nutzung des Bereiches für Wohnbau entgegen wirkt. Auch wenn die Stadt Mistelbach bereits „Innen vor Außen“ als Leitmotiv für künftige Siedlungsentwicklung hat, ist es aufgrund der bestehenden Rechtslage nicht möglich, lärmbelastete Gebiete als Wohngebiet zu widmen, solange andere dafür geeignete Flächen in der Gemeinde vorhanden sind. Dies ist in Mistelbach der Fall, was beispielweise an

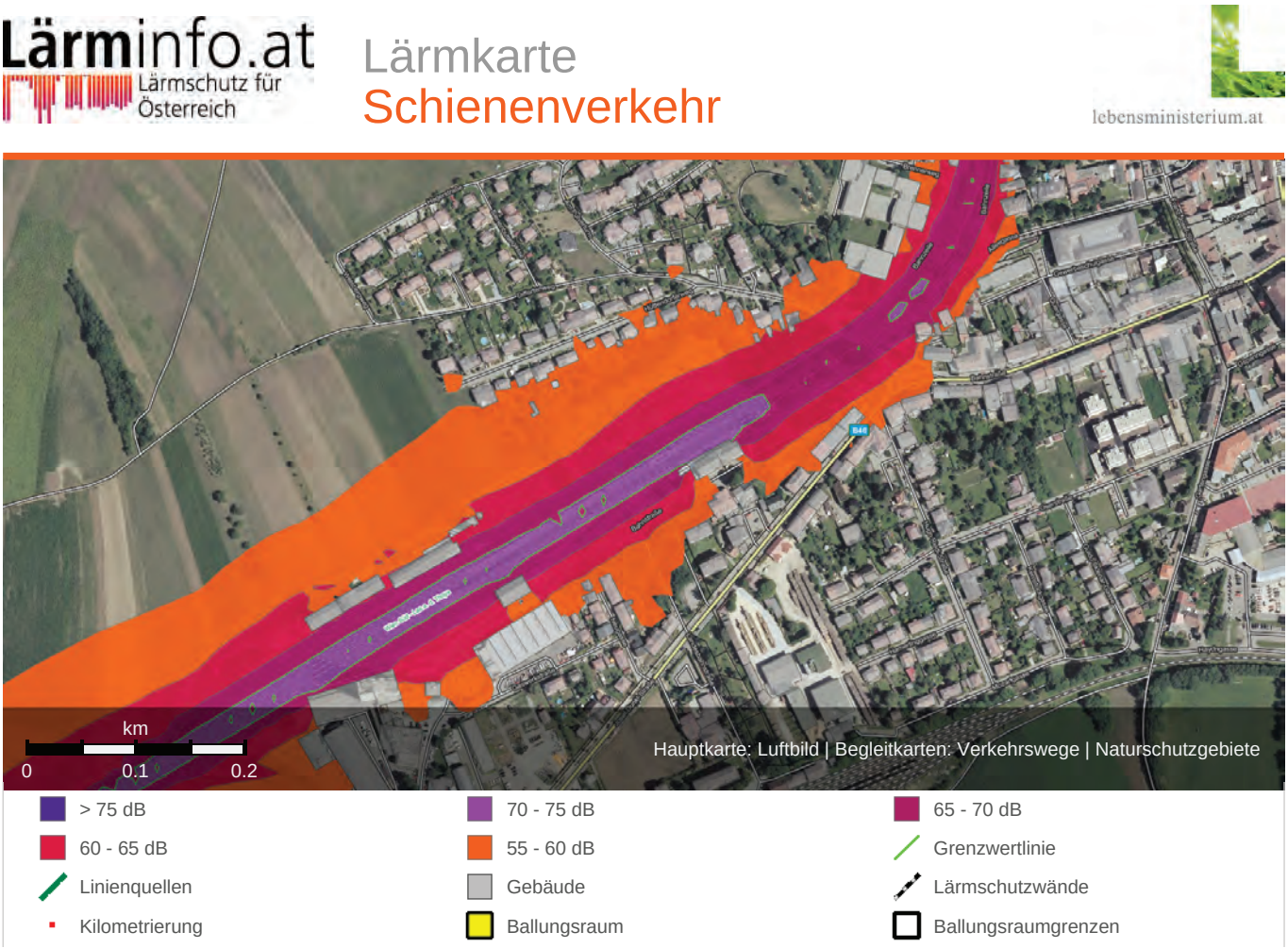


Abb. 22: Lärmentwickkung entlang der Bahnstrecke in Mistelbach

Quelle: lebensministerium.at

der Neubautätigkeiten im Norden (u.a. Franz Bayer-Straße, Doktor-Körner-Straße) ersichtlich ist. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die südliche Lage der Bahn eine mögliche Wohnbebauung erschwert, da die Wohnräume sich vermutlich gegen die Bahn hin öffnen würden und somit eine Abschirmung der Lärmeinwirkung auf den ersten Blick schwieriger erscheint. Dies lässt sich bautypologisch bei Flächen, bei denen die Bahnlinie nördlich liegt, mit bereits erprobten Schutzmaßnahmen (z.B. Laubengang als Pufferzone) verhältnismäßig leicht herstellen.

Am Beispiel Mistelbach zeigen sich zwei Aspekte, über die man gerade dann, wenn sich P+R-Anlagen in Zentralen Orten der höheren Stufen an guten Standorten (integrierten Lagen) befinden. Zum einen bedeutet die monofunktionale (und im beschriebenen Fall sogar nur ebenerdige Nutzung) einen großen Verbrauch an wertvollen Innenentwicklungsflächen bei gleichzeitig hoher Versiegelung und mit so gut wie keinem Mehrwert für die unmittelbare Umgebung, sondern vielmehr gegenteilig mit regelmäßig hohem Verkehrsaufkommen zu bestimmten Zeiten. Zum anderen ist auf übergeordneter planerischer Sicht darüber nachzudenken, ob die Bahnhöfe der höherstufigen Zentralen Orte immer auch die am besten geeigneten Standorte für entsprechend große P+R-Anlagen sind. Hier beißt sich „die Katze in den Schwanz“, da es sich dabei natürlich um die Bahnhöfe handelt, an denen die meisten Züge halten und entsprechend wichtig im täglichen Pendlerverkehr sind, während die Taktfrequenzen an peripheren Standorten entsprechend niedriger (=unattraktiver) sind.

Abb. 23: Haltestelle Gaisruck in der Gemeinde Hausleiten
Foto: H. Huemer 2013

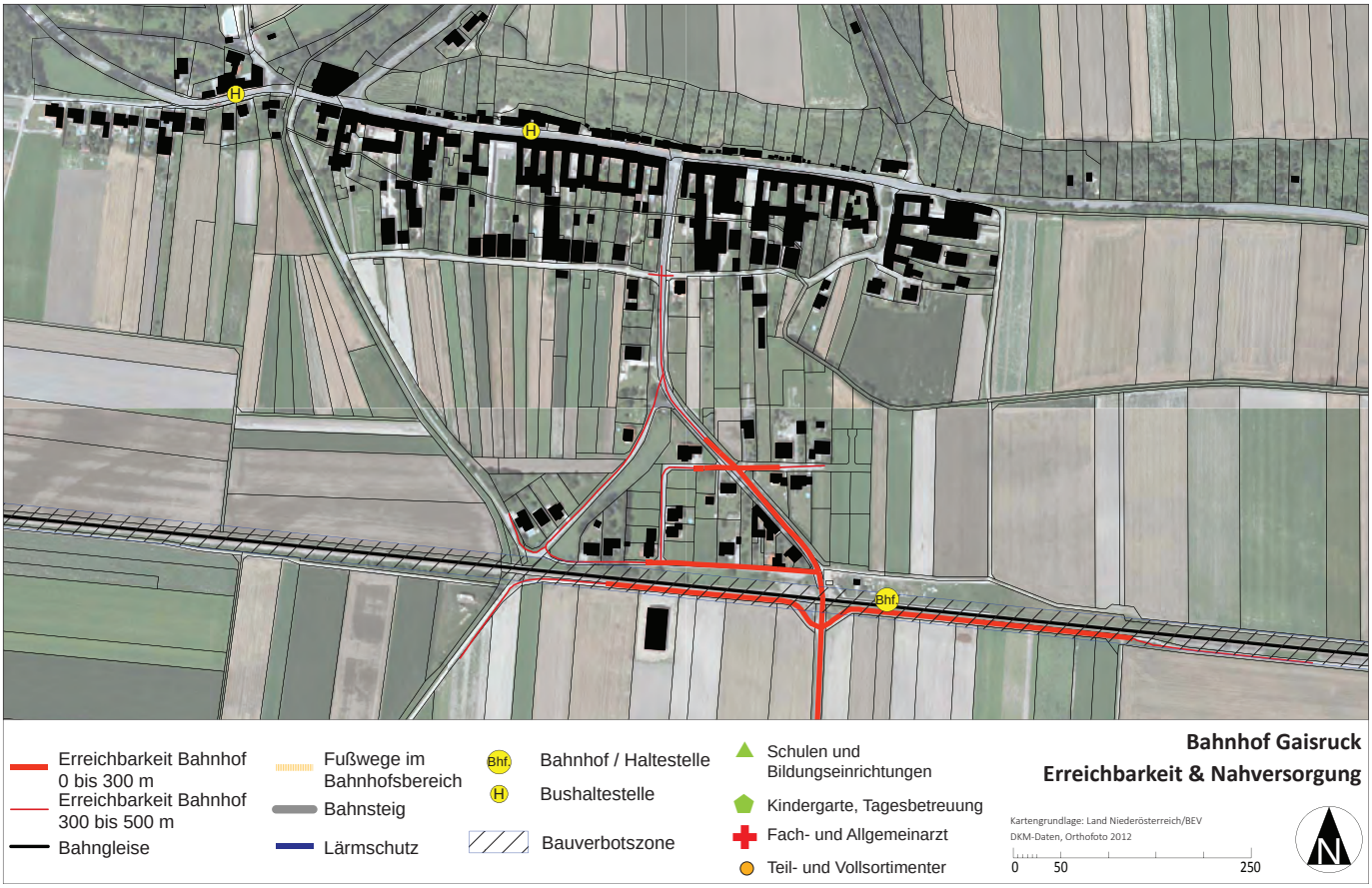
9.3. Gaisruck

Gaisruck ist eine von insgesamt neun Ortschaften bzw. Katastralgemeinden der Marktgemeinde Hausleiten und liegen an der Franz-Josefsbahn auf der Strecke Stockerau nach Absdorf-Hippersdorf. Der Ortsteil Gaisruck befindet sich gut drei Kilometer westlich des Hauptortes Hausleiten am Fuße des Wagram. Gaisruck zählt 177 EinwohnerInnen (Stand Registerzählung 2011), das sind knapp fünf Prozent der gesamten Gemeindebevölkerung (3.649). Die Haltestelle Gaisruck liegt am südlichen Ende des Siedlungsverbandes.

Ein Blick auf die Versorgungsdarstellung zeigt, dass im Ortsteil Gaisruck weder ein Nahversorger noch soziale Infrastrukturen vorhanden sind. Neben der Bahnhaltestelle befindet sich noch im Ort auf der Tullner Straße sowie beim Freibad jeweils eine Bushaltestelle. Von Seiten der Gemeinde wird versichert, dass die Grundversorgung durch mobile Marktfahrer („da Bäcker“) gewährleistet wird, die neben den Backwaren auch div. Grundnahrungsmittel mitführt. Zudem kann nach Auskunft der Gemeinde der von der Gemeinde betriebene Schulbus von allen Bürgern der Gemeinde mitbenutzt werden.

Gaisruck zeichnet sich vorrangig durch einen hohen Anteil an theoretisch verfügbaren Flächen aus, die im Bahnhofsnahbereich (300 m-Wegenetz gemäß der Erreichbarkeitsanalyse) erhoben wurden: 1,7 ha Wohnbauland verteilt auf 20 Parzellen. Bei einer sofortigen Mobilisierung und einer „ortsüblichen“ bzw. einer der Siedlungserweiterung ortstypischen Bebauung in Form von Einfamilienhäusern würde das einen Bevölkerungszuwachs von etwa 60 Personen bedeuten, was einem Zuwachs von über 33 Prozent entsprechen würde.

In Anbetracht dieser Darstellung ist es interessant, dass im örtlichen Entwicklungskonzept eine Ausweitung der Widmungsflächen im Bereich des Bahnhofs von etwas mehr als 2,2 ha vorgesehen ist. Bei einer durchschnittlichen Parzellengröße von 700



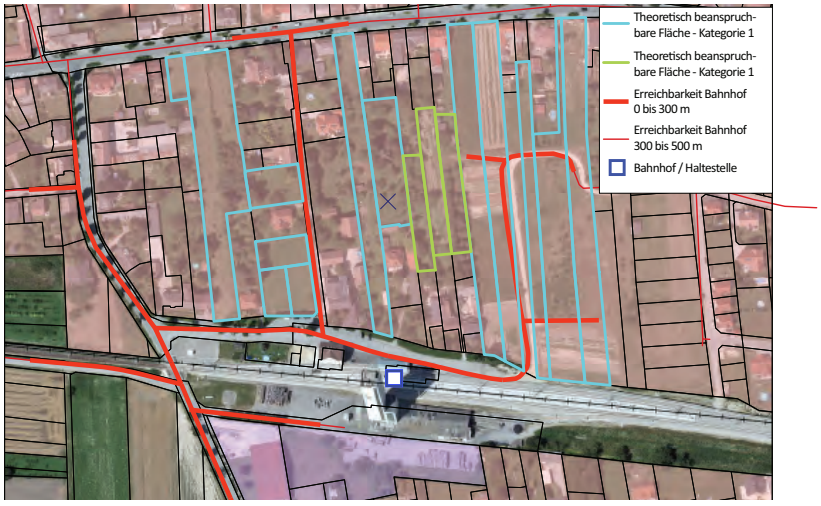
KARTE 35: Erreichbarkeitsanalyse und Versorgungsdarstellung in Gaisruck

m² ergibt das knapp weitere 28 Parzellen für Einfamilienhäuser, eine Bebauungsform, die aus Sicht der Gemeinde auch wünschenswert ist. Dichtere Wohnformen im Nahbereich der Haltestelle werden von der Gemeinde nicht angestrebt, was auch auf den Hauptort Hausleiten zutrifft. Dort ist man besonders stolz auf den Verkauf von 158 EFH-Parzellen – gelegen südlich der Bahnlinie –, die innerhalb von vier Jahren dann auch größtenteils bebaut wurden.

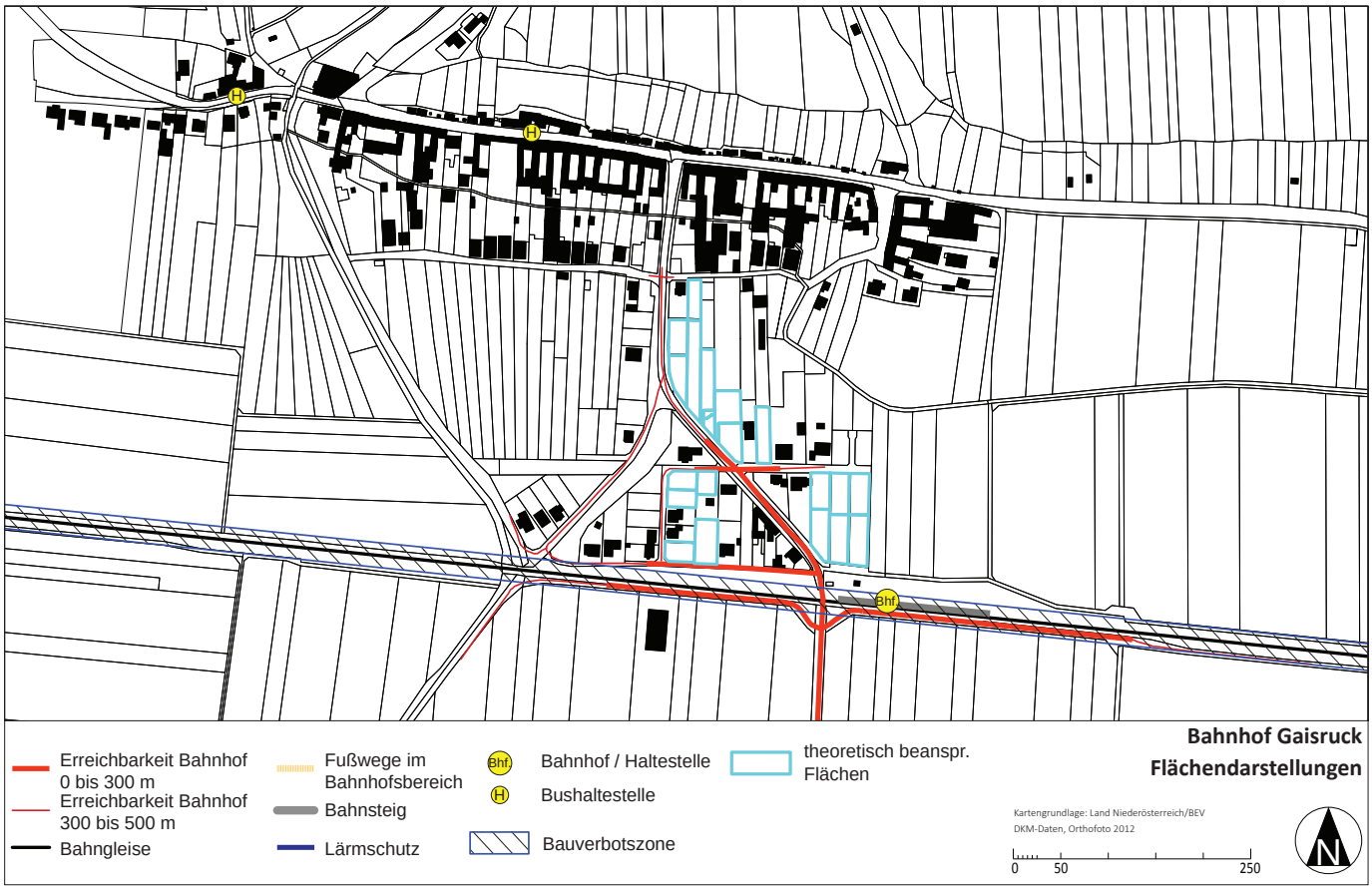
Dass die Weichen für die weitere Entwicklung der Haltestelle Gaisruck von kommunaler Seite gestellt werden, zeigt zudem, dass eine neue P+R-Anlage Platz vorgesehen ist, was auch im ÖEK festgehalten wurde.

Abb. 24: Theoretisch beanspruchbare Flächen in SBL der Kategorien 1 u. 2 um den Bahnhof Hausleiten

Quelle: Geoshop Land NÖ, Eigene Bearbeitung



KARTE 36: Theoretisch beanspruchbare Flächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe Gaisruck
KARTE 37: Übersicht Flächen mit Baulandwidmung in Gaisruck


Erreichbarkeit Bahnhof 0 bis 300 m
Erreichbarkeit Bahnhof 300 bis 500 m
Bahngleise
Fußwege im Bahnhofsbereich
Bahnsteig
Lärmschutz
Bahnhof / Haltestelle
Bushaltestelle
Bauverbotszone
theoretisch beanspr. Flächen
Bahnhof Gaisruck
Flächendarstellungen
Kartengrundlage: Land Niederösterreich/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2012
0
50
250
N

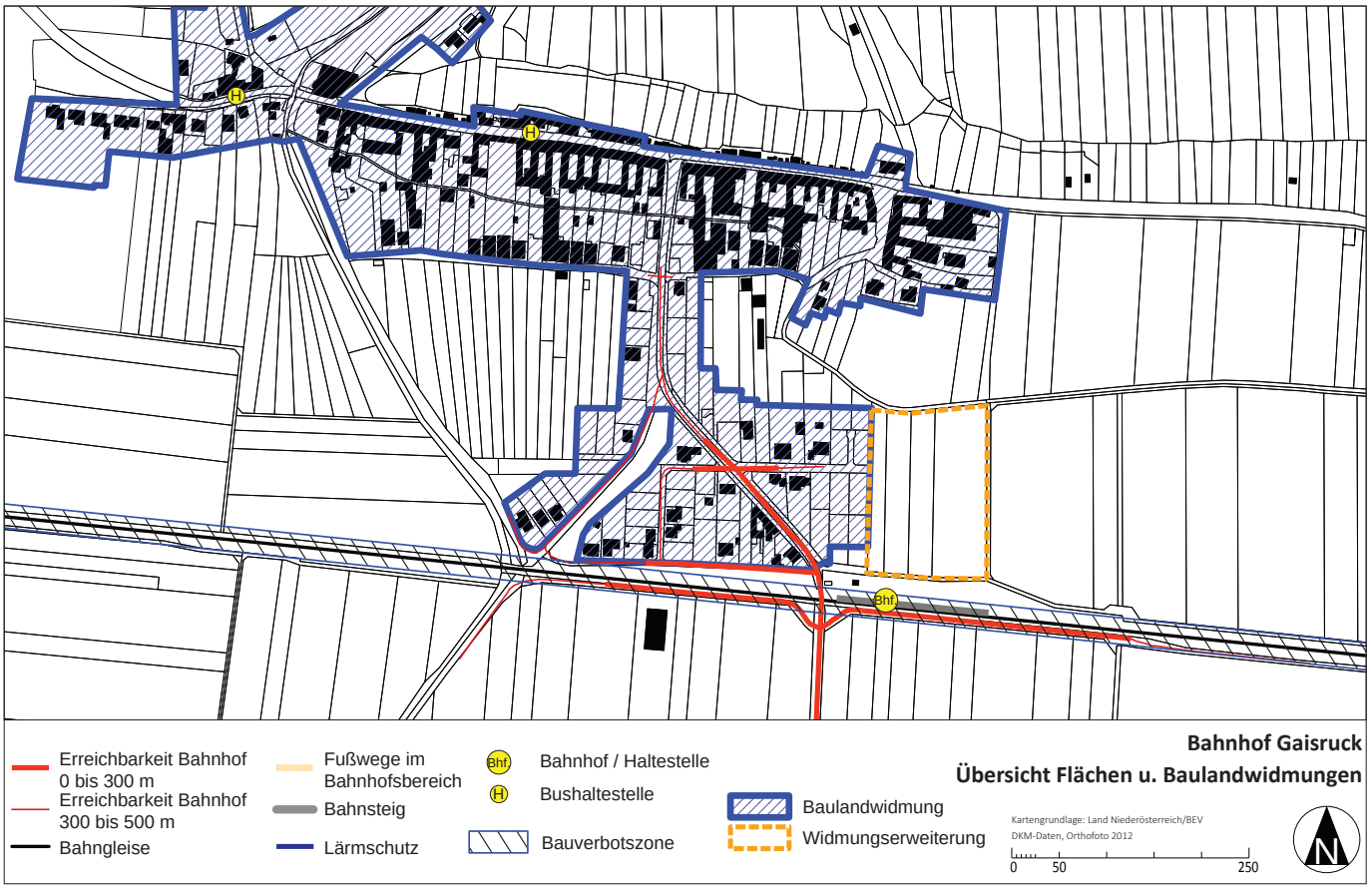

Erreichbarkeit Bahnhof 0 bis 300 m
Erreichbarkeit Bahnhof 300 bis 500 m
Bahngleise
Fußwege im Bahnhofsbereich
Bahnsteig
Lärmschutz
Bahnhof / Haltestelle
Bushaltestelle
Bauverbotszone
Baulandwidmung
Widmungserweiterung
Bahnhof Gaisruck
Übersicht Flächen u. Baulandwidmungen
Kartengrundlage: Land Niederösterreich/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2012
0
50
250
N

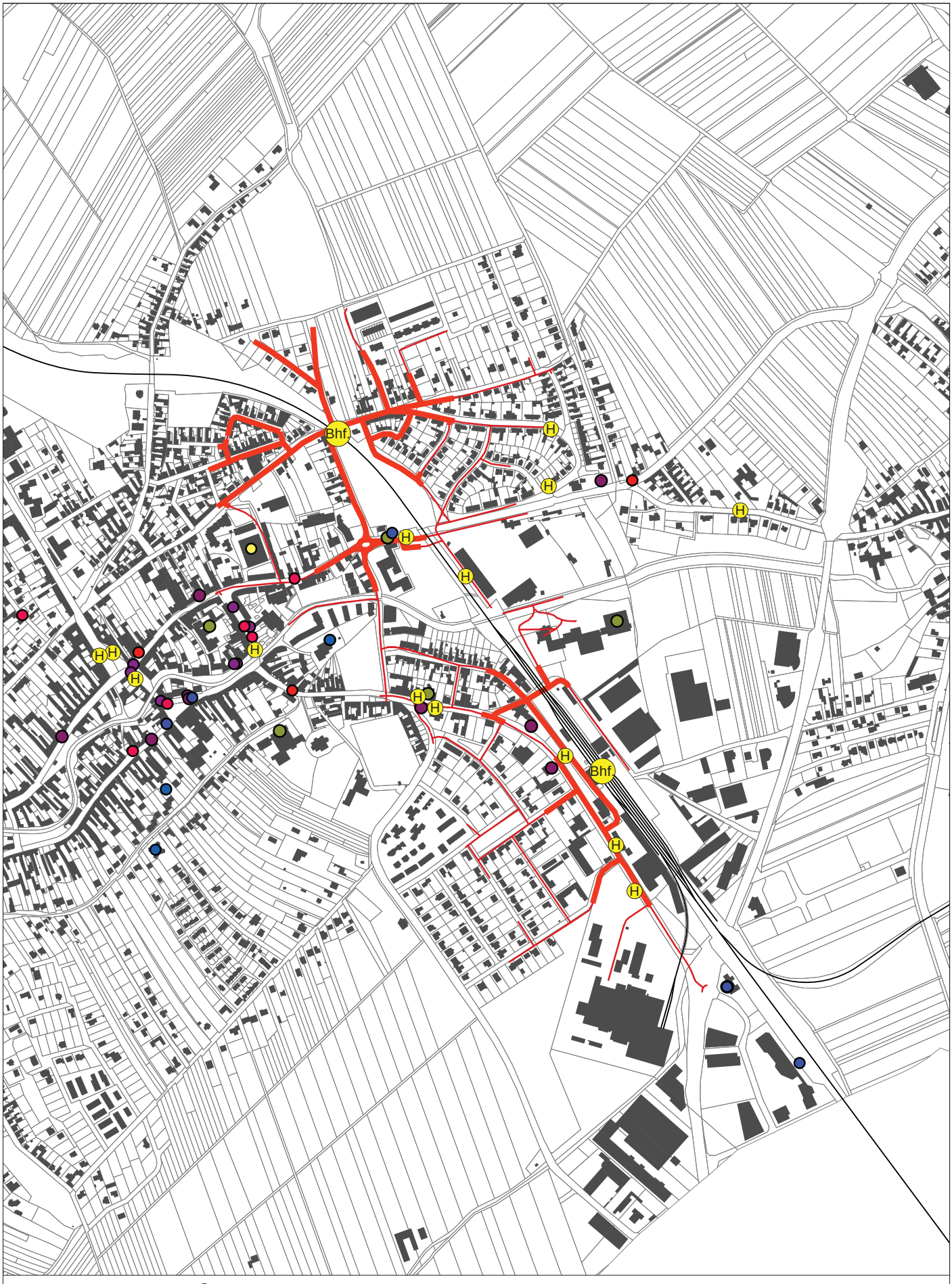
Abb. 25: Bahnübergang Bauweltstraße in Mattersburg
Foto: H. Huemer 2014

9.4. Mattersburg

Im Stadtgebiet von Mattersburg befinden sich zwei an der Mattersburger Bahn (524) liegende Bahnhaltepunkte: der Bahnhof Mattersburg sowie die Haltestelle Mattersburg Nord. Der Mattersburger Bahnhof liegt östlich des Stadtkerns und ist vorwiegend von Betrieben umgeben, die teilweise mit Anschlussgleisen an das Schienennetz angebunden, mittlerweile aber stillgelegt sind. Im Südwesten grenzt im Bereich des Bahnhofsvorplatzes unmittelbar ein Streifen Bauland-Mischgebiet an, erst dahinter beginnen die Wohngebiete (siehe Abb. 26). Der P+R-Platz befindet sich parallel zur Bahnlinie westlich des Bahnhofsgebäudes. Aus Sicht des dortigen Bauamtes (Telefonat W. Wilfing, 19.03.2014) ist eine Vergrößerung des P+R-Angebotes dringend erforderlich, wofür bereits im Gemeinderat ein Beschluss gefasst wurde. Gleichzeitig gibt es bereits eine von der ÖBB-Infrastruktur in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie, in der verschiedenen Konzepte über Standortwahl als auch Ausführungsart (Parkdeck, Parkplatz) erarbeitet worden sein sollen, die aber bis dato noch nicht vorliegt

Der Bahnhof selbst bzw. dessen Bahnsteig ist nur von der im Süden befindlichen Stadtkern-Seite erreichbar. Der nördlich an der Bahn gelegene Teil (vorwiegend Betriebsbaugebiet, große Baumärkte) ist durch die Gütergleiskörper vom Bahnsteig getrennt, auch bestehen hier keine Übergangsmöglichkeiten (siehe KARTE 38). Lediglich der nördliche Bahnübergang der Bauweltstraße sowie die etwa 600 m davon entfernt liegende Bahnunterführung der Burgenland Straße verbinden die beiden „Stadtteile“ in Bahnhofsnähe miteinander. Der Weg über die B50 ist ein jedoch für FußgängerInnen nicht wirklich attraktiv, da er vor allem entlang der stark befahrenden Burgenland Straße führt. Dieser Umstand wird gegenwärtig besonders sichtbar, da aufgrund des Parkplatzmangels rund um den Bahnhof momentan der nicht mehr

KARTE 38: Erreichbarkeitsanalyse und Ausstattungsqualität in Mattersburg



Erreichbarkeit Bahnhof 0 bis 300 m
Erreichbarkeit Bahnhof 300 bis 500 m
Lärmschutz
Schienennetz
Bhf Bahnhof, Haltestelle
H Bushaltestelle
Bebauung

Allgemeinmedizin
Vollsortimenter
Teilsortimenter
Schulstandorte
Krankenanstalten
Kinder_Betreuungseinrichtungen
Fachärzte
Banken, Post
Altenwohnheime

Bahnhof Mattersburg und Haltestelle Mattersburg Nord Übersicht

Kartengrundlage: Land Burgenland/BEV
DKM-Daten 2013

0 100 500

N

genutzte Verladeplatz des Bahnhofs (Eigentümer ÖBB) als temporärer Parkplatz verwendet wird. Auf den ersten Blick zeigt sich dies aufgrund der Lage als eine durchaus geeignete Variante für eine langfristige Lösung. Da der Lagerplatz nördlich der Bahn liegt und an das Betriebsbaugebiet grenzt, ist dieser beispielsweise nur bedingt für Wohnnutzung geeignet. Zudem besteht eine gute Straßenanbindung sowohl für das nördliche Einzugsgebiet als auch für die B50-BenützerInnen. Dennoch ist die Problematik der schlechten Erreichbarkeit der gegenüberliegenden Bahnhofsseite eine allgegenwärtige (siehe Erreichbarkeitsanalyse Mattersburg, Anhang II).

Ein weiterer in diesem Zusammenhang nicht unwesentlicher Aspekt ist zudem lt. Auskunft der Gemeinde, dass von Seiten der ÖBB eine Aktivierung der Güterverladetätigkeit nicht mehr in Betracht gezogen wird. Ein Rückbau dieser Gleisanlagen rückt nicht nur die Bauverbotszone lt. §42 des EisBG 1957 näher an die Hauptgleise heran, sondern es ergäbe sich folglich auch mehr Raum für eine mögliche Entwicklung in diesen Bereichen. Trotz oder gerade auch, wenn es von Seiten des Schienenbetreibers (mehr) Bestrebungen gibt die Linie Wiener Neustadt – Sopron weiter auszubauen. Hier würde aber das verstärkte Güterverkehrsaufkommen ein Einflussfaktor sein, der bei Planungen nicht außen vor gelassen werden kann.

Betreffend der Problematik der Parkplatzsituation rund um einen Bahnhof wie Mattersburg wäre es zudem sehr empfehlenswert, sich zuerst einen Überblick zu verschaffen, wo bereits vorhandene Flächen für Parken, Laden, Lagern, Abstellen usw. bestehen, unabhängig von deren aktuellen Nutzung und Eigentümer. So zeigt beispielsweise KARTE 39 allein im Nahbereich des Bahnhofs etliche Flächen dieser Art, neben den bereits vorhandenen und zweckgebundenen. Vielleicht ist es durchaus

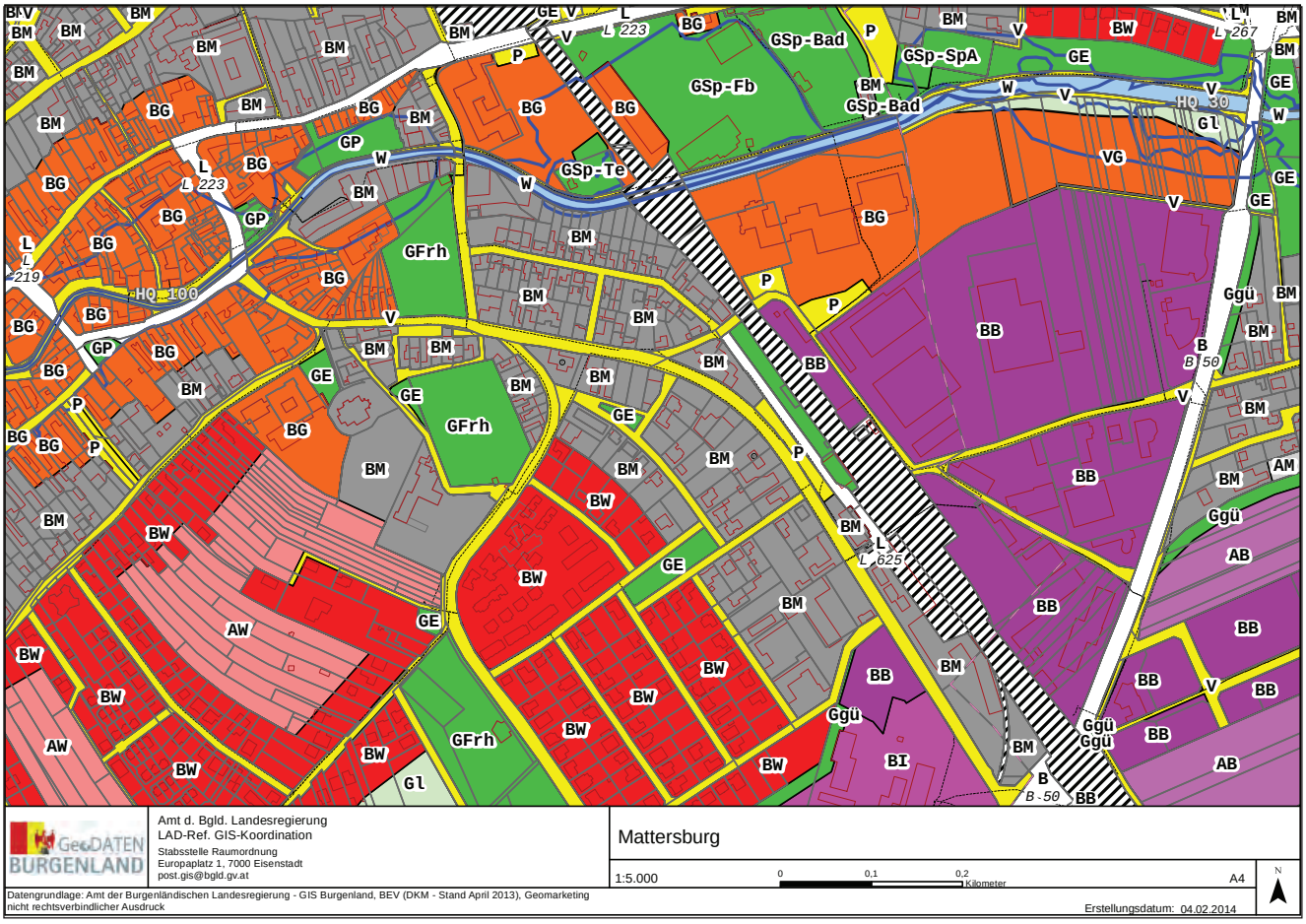


Abb. 26: Flächenwidmungsplan Mattersburg
Quelle: geodaten.bgld.gv.at

denkbar, die eine oder andere Fläche für eine standorteffizientere Nutzung/Mehrfachnutzung zu gewinnen.

Nichtsdestotrotz ist auch in einem solchen Fall die gegenwärtige wie zukünftige Siedlungsentwicklung der unmittelbar betroffenen Gemeinde genauer zu betrachten, d.h. wo, wie und in welchem Umfang werden Gebiete entwickelt. Dies umfasst neben Neuwidmungen auch Nachnutzungen von Betriebsbrachen und/oder untergenutzten Grundstücken sowie andere denkbare Innenentwicklungsmaßnahmen. In Bezug auf die Stadtgemeinde Mattersburg kann angemerkt werden, dass gerade dichtere Wohnformen in Siedlungsgebieten am südwestlichen Rand der Stadt tendenziell nicht unbedingt verkehrsmindernd auf das Stadtgebiet wirken, zumal der Verkehr im Falle einer Nutzung der P+R-Anlage am Mattersburger Bahnhof die Kernstadt durchquert. Dies ist also unbedingt mitzubedenken, wenn der künftige Standort einer neuen P+R-Anlage festgelegt wird.

Aus dieser Sicht sei abschließend daher ein Wohnbauprojekt der jüngeren Zeit erwähnt, das im Nahbereich des Bahnhofs liegt: die von der Ersten Burgenländischen Siedlungsgenossenschaft EBSG vor ca. zehn Jahren errichtete Wohnhausanlage auf dem Areal des ehemaligen Schülerheims, wo innerorts zahlreiche Reihenhäuser sowie einzelne Wohnbauten realisiert wurden.

Ähnliches lässt sich durchaus auch bei der zweiten Haltestelle in der Stadt – Mattersburg Nord – beobachten, in deren Nahbereich in den letzten Jahren oberhalb der Hirtengasse einige neue Wohnhausanlagen in verdichteter Bauweise errichtet wurden und sich weitere in Planung befinden.

KARTE 39: ÖBB-Verladeplatz sowie Übergangsmöglichkeiten am Bahnhof Mattersburg

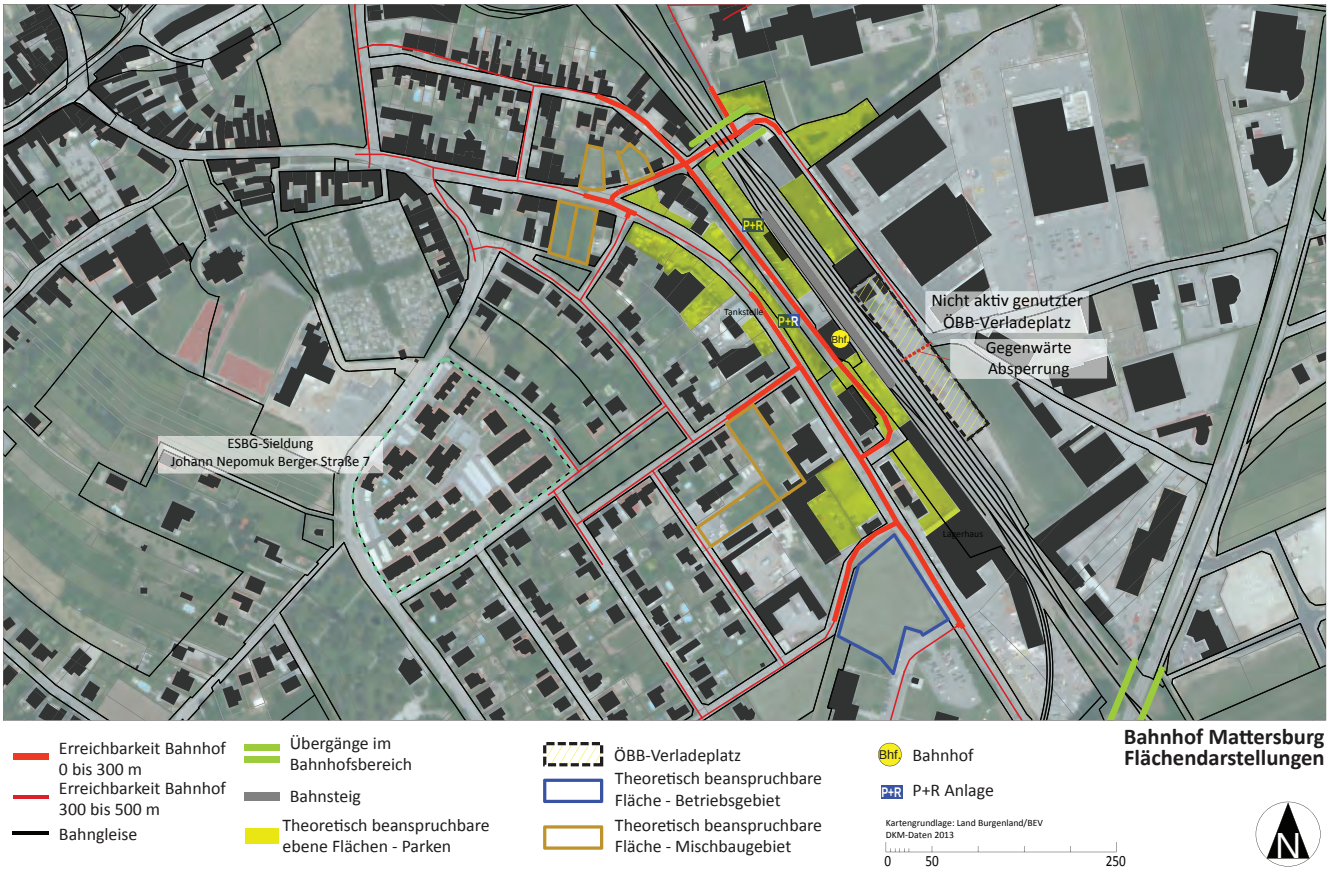


Abb. 27: Aufgelassenes Bahnhofsgebäude in Pottendorf-Landegg
Foto: H. Huemer 2014

9.5. Pottendorf-Landegg

Die Großgemeinde Pottendorf-Landegg, bestehend aus vier Katastralgemeinden, die 1972 zusammengelegt wurden, liegt an der Pottendorfer-Linie in etwa in der Mitte zwischen Wien und Wiener Neustadt. Die Bahnlinie im Gemeindegebiet folgt dabei fast genau dem Grenzverlauf der beiden angrenzenden Katastralgemeinden Pottendorf und Landegg, deren alte Ortskerne jeweils annähernd gleich weit von der Bahnlinie entfernt sind (600 bis 800 m). Dies stellt im Grunde eine gute Voraussetzung für eine bahnaffine Entwicklung der beiden Orte zueinander dar. In den vergangenen drei Jahrzehnten wurde der Großteil der Bevölkerung fast ausschließlich im Pottendorfer Ortsteil untergebracht (siehe Abb. 29). Der Fokus lag dabei vorrangig auf die Entwicklung von Einfamilienhaussiedlungsgebieten, wobei die Entwicklungsachsen eher parallel als orthogonal zur Bahn waren bzw. sind. Vereinzelt sind aber auch Flächen mit dichterer Bebauung zu finden. Das Gebiet östlich der Bahn auf Landegger Seite wurde bis vor kurzem eher weniger Beachtung geschenkt. Erst in den letzten

Abb. 28: Wegweiser in der Unterführung der Haltestelle Landegg-Pottendorf
Foto: H. Huemer 2014

Jahren wurde beispielsweise eine Wohnhausanlage mit 38 WE, die sich als Doppelhäuser um zwei künstlich angelegte Teiche gruppieren, errichtet (siehe Abb. 29.

In Anbetracht des stetigen Bevölkerungszuwachses sowie des geplanten Bahnausbaus der Pottendorfer Linie wird der Standort und insbesondere die Flächen rund um den Bahnhof zusehends interessanter. Das dies nun auch in den Fokus der Gemeinde Pottendorf-Landegg rückt zeigen die Umbaumaßnahmen des historischen Werkgebäudes der ehemaligen Spinnerei. Diese die Geschichte des Ortes prägende Werksanlage wird gegenwärtig für das neue Gemeindezentrum adaptiert. Die historische Bausubstanz (insbes. die Fassade) bleibt dabei fast zur Gänze erhalten (siehe Abb. 30). Neben den Räumlichkeiten für die Gemeindeverwaltung werden zusätzlich ein Gemeindesaal, die Musikschule, zehn Seniorenwohnungen, ein Lokal, eine Pflegeeinrichtung und 29 Mietwohnugnen errichtet (Gemeindezeitung Nr. 7/2012: S. 2).

Die Verschiebung des Gemeindezentrums vom Marktplatz hin zur Bahnhofsnähe zeigt ein Zusammenrücken der beiden Ortsteile. Was dies für die gesamte Entwicklung rund um dieses neue „Viertel“ bedeutet, wird sich wohl erst erweisen. Dennoch

Abb. 29: Lage der Orstkerne von Pottendorf bzw. Landegg sowie vergangene und gegenwärtige Siedlungsentwicklung

Quelle: noe.gv.at, Eigene Bearbeitung

kann dieses Projekt sehr wohl als ein Impuls gebendes angesehen werden, das die Weiterentwicklung des Ortes wesentlich beeinflussen wird. Vor allem weil unmittelbar angrenzend an das Spinnereigebäude eine große Brachfläche liegt, die zwar nicht im Gemeindebesitz ist, aber schon als Wohnbauland gewidmet ist (siehe KARTE 41).

Das Gebiet in unmittelbarer Nähe des neuen Zentrums ist, wie der KARTE 40 zu entnehmen, in Bezug auf den Einzelhandel des täglichen Bedarfs sicherlich unterversorgt. Das ist in Anbetracht der Entwicklung aber auf jeden Fall zu forcieren. Eine Kinderbetreuungseinrichtung sowie die Volks- und Hauptschule sind im Gehbereich von weniger als 300 m vom neuen Zentrum aus erreichbar. Insbesondere die strategisch günstige Lage einer Kinderbetreuungseinrichtung in Bahnhofsnähe hat zudem den Vorteil, dass Eltern die Bring- und Abholtätigkeit ihrer Kinder mit einem gegebenfalls erforderlichen Bahnpendeln kombinieren können.

Wie eine Fläche dieser Größenordnung (ca. 11.000 m²) zu aktivieren und dem Standort entsprechend zu entwickeln ist könnte beispielsweise der Fall der Neubebauung der ehemaligen Jahnkaserne in Korneuburg zeigen. Die Siedlungsgenossenschaft Frieden projektierte in Zusammenarbeit mit der Gemeinde eine Funktionsmix aus großflächigem Einzelhandel und über 100 Wohneinheiten. Um an diesem Standort aber eine hohe städtebauliche wie architektonische Qualität zu sichern, ist es jedenfalls empfehlenswert, einen Architekturwettbewerb oder einen Bauträgerwettbewerb nach Wiener Vorbild durchzuführen.

Die Erhebung der theoretisch beanspruchbaren Flächen im Nahbereich des Bahnhofes zeigt, dass auch in diesem dynamischen Wachstumsgebiet, in welchem sich auch Pottendorf befindet, zahlreiche theoretisch beanspruchbare Flächen im Einzugsbereich des hochrangigen öffentlichen Verkehrs vorhanden sind. Momentan sind auf

KARTE 40: Erreichbarkeitsanalyse und Ausstattungsqualität in Pottendorf

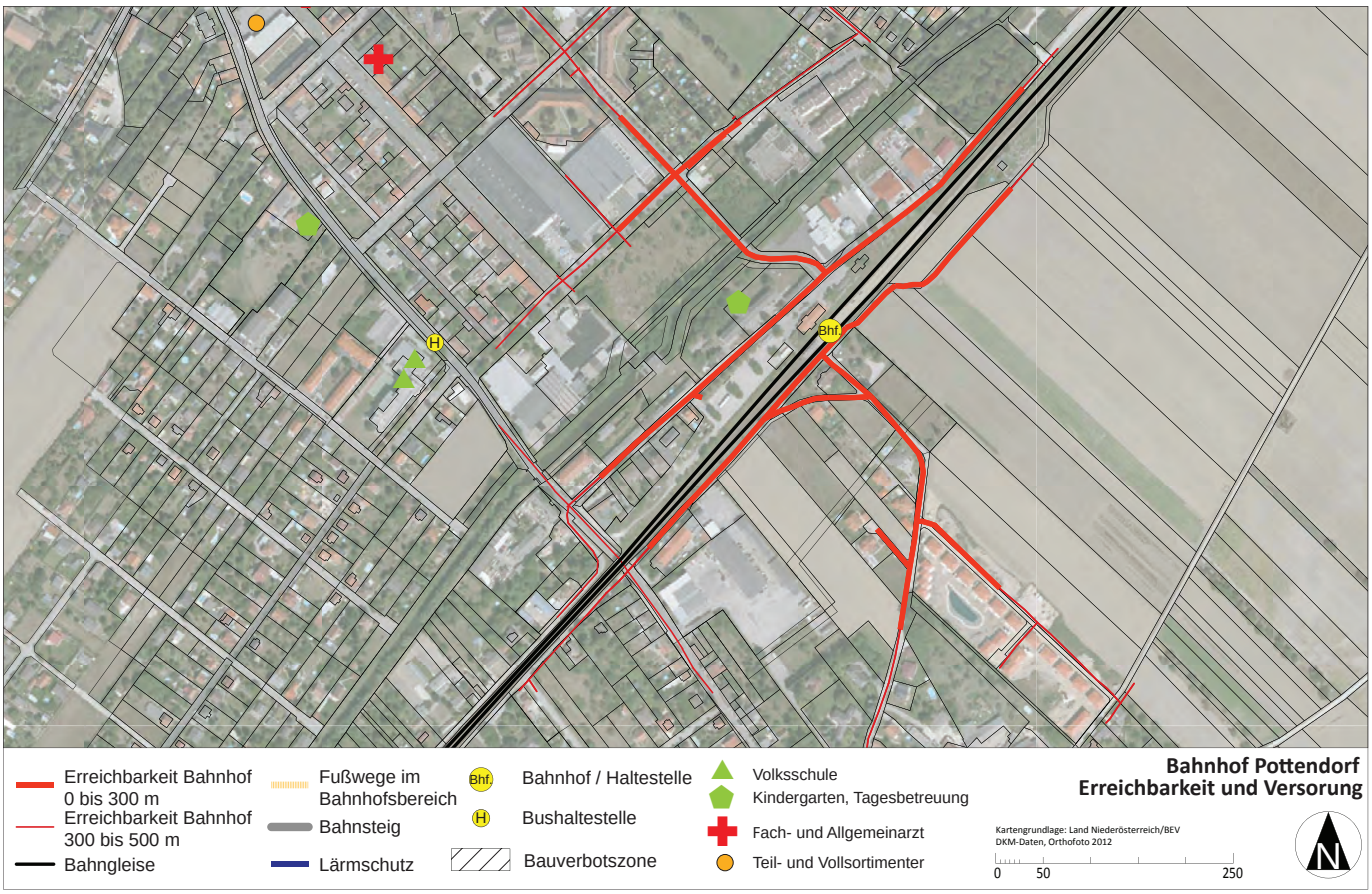


Abb. 30: Umbau der ehemaligen Spinnerei zum Gemeindezentrum Pottendorf-Landegg
Foto: H. Huemer 2014

Abb. 31: Flächen direkt gegenüber des Bahnhofs auf Seite des Ortsteils Landegg
Foto: H. Huemer 2014

der Seite von Landegg unmittelbar südöstlich an die Bahnlinie angrenzend vorrangig Flächen der Widmungskategorie BIB vorhanden, erst nach dieser Betriebsbauzone befinden sich Baulandreserven mit Widmungskategorie SBL (siehe KARTE 41). Neben den Flächen im Umkreis des neuen Gemeindezentrums ist diesem (auch wenn noch nicht gewidmet und auch nicht im ÖEK der Gemeinde vorgesehen) Areal direkt gegenüber des alten Bahnhofsgebäudes vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken. Begünstigend wirkt sich hier auch die bereits bestehende Unterführung im Bahnhofsbereich aus durch die beide Ortsteile erreichbar sind, wenn auch momentan (noch) nicht barrierefrei.

KARTE 41: Widmungskategorien BIB und SBL in Bahnhofsnähe in Pottendorf

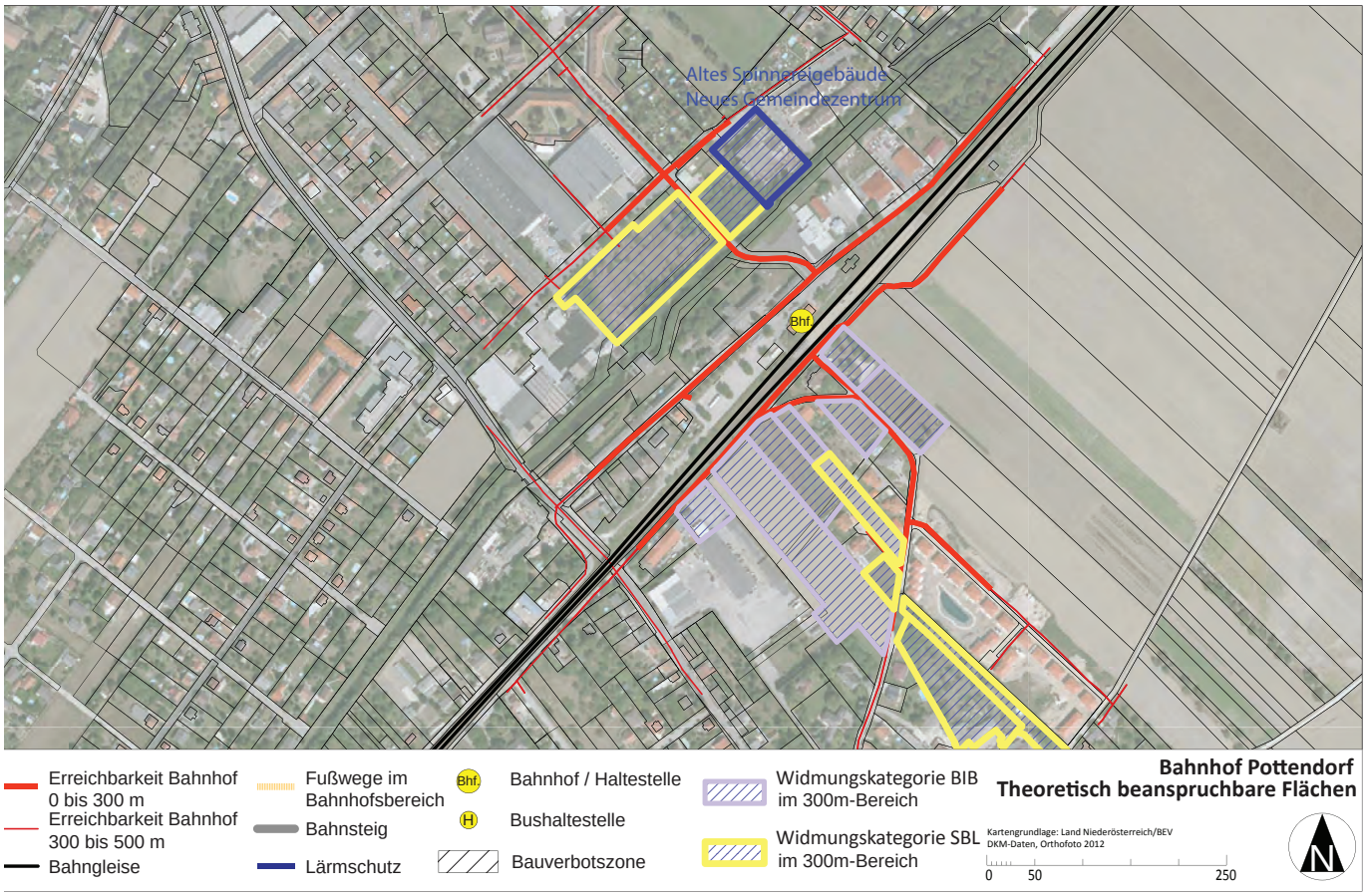


Abb. 32: Bahnhaltestelle Wiener Neustadt - Civitas Nova
Foto: H. Huemer 2014

9.6. Wiener Neustadt Civitas Nova

Seit dem Jahr 2001 trägt einer der drei Haltepunkte in Wiener Neustadt den Namen Wiener Neustadt Civitas Nova. Vormals wurde die Haltestelle als „Wiener Neustadt-Schleppbach“ bezeichnet. Mit einer großen „Gleisparty“ wurde die neue Namensgebung gefeiert, die den Beginn einer „neuen Ära“ für dieses von der Stadtplanung bis dato wenig beachtete Areal bedeuten sollte, auf dem sich eine bunte Mischung aus Betriebsgebäuden, Industriebrachen, landwirtschaftlichen Nutzflächen und dem nördlich gelegenen Flugfeld befand (http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20010918_OTS0110/wiener-neustadt-oebb-haltestelle-civitas-nova).

Die zweigleisige Bahntrasse, die Pottendorfer Linie, die von Wien über Pottendorf-Landegg nach Wiener Neustadt führt, trennt hier, (unbewusst) dem Ansatz des funktionalen Städtebaus folgend, das Gebiet in ein nördlich der Bahn gelegenes Betriebsgebiet und in ein dem gegenüberliegendes Wohngebiet. Für die Entwicklung und Verwertung des Betriebs- und Industrieareals wurde eigens eine Gesellschaft gegründet, die Civitas Nova Wiener Neustadt Grundstücksgesellschaft m.b.H., deren Mehrheitseigentümer die niederösterreichische Wirtschaftsagentur ecoplus ist. Auf dem mehr als 75 ha großen Areal siedelten sich zahlreiche Unternehmen an, entweder im Wirtschaftspark, im Bürohaus Civitas Nova oder dem TFZ, dem Technologie und Forschungszentrum Wiener Neustadt (http://www.civitasnova.at/de/betriebe/).

Trotz der eigenen Verwertungsgesellschaft sind auf dem Areal nach wie vor eine beachtliche Menge an Baulandreserven vorhanden, was sicherlich nicht zuletzt der

KARTE 42: Bahnhof Wiener Neustadt - Civitas Nova. Darstellung der Erreichbarkeit und Versorgung

Bhf. Bahnhof

H Bushaltestelle

Erreichbarkeit Bahnhof 0 bis 300 m

Erreichbarkeit Bahnhof 300 bis 500 m

Teilsortimenter

Vollsortimenter

Schulen

Kindergarten /-betreuung

Apotheke

Facharzt

Allgemeinmedizin

Bahnhof Wiener Neustadt - Civitas Nova
Darstellung der Infrastruktur

Kartengrundlage: Land Niederösterreich/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2012

0 100 500

N

Größe des Gebiets geschuldet ist. Allein im Einzugsbereich der 300m-Fußläufigkeit von der Haltestelle aus befinden sich über fünf ha in der Widmungskategorie BIB (siehe Datenblatt Wiener Neustadt - Civitas Nova, Anhang II). Hier wäre es durchaus von Vorteil, gerade in diesen Bereich die Ansiedlungen von Betrieben und Unternehmen zu forcieren, die von der geringen Entfernung zur Bahnhaltestellen profitieren - sei es, weil sie viele pendelnde MitarbeiterInnen beschäftigen oder aber einen Kundenkreis bedienen, der „bahnaffin“, umweltbewusst, kurz: nicht mehr PKW-fixiert ist. Moderne Dienstleistungsunternehmen aus dem Lifestylebereich könnten hierfür ein Beispiel sein.

Etwas mehr Flächen im 300m-Bereich bietet das südlich der Bahn gelegene Wohngebiet, das sich zwischen der Eisenbahn und dem Wiener Neustädter Kanal erstreckt. Hier sind etwas mehr als 7,5 ha an unbebauten Grundstücken der Widmungskategorie SBL verfügbar (siehe KARTE 43). Dennoch ist bereits in den letzten Jahren eine rege Bautätigkeit im Nahbereich der Haltestelle zu vermerken. Als Beispiel hierfür zeugt das direkt an die Bahntrasse angrenzende Wohnbauprojekt der Siedlungsgenossenschaft Alpenland. Über mehrere Jahre hinweg wurden dort in einigen Bauetappen kontinuierlich Wohnungen errichtet, sodass mittlerweile über 100 Wohneinheiten realisiert wurden (siehe Abb. 34 u. Abb. 35).

Was letztlich bei Stadtentwicklungsgebieten dieser Größenordnung oft vernachlässigt wird, ist die trotz verstärkter Bautätigkeit und Ansiedlungen (sowohl an Betrieben als auch an Wohnbauten) unzureichende Nahversorgung des neuen Gebietes. Wie in KARTE 42 dargestellt, befindet sich beispielsweise der nächste Lebensmitteleinzelhandel erst in über 1,5 km Entfernung vom neuen Siedlungsgebiet.

KARTE 43: Bahnhof Wiener Neustadt -Civitas Nova. Flächendarstellung

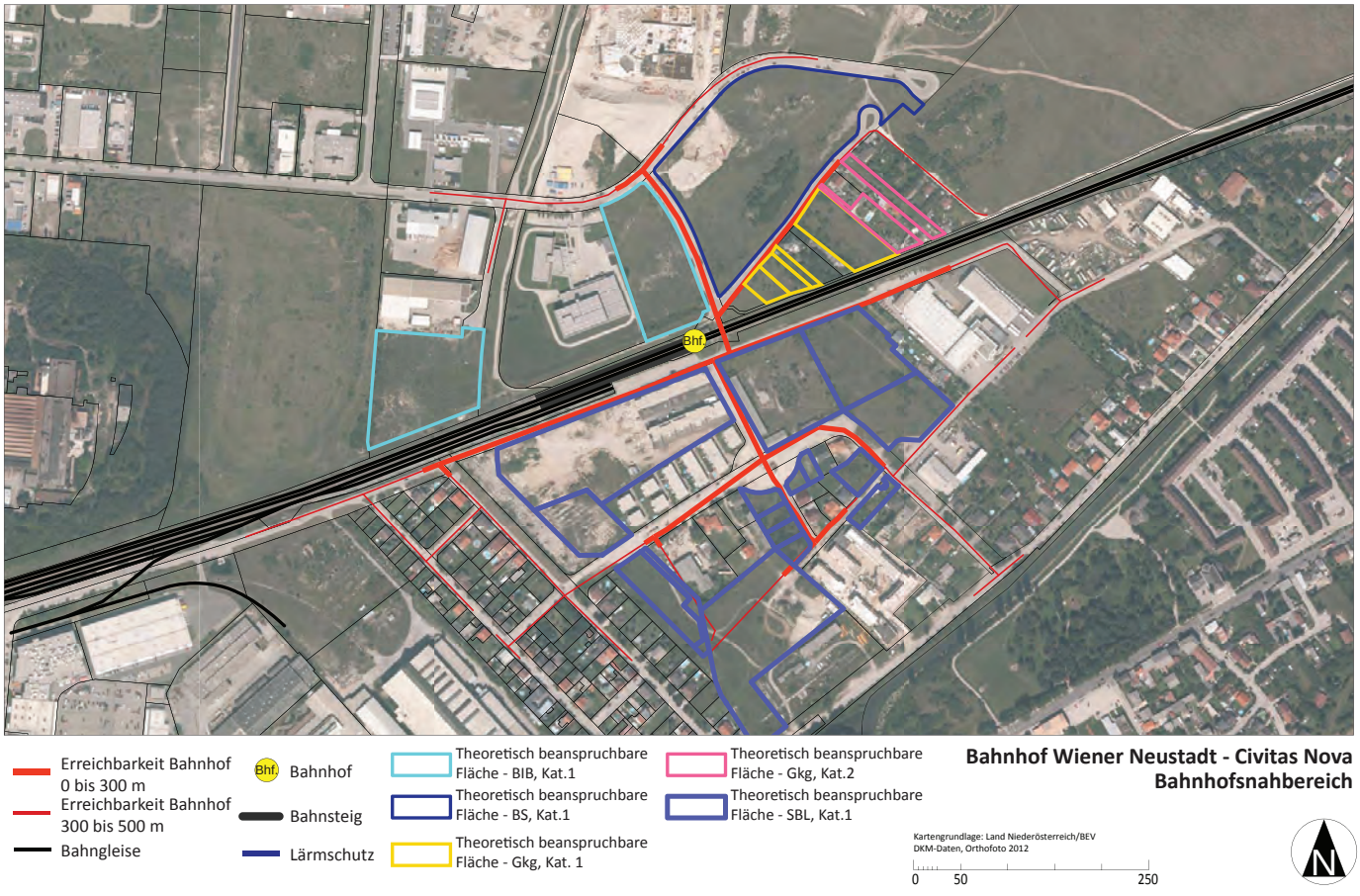


Abb. 33: Bahnhof Wiener Neustadt -Civitas Nova. Luftbild
Quelle: Google Maps 2014

Sehr deutlich zeigt das Beispiel Civitas Nova, dass obgleich noch Wohnbauflächen fernab der Bahnlinien verfügbar sind, einige der ersten Bauaktivitäten direkt an der Haltestelle erfolgt sind. Zudem kann dies auch als Beispiel angeführt werden, wie Bebauung direkt an der Bahn als Lärmschutz für dahinter liegende Areale dient. Dadurch kann, „trotz“ Nähe zur Eisenbahn, eine offenere Bebauung ermöglicht werden - und auch die in erster Reihe gelegenen Wohnungen sind aufgrund gestalterischer und bautechnischer Maßnahmen durchaus wohn- und lebenswert. So wird qualitativ guter und dabei günstiger Wohnraum geschaffen, der sich überdies durch eine optimale Lage zum öffentlichen Nahverkehr hin auszeichnet.

Abb. 34: Wohnbebauung direkt an den Gleisanlagen, Haltestelle Wiener Neustadt - Civitas Nova
Foto: H. Huemer 2014

Abb. 35: Neue Reihenhausanlagen Haltestelle Wiener Neustadt - Civitas Nova
Foto: H. Huemer 2014

Kartenverzeichnis

KARTE 1: Übersichtskarte - Bahnhöfe im Untersuchungsgebiet....10
KARTE 2: Lage der Bahnhöfe im Ort sowie Schienennetz im Untersuchungsgebiet....22
KARTE 3: S-Bahn und Regionalbahnhöfe im Untersuchungsgebiet....24
KARTE 4: Austattungskategorien der Bahnhöfe im Untersuchungsgebiet....26
KARTE 5: Lärmschutzanlagen im Bahnhofsnahbereich....28
KARTE 6: Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteigen....30
KARTE 7: Barrierefreiheit an den untersuchten Bahnhöfen....32
KARTE 8: Park and Ride Anlagen im Untersuchungsgebiet....34
KARTE 9: Anzahl der Park and Ride-Stellplätze je Bahnhof....36
KARTE 10: Güter-, Neben und Anschlussgleise im Bahnhofsnahbereich....38
KARTE 11: Gewerbliche Nutzung im Bahnhofsnahbereich....40
KARTE 12: Sonderflächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe....42
KARTE 13: Wohnbebauung in unmittelbarer Bahnhofsnähe....44
KARTE 14: Theoretisches Flächenpotenzial - Nord....51
KARTE 15: Theoretisches Flächenpotenzial - Süd....51
KARTE 16: Theoretisches Flächenpotenzial nach Linien....55
KARTE 17: Theoretisches Flächenpotenzial nach Flächenwidmungskategorien im Burgenland....56
KARTE 18: Theoretisches Flächenpotenzial nach Flächenwidmungskategorien im nördlichen NÖ....59
KARTE 19: Theoretisches Flächenpotenzial nach Flächenwidmungskategorien im südlichen NÖ....59
KARTE 20: Theoretisches Flächenpotenzial nach Flächenwidmungskategorien in Wien....65
KARTE 21: Theoretisches Betriebs-, bzw. Wohnbauflächenpotenzial - Nord....65
KARTE 22: Theoretisches Betriebs-, bzw. Wohnbauflächenpotenzial - Süd....65
KARTE 23: Theoretisches Betriebs-, bzw. Wohnbauflächenpotenzial nach Bahnlinien....69
KARTE 24: Theoretisches Flächenpotenzial nach Aktivierungskategorie - Nord....71
KARTE 25: Theoretisches Flächenpotenzial nach Aktivierungskategorie - Süd....71
KARTE 26: Theoretisches Flächenpotenzial nach Aktivierungskategorie zusammengefasst je Linie....77
KARTE 27: Theoretisch beanspruchbare Flächen nach Aktivierungsgrad sowie Betriebs- bzw. Wohnbauwidmung - Nord....77
KARTE 28: Theoretisch beanspruchbare Flächen nach Aktivierungsgrad sowie Betriebs- bzw. Wohnbauwidmung - Süd....77
KARTE 29: ÖV-Haltestellen in integrierter Ortslage sowie einem theoretischen Wohnbaufächenpotenzial > 5.000 m²....80
KARTE 30: Ebenerdige Lagerfläche in Gattendorf sowie Ausstattungsqualität im Ort....90
KARTE 31: Besitzverhältnisse Lagerplatz Gattendorf....92
KARTE 32: Lagerfläche sowie angrenzende theoretisch beanspruchbare Flächen in Gattendorf....93
KARTE 33: P+R-Anlage in Mistelbach sowie Ausstattungsqualitäten im Bahnhofsumfeld....94
KARTE 34: P+R-Flächen und Verkehrssituation in Bahnhofsnähe....96
KARTE 35: Erreichbarkeitsanalyse und Versorgungsdarstellung in Gaisruck....100
KARTE 36: Theoretisch beanspruchbare Flächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe Gaisruck....100
KARTE 37: Übersicht Flächen mit Baulandwidmung in Gaisruck....100
KARTE 38: Erreichbarkeitsanalyse und Ausstattungsqualität in Mattersburg....102
KARTE 39: ÖBB-Verladeplatz sowie Übergangsmöglichkeiten am Bahnhof Mattersburg....105
KARTE 40: Erreichbarkeitsanalyse und Ausstattungsqualität in Pottendorf....108
KARTE 41: Widmungskategorien BIB und SBL in Bahnhofsnähe in Pottendorf....109
KARTE 42: Bahnhof Wiener Neustadt - Civitas Nova. Darstellung der Erreichbarkeit und Versorgung....110
KARTE 43: Bahnhof Wiener Neustadt -Civitas Nova. Flächendarstellung....112

Diagrammverzeichnis

Diagramm 1: Lage der Bahnhöfe im Ort - gesamt sowie auf Bundesländerebene....22
Diagramm 2: Lärmschutzanlagen nach Lage der ÖV-Haltestellen im Ort....28
Diagramm 3: Verteilung Wohnbebauung im Bahhofsnahbereich nach Bundesländern (Anzahl absout)....44
Diagramm 4: Theoretisches Flächenpotenzial je Linie sowie Anzahl der untersuchten ÖV-Haltestellen je Linie....55
Diagramm 5: Verteilung des theoretischen Flächenpotenzials im Burgenland nach Flächenwidmung....56
Diagramm 6: Verteilung des theoretischen Flächenpotenzials nach Flächenwidmung in NÖ....59
Diagramm 7: Verteilung des theoretischen Flächenpotenzials nach Flächenwidmung in Wien....63
Diagramm 8: Theoretisches Betriebs- bzw. Wohnbauflächenpotenzial je Linie....69
Diagramm 9: Theoretisches Flächenpotenzial nach Aktivierungskategorie aller untersuchten ÖV-Haltestellen....71
Diagramm 10: Verteilung der erhobenen Flächenpotenziale im gesamten Untersuchungsgebiet....83

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Flächenpotenziale in Bahnhofsnähe in St. Andrä am Zicksee 8
Abb. 2: Bahnsteig in Parndorf 9
Abb. 3: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Absdorf-Hippersdorf 15
Abb. 4: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Pfaffstätten 16
Abb. 5: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Obereggendorf - SBL-Flächen der Kategorie 1 18
Abb. 6: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Obereggendorf - SBL-Flächen der Kategorie 2 18
Abb. 7: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Obereggendorf - BIB-Flächen der Kategorie 2 19
Abb. 8: Parzellenanalyse am Beispiel des Bahnhofs Obereggendorf - Rübenplatz (Kategorie 2) 19
Abb. 9: Flächenanalyse im 500 m-Bahnhofsnahbereich in Hausleiten 20
Abb. 10: Bahnhofswegweiser in Paasdorf 21
Abb. 11: Park+Ride-Platz in Mistelbach 34
Abb. 12: Park+Ride-Parkplatz mit derhinter liegendem Parkhaus in Stockerau 36
Abb. 13: Aufgelassene Gütergleisanlagen in Wiener Neustadt - Civitas Nova 38
Abb. 14: Ebenerdiger Lagerplatz im Nahbereich des Bahnhofs Pamhagen 40
Abb. 15: Lagerhausstrukur in Deutsch-Wagram 40
Abb. 16: Grünland-Sportstätten gewidmete Fläche im Nahbereich der Haltestelle Bisamberg 42
Abb. 17: Typische Ortsstruktur in Bahnhofsnähe in Paasdorf 46
Abb. 18: Theoretisch beanspruchbare Flächen der Widmung „Grünland-Sportstätten“ bei der Haltestelle Bisamberg (Gemeindegebiet Langenzersdorf) 62
Abb. 19: Wartehaus an der Haltestelle Gattendorf 89
Abb. 20: Flächenwidmungsplan Gattendorf 90
Abb. 21: Bahnhofsgebäude Mistelbach 94
Abb. 22: Lärmentwickkung entlang der Bahnstrecke in Mistelbach 97
Abb. 23: Haltestelle Gaisruck in der Gemeinde Hausleiten 99
Abb. 24: Theoretisch beanspruchbare Flächen in SBL der Kategorien 1 u. 2 um den Bahnhof Hausleiten 100
Abb. 25: Bahnübergang Bauweltstraße in Mattersburg 102
Abb. 26: Flächenwidmungsplan Mattersburg 104
Abb. 27: Aufgelassenes Bahnhofsgebäude in Pottendorf-Landegg 106
Abb. 28: Wegweiser in der Unterführung der Haltestelle Landegg-Pottendorf 106
Abb. 29: Lage der Orstkerne von Pottendorf bzw. Landegg sowie vergangene und gegenwärtige Siedlungsentwicklung 107
Abb. 30: Umbau der ehemaligen Spinnerei zum Gemeindezentrum Pottendorf-Landegg 109
Abb. 31: Flächen direkt gegenüber des Bahnhofs auf Seite des Ortsteils Landegg 109
Abb. 32: Bahnhaltestelle Wiener Neustadt - Civitas Nova 110
Abb. 33: Bahnhof Wiener Neustadt -Civitas Nova. Luftbild 113
Abb. 34: Wohnbebauung direkt an den Gleisanlagen, Haltestelle Wiener Neustadt - Civitas Nova 113
Abb. 35: Neue Reihenhausanlagen Haltestelle Wiener Neustadt - Civitas Nova 113

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bahnhofsdatenbank - Merkmalsbezeichnungen 14
Tab. 2: Übersicht der Widmungskategorien und Widmungsarten für die Analyse der theoretisch beanspruchbaren Flächen 17
Tab. 3: Intervalldichte der untersuchten Bahnlinien 26
Tab. 4: Übersicht Anzahl an gerwerblich genutzen Flächen in Bahnhofsnähe nach Bundesland 40
Tab. 5: Übersicht Anzahl an Sonderflächen nach Bundesland 42
Tab. 6: Vorherrschende Wohnbebauung in Bahnhofsnähe 44
Tab. 7: Theoretisch beanspruchbares Flächenpotenzial je Bezirk 49
Tab. 8: ÖV-Haltestellen mit theoretischem Flächenpotenzial >5ha 50
Tab. 9: Theoretisches Flächenpotenzial im Burgenland nach Widmung in ha 58
Tab. 10: Theoretisches Flächenpotenzial in NÖ nach Widmung in ha 62
Tab. 11: Theoretisches Flächenpotenzial in Wien nach Widmung in ha 63
Tab. 12: Theoretisches Wohnbauflächenpotenzial nach Bundesland und Aktivierungskategorie 65
Tab. 13: Theoretisches Betriebsbauflächenpotenzial nach Aktivierungskategorie und Bundesland 69
Tab. 14: Durchschnittliches theoretisches Flächenpotenzial je Bahnstation nach Linien 70
Tab. 15: Siedlungspotenzial ausgehend von Dichtewert 100EW/ha bzw. 40 EW/ha 80
Tab. 16: Siedlungspotenzial ausgehend von Dichtewert 170 EW/ha bzw. 70 EW/ha 82

Quellen:

Amt der Burgenländischen Landesregierung (2009): Landesgesetzblatt für das Burgenland/ Planzeichenverordnung. Eisenstadt.

Amt der Burgenländischen Landesregierung (2012): Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011. Eisenstadt.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (1998): Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen. St. Pölten.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2002): NÖ Planzeichenverordnung. St. Pölten.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. Raumordnung und Regionalpolitik (2013): Regionale Leitplanung – Ergebnisse und Umsetzung. Modul 3. St. Pölten.

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen – EisbG (1957). Wien.

Görgl, Peter und Huemer, Hannes (2012): Nachverdichtung und Innenentwicklung als Chance zur Ortskernbelebung in suburbanen Gemeinden? Modul 2. Studie im Auftrag der NÖ Landesregierung. Abteilung RU 2. Wien.

Marktgemeinde Kottingbrunn (2013): Verordnung vom 08.08.2013. Änderung des örtlichen Raumordnungsprogramms. Kottingbrunn.

Mobilitätszentrale Burgenland (2011): Erhebung der Qualität der burgenländischen Bahnhöfe im Auftrag der Mobilitätszentrale Burgenland. Kurzfassung. Wiener Neustadt.

Planungsgemeinschaft Ost – PGO (Hrsg.) (2013): EinpendlerInnen nach Wien. Achsenbezogene Untersuchung der Park & Ride Potenziale. Schlussbericht. Wien.

Planungsgemeinschaft Ost (2011): Stadtregion+. Zwischenbericht. Wien.

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2014): Stadtentwicklungsplan 2025. Entwurf. Wien.

Wiener Landtag (2013): Bauordnung für Wien. Wien.

Steinwidder, D., 2010: Beispiele des ökologisch orientierten Siedlungsbaues in Österreich. Schwerpunkt Niederösterreich und Wien mit Analyse der Rahmenbedingungen. Masterarbeit

Marktgemeinde Pottendorf-Landegg (2012): Gemeindezeitung Nr. 7/2012.

Anhang I:
Beispiele dichtere Wohnbauformen im Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen im Untersuchungsraum

Kartengrundlage: Land Burgenland/BEV
DKM-Daten 2013
Eigene Darstellung

Gattendorf

Gemeinde:

Bahnhofssiedlung 40

Straße:

Neue Eisenstädter Siedlungsgenossenschaft

Bauträger/Genossenschaft:

2014

Baujahr:

20
(16 WE in WHA, 4 RH)

Anzahl der WE:

3.550 m²

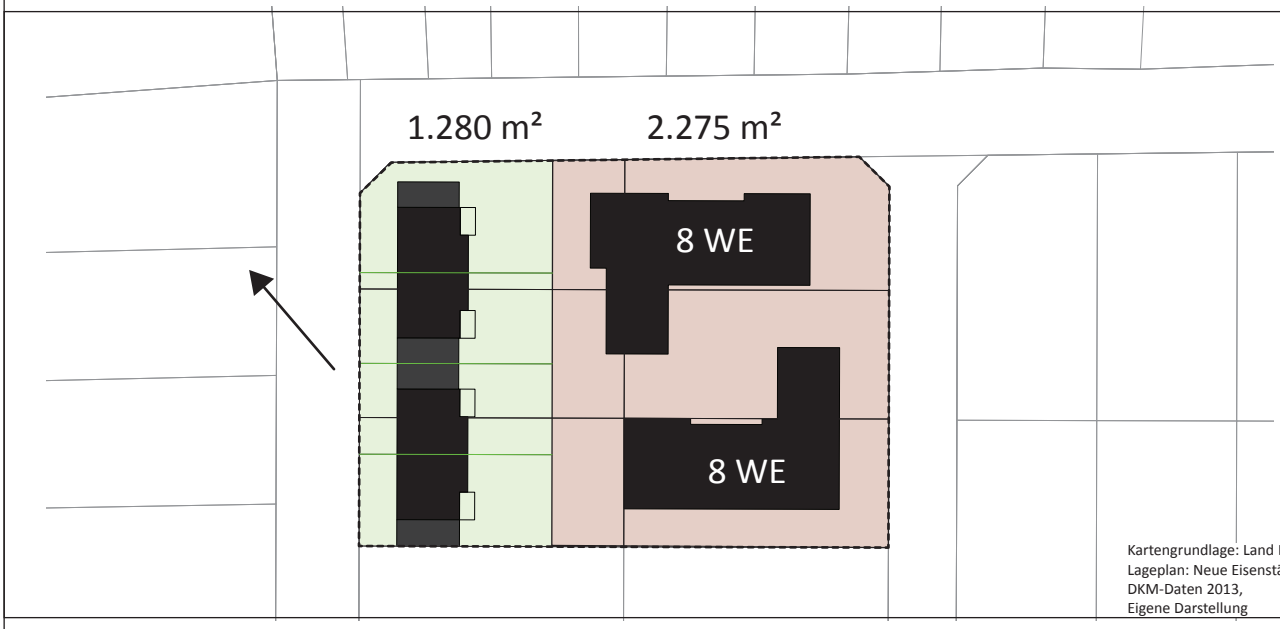
Grundstücksfläche:

177 EW/ha

Bevölkerungsdichte:*

Schaubild: Neue Eisenstädter
Siedlungsgenossenschaft 2014

Schaubild: Neue Eisenstädter
Siedlungsgenossenschaft 2014



Kartengrundlage: Land Burgenland/BEV
Lageplan: Neue Eisenstädter
DKM-Daten 2013,
Eigene Darstellung

*) Annahme: 2,5 Personen pro Wohneinheit

Kartengrundlage: Land Niederösterreich/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2012
Eigene Darstellung

Gemeinde:	**Himberg**
Straße:	Bahnstraße
Bauträger/Genossenschaft:	**Frieden** - Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossen-schaft
Baujahr:	1998 - 2001
Anzahl der WE:	68
Grundstücksfläche:	7.261 m²
Bevölkerungsdichte:*	234 EW/ha

Foto: Steinwidder 2010: 88

Foto: Steinwidder 2010: 88

Kartengrundlage: Land Niederöstereich/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2012
Eigene Darstellung

*) Annahme: 2,5 Personen pro Wohneinheit

Kartengrundlage: Land Niederösterreich/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2012
Eigene Darstellung

Gemeinde:	**Himberg**
Straße:	Bahnstraße/Ostbahn-straße
Bauträger/Genossenschaft:	**Frieden** - Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossen-schaft
Baujahr:	2001 - 2006
Anzahl der WE:	64
Grundstücksfläche:	8.127 m²
Bevölkerungsdichte:*	197 EW/ha

Foto: Steinwidder 2010: 91

Foto: Stein

Kartengrundlage: Land Niederöstereich/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2012
Eigene Darstellung

*) Annahme: 2,5 Personen pro Wohneinheit

Kartengrundlage: Land Niederösterreich/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2012
Eigene Darstellung

Gemeinde:	**Himberg**
Straße:	Bahnstraße 9
Bauträger/Genossenschaft:	**Frieden** - Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft
Baujahr:	2014
Anzahl der WE:	116
Grundstücksfläche:	7.492 m²
Bevölkerungsdichte:*	310 EW/ha

Schaubild: Frieden 2014

Schaubild: Frieden 2014

Kartengrundlage: Land Niederöstereich/BEV
DKM-Daten, Orthofoto 2012
Eigene Darstellung

*) Annahme: 2,5 Personen pro Wohneinheit

Kartengrundlage: Land Burgenland/BEV
DKM-Daten 2013
Eigene Darstellung

Gemeinde:	**Jois**
Straße:	Am Sportplatz
Bauträger/Genossenschaft:	**OSG -** Oberwarter gemeinn. Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossen-schaft
Baujahr:	2012 - 2014
Anzahl der WE:	29 (20 WE in WHA, 9 RH)
Grundstücksfläche:	10.795 m²
Bevölkerungsdichte:*	68 EW/ha

Kartengrundlage: Land Burgenland/BEV
Lageplan: OSG
DKM-Daten 2013,
Eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Wien/BEV
Eigene Darstellung

Gerasdorf / Wien	Gemeinde:
Klenkweg	Straße:
k.A.	Bauträger/Genossenschaft:
2012 - 2013	Baujahr:
61 (RH)	Anzahl der WE:
14.558 m²	Grundstücksfläche:
125 EW/ha	Bevölkerungsdichte:*

Kartengrundlage: Stadt Wien/BEV
Eigene Darstellung

*) Annahme: 3 Personen pro Wohneinheit