Örtliches Raumordnungsprogramm
2012

Stadtgemeinde

Hainburg an der Donau

Örtliches Entwicklungskonzept
Erläuterungsbericht inkl. Verkehrskonzept

dieLandschaftsplaner.at Ziviltechniker-GmbH
Dipl. Ing. Armin Haderer, Dipl. Ing. Ralf Wunderer
Ingenieurkonsulenten für Landschaftsplanung und -pflege

A-2460 Bruck an der Leitha, Harzhausergasse 16, Telefon & Fax +43/2162/63006
A-2410 Hainburg an der Donau, Römergasse 38, Telefon & Fax +43/2165/62804
e-mail: office@dielandschaftsplaner.at http://www.dielandschaftsplaner.at

INHALTSVERZEICHNIS

1 BEGRIFFSDEFINITIONEN 3

2 ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUM ENTWICKLUNGSKONZEPT 4

3 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 5

4 WOHNBAULANDBEDARF 7

5 WACHSTUMSCHANCEN DER GEMEINDE 11

6 ABSTIMMUNG MIT KOBRA UND LEADER REGION 12

6.1 ZIELE DER KOBRA, KOBRA+ UND KOBRA_2010 KONZEPTE 12

6.2 UMSETZUNG DER KOBRA KONZEPTE IM OEK 16

6.2.1 Leitfunktion „Wohnen mit historischem bzw. urbanem Flair“ 16

6.2.2 Leitfunktion „Naturverträgliche Landwirtschaft" 17

6.2.3 Leitfunktion „Natur- und Landschaftsraum" 18

6.2.4 Leitfunktion „Tourismus“ 18

6.2.5 Leitfunktion „Landschaftsachse“ 19

6.3 ZIELE DER LOKALEN ENTWICKLUNGSSTRATEGIE LEADER REGION AULAND CARNUNTUM 2007 - 2013 19

6.4 UMSETZUNG DER LOKALEN ENTWICKLUNGSSTRATEGIE LEADER REGION AULAND CARNUNTUM 2007 - 2013 IM OEK 19

6.4.1 Aktionsfeld Regionale Identität und Bildung 20

6.4.2 Aktionsfeld Wirtschaft und Mobilität 20

6.4.3 Aktionsfeld Natur, Umwelt, Energie und Kreislaufwirtschaft 21

6.4.4 Aktionsfeld Landwirtschaft, Wein, Sonderkulturen und Kulturlandschaft 22

6.4.5 Aktionsfeld Tourismus und Kultur 22

7 ZIELFORMULIERUNGEN FÜR DIE ÖRTLICHE RAUMPLANUNG 24

7.1 KONZEPT ZUR BAULICHEN ENTWICKLUNG 24

7.1.1 Einschränkung der baulichen Entwicklung 24

7.1.2 Möglichkeiten der baulichen Entwicklung 26

7.2 ERLÄUTERUNG DER PLANZEICHEN ZUM ÖRTLICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPT 30

8 KONZEPT ZUR VERKEHRSENTWICKLUNG 38

8.1 REGIONALE RAHMENBEDINGUNGEN 38

8.1.2 Verkehrsbelastungen 40

8.1.3 Verkehrszählungen 2005 - 2010 41

8.1.4 Zwischenfazit Verkehrsbelastungen 47

8.1.5 Prognose der Verkehrsbelastungen 47

8.2 INDIVIDUELLE UND HAUSHALTSBEZOGENE MOBILITÄTSRELEVANTE ENTWICKLUNGEN 49

8.2.1 *Motorisierter Individualverkehr 49*

8.2.2 Nichtmotorisierter Verkehr 52

8.2.3 Anforderungen an die örtliche Raumordnung 52

8.3 VERKEHRSANALYSEN IM GEMEINDEGEBIET HAINBURG/DONAU 53

8.3.1 *Straßennetz in Hainburg/Donau 53*

8.3.2 öffentliches Verkehrswegenetz in Hainburg/Donau 54

8.3.3 Rad- und Wanderwege in der Stadtgemeinde Hainburg/Donau 55

8.3.4 Verkehrszählungen im Gemeindegebiet Hainburg/Donau 56

8.3.5 Gefahrenstellen und Unfallhäufungsstellen 60

8.4 ÜBERREGIONALE STRATEGIEN UND PLANUNGEN 63

8.5 ERLÄUTERUNG DER PLANZEICHEN ZUM VERKEHRSKONZEPT 66

8.6 FAZIT VERKEHR 71

VERZEICHNISSE 73

1 BEGRIFFSDEFINITIONEN

Für die in diesem Konzept angestellten Überlegungen werden eine Reihe von raumordnungsfachlichen Begriffen verwendet, die teilweise aus dem NÖ Raumordnungsgesetz 1976 (NÖ ROG 1976) stammen. Um das Verständnis des Textes zu erleichtern, werden vorweg die wichtigsten Begriffe kurz erläutert.

NÖ Raumordnungsgesetz 1976

Dieses Gesetz bildet die Rechtsgrundlage für Gemeinden bei der Bearbeitung und Erstellung und Beschlussfassung von „örtlichen Raumordnungsprogrammen“, „örtlichen Entwicklungskonzepten“ und „Flächenwidmungsplänen“ in Niederösterreich.

Örtliches Raumordnungsprogramm

§ 13 Abs. 1 NÖ ROG 1976

„Ausgehend von den Zielen dieses Gesetzes und den Ergebnissen aufbereiteter Entscheidungsgrundlagen hat jede Gemeinde ein örtliches Raumordnungsprogramm aufzustellen und zu verordnen … „

§13 Abs. 2 NÖ ROG 1976

„ … Die Verordnung des örtlichen Raumordnungsprogrammes muss jedenfalls ein Entwicklungskonzept sowie einen Flächenwidmungsplan enthalten.“

Das „örtliche Raumordnungsprogramm“ ist sozusagen als „Oberbegriff[1] zu sehen, das im Wesentlichen folgende Elemente umfasst:

- Dokumentation der Entscheidungsgrundlagen - planlich und textlich
- Verkehrskonzept
- Landschaftskonzept
- Örtliches Entwicklungskonzept
- Flächenwidmungsplan
- Verordnung mit Zielen und Maßnahmen zum örtlichen Raumordnungsprogramm

Durch den Gemeinderatsbeschluss erhält das örtliche Raumordnungsprogramm seine Rechtskraft, sofern die Genehmigung durch die NÖ Landesregierung erteilt wird.

2 ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUM ENTWICKLUNGSKONZEPT

Rechtlicher Charakter::

- Das örtliche Entwicklungskonzept ist Bestandteil der Verordnung zum örtlichen Raumordnungsprogramm..

Inhalt:

- Festlegung von mittel- und langfristigen Zielen (Text und Plandarstellungen)
- Zuordnung von unterschiedlichen Funktionen für das Gemeindegebiet
- Ausweisung von Bereichen für eine künftige bauliche Entwicklung
- Ausweisung von Grenzen, die bei der künftigen Entwicklung nicht überschritten werden sollen

Genauigkeit:

- Der Plan wird im Maßstab 1:10.000 (selten auch 1:5.000) dargestellt, ist aber nicht parzellenscharf.
- Die Aussagen sind weniger detailliert als die Widmungsfestlegungen im Flächenwidmungsplan.

Verbindlichkeit:

- Das Entwicklungskonzept dient als Grundlage für den Flächenwidmungsplan
- Es gibt keine direkten rechtlichen Auswirkungen für den Grundeigentümer
- Grundlage für baubehördliche Entscheidungen ist nur der Flächenwidmungs- sowie der Bebauungsplan.

Vorteile:

- Planungs- und Rechtssicherheit
- Festlegung der langfristigen Entwicklung ohne sofortige Widmung
- Nachvollziehbarkeit und Kontinuität der Entscheidungen
- Möglichkeiten, Varianten zu bezeichnen und damit den Handlungsspielraum der Gemeinde zu erhöhen
- Der Flächenwidmungsplan darf ausdrücklich zur Umsetzung des Entwicklungskonzepts geändert werden.

3 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

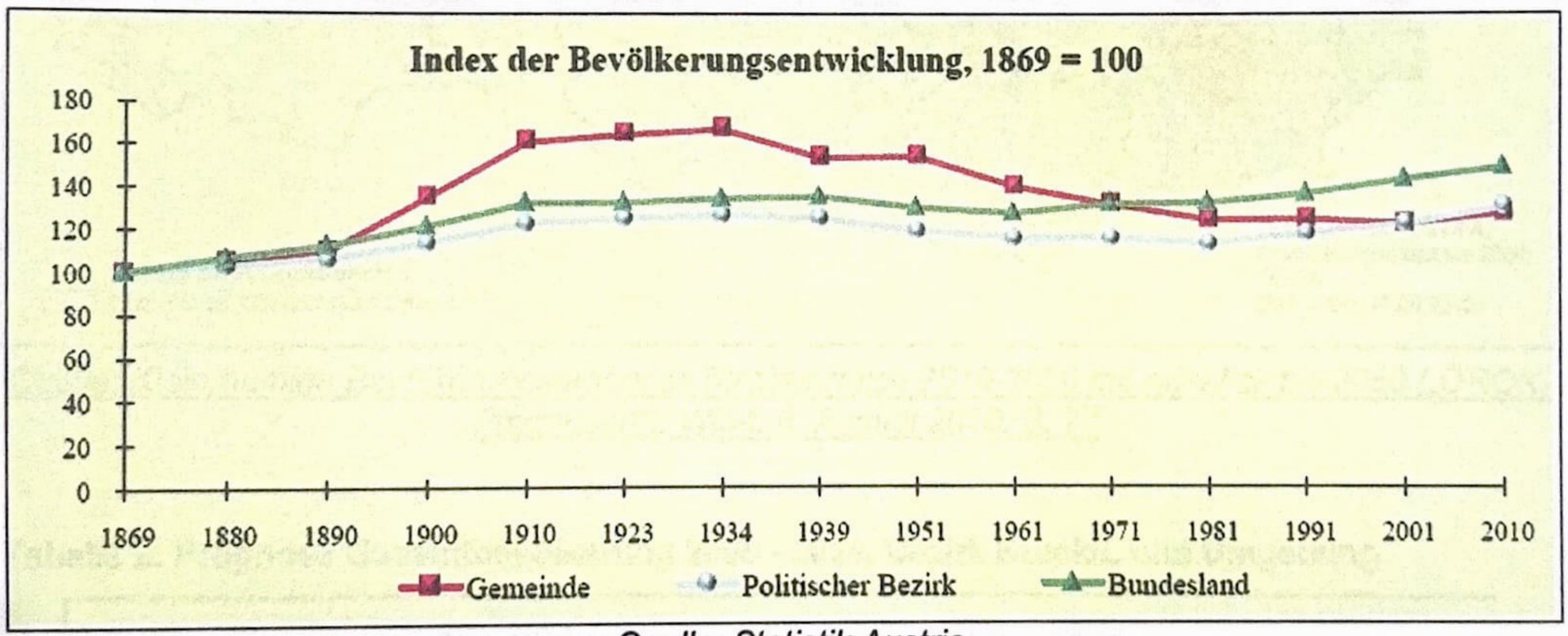
Die Bevölkerungsentwicklung der Stadtgemeinde Hainburg an der Donau seit 1869 zeigt sich im Vergleich zum politischen Bezirk Bruck an der Leitha, sowie zum Bundesland Niederösterreich etwas differenzierter (Abb. 1). Ab 1890 konnte Hainburg, das während der Monarchie u.a. als Garnisonsstadt diente, eine rasante Bevölkerungsentwicklung verzeichnen, die sich stärker als in den moderat wachsenden Vergleichsräumen darstellte. Der Höhepunkt wurde im Rahmen der Volkszählung 1934 registriert. Mit 7.667 Einwohnern registrierte man die bis dato höchste Einwohnerzahl der Stadtgemeinde (Tab. 1, Abb. 1).
Die erste Volkszählung nach dem 2. Weltkrieg 1951 erbrachte ein Ergebnis von 7.803 Einwohnern, unmittelbar nach dem Fall des Eisernen Vorhanges wurden 5.752 Einwohner gezählt. Zehn Jahre später verzeichnete Hainburg/Donau eine Bevölkerungszahl von 5.651 Personen.

Tabelle 1: Einwohnerzahlen Hainburg/Donau (auszugsweise) 1869 - 2011

	1869	1934	1951	1991	2001	2011*
Hainburg/ Donau, EW	4.598	7.667	7.083	5.752	5.651	5.940*

*Eine Anfrage beim Meldeamt der Stadtgemeinde (Auskunft: Hr. Kümmerl) ergab einen Bevölkerungsstand per 31.3.2011 von 5.940 Hauptwohnsitzen und 1.183 Nebenwohnsitzen.

Abbildung 1: Index der Bevölkerungsentwicklung (1869 = 100)



Quelle: Statistik Austria

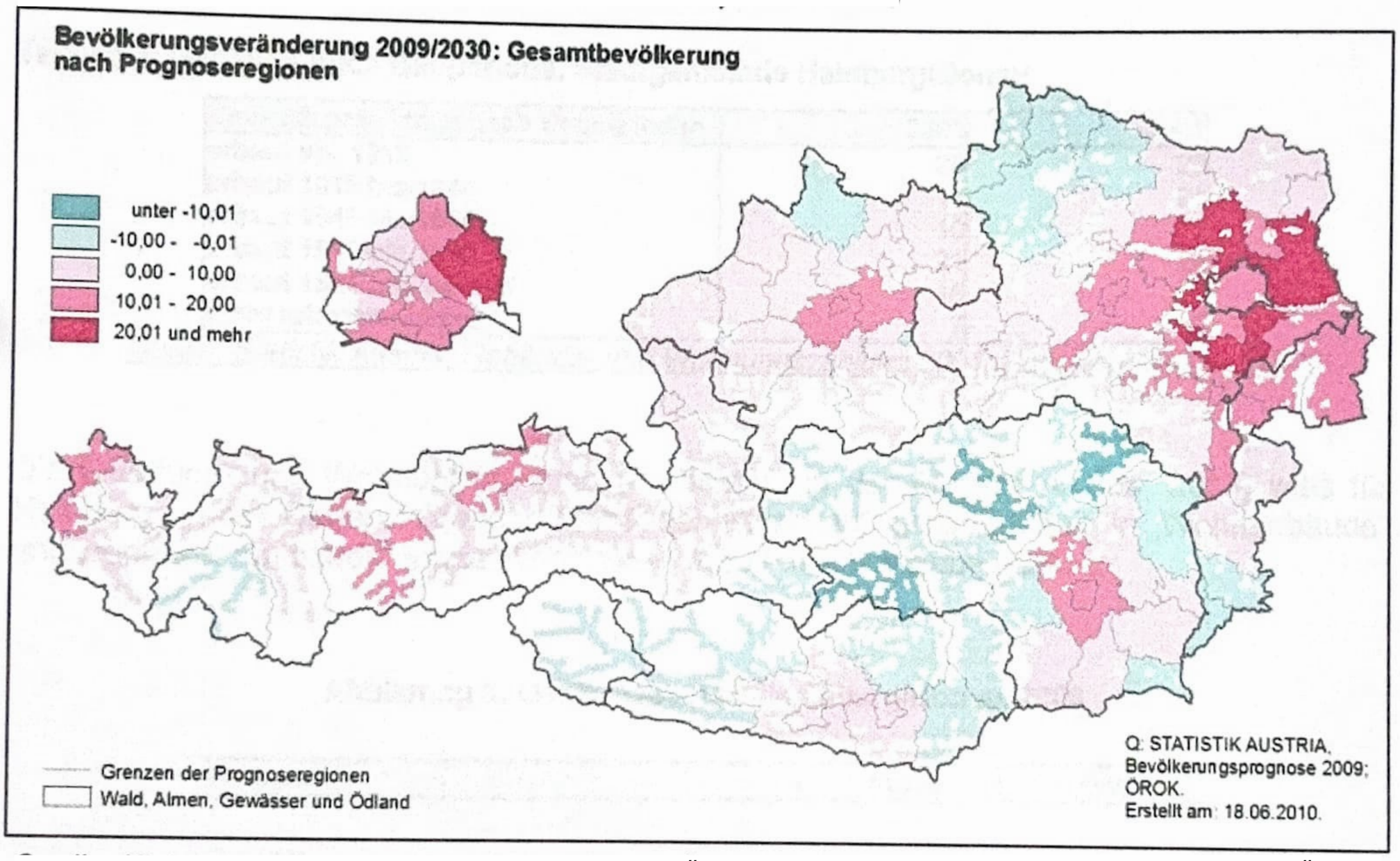
Da die Stadtgemeinde seit Jahrzehnten (die vorliegenden Aufzeichnungen reichen bis in die 1970er Jahre zurück) durchgängig negative Geburtenbilanzen aufweist, werden Bevölkerungsgewinne durch Zuwanderung erreicht.
Vor allem seit der EU-Osterweiterung 2004, spätestens nach dem Beitritt der Slowakei zum Schengen-Abkommen ist im Gemeindegebiet die starke Nachfrage an Wohnmöglichkeiten von slowakischer Seite spürbar. Die Stadtgemeinde wird von gebürtigen Slowaken aus mehreren Gründen als optimaler Wohnstandort betrachtet:

- räumliche Nähe zu Bratislava
- sehr gute Erreichbarkeit der slowakischen Hauptstadt mittels MIV
- günstigere Baulandpreise, daraus resultierend sind größere Wohnflächen, bzw. das Eigenheim finanziell möglich, was mit mehr Lebensqualität verbunden wird
- noch verfügbarer Baugrund
- hohes Sicherheitsempfinden

Die Bevölkerungsprognosen der ÖROK/Statistik Austria bescheinigen dem Bezirk Bruck an der Leitha relativ starkes Bevölkerungswachstum für die nächsten zwei Dekaden (19,66 % 2009 - 2030, siehe Tab. 2, Abb. 2).

Das Wiener Umland sowie die Bundeshauptstadt selbst werden dabei zwar auch Wachstum bei jungen Bevölkerungsschichten zu erwarten haben, entsprechend dem bundesweiten Trend wird das größte Wachstum den Alterskohorten der 65 und Mehrjährigen zugesprochen (bis 2030 im Bez. Bruck/Leitha: bis 19jährige: +14,25 %; 65+jährige.: + 60,38 %).

Abbildung 2: Bevölkerungsprognose Österreich. 2009 - 2030



Quelle; Kleinräumige Bevölkerungsgrognose für Österreich 2010 2030 mit Ausblick bis 2050 (JÖRQK. Prognosen"), Wien, 6. August2010, S. 77

Tabelle 2: Prognose Gesamtbevölkerung 2009 - 2030, Bezirk Bruck/L und Umgebung

Bevölkerungsveränderung 2009 - 2030					
Prognosebezirke	Bevölkerung ... zu Jahresbeginn, *absolut*			...Veränderung *in %*	*in %*
	2009	2020	2030		2030
Schwechat	48.670	56.104	62.233		27,87
Gänserndorf-Großenzersdorf-Marchegg	75.527	84.890	93.130		23,31
Baden-Ebreichsdorf	111.717	125.174	136.245		21,96
Bruck an der Leitha	42.332	46.617	50.653		19,66
Eisenstadt (Stadt+Umgebung)-Rust	55.049	59.452	63.553		15,45
Neusiedl am See	54.015	57.856	61.591		14,03

Quelle; StatistikAustria, Kleinräumige Bevölkerungsgrognose fügösterreich 2010 2030 mit Ausblick bis 2050, Stand; 2010

4 WOHNBAULANDBEDARF

Vom derzeitigen in der Gemeinde befindlichen Gebäudebestand liegt der Schwerpunkt bei Gebäuden, welche im Zeitraum vor 1919 und zwischen 1961 und 1980 erbaut wurden (Tab. 3). Der prozentuelle Anteil älteren Gebäudebestandes (erbaut vor 1919) ist mit 25% relativ hoch und deutet auf einen noch immer großen Bestand an älterer und erhaltener Bausubstanz hin.

Der nächstgrößte Anteil an der Bausubstanz liegt bei Gebäuden, die in den 1960er und 1970er Jahren errichtet wurden (21 %). Aufgrund der derzeit starken Bautätigkeit in einigen Siedlungsbereichen der Stadtgemeinde wird sich das Prozentverhältnis der Gebäudeanteile nach Bauperioden künftig rasch verschieben.

Tabelle 3: Gebäude nach Bauperiode, Stadtgemeinde Hainburg/Donau

Gebäudeanteil in % nach Bauperioden	2001	1991
erbaut vor 1919	25	28
erbaut 1919 bis 1944	18	21
erbaut 1945 bis 1960	10	12
erbaut 1961 bis 1980	21	24
erbaut 1981 und später	16	13
(nicht rekonstruierbar	7	[illegible]

Quelle: Statistik Austria, Gebäude und Wohnungszählung 2001, Hauptergebnisse Nö

Die Gebäude- und Wohnungszählung (Probezählung der Statistik Austria, 2006) wies für Hainburg an der Donau folgenden Gebäudebestand auf, grob unterteilt in „Wohngebäude“ und „Nichtwohngebäude“ sowie Wohnungen mit Wohnsitzangabe (Abb. 3):

Abbildung 3: Gebäudebestand Hainburg/Donau, 2006

Merkmal	Anzahl	in %
Gebäude		
Insgesamt	1.940	100,0
Wohngebäude	1.774	91,4
mit 1 Wohnung	1.479	76.2
mit 2 oder mehr Wohnungen	295	15.2
Nichtwohngebäude	165	8.5
"künstliche Objekte" [1)]	1	0,1
Wohnungen		
Insgesamt	3.443	100,0
mit Hauptwohnsitz [2)]	2.551	74,1
darunter "künstliche Objekte" [4)]	64	1.9
mit Neben- bzw. ohne Wohnsitz [3)]	892	25,9
darunter "künstliche Objekte" [4)]	0	0,0

Q: STATISTIK AUSTRIA. Probezählung 2006. Erstellt om. 13.07.2009.
1) Gebäudedatensötze ohne Merkmale wegen nicht eindeutig Adressen zuordenbarer Meldefälle.
2) Mind. 1 Person mit Hauptwohnsitz, Nebenwohnsitze möglich.
3) Kein Hauptwohnsitz, Nebenwohnsitze möglich.
4) Wohnungsdatensötze ohne Merkmale wegen nicht eindeutig Adressen zuordenbarer Meldefälle.

Quelle; Statistik Austria Gebäude Uüd Wohnung [illegible]ählung, [illegible] 2006

Der Anteil der Wohngebäude dominiert mit 91,4% stark den Gebäudebestand der Stadtgemeinde. 3.443 Wohnungen waren als Haupt-, 892 als Nebenwohnsitz (oder ohne Wohnsitzangabe) gemeldet.

Berechnet man das Verhältnis der Wohnungen zu allen Gebäuden (unabhängig von der Nutzung) im Gemeindegebiet, so ergibt dies einen Durchschnitt von 1,77 Wohnungen pro Gebäude. Betrachtet man das Verhältnis der Wohnungen zu allen Wohngebäuden, so wies 2006 jedes Wohngebäude in Hainburg/Donau durchschnittlich 1,94 Wohnungen auf. Dabei sind sowohl Wohnungen inkludiert, die als Haupt-, als auch als Nebenwohnsitze deklariert waren.

Tab. 4 zeigt einen Vergleich der Gebäude, Wohngebäude und Wohnungen mit anderen österreichischen Städten (2006), die in etwa die gleiche Einwohnerzahl (Hauptwohnsitze) wie Hainburg/Donau aufwiesen. Absteigend sortiert nach der Anzahl an Wohngebäuden wird Hainburg der dritthöchste Rang zuteil (Tab. 4). Sortiert man nach der Zahl der Wohnungen, belegt die Stadtgemeinde Hainburg/Donau sogar den ersten Rang mit 3.443 Wohnungen.
Die Mittelwerte der Wohngebäude und Wohnungen aller untersuchten Städte liegen bei 1.537 bzw. 2.972 und 5.742 Einwohnern.

Tabelle 4: Anzahl der (Wohn)gebäude und Wohnungen im Städtevergleich, 2006

Stadt	EW 2006	Gebäude 2006	Wohngebäude 2006	Wohnungen 2006	Wohnungen/ Wohngebäude
Schrems(NÖ)	5.754	2.217	2.012	3.027	1,50
Waidhofen/Thaya (NÖ)	5.802	2.074	1.813	3.095	1,71
Hainburg/Donau	5.717	1.940	1.774	3.443	1,94
Traismauer (NÖ)	5.872	1.851	1.717	2.883	1,68
Gmünd (NÖ)	5.688	1.935	1.619	3.401	2,10
Fürstenfeld (Stmk)	5.929	1.808	1.494	3.431	2,30
Ybbs/Donau (NÖ)	5.726	1.603	1.398	2.577	1,84
Neumarkt am Wallersee (Sbg)	5.641	1.429	1.280	2.552	1,99
Kindberg (Stmk)	5.718	1.457	1.207	2.859	2,37
Oberndorf bei Salzburg(Sbg)	5.570	1-168	1-052	2.448	2,33
Mittelwerte	5.742	1.748	1.537	2.972	1,98

Quelle; Gebäude und Wohnungszählung 2006, Statistik Austria, eigene Bearbeitung

Reiht man die verglichenen Städte nach der Wohnungsbelegung (Einwohnern pro Wohnung, nunmehr lediglich Hauptwohnsitzmeldungen), so werden Werte zwischen 2,13 (Fürstenfeld) und 2,74 (Ybbs/Donau) erreicht. Hainburg liegt mit 2,24 Einwohnern pro Wohnung im unteren Drittel des Städterankings (Tab. 5).

Tabelle 5: Wohnungsbelegungen im österr. Städtevergleich, 2006

Stadt	EW 2006	Wohnungen (Hauptwohnsitze)	Wohnungsdichte (Whg/EW)	Einwohner/Wohnung
Ybbs/Donau (NÖ)	5.726	2.090	0,37	2,74
Neumarkt am Wallersee (Sbg)	5.641	2.180	0,39	2,59
Oberndorf bei Salzburg (Sbg)	5.570	2.191	0,39	2,54
Waidhofen/Thaya (NÖ)	5.802	2394	0,41	2,42
Traismauer (NÖ)	5.872	2.460	0,42	2,39
Schrems (NÖ)	5.754	2.413	0,42	2,38
Kindberg (Stmk)	5.718	2.442	0,43	2,34
Hainburg/Donau	5.717	2.551	0,45	2,24
Gmünd (NÖ)	5.688	2.599	0,46	2,19
Fürstenfeld (Stmk)	5.929	2.789	0,47	2,13
Mittelwerte	5.742	2.411	0,42	2,38

Quelle: ~~Gebäude-~~ und Wohnungszählung 2006, Statistik Austria, eigene Bearbeitung

Einwohnerdichte:

Die Gesamtbevölkerung der Stadtgemeinde Hainburg betrug per 31.3.2011 7.123 (5.940 Hauptwohnsitz- und 1.183 Nebenwohnsitzmeldungen). Die Einwohnerdichte, bemessen auf das bebaute Wohnbauland (128,03 ha), beträgt rund 55,53 EW/ha.

Baulandreserve:

Die Ausnutzung des Baulandes wird durch Überlagerung der Bestandsaufnahme und der Flächenwidmung ermittelt und gibt einen Überblick der aktuell bebauten Grundstücke und der derzeit noch unbebauten Baulandflächen. Die Plandarstellung „Baulandausnutzung“ wird gern. NÖ Planzeichenverordnung im Maßstab M 1:5.000 ausgeführt und ist Teil der Grundlagenforschung (Dokumentation der Entscheidungsgrundlagen). Der Darstellungsausschnitt umfasst sämtliche Baulandflächen des Hainburger Gemeindegebietes.

Das Wohnbauland setzt sich aus den Widmungskategorien Wohngebiet (BW), Kerngebiet (BK), Agrargebiet (BA) und Gebiete für erhaltenswerte Ortsstrukturen (BO) zusammen. Die umfangreichste Widmungskategorie stellt das Bauland-Wohngebiet (BW) mit 151,48 ha dar, gefolgt vom Bauland-Kerngebiet (BK) mit rund 13,44 ha. Eine Fläche im Ausmaß von 0,54 ha des Bauland-Kerngebietes trägt die Zusatzbezeichnung „Handelseinrichtung“.
1,65 ha entfallen auf die Widmungskategorie Bauland-Agrargebiet (BA). In der Stadtgemeinde Hainburg/Donau gibt es keine Baulandflächen mit der Widmung Bauland-erhaltenswerte Ortsstrukturen (BO).

Das Gesamtausmaß des gewidmeten Wohnbaulandes in Hainburg/Donau umfasst demnach 166,57 ha, allerdings werden derzeit lediglich 128,03 ha gewidmete Wohnbaulandflächen entsprechend ihrer festgelegten Widmung genutzt. 38,54 ha des gewidmeten Wohnbaulandes sind derzeit noch unbebaut. Davon fallen 5,91 ha in die Kategorie Bauland-Wohngebiet-Aufschließungszone (BW-A). Insgesamt entspricht das einer Wohnbaulandreserve von 23,14 %.

Erfahrungsgemäß muss allerdings davon ausgegangen werden, dass durchschnittlich 10% des Wohnbaulandes als Spielplatz, öffentliche Grünfläche, zur inneren Erschließung, etc. genutzt werden (Netto-Wohnbaulandfläche). Von der verbleibenden Restfläche sind in der Regel 15% der baureifen Grundstücke nicht verfügbar und daher die vorgesehene Nutzung in absehbarer Zeit nicht realisierbar (rechnerische Baulandreserve).

38,54 ha unbebaute Brutto-Wohnbaulandflächen stellen eine Netto-Wohnbaulandfläche im Ausmaß von 34,68 ha dar. Es ergibt sich somit eine rechnerische Baulandreserve im Ausmaß von 29,48 ha. Bei einer ortsüblichen Einwohnerdichte von rund 56 (55,63) EW/ha Netto-Wohnbauland sind demnach Wohnbaulandflächen für rund 1.640 neue Bewohner gewidmet.

5 WACHSTUMSCHANCEN DER GEMEINDE

Die Stadtgemeinde Hainburg/Donau wurde mit ihrer Lage an der Grenze zur Slowakei, durch den Fall des Eisernen Vorhanges 1989 und den darauf folgenden politischen Meilensteinen wie dem EU Beitritt Österreichs 1995 und der EU-Osterweiterung 2004, geopolitisch betrachtet von einer ehemals äußersten Randlage in einen mitteleuropäischen Zentralraum gerückt. Der Beitritt der Slowakei zum Schengen Vertrag 2007 und die Einführung des Euro am 1. Jänner 2009 sowie die seit 1. Mai 2011 geltende volle Arbeitnehmerfreizügigkeit für slowakische Staatsbürger ließen die Hauptstädte Wien und Bratislava wieder näher zusammenrücken.

Der Region Wien-Bratislava werden Entwicklungsimpulse vorausgesagt, die zum Teil bereits spürbar sind. Die Bevölkerungsprognosen der Statistik Austria 2009 - 2030 bescheinigen dem Bezirk Bruck an der Leitha ein Bevölkerungswachstum von 19,66 %. Diese Prognose kann als Basis für weitere grundlegende Annahmen in punkto Wachstumschancen betrachtet werden.

Der Stadtgemeinde Hainburg kommt dabei als Zentraler Ort der Stufe 3 (gern. Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm 1973) in der Region eine besondere Bedeutung zu, die weit über die Bereitstellung von Versorgungseinrichtungen für die Bevölkerung des näheren Umlandes hinausgeht.

Die kulturelle Bedeutung und die historische Bausubstanz der Altstadt, die Stärken im Bereich des **Tagestourismus** (hierbei besonders hervorzuheben: die historische Altstadt, Veranstaltungen und Ausstellungen in der Kulturfabrik, die Anlegestelle für Donaufahrten und die damit verbundenen guten Möglichkeiten für touristische Kombinationsangebote), die gute Eignung für **Freizeitaktivitäten,** „sanfter Tourismus“ (Radfahren, Wandern, Sportplätze, das Bergbad etc.), wobei die Landesausstellung 2012 als wichtiger Impulsgeber in Erscheinung trat, sind als positive Image-Faktoren zu nennen.

Aber auch die bereits angesprochenen **Versorgungseinrichtungen,** die gute soziale und medizinische Infrastruktur, die verschiedenen **Einkaufsmöglichkeiten** sowie die vorhandenen **Arbeitsplätze** im Gemeindegebiet sprechen für ein angenehmes Lebensumfeld in der Stadtgemeinde.

Als Wohngemeinde hat Hainburg besondere Vorzüge aufzuweisen, die die Stadtgemeinde vermehrt zum Ziel von Zuwanderern macht. Auch die beträchtliche Zahl an Zweitwohnsitzen in der Gemeinde (1.183 Nebenwohnsitzen bei 5.940 Hauptwohnsitzen per 31.3.2011) zeigt das deutlich.

Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass die Stadtgemeinde vermehrt mit dem Einfluss der slowakischen Hauptstadt und daher mit Suburbanisierungstendenzen konfrontiert wird.

Motive für die bereits stark wahrnehmbare Grundstücksnachfrage von slowakischer Seite sind darin zu finden, dass Baugründe in österreichischen Umlandgemeinden Bratislavas günstiger sind als in der slowakischen Hauptstadt selbst und somit bei gleich hohen Aufwendungen höhere Lebensqualität durch größeren Wohnraum erreicht werden kann. Darüber hinaus ist die räumliche Nähe, bzw. die Erreichbarkeit des Zentrums Bratislava über die Landesstraße B9 als sehr gut einzustufen, zumindest was den motorisierten Individualverkehr betrifft.

Als wachstumshemmende Faktoren können die mangelnden Weiterbildungsmöglichkeiten in Hainburg festgemacht werden, die über die Schulpflicht hinausführen sowie die wenigen Betriebe, die eine höhere Zahl an akademischem Personal benötigen würden (z.B. Wirtschafts- bzw. Forschungsunternehmen) und der Stadtgemeinde ein „neues“ Image verleihen könnten. Da die Tabakfabrik als größter Arbeitgeber und als wirtschaftliches Aushängeschild der Stadtgemeinde nicht mehr existiert, könnte nun eine zukunftsweisende Neupositionierung erfolgen.

6 ABSTIMMUNG MIT KOBRA UND LEADER REGION

In der Region Wien-Bratislava, die in etwa 60 km in ihrer West-Ost-Erstreckung umfasst, bedarf es aufgrund des Zusammenrückens und der zunehmenden Verflechtung der beiden Hauptstädte einer koordinierten Vorgehensweise zur zukünftigen Entwicklung. Der Region können landschaftliche, kulturelle sowie wirtschaftliche Eigenheiten zugesprochen werden, die es zu bewahren gilt.

Um im Einzugsgebiet des Agglomerationsraumes Bratislava einen Orientierungsrahmen zu haben, ist es für die Umlandgemeinden der slowakischen Hauptstadt wichtig, sich an gemeinsamen Konzepten zu orientieren, auch um klare Vorstellungen über die eigene Rolle und Funktion im Raum zu haben.

Zum einen bieten die räumlichen ausgerichteten, regionsspezifischen Erhebungen der von der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) publizierten KOBRA-Berichte Grundlagen für Maßnahmen künftiger Entwicklungsprozesse. Zum anderen schlossen sich Gemeinden der Region im Rahmen der LEADER Region Römerland Carnuntum zusammen, um Abstimmungsprozesse zu erarbeiten.

Darüber hinaus existiert als jüngstes Koordinationsorgan das ETZ Projekt „BAUM - Bratislava Umlandmanagement“, bei dem die Stadt Bratislava als Leadpartner fungiert, um weitere Koordinierungsmaßnahmen in den Bereichen Raumordnung und funktionaler Nutzungen treffen zu können.

6.1 ZIELE DER KOBRA, KOBRA+ UND KOBRA_2010 KONZEPTE

Die KOBRA Projektregion umfasst 14 österreichische Gemeinden, die in zwei Bundesländer und drei Bezirke gegliedert sind. Auf niederösterreichischer Seite befinden sich Bad Deutsch Altenburg, Berg, Hainburg an der Donau, Hundsheim, Prellenkirchen, Wolfsthal, Eckartsau, Engelhartstetten, Lassee und Marchegg. Die burgenländischen Gemeinden sind Deutsch Jahrndorf, Edelstal, Kittsee und Pama.

Im Rahmen der Stadt-Umland Kooperation Bratislava (Berichte KOBRA, KOBRA+, KOBRA_2010) wurden sowohl ortschafts-, gebiets-, als auch landschaftsbezogene potenzielle Leitfunktionen festgelegt und planlich dargestellt. Jene Leitfunktionen, die das Gemeindegebiet Hainburg betreffen, wurden in Tabelle 6 mitsamt den zugehörigen Potenzialen zusammengefasst.

Tabelle 6: Räumliche Leitfunktionen aus KOBRA*

Potenzielle räumliche Leitfunktionen lt. KOBRA* **Räumliches Leitbild - Rahmenkonzept**	**Potenziale *lt. KOBRA+*** **Räumliches Leitbild - Rahmenkonzept**
Wohnen mit historischem, bzw. urbanem Flair	*Wohnqualität, Entwicklungspotenziale*
Natur- und Landschaftsraum	*Umwelt- und sozialverträglicher Tourismus*
Tourismus	*Gesundheit, Kultur*
Naturverträgliche Landwirtschaft	*Hochwertige biologische Erzeugnisse*

Quelle: PGO, KOBRA 2010 Stadt-Umland Kooperation Bratislava

Für Marchegg, Bad Deutsch-Altenburg und Hainburg an der Donau wurden die ortschaftsbezogenen Leitfunktionen „Wohnen mit historischem bzw. urbanem Flair“ festgelegt. Diese Festlegung soll als identitätsstiftender Indikator dienen, der erhalten und ausgebaut werden soll.

Die gebietsbezogene Leitfunktion wurde sowohl für die nördliche Hälfte des Hainburger Gemeindegebietes, als auch für die Flächen südlich des Siedlungskörpers als „Natur- und

Landschaftsraum“ mit dem Potenzial „Umwelt- und sozialverträglicher Tourismus“ festgehalten. Auch die Bereiche des Schlossberg wurden dieser Funktion zugewiesen. Die Erhaltung der Natur und ihre Erschließung für den Besucher sind zwei zu vereinende Ziele, die gelingen sollen, indem Schutz- und Entwicklungsziele von allen beteiligten Akteuren getragen werden.

Die Bereiche innerhalb des Siedlungskörpers, mit Ausnahme des Schlossberg, jene im südwestlichen Anschluss in Richtung Bad Deutsch-Altenburg sowie in den östlichen Nahebereichen des Siedlungskörpers wurden mit der gebietsbezogenen Leitfunktion „Tourismus" und dem Potenzial „Gesundheit, Kultur“ versehen.

Die verbleibenden Gemeindeflächen, die im östlichen Anschluss an den Siedlungskörper südlich der Landesstraße B9 und der Bahnstrecke der S7 zu liegen kommen, wurden der „Naturverträglichen Landwirtschaft“ mit dem Potenzial „Hochwertige Biologische Erzeugnisse“ zugeordnet. Dieses Potenzial wurde für Flächen vergeben, die einerseits an hochwertige Naturräume angrenzen oder in Schutzgebieten liegen, oder eher kleinräumige zusammenhängende Produktionsflächen aufweisen, die hochwertige biologische Erzeugnisse liefern. Diese Flächen befinden sich generell in den Projektgemeinden südlich der Donau und würden sich für eine einheitliche Vermarktung ihrer Produkte eignen.

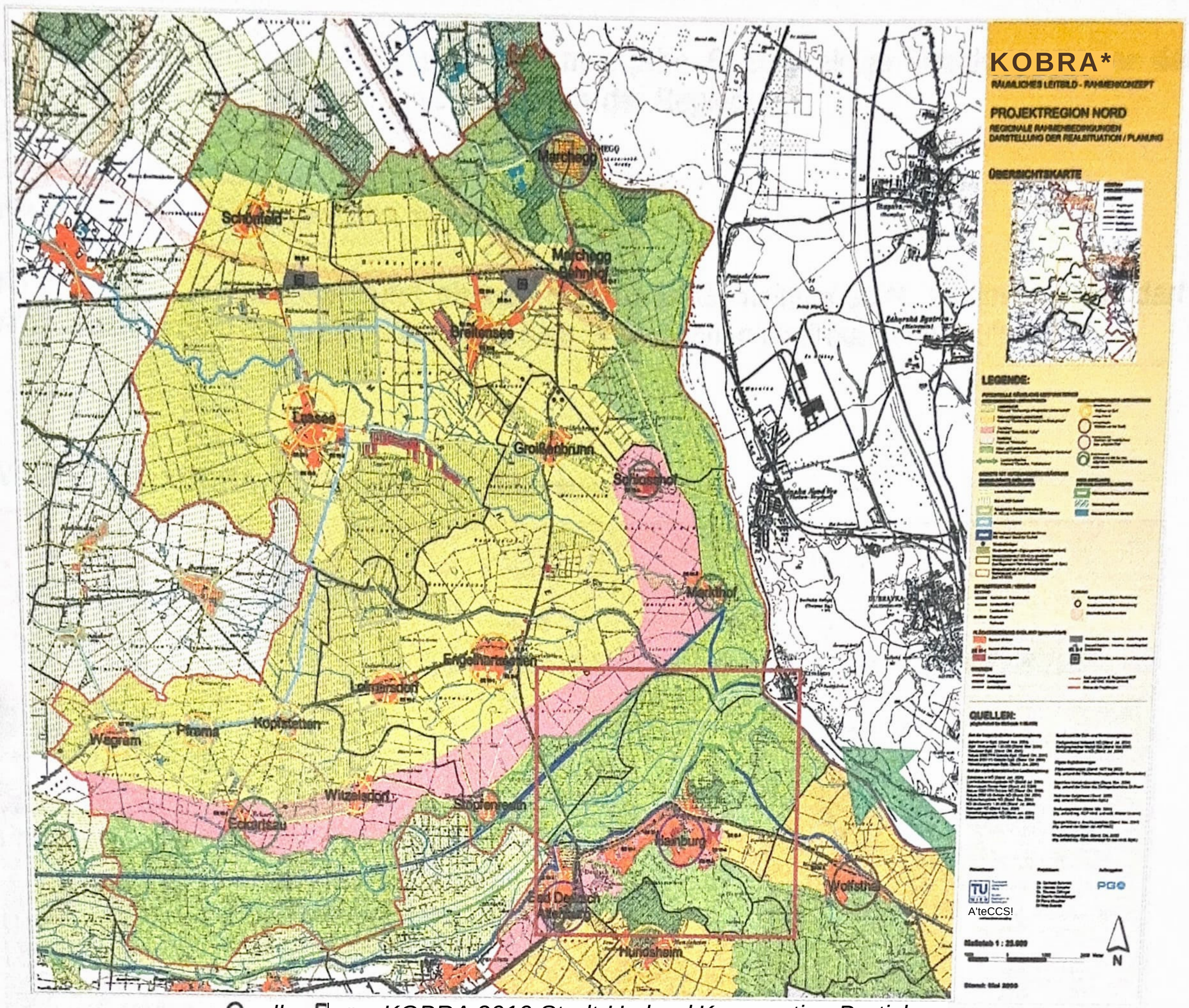
Die eingeplante **„Landschaftsachse“,** Potenzial *„Ökopuffer, Freihaltezone“,* die an der österreichisch-slowakischen Staatsgrenze südlich der Donau verläuft, endet an der Gemeindegrenze Wolfsthal/Hainburg, sei hier dennoch angeführt. Dieser Planungsfestlegung werden in den betreffenden Grenzgebieten mehrere wichtige Funktionen zuteil:

1. Vermeidung von sprunghaftem und unkontrolliertem Siedlungswachstum, sowie von ungeplantem Zusammenwachsen von Bratislava mit dem österreichischen Umland.
2. Aufwertung der Wohngebiete auf beiden Seiten der Grenze.
3. Durch das Freihalten der Landschaftsfläche hält man sich mehrere Optionen für die Zukunft offen. „Eine davon könnte auch die Realisierung eines Hochwasserschutzprojektes für Teile Bratislavas und die österreichischen Donaugemeinden an der Grenze sein, was zusätzlich eine Standortaufwertung für potenzielle Wohngebiete mit sich bringen würde.“[1]

Die Stadtgemeinde Hainburg an der Donau wird, wie in Abb. 4 ersichtlich, nicht mehr von der vorgesehenen „Landschaftsachse“ berührt. Der Donaustrom übernimmt im Staatsgrenzgebiet Hainburgs Funktionen dieser Planungsfestlegung, die grenznahen Gemeindebereiche sind als ökologisch-landwirtschaftliche „Freihaltezone“ zu werten. Die gegenständlichen Bereiche werden land- und forstwirtschaftlich genutzt bzw. sind Auwaldgebiete des Nationalparks Donau-Auen.

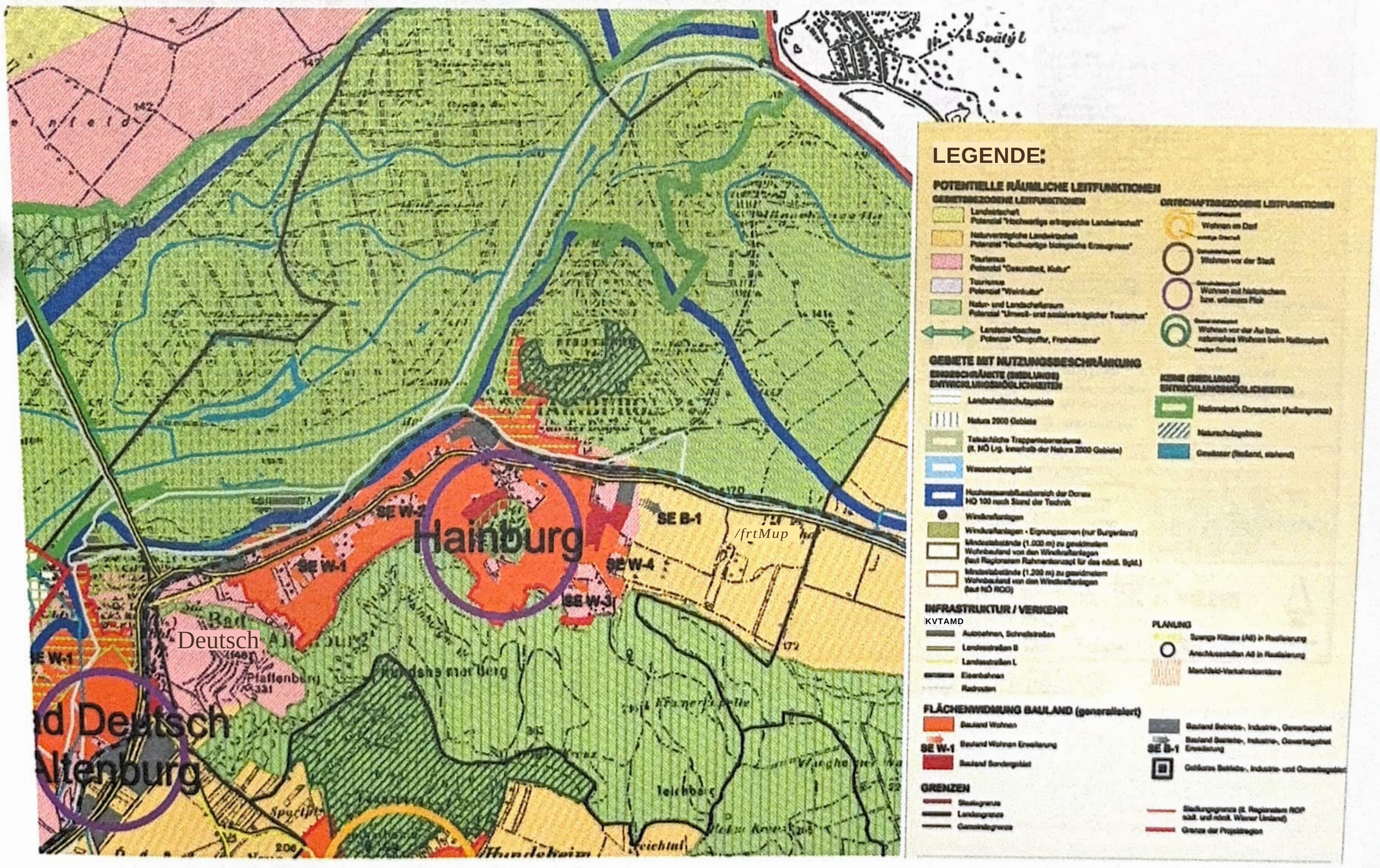
[1] PGO, KOBRA 2010 Stadt-Umland-Kooperation, S. 26

Abbildung 4: KOBRA 2010 Räumliches Rahmenkonzept, Teilbereich Nord



Quelle: Puü, KOBRA 2010 Stadt-Umland Kooperation Bratislava

Abbildung 5: Hainburg/Donau, Ausschnitt aus dem Räuml.Leitb. KOBRA*

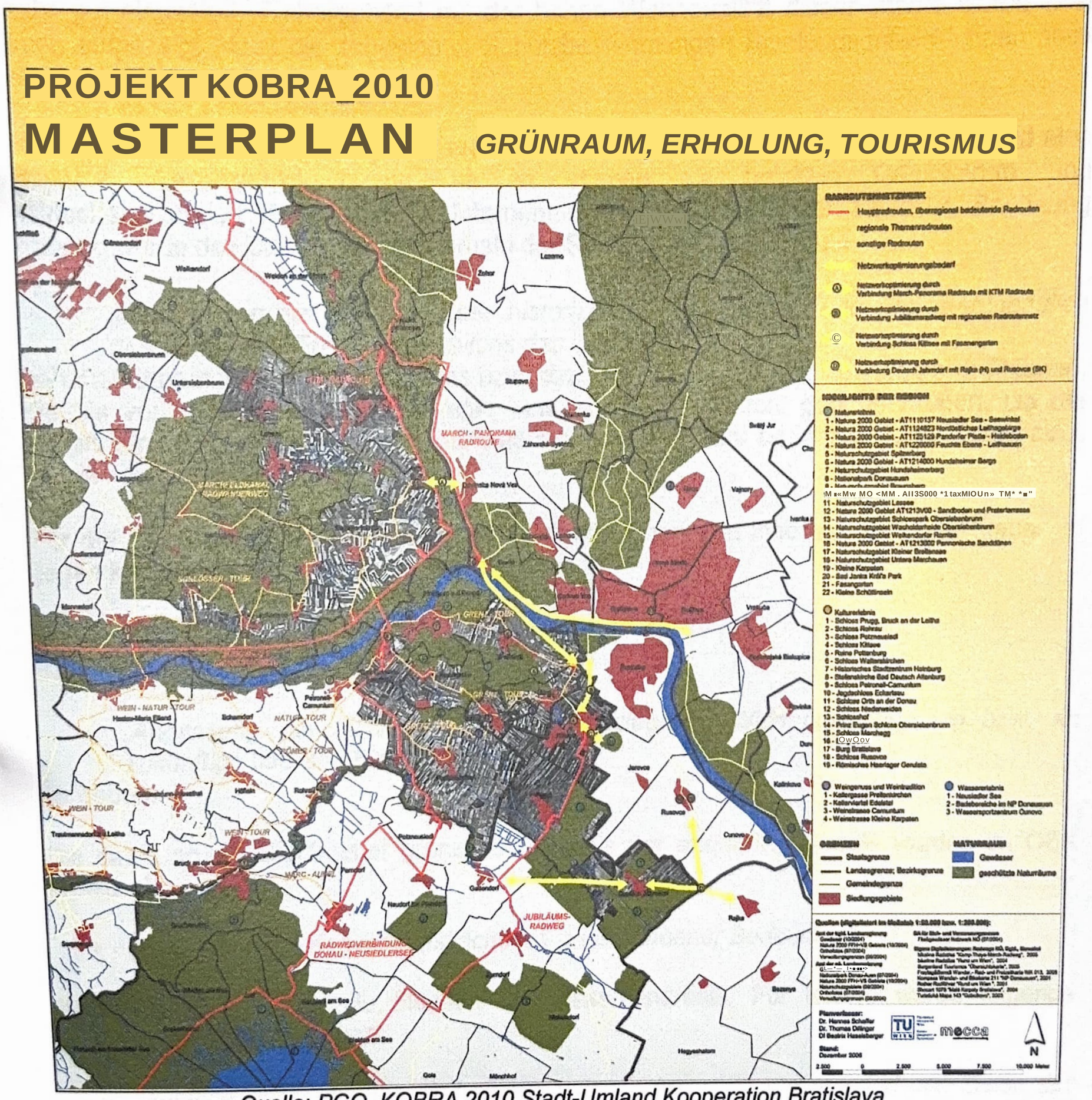


Quelle: PGO, KOBRA 2010 Stadt-Umland Kooperation Bratislava

Der Masterplan Grünraum, Erholung, Tourismus (Abb. 6) zeigt einige Standortqualitäten der Stadtgemeinde Hainburg/Donau als „Highlights der Region“ auf:
Naturerlebnis: Naturschutzgebiet Braunsberg
Kulturerlebnis: Historisches Stadtzentrum Hainburg
Wassererlebnis: Badebereiche im NP Donau-Auen

Die Radroute „Grenz-Tour“ führt ebenso durch das Gemeindegebiet. Optimierungsbedarf wird zwischen dem österreichischen und dem slowakischen Radroutennetz aufgezeigt.

Abbildung 6: KOBRA_2010 Masterplan Grünraum, Erholung, Tourismus



Quelle: PGO, KOBRA 2010 Stadt-Umland Kooperation Bratislava

6.2 UMSETZUNG DER KOBRA KONZEPTE IM OEK

In den KOBRA-Berichten wurden im Gemeindegebiet Hainburg/Donau vier Leitfunktionen mit den jeweiligen Potenzialen verortet. Es folgt eine Gegenüberstellung der KOBRA-Leitfunktionen mit den im örtlichen Entwicklungskonzept formulierten Zielen und Maßnahmen (örtliche Raumplanung).

6.2.1 Leitfunktion „Wohnen mit historischem bzw. urbanem Flair“

Die im Räumlichen Leitbild KOBRA+ dargestellte ortschaftsbezogene Leitfunktion „Wohnen mit historischem bzw. urbanem Flair“ wurde für Marchegg, Bad Deutsch-Altenburg und Hainburg/Donau vergeben. Die Entwicklungsmöglichkeiten für den „Verdichtungsraum“ Bad Deutsch-Altenburg und Hainburg/Donau wurden v.a. aufgrund der Nähe zu Bratislava als sehr gut eingestuft. Einhergehend mit der hohen Wohnqualität dieser Städte wurde aber auch aufgezeigt, dass die zahlreichen Schutzbestimmungen Siedlungsentwicklungen stark einschränken.

Hainburgs historisches Zentrum hat nicht nur hohen identitätsstiftenden Charakter und eine regionale Leitbildfunktion inne, es ist ebenso als belebtes Ortszentrum und Wirtschaftsstandort für zahlreiche Unternehmen anzusehen. Dieser Tatsache Rechnung tragend wurde das Stadtzentrum innerhalb der Stadtmauern im OEK mit

- *„Maßnahmen zur Erhaltung der historischen Bausubstanz und des städtebaulich geschlossenen Erscheinungsbildes des Stadtkerns“*

behaftet. Innerhalb des Stadtzentrums bzw. direkt daran angrenzend befinden sich Flächen, die bis vor kurzem für die Tabakregie bzw. als Kasernenareal genutzt wurden. Da die genannten Flächen für die künftige Stadtentwicklung als sehr bedeutsam anzusehen sind, wurden sie gesondert ausgewiesen.

Für die Flächen der ehern. Tabakregie die derzeit ungenutzt innerhalb der Stadtmauer zu liegen kommen, wurde im OEK die Ausweisung

- *„Nutzungskonflikte, bzw. mögliche Nutzungskonflikte“*

sowie

- *„Anpassung der Flächenwidmung an umliegende Widmungskategorien bzw. an zukünftige bauliche Ereignisse“*

vergeben.

Die direkt an die Stadtmauer grenzenden Areale der ehern. Tabakregie wurden im OEK jeweils als

- *„zentrumsnahe Konversionsfläche mit großer urbaner Bedeutung“*

festgelegt, ebenso wie die Flächen des Kasernenareals. Für letztere wurde folgende Zusatzbestimmung vergeben:

- *„künftige Entwicklungen sind an ein Nutzungskonzept entsprechend den Zielen der Gemeinde zu koppeln“.*

Die genannten Konversionsflächen wurden ebenso mit der Festlegung „Anpassung der Flächenwidmung an umliegende Widmungskategorien bzw. an zukünftige bauliche Ereignisse“ versehen wie ein innerstädtisch gelegenes Grundstück nördlich angrenzend der Wiener Straße, das im rechtsgültigen Flächenwidmungsplan als Bauland-Agrargebiet (BA)

ausgewiesen ist. Da der landwirtschaftliche Betrieb vor kurzem aufgelassen wurde ist eine Anpassung der Flächenwidmung anzudenken.

6.2.2 Leitfunktion „Naturverträgliche Landwirtschaft“

Die Gemeindeflächen, die östlich des Hainburger Siedlungskörpers und südlich der Landesstraße B9 bzw. der Bahn zu liegen kommen, sind im Räumlichen Leitbild KOBRA+ großteils mit der Leitfunktion „Naturverträgliche Landwirtschaft“ und dem Potenzial „Hochwertige Biologische Erzeugnisse“ flächenhaft ausgewiesen.
An das bestehende Betriebsgebiet (B9/Rot-Kreuz-Straße) angrenzend wird jedoch die mögliche Erweiterung desselben (Priorität/Zusatzziffer 1) dargestellt. Die weiter südlich gelegenen Wohnbereiche wurden im Anschluss an die BW-A3 bzw. an die bebaute Bauland-Wohngebietszeile (Quellenweg) ebenso mit einer Erweiterungsmöglichkeit (Priorität/Zusatzziffer 4) versehen (siehe Abb. 4, 5).

Gemäß der angegebenen Leitfunktion wird die Ausweisung

- *„Erhaltung landwirtschaftlicher Flächen“*

im OEK großflächig für die östlichen Gemeindegebiete vergeben.

Das Örtliche Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Hainburg sieht, ausgenommen die Ausweisung

- *„Flächen mit Entwicklungspotential für die Ausdehnung von Betriebs- und Gewerbegebieten“gebieten“*

keine Siedlungsentwicklungen auf diesen Flächen vor. Die potenzielle Erweiterung des bestehenden Betriebsgebietes steht, wie beschrieben, im Einklang mit dem Räumlichen Leitbild KOBRA+.
Eine mögliche Erweiterung von Bauland-Wohngebiet wird vorerst nicht angestrebt. Die Gemeinde ist bestrebt, primär die Möglichkeiten der innerörtlichen Baulandentwicklungen auszuschöpfen.

Auf den beschriebenen Arealen werden somit, außer den beschriebenen potenziellen Betriebsgebiets-Erweiterungen, keine räumlich-funktionellen Neuausrichtungen angestrebt. Die Flächen sollen großteils der landwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten bleiben.

Flächen, denen weiterhin besonderes Augenmerk in Bezug auf naturverträgliche, kleinstrukturierte Landwirtschaft zuteilwerden soll, konnten darüber hinaus in den nordöstlichen Gemeindegebieten, im Nahebereich des Äuglarm ausgemacht werden, sowie am südlichen Fuße des Braunsberg und südlich des Pfaffenberges. Aufgrund der räumlichen Nähe, bzw. den Überschneidungsbereichen zu naturschutzfachlich und landschaftsökologisch wertvollen Bereichen (Natura 2000 Donau-Auen östlich von Wien, Landschaftsschutzgebiet Donau-March-Thaya-Auen, Naturschutzgebiet Braunsberg, sowie erhaltenswerter Landschaftsteil) soll hier besonders Bedacht auf eine naturverträgliche Landwirtschaft gelegt werden. Die in den Plandarstellungen zum OEK entsprechend gekennzeichneten Flächen

- *„Erhaltung kleinstrukturierter Landwirtschaft'*

sollen mit der derzeitigen Widmung Grünland Land- und Forstwirtschaft (Gif) bestehen bleiben.

6.2.3 Leitfunktion „Natur- und Landschaftsraum“

Diese Leitfunktion wurde für großflächige Gemeindeteile sowohl nördlich als auch südlich des Siedlungskörpers vergeben. Die Landschaftseinheiten der Donau-Auen, des Braunsberg sowie des Hainburger Waldes sind nahezu gänzlich damit versehen.

An den Südhängen des Braunsberg befinden sich noch Reste einer ehemals vom Weinbau dominierten Kulturlandschaft, deren kleinräumige Struktur und landschaftliche Vielfalt noch großteils erkennbar ist. Diese Flächen liegen im Nahebereich des Naturschutzgebietes Braunsberg und wurden im OEK mit

- *„Maßnahmen zur Erhaltung der kleinstrukturierten Kulturlandschaft"*

versehen und verfolgen somit den im Räumlichen Leitbild KOBRA+ vorgegebenen Entwicklungspfad.
Weiters befinden sich sowohl im Nahebereich des Äuglarm als auch südlich des Pfaffenberges Bereiche, die sich als erhaltenswerte kleinstrukturierte Kulturlandschaft präsentieren. Daher folgte auch hier die Ausweisung *„Maßnahmen zur Erhaltung kleinstrukturierter Kulturlandschaft“*.

Die Leitfunktion „Natur- und Landschaftsraum“ des räumlichen Leitbildes wurde für das Gemeindegebiet Hainburg mit dem Potenzial Natur- und sozialverträglicher Tourismus ergänzt. Vorhaben die in den Leitfunktionsflächen „Natur- und Landschaftsraum“ durchgeführt werden sollen sind im Nahbereich der Donau zu finden. Den KOBRA-Vorgaben eines qualitativ hochwertigen, nachhaltigen Tourismus folgend, wurden

- *„Maßnahmen zur Förderung des sanften Tourismus“*

verortet und planlich dargestellt. Das Hauptaugenmerk soll darauf gelegt werden, das südseitige Donauufer sowohl in stadtnahen als auch in (staats)grenznahen Bereichen für Radfahrer, Wanderer, Jogger/Walker und andere Bewegungssuchende attraktiv zu gestalten bzw. zu erhalten. Das bestehende Wegenetz („Rad- *und Wanderwege“* im OEK) soll sowohl von Touristen als auch von Einheimischen weiterhin genutzt werden.
Als einladende Ziele locken beispielsweise die Ruine Röthelstein sowie Braunsberg, Schlossberg und Hundsheimer Berg, die allesamt beeindruckende Panoramen auf die Stadt, den Nationalpark Donau-Auen und das weitere Gemeindeumland bieten und daher im OEK als *„Aussichtspunkte“* dargestellt wurden.

Generell wurden jenen Flächen, die entsprechend dem räumlichen Leitbild KOBRA+ mit der Leitfunktion „Natur- und Landschaftsraum (Potenzial Umwelt- und sozialverträglicher Tourismus) versehen wurden, im OEK keine räumlichen Entwicklungen zugewiesen, die inhaltlich den Intentionen des KOBRA+ Konzeptes widersprechen.

6.2.4 Leitfunktion „Tourismus“

Der Tourismus in Hainburg/Donau findet hauptsächlich im Stadtzentrum sowie in den naturräumlich attraktiven Gemeindegebieten statt, die den Siedlungskörper umgrenzen (Hundsheimer Berge, Donau-Ufer, Braunsberg). Diese wurden bereits im vorhergehenden Kapitel behandelt.
Innerörtliche Bereiche, die, abgesehen vom historischen Stadtzentrum mit den zahlreichen denkmalgeschützten Bauten, als touristisch interessant gelten, sind zweifellos der vom Stadtmauerweg zu Fuß aus erreichbare Schlossberg sowie ausgewählte Einzeldestinationen innerhalb des Siedlungsverbandes, beispielsweise Cafes sowie Sporteinrichtungen wie Tennis- oder Fußballplatz und das Bergbad.

Die Bedeutung des Stadtzentrums wurde bereits mehrfach hervorgehoben. Eine außergewöhnliche Besonderheit stellt die Tatsache dar, dass die Stadtgemeinde

Hainburg/Donau über den Wasserweg von Wien aus bequem erreicht werden kann. Auch die weiteren touristischen Programmen verknüpft werden, sollen auch weiterhin angeboten werden. Daher folgt die Festlegung im OEK

- *„Maßnahmen zur Förderung des sanften Tourismus",*

die punktuell im Bereich der Anlegestelle verortet wurde.

6.2.5 Leitfunktion „Landschaftsachse“

Die Gemeindeflächen entlang der österreichisch-slowakischen Grenze werden derzeit landwirtschaftlich genutzt, bzw. sind als Forstflächen kenntlichgemacht. Im OEK werden daher keine Festlegungen getroffen, die strukturelle Neuorientierungen der betreffenden Areale in Erwägung ziehen.
Die an den betreffenden Flächen dargestellten

- *„Maßnahmen zur Förderung des sanften Tourismus“*

zielen auf die verstärkte Inwertsetzung eines bestehenden Weges für den fuß- bzw. radläufigen Tourismus ab.

6.3 ZIELE DER LOKALEN ENTWICKLUNGSSTRATEGIE LEADER REGION AULAND CARNUNTUM 2007 - 2013

Der Titel der Strategie trägt noch den Namen „LEADER Region *Auland* Carnuntum“. Mittlerweile erfolgte die Umbenennung in „LEADER Region *Römerland* Carnuntum“. Die Aktionsfelder der Entwicklungsstrategie sind in den Bereichen

- Regionale Identität und Bildung
- Wirtschaft und Mobilität
- Natur, Umwelt, Energie und Kreislaufwirtschaft
- Landwirtschaft, Wein, Sonderkulturen und Kulturlandschaft
- Tourismus und Kultur
- Dorferneuerung und Lokale Agenda21

zu finden und mit angestrebten Zielen und Resultaten verankert.

6.4 UMSETZUNG DER LOKALEN ENTWICKLUNGSSTRATEGIE LEADER REGION AULAND CARNUNTUM 2007 - 2013 IM OEK

Der umfassende Zielkatalog des Strategiepapiers wurde im Rahmen der Erstellung des OEK berücksichtigt, die formulierten Ziele und Maßnahmen in Überschneidungsbereichen mit der Entwicklungsstrategie abgestimmt.
Konkrete Ansatzpunkte, die die Stadtgemeinde Hainburg/Donau im Rahmen der örtlichen Raumplanung umzusetzen vermag und mit der Erstellung des OEK verknüpft wurden, lassen sich in sämtlichen Aktionsfeldern der Entwicklungsstrategie finden.
Nachstehend erfolgt eine Gegenüberstellung der formulierten Ziele der einzelnen Aktionsfelder der Entwicklungsstrategie „LEADER Region Auland Carnuntum 2007 - 2013“, mit den im OEK festgelegten Zielen und Maßnahmen *(kursiv gehalten).*

6.4.1 Aktionsfeld Regionale Identität und Bildung

Das im Aktionsfeld „Regionale Identität und Bildung“ formulierte Ziel **„Implementierung des Entwicklungskonzeptes Grüne Mitte““** wurde berücksichtigt. Dem darin enthaltenen „Ordnungsprinzip Grüne Mitte“ (Joint Regional Development Strategy for the Vienna - Bratislava - Györ Region 2005, S. 24) mit dem Grundsatz

„Kompakte Wohn- und Siedlungsformen mit privatem Freiraum“

wurde durch folgende Ziele und Maßnahmen im OEK bestmöglich entsprochen:

- *„kurz- und mittelfristige innerörtliche Siedlungserweiterung, gebunden an Siedlungskonzept inkl. Parzellierung und Erschließung“*
- *„Maßnahmen zur Mobilisierung von unbebautem Bauland-Wohngebiet“*
- *„Maßnahmen zur Mobilisierung von unbebautem Bauland-Betriebsgebiet“*
- *„durch die Gemeinde festgelegte Siedlungsgrenze“*

Diese im Rahmen des OEK erstellten Ziele und Maßnahmen sind in den zugehörigen Plandarstellungen verortet und werden unter „Räumlich angestrebte Siedlungsentwicklungen und -abgrenzungen“ geführt. Sie zielen auf eine sparsame und flächenschonende Siedlungserweiterung unter größtmöglicher Ausnutzung vorhandener Gegebenheiten im Siedlungskörper und der bestehenden Infrastruktur ab.

6.4.2 Aktionsfeld Wirtschaft und Mobilität

„Sicherung einer funktionierenden und nachhaltigen Wirtschaft“

In der Stadtgemeinde Hainburg/Donau wurde eine Vielzahl an Betrieben erhoben und im Betriebsstättenplan dargestellt. Das Stadtzentrum weist dabei über eine sehr hohe Dichte an Gewerbetreibenden auf. Um die Absicht zu bekräftigen, den bestehenden Ortskern auch als wirtschaftliches Zentrum künftig zu erhalten, wurden

- *„Maßnahmen zur Stärkung des Ortskernes“*

im OEK festgelegt. Weiters sind die flächenhaften Ausweisungen des OEK

- *„Erweiterungsmöglichkeit der Betriebs- und Gewerbezone“*

sowie

- „Flächen mit Entwicklungspotential für die Ausdehnung von Betriebs- und Gewerbegebieten“

diesem Ziel zuzuordnen.

„Stärkung von landwirtschaftlichen Betrieben durch die Erwirtschaftung außerlandwirtschaftlichen Einkommens“

Die Stadtgemeinde Hainburg/Donau verfügt über landwirtschaftliche Betriebe, die zum Teil im Stadtzentrum situiert sind und dort über Direktvermarktung (z.B. Buschenschänke) ihre Produkte verkaufen. Um diese landwirtschaftlichen Strukturen zu erhalten, wurden

- *„Maßnahmen zur Erhaltung landwirtschaftlicher Betriebsstrukturen“*

im OEK festgemacht.

6.4.3 Aktionsfeld Natur, Umwelt, Energie und Kreislaufwirtschaft

Folgende *Ziele* dieses Aktionsfeldes finden im OEK *Hainburg an der* Donau Berücksichtigung;

- *„Maßnahmen zur Erhaltung der kleinstrukturierten Kulturlandschaft“*

Bei den ausgewiesenen Flächen handelt es sich um eine vom Weinbau geprägte, traditionell kleinstrukturierte Kulturlandschaft, die an den Südhängen des Braunsberg eine Übergangsfunktion vom geschlossenen Siedlungsraum zu naturräumlich sensiblen Gebieten (Naturschutzgebiet Braunsberg) darstellt. Weiters sind in nordöstlichen Gemeindeteilen in den Bereichen des Äuglarm Bereiche sowie südlich des Pfaffenberges Bereiche vorzufinden, die von flächig kleinstrukturierter Landwirtschaft geprägt sind. Dem Verlust dieser verbleibenden kleinstrukturierten Anbauflächen soll bestmöglich entgegengewirkt werden.

„Schutz des funktionierenden Ökosystems“

Diesem Ziel wird vor allem durch die Festlegungen im *Landschaftskonzept* entsprochen. Die bestehenden naturräumlichen Gegebenheiten wurden bei der Erstellung des OEK beachtet. Weiters wird dieser Anforderung durch die angestrebte Beibehaltung der landschaftsökologisch wertvollen kleinstrukturierten Kulturlandschaft sowie die Erhaltung und Pflege der Natura-2000 Flächen und Schutzgebieten und Schutzobjekten nachgekommen.

„Versorgung der ländlichen Wirtschaft und Bevölkerung mit Energie aus erneuerbaren Energiequellen“

Eine Teilumsetzung dieses *Ziels erfolgte* bereits mit der Errichtung der Fernwärme (Biomasseanlage) an der Rot-Kreuz-Straße. Ein entsprechendes Planzeichen wurde *dafür im Rahmen des OEK* nicht vergeben.

„Sicherung, Wiederherstellung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Kulturlandschaft und des Landschaftsbildes unter Berücksichtigung von ökologischen Erfordernissen“

Dieser Anforderung *wird* insbesondere im Landschaftskonzept sowie durch die im OEK angestrebten

- *„Maßnahmen zur Erhaltung der kleinstrukturierten Kulturlandschaft“*

nachgekommen.

Darüber hinaus wird darauf Bedacht genommen, sämtlichen baulichen Gemeindeentwicklungen *im OEK* äußerst flächensparend zu begegnen. Der Flächenverbrauch wird so gering wie möglich gehalten, sensible Gebiete werden von baulichen Entwicklungen weitestgehend verschont. Innerörtliche Entwicklungspotenziale sollen vollständig ausgeschöpft werden, wobei auch bei diesen Bestrebungen Rücksicht auf naturräumliche und ortsbildstrukturelle Verhältnisse gelegt wird. So werden

- *„innerörtliche Grünlandeinschlüsse mit ungünstigen Voraussetzungen für eine Baulanderschließung“ließung“*

im OEK eigens ausgewiesen.

Das Respektieren von Naturgefahren, der verantwortungsbewusste Umgang mit betroffenen Flächen sowie das Bestreben, Gefahrensituationen bestmöglich vorbeugend zu begegnen, sollen künftig die Flächenpolitik der Stadtgemeinde Hainburg/Donau kennzeichnen.

Nach der digitalen Neuausweisung der Hochwasser-Anschlagslinien der Fließgewässer in Niederösterreich (Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft) sowie der Revision der Gefahrenzonenpläne für den Bezirk Bruck an der Leitha durch den Forsttechnischen Dienst für Wildbach- und Lawinenverbauung zeigte sich, dass sich Planungsgrundlagen im Gemeindegebiet maßgeblich geändert haben und neue Gefahrenbereiche ausgewiesen wurden.

Flächen, die von den neu erkannten Gefahren erfasst werden, wurden in der OEK-Plandarstellung gesondert ausgewiesen

- *„Überflutungsgebiet, HQ100"“*
- *„gewidmetes Bauland in HQ100-Bereichen“*
- *„Gebäude in HQ100-Bereichen“*
- *„Wildbach, rote Gefahrenzone“*
- *„Wildbach, gelbe Gefahrenzone"“*

Die Auswirkungen für die örtliche Raumplanung im Umgang mit den dargestellten Gefahren werden in Kap. 7.1 behandelt.

6.4.4 Aktionsfeld Landwirtschaft, Wein, Sonderkulturen und Kulturlandschaft

„Erhaltung der attraktiven Landschaft auch für zukünftige Generationen“

Durch die Planfestlegung *„Maßnahmen zur Erhaltung der kleinstrukturierten Kulturlandschaft“* werden regionstypische attraktive Kulturlandschafts- und Wirtschaftsräume gekennzeichnet. Diese sollen mit ihrer primären Funktionsfestlegung künftig geschützt und erhalten werden.

6.4.5 Aktionsfeld Tourismus und Kultur

„Nutzung der natürlichen regionalen Ressourcen und des kulturellen Erbes des ländlichen Raumes für touristische Zwecke unter Bewahrung und Schutz der Natur und Kultur des ländlichen Raumes für die einheimische Bevölkerung“

Auch diesem Ziel lassen sich die bereits genannten

- *„Maßnahmen zur Erhaltung der kleinstrukturierten Kulturlandschaft“*

des OEK zuordnen.

Weitere Verzahnungsbereiche finden sich in den

- *„Maßnahmen zur Förderung des sanften Tourismus“*

wieder.

„Verbesserung der Lebens- und Wirtschaftsbedingungen durch eine landschaftsschonende Erschließung von Siedlungs-, Wirtschafts-, Erholungs- und Kulturflächen“

Nördlich des Landesklinikums Hainburg/Donau, zwischen Landesstraße B9 und der Florianistraße, befinden sich Flächen, die im OEK als

- *„mögliches Parkareal im Anschluss an das Krankenhaus“* dargelegt wurden.

Als östliche Begrenzung dieses Areals dienen Flächen, mit der rechtsgültigen Widmung Grünland Grüngürtel-Imissionsschutz (Ggü-Imissionsschutz). Die mögliche Ausdehnung des Grüngürtels Richtung Westen würde dem Vorhaben, ein Parkareal vorwiegend für Besucher, Patienten und Bedienstete des Landesklinikums zu ermöglichen, entgegenkommen:

- *„Ausdehnung eines bestehenden Grüngürtels“*

Um das Stadtzentrum sowohl touristisch als auch für Alltagswege der Bevölkerung weiter aufzuwerten und um fußläufige Verbindungen im Bereich der Stadtmauer einzurichten und künftig zu sichern, wurde im OEK die Maßnahme

- *Gewährleistung einer fußläufigen Verbindung entlang der Stadtmauer*

vergeben."

Weitere innerörtliche Bereiche, die als Freizeit- Grünraum- und Erholungsflächen gesichert werden sollen, wurden mit der Signatur

- *„Sicherung von innerörtlichen Grünräumen/Schaffung von Freizeitanlagen"*

in der Plandarstellung zum OEK verortet. Es handelt sich dabei um die Flächen des ehemaligen Exerzierplatzes am Fuße des Schlossberg und um eine Wiesenfläche westlich der Brunnenstraße, zwischen dem Hainburger Wald und den kürzlich wohnbaulich erschlossenen Flächen des ehemaligen Garnisonsübungsplatzes.

Da Spielplätze und innerörtliche Grün- und Parkflächen in der Stadtgemeinde rar sind, ist eine Sicherung geeigneter Flächen entscheidend. Beide ausgewiesenen Areale grenzen darüber hinaus an ökologisch sensible Gebiete (Natura 2000 Hundsheimer Berge) und könnten somit ihre Übergangsfunktion zu verbauten Siedlungsgebieten langfristig behalten.

7 ZIELFORMULIERUNGEN FÜR DIE ÖRTLICHE RAUMPLANUNG

7.1 KONZEPT ZUR BAULICHEN ENTWICKLUNG

7.1.1 Einschränkung der baulichen Entwicklung

Die Stadtgemeinde Hainburg/Donau ist auf Grund der Nähe zu der Großstadt Bratislava künftig einem erhöhten Siedlungsdruck ausgesetzt. Bei der weiteren Siedlungsentwicklung ist daher unter anderem insbesondere darauf zu achten, einer diffusen Suburbanisierung entgegenzusteuern.

Die bauliche Entwicklung Hamburgs ist in mehreren Siedlungsrandbereichen, sei es aufgrund naturräumlicher oder rechtlich-verbindlicher Vorgaben, eingeschränkt. Diese Einschränkungen werden folgend aufgelistet.

7.1.1.1 Siedlungsgrenzen gem. regionalem Raumordnungsprogramm *südliches Wiener Umland*

Laut den Bestimmungen des regionalen Raumordnungsprogramms südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85-3), sind von West nach Ost betrachtet, beginnend an der westlichsten Baulandzeile südlich der Landstraße durchgehend bis zur Brunnenstraße im Osten entlang des Hainburger Waldes, an den jeweils südlich gelegenen Baulandgrenzen „Siedlungsgrenzen entlang einzelner Bereiche“ festgelegt. Diesem Verlauf folgend, erfährt die Bremsiedlung ebenso eine Einschränkung nach dieser Festlegung.

Eine weitere, im regionalen Raumordnungsprogramm Wiener Umland Süd festgelegte „Siedlungsgrenze entlang einzelner Bereiche“ umschließt sämtliche Siedlungsbereiche südwestlich des Braunsberg. Die Siedlungsgrenzen wurden in die Plandarstellungen zum OEK übernommen, die Signaturen wurden im Vergleich zur Darstellung im Flächenwidmungsplan etwas vergrößert, dennoch gemäß NÖ Planzeichenverordnung LGBl. 8000/2-0, verwendet.

7.1.1.2 *Siedlungsgrenzen* auf *Grund* naturräumlicher Einschränkungen

Die Donau fungiert im Gemeindegebiet Hainburgs nicht nur als administrative Grenze zur Slowakei, sie zeigt vor allem durch ihre Hochwässer der Stadt ihre baulichen Grenzen auf. Die Ausweisung der aktuellen Hochwasseranschlagslinien verdeutlicht diese Tatsache, die digital eingespielten Anschlagslinien (HQ100) erstrecken sich nunmehr auf Teilbereiche gewidmeter Bauland-Betriebsgebiets sowie -Wohngebietsflächen.
Darüber hinaus zeigte der vom Forsttechnischen Dienst für Wildbach- und Lawinenverbauung für Hainburg an der Donau erstmals erstellte Gefahrenzonenplan, dass der Hainburger Siedlungskörper von drei Gefahrenzonen berührt wird.

Das Wildbacheinzugsgebiet des Pfaffenbergweggrabens betrifft als gelbe Gefahrenzone teilweise bestehende Siedlungsstrukturen sowie unbebautes Bauland-Wohngebiet (BW). Darüber hinaus werden BW-Flächen im südlichen Bereich der Hummelstraße (Wildbacheinzugsgebiet: Hundsheimergraben) und schmale BW-Flächen entlang des Hagenweges (Wildbacheinzugsgebiet: Runsen am Südhang des Braunsberg) von gelben Gefahrenzonen berührt. Rote Gefahrenzonen beschränken sich lediglich auf Flächen mit der Widmung Grünland Land- und Forstwirtschaft (Gif) bzw. öffentliche Verkehrsflächen (Vö).

Der Umgang mit den diesen Gefährdungen wird gem. NÖ ROG 1976 idgF für die örtliche Raumplanung folgend vorgegeben:

§ 15 Widmungen, Kenntlichmachungen und Widmungsverbote

Gemäß Abs. 2 sind Überflutungsgebiete, Gefahrenzonen und dergleichen im Flächenwidmungsplan kenntlich zu machen.

(3) Flächen, die auf Grund der Gegebenheiten ihres Standortes zur Bebauung ungeeignet sind, dürfen nicht als Bauland gewidmet werden, insbesondere:

Z. 1. Flächen, die bei 100-jährlichen Hochwässern überflutet werden;

Z. 2. Flächen, die eine ungenügende Tragfähigkeit des Untergrundes aufweisen oder deren Grundwasserhöchststand über dem unveränderten Geländeniveau liegt;

Z. 3. Flächen, die rutsch-, bruch-, steinschlag-, wildbach- oder lawinengefährdet sind; ....

(4) Ausgenommen von Abs. 3 Z. 1 bis 5 sind Flächen für Bauwerke, die auf Grund ihrer Funktion an bestimmten Standorten ungeachtet der in Abs. 3 Z. 1 bis 5 angeführten Mängel errichtet werden müssen sowie Flächen innerhalb eines geschlossenen Ortsgebietes.

§ 22 Änderung des örtlichen Raumordnungsproaramms

(2) Ein örtliches Raumordnungsprogramm ist abzuändern, wenn sich herausstellt, dass eine als Bauland gewidmete und noch nicht bebaute Fläche von Gefährdungen gern. § 15 Abs. 3 Z. 1 bis 3 und 5 tatsächlich betroffen ist und die Beseitigung dieser Gefährdungen nicht innerhalb einer Frist von 5 Jahren sichergestellt werden kann. Als bebaut gelten Grundstücke oder Grundstücksteile, auf denen ein Gebäude errichtet ist, das nicht als Nebengebäude anzusehen ist.

§ 23 Bausperre

Gern. § 23 Abs. 2 hat der Gemeinderat durch Verordnung eine Bausperre unter Angabe des besonderen Zweckes zu erlassen, wenn

b) sich herausstellt, dass eine als Bauland gewidmete und unbebaute Fläche von Gefährdungen gemäß § 15 Abs. 3 Z. 1 bis 3 und 5 bedroht ist. Als bebaut gelten Flächen im Sinne von § 22 Abs. 2, letzter Satz.

(3) ... Eine Bausperre gemäß Abs. 2 ist unbefristet; sie ist vom Gemeinderat aufzuheben, wenn die vermutete Gefährdung nicht mehr besteht.

(4) Baubewilligungsbescheide, welche dem Zweck einer Bausperre zuwiderlaufen, leiden an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler.

(5) Baubehördliche Verfahren, die im Zeitpunkt der Kundmachung der Bausperre bereits anhängig waren, werden nicht berührt.

7.1.1.3 Festlegung von *Siedlungsgrenzen*

Um klare Abgrenzungen von Siedlungsbereichen zu erhalten bzw. siedlungsnahe Grünräume zu sichern, entschloss sich die Gemeinde in Teilbereichen selbst Siedlungsgrenzen festzulegen. Diese befinden sich südlich des Steinerweg im Anschluss der Wohnbereiche und zieht sich entlang der Betriebs- und Gewerbezone bzw. der *„Erweiterungsmöglichkeit der Betriebs- und Gewerbezone“* als westliche Begrenzung. Im Bereich des ehemaligen Garnisonsübungsplatzes dient sie als Begrenzung des Bauland-Wohngebietes.

7.1.2 Möglichkeiten der baulichen Entwicklung

7.1.2.1 Bauliche Entwicklung - Eignungszonen für Bereiche mit Wohnfunktion

Die Möglichkeiten der flächenhaften Ausdehnung des Ortes sind aufgrund der bereits genannten Einschränkungen begrenzt. Da die Stadtgemeinde innerhalb des Siedlungsverbandes über Flächenreserven verfügt, soll im zeitlichen Wirkungsbereich des OEK die Ausnutzung derselben vorrangig behandelt werden.

Im Zuge der Grundlagenforschung zur Baulandausnutzung wurden Flächen von derzeit unbebautem Bauland-Wohngebiet (BW) und in geringerem Ausmaße von Bauland-Kerngebiet (BK) ersichtlich (siehe Plandarstellung R-0602/OEK01/Grlf/BA). Die Schließung dieser Baulücken ist künftig voranzutreiben. Eine innere Nachverdichtung durch das Bebauen freistehender Flächen in bereits bebauten Bereichen führt zu einer effizienteren Nutzung bestehender Infrastruktur und wirkt in der Regel positiv auf das Ortsbild.

Als großflächigste Entwicklungsareale, die nicht als Bauland-Wohngebiet gewidmet sind, zeigten sich Flächen innerhalb des Siedlungsverbandes geeignet. Im westlichen Ortsbereich befindet sich ein ca. 9,5 ha großer Gründlandeinschluss nördlich des Weingartenweg. Die Flächen wurden als

- *„Eignungszonen für Bereiche mit Wohnfunktion - Entwicklungsflächen für kurz- und mittelfristige innerörtliche Siedlungserweiterungen“*

im OEK dargestellt.

Wie vorhergehend erläutert, wurde für die Stadtgemeinde Hainburg an der Donau am 30.1.2012 erstmals von Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft ein Gefahrenzonenplan erlassen. Hierbei wurde ersichtlich, dass Flächen bestehenden Bauland-Wohngebietes entlang des Pfaffenbergweges in der gelben Wildbach-Gefahrenzone zu liegen kommen. Die möglichen Siedlungserweiterungsflächen südlich des Weingartenweges werden davon ebenso minimal erfasst. Der Umgang mit der potenziellen Gefahr für bestehende Gebäude, bereits gewidmetes Bauland sowie den angesprochenen Erweiterungsflächen, sowie die Schaffung möglicher Rückhalteräume, die im Zuge der Flächenwidmung bereits berücksichtigt werden könnten, sind in einem Siedlungskonzept für diesen Ortsbereich auszuarbeiten und mit den betreffenden Behörden sowie der Stadtgemeinde Hainburg/Donau abzuklären.
Darüber hinaus sind die Grundstücksstrukturen in den möglichen Siedlungserweiterungsflächen teilweise für eine Bebauung ungeeignet. Eine mögliche Bauland-Widmung ist daher an ein Parzellierungs- und Erschließungskonzept zu knüpfen.
Grundsätzlich beabsichtigt die Gemeindevertretung, vor Baulandwidmungen die Verfügbarkeit durch entsprechende Maßnahmen wie z. B. Vertragsraumordnung gern. § 16a NÖ ROG 1976 sicherzustellen.

Die Kennzeichnung von Flächen mit Baulandeignung für eine kurz- bis mittelfristige Baulandnutzung stellt eine wichtige Maßnahme für eine geordnete Siedlungsentwicklung dar. Angestrebt werden ausschließlich innerörtliche Siedlungserweiterungen und eine innerörtliche Nachverdichtung. Dementsprechend handelt es sich bei den gegenständlichen Flächen um innerörtliche Grünlandeinschlüsse.

Weiters werden in der Plandarstellung zum OEK Bereiche gekennzeichnet, in denen

- *„Maßnahmen zur Mobilisierung von unbebautem Wohnbauland*[11]

gesetzt werden sollen.
Damit wurden die drei BW-Aufschließungszonen sowie großflächigere Bauland (BW) - uc en versehen. Die Aufschließungszonen sind an Freigabebedingungen geknüpft, die angesichts neuer Sachverhalte und Plangrundlagen neu überarbeitet werden.

Die Flächen, die im örtlichen Entwicklungskonzept mit

- *„Maßnahmen zur Mobilisierung von unbebautem Wohnbauland“*

versehen sind, sind mit folgenden Flächenangaben festzumachen:

BW-A1 (südlich der Carnuntumstraße)	3,02 ha
BW-A2 (an der Römergasse)	0,38 ha
BW-A3 (östlich des Landesklinikums)	2,49 ha
Unbebaute BW-Flächen nördl. und südl. des Steinerweg	1,12ha
Unbebaute BW-Fläche an der Hummelstraße)	0,97 ha
(allesamt exkl. Flächen für Aufschließungsstraßen	7,98 ha Gesamt

Entsprechend den vorangegangenen Ausführungen soll ein Schwerpunkt der baulichen Entwicklung auf die Nutzung innerörtlicher Baulücken gelegt werden.
Da in den oben angeführten Bereichen großteils Parzellenstrukturen vorzufinden sind, die keine Bebauung zulassen, wurden in der Plandarstellung zum OEK punktuell „Maßnahmen zur Mobilisierung von unbebautem Bauland“ ausgewiesen. Derartige Maßnahmen sollen Bestrebungen zu Grundstückszusammenlegungen beinhalten.

Weitere Flächen, die sich u.a. künftig mit Wohnfunktionen auskleiden lassen könnten, sind in und im direkten Anschluss ans historische Stadtzentrum gelegen.
Wie bereits im Kap. 6.2.1 festgehalten, wurden für die Flächen der ehern. Tabakregie die derzeit ungenutzt innerhalb der Stadtmauer zu liegen kommen, im OEK die Ausweisung

- *„Anpassung der Flächenwidmung an umliegende Widmungskategorien bzw. an zukünftige Erfordernisse“*

festgelegt. Sinngemäß anknüpfend wurden die direkt an die Stadtmauer grenzenden Areale der ehern. Tabakregie im OEK jeweils als

- „zentrumsnahe Konversionsfläche mit großer urbaner Bedeutung“

festgelegt.

Da derzeit die Nachnutzung der Flächen des Kasernenareals noch nicht absehbar ist, wurde folgende Zusatzbestimmung festgehalten:

> *„Künftige Entwicklungen sind an ein Nutzungskonzept entsprechend den Zielen der Gemeinde zu koppeln. Dabei ist auf topographische und naturräumliche Gegebenheiten Bedacht zu nehmen. Bei der künftigen Nutzung ist eine Multifunktionalität durch eine ausgewogene Nutzungsdurchmischung (Wohnen, öffentliche Einrichtungen, Dienstleistungen etc.) im Hinblick auf eine nachhaltige Stärkung des Stadtzentrums anzustreben.“*

Die Widmungsflächen dieser Areale (Bauland-Industriegebiet bzw. Bauland-Sondergebiet-Kaserne) weisen folgende Flächenangaben auf:

Bl (innerhalb der Stadtmauer)	1,27 ha
Bl (außerhalb der Stadtmauer)	2,95 ha
BS-Kaserne	6,10 ha
(allesamt exkl. Flächen für Aufschließungsstraßen	10,42 ha Gesamt

- *Anpassung der Flächenwidmung an umliegende Widmungskategorien bzw. an zukünftige Erfordernisse*

Flächenwidmung punktuell an weiteren Bereichen festgemacht, deren Funktion im Siedlungsgefüge zu überdenken ist oder sich bereits geändert hat.

Demzufolge befindet sich das Gebäude des ehemaligen Altenheims an der Ecke Bahnhofstraße B9/Bahnstraße (Grstk.Nr. .292), die Flächen sind nach wie vor als Bauland-Sondergebiet-Altenheim ausgewiesen. Das Altenheim befindet sich nunmehr in der Hofmeisterstraße 70b (Landespflegeheim Hainburg/Donau), die rechtsgültige Flächenwidmung des Grstk.Nr. .292 ist somit hinfällig.

Weiters ist das Grstk.Nr. 584/11 mit dieser Festlegung versehen. Die Nutzung entsprechend der rechtsgültigen Flächenwidmung Grünland Spielplatz (Gspi) ist bis dato nicht realisiert worden. Das Grundstück befindet sich zwischen der Burgenlandstraße und der Friedrichstraße im südlichen Bereich des Siedlungskörpers. Da auf weiter südwestlich gelegenen Flächen ein Generationenspielplatz entstehen soll (im OEK als „Sicherung von innerörtlichen Grünräumen/Schaffung von Freizeitanlagen“ ausgewiesen), ist eine Anpassung der Flächenwidmung auf dem Grstk.Nr. 584/11 zu überdenken.

Da in den Baulichkeiten auf dem Grstk.Nr. 613/64 mittlerweilen nicht nur das Schwesternwohnheim sondern auch der Kindergarten (Burgenlandstraße 49a) untergebracht ist, das nahe dem Krankenhaus gelegene Grundstück allerdings noch als Bauland-Sondergebiet-Krankenhaus im Flächenwidmungsplan ausgewiesen ist, soll eine Anpassung der Flächenwidmung erfolgen.

Die BW-A3 ist östlich des Landesklinikums Hainburg/Donau situiert und gemäß OEK mit *„Maßnahmen zur Mobilisierung von unbebautem Wohnbauland“* versehen. Laut Schreiben GZ 13.124/32/2010 vom Bundesdenkmalamt, Abteilung für Bodendenkmale, vom 29.11.2010, ist auf den betreffenden Grundstücken 609 und 610 ein frühmittelalterliches Gräberfeld vorzufinden. Dementsprechend ist eine mögliche Bebauung mit den zuständigen Behörden frühzeitig abzuklären.

7.1.2.2 Stärkung des Ortszentrums

Die Stadtgemeinde Hainburg weist mit dem „historischen Zentrum und städtischen Wirtschaftsbereich“ ein multifunktionales Ortszentrum auf, das als wichtiges Wohn-, Kultur- und Versorgungszentrum für die gesamte Umlandregion Bedeutung hat.

Dem funktionellen Ausdünnen des Stadtzentrums soll somit im Rahmen des OEK entgegengewirkt werden.

Die Flächen der ehemaligen Tabakregie sind derzeit noch als Bauland-Industnegebiet (BI) gewidmet. Die somit zugelassenen Nutzungen gibt das NÖ ROG 1976, §16, Abs. 1, lit.4 vor.

„Industriegebiete, die für betriebliche Bauwerke bestimmt sind, die wegen ihrer Auswirkungen, ihrer Erscheinungsform oder ihrer räumlichen Ausdehnung nicht in den anderen Baulandwidmungsarten zulässig sind. Betriebe, die einen Immissionsschutz gegenüber ihrer Umgebung beanspruchen, sind unzulässig.

Die konkrete Nachnutzung des Areals ist derzeit zwar noch nicht absehbar, da eine industrielle Nutzung des Areals aufgrund anzunehmender Nutzungskonflikte mit den umgebenden Strukturen, seien es Nutzungen oder auch die historisch sensible Bausubstanz, vermieden werden sollen, wurden die jeweiligen Flächen in der Plandarstellung zum OEK folgend gekennzeichnet:

- *Anpassung der Flächenwidmung an umliegende Widmungskategorien bzw. an zukünftige Erfordernisse*

Relevant für eine mögliche Nachnutzung ist die Lage der betreffenden Flächen innerhalb der ausgewiesenen Zentrumszone.

Neben den angeführten Entwicklungsflächen der ehemaligen Tabakregie befindet sich innerstädtisch diese Kennzeichnungen noch an der Wiener Straße auf dem Grundstück Nr. 165, auf dem bis vor kurzem ein landwirtschaftlicher Betrieb geführt wurde. Da der Betrieb nunmehr aufgelassen wurde, ist eine mögliche Umwidmung in Abstimmung mit den umgebenden Flächenwidmungen (Bauland-Kerngebiet, BK bzw. Bauland-Wohngebiet, BW) anzudenken.

Die Flächen des ehern. Kasernenareals am Schlossberg wurden ebenso mit dieser Festlegung gekennzeichnet. Die Flächen (Grstk.Nr. 388/1, .303, 386/1, 387/1, 387/2) sind derzeit als Bauland-Sondergebiet-Kaserne gewidmet (BS-Kaserne) und mit jenen der ehern. Tabakfabrik als für die künftige Entwicklung und Positionierung der Stadtgemeinde von größter Bedeutung anzusehen.

Die beiden Grundstücke der ehemaligen Tabakfabrik sind durch die Stadtmauer voneinander getrennt. Um die historisch bedeutenden baulichen Strukturen der Stadtgemeinde zu schützen, und somit auch die Stadtmauer im Rahmen künftiger Projektplanungen zu berücksichtigen, wurde im OEK die Festlegung

- *Maßnahmen zur Erhaltung der historischen Bausubstanz und des städtebaulich geschlossenen Erscheinungsbildes des Stadtkerns*

vergeben. Darüber hinaus soll eine attraktive fußläufige Verbindung entlang der Stadtmauer entstehen:

- *Gewährleistung einer fußläufigen Verbindung entlang der Stadtmauer*

Um das Stadtzentrum sowohl touristisch als auch für Alltagswege der Bevölkerung weiter aufzuwerten und um fußläufige Verbindungen im Bereich der Stadtmauer einzurichten und künftig zu sichern, wurde im OEK diese Maßnahme festgelegt.

7.1.2.3 Bauliche Entwicklung - Bereiche ohne Wohnfunktion

Gemeindebestrebungen zufolge sollen sich nach Möglichkeit weitere Betriebe im Gemeindegebiet ansiedeln. Wie bereits bei den Gebieten mit Wohnnutzung festgestellt, sind auch die Flächenreserven der Betriebsgebiete vorrangig zu behandeln. Daher wurden

- *„Maßnahmen zur Mobilisierung und/oder Neuausrichtung ungenutzter Betriebsgebiete“*

auf dafür geeigneten Flächen in der Plandarstellung zum OEK verortet. Es handelt sich dabei um das Flächen des Betriebsgebietes im Bereich des alten Hafens, westlich der Donaubrücke.

Da die bestehenden Betriebsgebiete im Nahebereich der Donau gern, den digitalen Neudarstellungen der Hochwasseranschlagslinien teilweise im HQ100-Bereich liegen, soll auf den betroffenen Flächen die

- *„Einschränkung der Bebaubarkeit aufgrund rechtlicher und naturräumlicher Vorgaben"*

berücksichtigt werden.

Das Grstk.Nr. 1156 liegt im westlichen Gemeindegebiet im direkten Anschluss an das BS-Gartencenter-Cafeteria und wurde als

- *„Erweiterungsmöglichkeit der Betriebs- und Gewerbezone"*

im OEK festgehalten. Es wird angestrebt, das 2.668 m² große Grundstück zur Erweiterung des bestehenden Betriebes zu verwenden.

- *„Flächen mit Entwicklungspotential für die Ausdehnung von Betriebs- und Gewerbegebieten"*

Das bestehende Betriebsgebiet am östlichen Siedlungsrand im unmittelbar südlichen Anschluss an die B9 ist weiters ein Standort, der als erweiterungsfähig betrachtet werden kann. Das Erweiterungspotenzial ist flächenhaft ostwärts gerichtet. Diese Festlegung geht inhaltlich einher mit dem Räumlichen Leitbild KOBRA+ (Kap. 6.2). Da diese Option nicht unmittelbar ausgeschöpft werden soll, sondern eher strategischen Charakter besitzt, erfolgt keine exakte Flächenausweisung.

7.2 ERLÄUTERUNG DER PLANZEICHEN ZUM ÖRTLICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPT

Funktionale Ortsbereiche

Bauland

Die funktionalen Ortsbereiche wurden generalisiert dargestellt und gemäß ihrer derzeitigen Nutzungen und Funktionen im Siedlungsgefüge benannt. Sowohl die Bereiche die unter „Bauland", als auch jene die unter „Grünland" subsummiert sind, sollen gemäß ihrer jeweiligen funktionalen Ausrichtung erhalten und gestärkt werden.

- *„historisches Zentrum und städtischer Wirtschaftsbereich"*

Flächenhafte Darstellung; Färbung orange

Hamburgs historisches Zentrum wurde mit der Stadtmauer und bis zum Kasernenareal hin abgegrenzt und flächenhaft ausgewiesen.

- *„Betriebs- und Gewerbezone"*

Flächenhafte Darstellung; Färbung violett

Die Betriebs- und Gewerbegebiete, die im Westen der Gemeinde entlang der Donau und der Landesstraße B9 zu liegen kommen, wurden zusammengefasst dargestellt. Die Flächenwidmung dieser Bereiche schließt Wohnfunktionen aus.

- *„Wohnbereich mit Wirtschaftsfunktion"*

Flächenhafte Darstellung; Färbung pink

Entlang der Landesstraße B9 befinden sich Bereiche, die von Wohn- und gewerblicher Nutzung geprägt sind. Diese Bereiche ziehen sich von West nach Ost bis ans Zentrum heran und finden östlich davon ihre Fortsetzung.

- *„Bauland unterschiedlicher Widmungskategorien außerhalb des historischen Zentrums“*

Flächenhafte Darstellung; Färbung rot-violett

Diese Flächen befinden sich außerhalb der bereits genannten funktionalen Ortsbereiche und weisen Nutzungen auf, die nicht den Ortsbereichen mit „vorwiegend Wohnfunktion“ zuordenbar sind.. Diese Flächen verfügen beispielsweise über die Widmung Bauland-Sondergebiet-Straßenmeisterei oder Bauland-Agrargebiet..

- *„vorwiegend Wohnfunktion“*

Flächenhafte Darstellung; Färbung rosa

Die Wohnfunktion dominiert in den ausgewiesenen Arealen, dennoch sind vereinzelt Betriebe, Grünflächen und Versorgungseinrichtungen und dergleichen anzutreffen.

- *„Gesundheits- und Versorgungseinrichtungen“*

Flächenhafte Darstellung; Färbung blau

Die Stadtgemeinde Hainburg verfügt mit dem Landesklinikum, dem Landespflegeheim, dem Kindergarten des Landesklinikums, dem Gemeindekindergarten sowie der Schwesternschule und dem Seniorenbetreuungszentrum über eine räumlich konzentrierte Ansammlung wichtiger sozialer Infrastruktur am östlichen Siedlungsrand, die darüber hinaus von Feuerwehr und Rettung ergänzt wird. Zum Schutze vor künftigen Nutzungskonflikten wurden diese Areale unter der Kategorie „Gesundheits- und Versorgungseinrichtungen“ dargestellt.

Grünland

- *„Sportflächen“*

Flächenhafte Darstellung; Färbung dunkelgrün

Die Sportflächen der Stadtgemeinde Hainburg/Donau, die derzeit entsprechend ihrer Flächenwidmung genutzt werden, wurden zusammengefasst dargestellt.

- *„innerörtliche Frei- und Grünflächen“*

Flächenhafte Darstellung; Färbung hellgrün

Unter diesen funktionalen Ortsbereichen werden Flächen geführt, deren Widmungskategorien Grünland zugehörig sind und im Siedlungsverband liegen, aber nicht landwirtschaftlich genutzt werden (Parkareale, Spielplätze).

- *„Friedhof*

Flächenhafte Darstellung; Färbung hellgrün mit Kreuz

Der nahe der Stadtmauer gelegene Friedhof der Stadtgemeinde Hainburg/Donau liegt im direkten Anschluss an weitere innerörtliche Grünflächen.

Räumliche Gliederungselemente

- *„Grüngürtel, bzw. Flächen mit der rechtskräftigen Flächenwidmung Grünland-Grüngürtel (Ggü)“*

Flächenhafte Darstellung dunkelgrün mit im 45° Winkel gelben, versetzten Linien

Die gewidmeten Grüngürtel im Gemeindegebiet weisen unterschiedliche Funktionen auf und dienen dem Landschafts- oder Ortsbildschutz oder erfüllen ökologische Funktionen. In den innenstadtnahen Bereichen fungieren sie als Trennung von sich gegenseitig beeinträchtigenden Nutzungen bzw. sollen sie insbesondere gewährleisten, die Stadtmauer von Bebauung freizuhalten. Die demnach ausgewiesenen Flächen sind gemäß ihrer Widmung zu sichern.

Räumliche Gliederungselemente mit Barrierewirkung

- *„Landstraße B9“*

Flächenhafte Darstellung grau mit im 135° Winkel versetzten weißen Linien

- *„Bahn“*

Flächenhafte Darstellung grau mit im 135° Winkel versetzten weißen Linien

Die Landstraße B9 durchquert ebenso wie die Bahnstrecke der ÖBB das Gemeinde- und Stadtgebiet in west-östlicher Richtung. Beide entfalten dabei Barrierewirkungen unterschiedlichen Ausmaßes. östlich des Stadtzentrums führen die beiden linearen Verkehrsträger Schiene und Straße parallel nebeneinander aus dem Gemeindegebiet.

- *„Wasserflächen“*

Flächenhafte Darstellung, hellblau

Die Donau durchfließt das Gemeindegebiet, wobei der nördliche Gemeindeteil großteils den Auwaldgebieten vorbehalten bleibt. Die Wasserflächen wurden entsprechend den Kenntlichmachungen des Flächenwidmungsplanes bzw. der Digitalen Katastralmappe 2012 übernommen.

- *„Abbaufläche, Steinbruch Pfaffenberg“*

Linienhafte Darstellung orange unterbrochen im 45° Winkel

Dem Steinbruch am Pfaffenberg kommt zunächst eine optische Barrierewirkung zu, die sich beim Nähern ans Hainburger Gemeindegebiet aus westlicher Richtung entfaltet. Am westlichen Rand des Gemeindegebiets gelegen, ist dieser lediglich in kleinen Teilbereichen Hainburgs sichtbar. Ein Teil des Steinbruches mitsamt den zugehörigen Wirtschaftsgebäuden liegt im Gemeindegebiet Bad Deutsch-Altenburg.

Naturräumliche Gefährdungsbereiche

- *„Überflutungsgebiet, HQ 100“*

Flächenhafte Darstellung, hellblaue Schraffur im 45° Winkel mit hellblauer Umrandung und nach innen zeigenden ausgefüllten blauen Dreiecken des betroffenen Areals, punktförmig „Ü“ in weißem Kreis mit schwarzer Umrandung

- *„gewidmetes Bauland in HQ100-Bereichen“*

Flächenhafte Darstellung gelb mit blauer Umrandung und blau ausgefüllten nach innen zeigenden Dreiecken sowie blaue Schraffur im 45° Winkel

- *„Gebäude in HQ1OO-Bereichen“*

Flächenhafte Darstellung (Hausflächen der DKM 2012) gelb

- *„Wildbach, rote Gefahrenzone“*

Flächenhafte Darstellung rote Schraffur im 45° Winkel, rot umrandet

- *„Wildbach, gelbe Gefahrenzone“*

Flächenhafte Darstellung gelb

Nach der digitalen Neuausweisung der Hochwasser-Anschlagslinien der Fließgewässer in Niederösterreich (Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft) sowie der Revision der Gefahrenzonenpläne für den Bezirk Bruck an der Leitha durch den Forsttechnischen Dienst für Wildbach- und Lawinenverbauung zeigte sich, dass sich Planungsgrundlagen im Gemeindegebiet maßgeblich geändert haben und neue Gefahrenbereiche ausgewiesen wurden. Die Ausweisung der betroffenen Areale im OEK ist ein maßgeblicher Schritt im Umgang mit den potenziellen Gefahren.

- *„Aussichtspunkt"*

Punktsignatur schwarz mit schwarzer Umrandung sowie schwarzen Linien als angedeutete Blickrichtung

Markante Erhebungen bzw. Flächen, die attraktive Aussichten zulassen und von Wanderwegen erschlossen sind, wurden punktuell dargestellt. Es handelt sich um die attraktiven touristischen Ziele Braunsberg, Ruine Röthelstein, Schlossberg, Hundsheimer Berg.

- *„Maßnahmen zur Förderung des sanften Tourismus"*

Punktsignatur, grünes Dreieck mit schwarzer Umrandung

Der sanfte Kulturtourismus, der von der Stadtgemeinde Hainburg/Donau gepflogen wird, soll weitergeführt und nach Möglichkeit ausgebaut werden. An bedeutsamen Punkten wurden daher die Signaturpunkte gesetzt: Kulturfabrik, Donau-Anlegestelle, Braunsberg, Ruine Röthelstein.

Darüber hinaus wurden mögliche Flächen zur Förderung des sanften Tourismus entlang der Donau ebenso eingetragen *(Liniensignatur mit grünen Streifen, versetzt im 90° Winkel).*

Nicht viele Städte verfügen über die Gunst, an einem bedeutenden Strom zu liegen. In Hainburg werden Spaziergängern, Radfahrern, Wanderern und Erholungssuchenden die Möglichkeiten geboten, den bedeutenden Strom nach individuellem Bedürfnis zu erleben. Die Gelegenheiten dafür sollen weiter ausgeschöpft werden um der Donau für touristische Zwecke erhöhte Bedeutung zukommen zu lassen.

- *„Sicherung von innerörtlichen Grünräumen/Schaffung von Freizeitanlagen"*

Punktsignatur grün mit gleichfärbigem umgebenden Kreis

Die Flächen des ehemaligen Exerzierplatzes am Fuße des Schlossberg sowie eine Wiesenfläche westlich der Brunnenstraße, die zwischen dem Waldrand und den kürzlich wohnbaulich erschlossenen Flächen des ehemaligen Garnisonsübungsplatzes zu liegen kommen, wurden mit dieser Signatur versehen. Da Spielplätze und innerörtliche Grün- und Parkflächen in der Stadtgemeinde rar sind, soll die Sicherung geeigneter Flächen mittels OEK angestrebt werden. Beide ausgewiesenen Areale grenzen darüber hinaus an ökologisch sensible Gebiete (Natura 2000 Hundsheimer Berge) und könnten somit ihre Übergangsfunktion zu verbauten Siedlungsgebieten langfristig behalten.

- *„innerörtliche Grünlandeinschlüsse ohne Baulandeignung"*

Flächenhafte Darstellung mit im 90° Winkel orange unterbrochenen Linien (5m-Höhenschichtlinien des digitalen Geländemodells)

Die Ausweisung geeigneter Baulandflächen ist ein wesentlicher Bestandteil des OEK, ebenso die Ausweisung von Flächen die künftig von Verbauung freizuhalten sind.

Südöstlich erstrecken sich parallel zur B9 Grünlandeinschlüsse, die großteils von Bauland-Wohngebiet umschlossen sind. Die Baulandeignung ist dennoch aus mehreren Gründen auszuschließen. So weisen die Flächen eine Hangneigung auf, die durch die Signaturdarstellung der 5m-Höhenschichtlinien des Geländemodells deutlich hervortritt (Grundlage ist der Laserscan der NÖ Landesregierung). Darüber hinaus erschweren die vorhandenen Grundstückskonstellationen sowie die anschließenden Baulandbereiche eine wirtschaftliche Erschließung dieser Bereiche.

Es handelt sich bei den ausgewiesenen Flächen allerdings um wertvolle private innerörtliche Erholungsbereiche.

- *„mögliches Parkareal im Anschluss an das Krankenhaus"*

Flächenhafte Darstellung, ocker

Im Anschluss an den im OEK dargestellten Ortsbereich *„Gesundheits- und Versorgungseinrichtungen"* befinden sich Flächen, die derzeit landwirtschaftlich genutzt werden. Diese Flächen würden sich als Parkareal für Kinder, Senioren, Patienten, Besucher

und Angestellte der südlich gelegenen sozialen Einrichtungen bestens eignen, sowie für die Anrainer der umliegenden Wohnbereiche.

Räumlich angestrebte Siedlungsentwicklungen und -abgrenzungen

- *„Maßnahmen zur Mobilisierung von unbebautem Wohnbauland“*

Punktsignatur orange mit gleichfärbigem umgebenden Kreis

In den derart gekennzeichneten Bereichen soll die Bebauung von unbebautem Wohnbauland forciert werden, um verstärkt Baulandreserven zu nutzen. In Aufschließungszonen ist auf die Freigabebedingungen Bedacht zu nehmen.

- *„Eignungszonen für Bereiche mit Wohnfunktion - Entwicklungsflächen für kurz - mittelfristige innerörtliche Siedlungserweiterungen“*

Flächenhafte Darstellung mit rosa-grauer Schraffur im 45° Winkel

Der Gründlandeinschluss der Wohngebiete der westlichen Siedlungsbereiche südlich der B9 und nördlich der Römergasse stellt die größte potenzielle innerörtliche Siedlungserweiterungsfläche der Stadtgemeinde dar. Da die Grundstücksstrukturen großteils die ehemaligen Nutzungsstrukturen als Weingärten widerspiegeln, ist eine mögliche Bauland-Widmung an ein Parzellierungs- und Erschließungskonzept zu knüpfen, das allfällige Grünflächen und Retentionsräume berücksichtigt.

- Erweiterungsmöglichkeit der Betriebs- und Gewerbezone

Flächenhafte Darstellung, violett Schraffur im 45° Winkel

Die potenziellen Erweiterungsflächen des bestehenden Betriebes am westlichen Siedlungsrand *(„Betriebs- und Gewerbezone“)* wurden dargestellt.

- *„Flächen mit Entwicklungspotential für die Ausdehnung von Betriebs- und Gewerbegebieten“*

Pfeilsignatur violett

Die mögliche Erweiterung des bestehenden Betriebsgebietes am östlichen Siedlungsrand steht im Einklang mit dem Räumlichen Leitbild KOBRA+. Da diese Option nicht unmittelbar ausgeschöpft werden soll, sondern eher strategischen Charakter besitzt, erfolgt keine exakte Flächenausweisung.

- *„Maßnahmen zur Mobilisierung und/oder Neuausrichtung ungenutzter Betriebsgebiete“*

Punktsignatur gelb mit gleichfärbigem umgebenden Kreis

Die Maßnahmen sollen auf den unbebauten gewidmeten Betriebsgebieten der Stadtgemeinde ergriffen werden. Die Signatur wurde im Betriebsgebiet am westlichen Gemeinderand dargestellt (Bereich alter Hafen), das Bestreben der Gemeinde ist es dennoch, auch anderweitig Baulücken in Betriebsgebieten zu füllen.

- *„Ausdehnung eines bestehenden Grüngürtels“*

Flächenhafte Darstellung weiß mit im 45° Winkel versetzten grünen und grauen Linien sowie grüne Pfeilsignaturen

Die Baulandzeile des bestehenden Betriebsgebietes am östlichen Siedlungsrand unmittelbar südlich der B9 ist nach Westen hin mit einem Grüngürtel (Ggü-Imissionsschutz) abgegrenzt. Um Konfliktsituationen mit dem neu gewidmeten Areal BS-Krankenhaus im westlichen Nahebereich zu vermeiden, soll der bestehenden Grüngürtel verbreitert werden.

- *„Anpassung der Flächenwidmung an umliegende Widmungskategorien bzw. an zukünftige Erfordernisse“*

Punktsignatur, auf den Kopf gestelltes blaues Dreieck fast zur Gänze blau ausgefüllt

Diese Festlegung wurde punktuell an Bereichen festgemacht, deren Flächenwidmung aufgrund geänderter Nutzungen angepasst werden sollte bzw. an Flächen, *deren Funktion im* Siedlungsgefüge zu überdenken ist oder sich bereits geändert hat.

- *„zentrumsnahe Konversionsfläche mit großer urbaner Bedeutung“*

Flächenhafte Darstellung blau mit dunkelblauer Umrandung

Die direkt an die Stadtmauer grenzenden Areale *der* ehemaligen Tabakregie wurden im OEK jeweils mit dieser Festlegung versehen. Die Flächen liegen innerhalb *der im Flächenwidmungsplan* ausgewiesenen Zentrumszone und sind *in* Abstimmung mit dem umgebenden historisch geprägten Stadtzentrum zu entwickeln, ebenso wie die Flächen des Kasernenareals. Letztere erhielten folgende Zusatzbedingung (1):

„Künftige Entwicklungen sind an ein Nutzungskonzept entsprechend den Zielen der Gemeinde zu koppeln. Dabei ist auf topographische und naturräumliche Gegebenheiten Bedacht zu nehmen. Bei der künftigen Nutzung ist eine Multifunktionalität durch eine ausgewogene Nutzungsdurchmischung (Wohnen, öffentliche Einrichtungen, Dienstleistungen etc.) im Hinblick auf eine nachhaltige Stärkung des Stadtzentrums anzustreben“

- *Einschränkung der Bebaubarkeit aufgrund rechtlicher und naturräumlicher Vorgaben*

Punktsignatur, auf dem Kopf stehendes weißes Dreieck mit roter Umrandung

Nach der digitalen Neuausweisung von Gefahrenbereichen ist in diesen gesondert dargestellten Bereichen (gewidmetes Bauland) der sorgsame Umgang mit *den* Naturgefahren verstärkt von Nöten.

- *„durch die Gemeinde festgelegte Siedlungsgrenze“*

Liniensignatur rot mit auf dem Kopf stehenden ausgefüllten roten Dreiecken

Um klare Abgrenzungen von Ortsbereichen gegenüber der freien Landschaft zu erhalten und siedlungsnahe Grünflächen zu erhalten, hat sich die Gemeinde entschlossen, in bestimmten Bereichen Siedlungsgrenzen festzulegen.

Naturraum und Landwirtschaft

- *„Maßnahmen zur Erhaltung der kleinstrukturierten Kulturlandschaft“*

Flächenhafte Darstellung weiß mit grünen Kreisen ausgefüllt

In den gekennzeichneten *Bereichen soll die kleinstrukturierte Kulturlandschaft erhalten und aus landschaftsökologischer* Sicht gefördert werden. Die Erhaltung dieser Kulturlandschaft mit einem *vielfältigen* Erscheinungsbild ist ein wesentlicher Beitrag zum Landschaftsschutz und trägt zur *Identität der* Stadtgemeinde Hainburg/Donau bei.

- *„Erhaltung landwirtschaftlicher Flächen“*

Flächenhafte Darstellung, Farbverlauf zentriert weiß nach gelb

Diese Festlegung wurde *großflächig für die* östlichen Gemeindebereiche getroffen. Die *bestehenden landwirtschaftlichen Strukturen sollen* erhalten bleiben, die Böden weisen in Teilbereichen hohe *Wertigkeit als* Ackerflächen *auf.*

- *„Erhaltung kleinstrukturierter Landwirtschaft“*

Pfeilsignatur weiß mit grüner Umrandung

Flächen, denen weiterhin besonderes Augenmerk in Bezug auf naturverträgliche, kleinstrukturierte Landwirtschaft zuteilwerden soll, wurden mit dieser Signatur versehen.

- *Maßnahmen zur Erhaltung landwirtschaftlicher Betriebsstrukturen*

Punktsignatur dunkelbraun mit gleichfärbigem umgebenden Kreis

Um die bestehenden landwirtschaftlichen Betriebe zu unterstützen und um auf das multifunktionale ausgerichtete Stadtzentrum hinzuweisen, in dem nach wie vor landwirtschaftliche Betriebe situiert sind, die teilweise Direktvermarktung betreiben, wurde die Signatur beispielhaft im Ortszentrum eingezeichnet.

Ortszentrum

- *Maßnahmen zur Stärkung des Ortskernes*

Punktsignatur grün mit gleichfarbigem umgebenden Kreis

Das Stadtzentrum wird in der Plandarstellung gekennzeichnet, um die Stärkung von Bereichen mit zentraler Funktion als wichtiges Ziel der örtlichen Raumordnung eindeutig festzulegen.

- *„Maßnahmen zur Erhaltung der historischen Bausubstanz und des städtebaulichen geschlossenen Erscheinungsbildes des Stadtkerns“*

Flächenhafte Darstellung; Färbung orange. Die Stadtmauer wurde schwarz und mit gelber Umrandung übernommen..

Das multifunktionale Stadtzentrum soll auch künftig erhalten bleiben, unter Wahrung und Bedachtnahme auf die historische Bausubstanz. Möglichen Nutzungskonflikten aufgrund der funktionellen Neuausrichtung einzelner Areale mit den umgebenden Flächen ist vorzubeugen.

- *„Gewährleistung einer fußläufigen Verbindung entlang der Stadtmauer“*

Linienhafte Darstellung, gelbe Punkte

Diese Maßnahme soll auf die mögliche Errichtung einer fußläufigen Verbindungen im Bereich der Stadtmauer abzielen, die touristisch als auch für Alltagswege genutzt werden könnte.

sonstige räumliche Gegebenheiten/Festlegungen

- *„Nutzungskonflikte, bzw. mögliche Nutzungskonflikte“*

Liniensignatur schwarz mit weiß ausgefüllten, rot umrandeten, nach außen gerichteten Dreiecken

Bestehende Nutzungskonflikte sind um den innerörtlich gelegenen Fußballplatz erkennbar. Aufgrund der fehlenden öffentlichen Parkflächen und der umgebenden Wohnbereiche kommt es derzeit immer wieder zu Konfliktsituationen.
Mögliche Konflikte könnten darüber hinaus innerhalb des Stadtzentrums um die Areale der aufgelassenen Tabakfabrik entstehen. Die rechtsgültige Widmung dieser Flächen (Bauland-Industriegebiet, BI) steht in klarem Konflikt zum historischen Stadtzentrum und der Flächenwidmung der umgebenden Areale (vorwiegend BK, BW).
Weitere Konfliktpotenziale ergeben sich am östlichen Siedlungsrand entlang der westlichen Abgrenzung des bestehenden Betriebsgebietes aufgrund der Neuwidmung weiterer BS-Krankenhaus Areale im Nahebereich des Betriebsgebietes.

Die weiteren planungsrelevanten räumlichen Festlegungen wurden dem Flächenwidmungsplan entnommen und dementsprechend leicht abgewandelt dargestellt:
Weg, Verkehrsfläche, Zentrumszone, Rad- und Wanderwege, Abbauflächen (Steinbruch am Pfaffenberg), Naturschutzrechtliche Festlegungen (Natura 2000, Nationalpark Donau-Auen, Landschaftsschutzgebiet), Waldflächen, Siedlungsgrenzen gern. Regionalem Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, Gemeinde- und Staatsgrenze.

8 KONZEPT ZUR VERKEHRSENTWICKLUNG

Das Verkehrskonzept gehört zu den Planungs- und Entscheidungsgrundlagen der örtlichen Raumplanung. Es ist kein Bestandteil zur Verordnung zum Örtlichen Raumordnungsprogramm, einzelne Aussagen und Inhalte können allerdings Eingang in die Verordnung des Örtlichen Raumordnungsprogrammes finden.
Das Verkehrskonzept im Rahmen der örtlichen Raumordnung soll eine

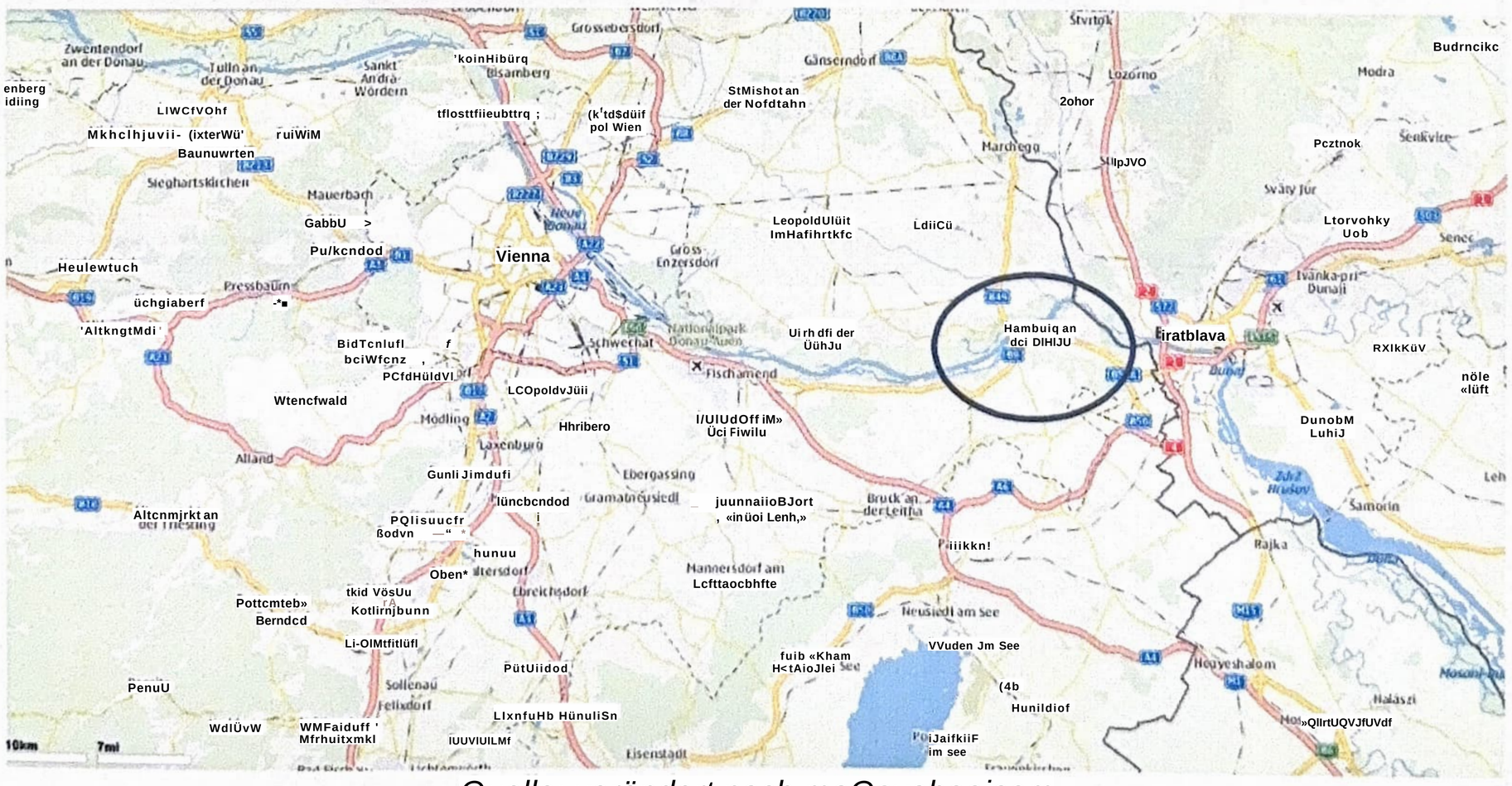
- Bewertung des Raums nach dem Kriterium der aktuellen, künftigen und potentiellen verkehrlichen Erschließung sowie
- eine Grundlage für Entscheidungen der Raumplanungsbehörde sein.

Wesentliche Inhalte sind die Darstellung der Verkehrserreger, der Verkehrsnetze sowie deren Beziehungen zwischen den Verkehrserregern. Weiters sollen die Verteilung der Qualitäten der Erschließung im Raum, der Bedarf an Verbesserung sowie die Abstimmung der künftigen Nutzungen mit der Entwicklung des Verkehrssystems dargelegt werden. (Infos zur örtlichen Raumordnung, 2008)

8.1 REGIONALE RAHMENBEDINGUNGEN

Hainburg/Donau liegt zwischen den Hauptstädten Wien und Bratislava, deren direkteste Straßenverbindung die Landesstraße B 9 ist. Bis zur Eröffnung der Nordost-Autobahn A6 (Spange Kittsee) war die B9 und der Grenzübergang Berg- Petrzalka mit einer dementsprechend hohen Verkehrsbelastung konfrontiert.
Die Eröffnung des Grenzüberganges Kittsee (B50) im Jahre 1999 war nur für den regionalen grenzüberschreitenden Verkehr geplant und so brachte erst die Eröffnung der A6 eine überregionale Entlastung, wobei die regionale Bedeutung als Grenzübertrittstelle nach wie vor gegeben ist.
Der Flughafen Wien-Schwechat befindet sich je nach Routenwahl 34 km (über B9) bis 44 km (über B9, A4)vom Hainburger Stadtzentrum entfernt. Über die B9 ist dieser in ca. 30 min mit dem PKW erreichbar (laut Routenplaner google maps).
Die Stadtgemeinde verfügt über einen direkten Bahnanschluss (S7 bis Wolfsthal) mit drei Bahnhöfen. Fünf Buslinien verkehren im Gemeindegebiet und bedienen die neun Haltestellen regelmäßig, der Anschluss an die slowakische Hauptstadt Bratislava ist bereits erfolgt.

Abbildung 7: Überregionales Straßennetz



Quelle: verändert nach maQsyahoojcom

8.1.1.1 LKW - Fahrverbote
(vgl. www.noel.gv.at)

Im Nahbereich der A 6 sind Durchfahrtverbote für LKW über 3,5t verordnet, die praktisch das gesamte untergeordnete Straßennetz der Region betreffen. Auf Parallelrouten zur A 6 ist im Wesentlichen nur die Zufahrt bis zur jeweils nächsten Anschlussstelle gestattet.

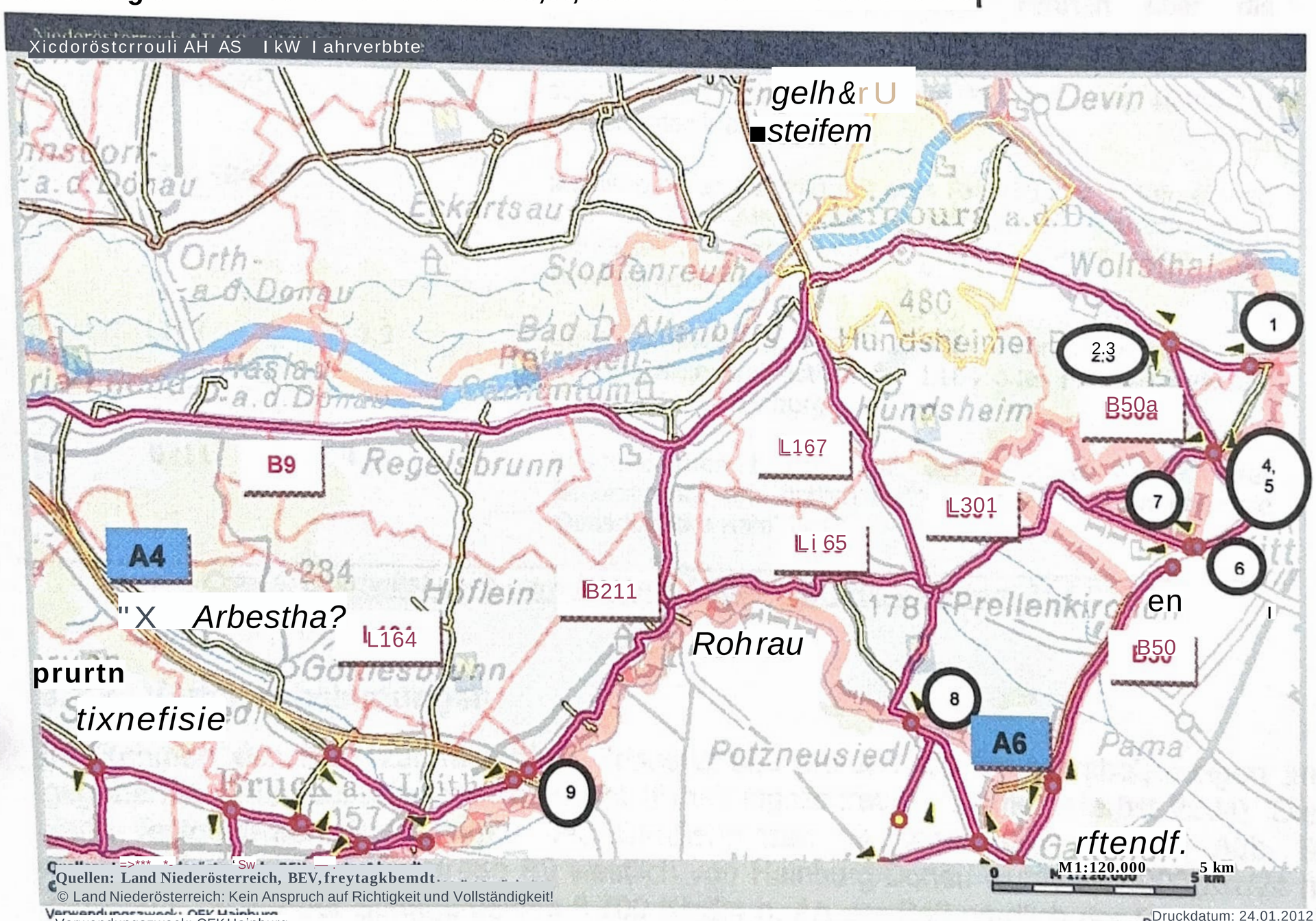
In Nord-Süd Richtung darf ein Korridor angefahren werden, der zwischen der Staatsgrenze und der L 164 liegt. Über die L 165 sind in Ost-West Richtung nur Fahrten bis zur Staatsgrenze (Fahrtrichtung Osten) bzw. bis zur B 211 (Fahrtichtung Westen) gestattet. Fahrten über die Donaubrücke Hainburg sind von den Beschränkungen auf der L 165 und der L 167 ausgenommen.

Über die B 50a darf mit LKW über 3,5t in Fahrtrichtung Süden nur gefahren werden, wenn die Fahrt in Hainburg oder Wolfsthal beginnt oder das Ziel in Berg liegt.

Als Alternativrouten sind die A 6 und die A 4 zu benützen.

In Abb. 8 und der zugehörigen Tab. 7 sind die Fahrverbote mit den Ausnahmeregelungen dargestellt, die Hainburg betreffen.

Abbildung 8: LKW-Durchfahrtverbote 3,5t, östlicher Bezirk Bruck/Leitha



© Land Niederösterreich: Kein Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit!
Verwendungszweck: OEK Hainburg
Druckdatum: 24.01.2012

Quelle: verändert nach www.noel.gv.at, abgerufen am 24.1.2012

Tabelle 7: LKW-Fahrverbote 3,5t in der Region Hainburg

Zahl	Straße	Kreuzungs-bereich bei km ...	Info-Kundmachung
1	B9	48,9	ausgenommen Fahrten mit dem Fahrziel in den Gemeinden entlang der B9 bis Maria Eilend sowie Hundsheim oder Fahrten über die Donaubrücke Hainburg
2	B9	46,8	ausgenommen Fahrten mit dem Fahrziel in den Gemeinden entlang der B9 bis Maria Eilend sowie Hundsheim oder Fahrten über die Donaubrücke Hainburg
3	B50a	0	ausgenommen Fahrten mit dem Fahrziel in der Gemeinde Berg sowie Quellverkehr aus den Gemeinden Hainburg und Wolfsthal
4	B50a	2,8	ausgenommen Fahrten mit dem Fahrziel westlich der Staatsgrenze und östlich der B211
5	L165	16	ausgenommen Fahrten mit dem Fahrziel in den Gemeinden Bad Deutsch Altenburg, Berg, Edelstal, Prellenkirchen, Hundsheim oder Rohrau oder Fahrten über die Donaubrücke Hainburg
6	B50 (Bgld)		ausgenommen Fahrten mit dem Fahrziel Berg, Hainburg, Kittsee oder Wolfsthal
7	L301 (Bgld)		ausgenommen Fahrten mit dem Fahrziel in den Gemeinden Bad Deutsch Altenburg, Berg, Edelstal, Prellenkirchen, Hundsheim oder Rohrau oder Fahrten über die Donaubrücke Hainburg
8	L167	10,9	ausgenommen Fahrten mit dem Fahrziel westlich der Staatsgrenze und östlich der L164 oder Fahrten über die Donaubrücke Hainburg
9	B211	4,5	ausgenommen Fahrten mit dem Fahrziel westlich der Staatsgrenze und östlich der L164 oder Fahrten über die Donaubrücke Hainburg

Quelle: bearbeitet nach www.intermap1.noel.gv.at (abgerufen am 24.1.2021)

8.1.2 Verkehrsbelastungen

Im Rahmen der SUP zur Marchfeld Schnellstraße wurden die Verkehrsbelastungen im gegebenen Untersuchungsraum bewertet (Erhebungszeitraum Sommer, Herbst 2004). Die darin festgestellten Belastungen des Straßennetzes (Bestand 2003) sind in Abb. 9 dargestellt. An der Landesstraße B9 westlich von Hainburg/Donau wurden 11.000 Kfz/24 h registriert, östlich der Stadtgemeinde 8.700 Kfz/24 h. An der B49 nördlich der Donaubrücke waren es 6.000 Kfz/24 h DTVw.

Abbildung 9: Verkehrsbelastungen Bestand 2003, Umweltbericht Marchfeld Straße

Quelle: Amt der Nö Landesregierung Grugge Raumordnung, Umwelt und Verehr, Abteilung Gesamtyedcehrsangelegenheiten, St. Pölten, 2005, S. 54

8.1.3 Verkehrszählungen 2005 - 2010

Um ein aktuelleres Bild von der regionalen Verkehrssituation zu erhalten, wurden beim Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Landesstraßenfinanzierung und -Verwaltung, FB Verkehrssicherheit, die Daten der (temporären) Zahlstellen im Bereich Hainburg - Petronell Carnuntum (entlang der B9, L167) angefordert (Messzeitraum: 2007 - 2010) und nachfolgend aufbereitet:

(1) **Zst. B9 .031** (Petronell-Carnuntum; westlich Kreuzung B9/B211, auf B9 bei km 31,0)
(2) **Zst B9 .034** (zwischen Petronell-Carnuntum und Bad Deutsch-Altenburg, auf B9 bei km 34,3)
(4) **Zst. L167 .007** (nördlich von Prellenkirchen, auf L 167 bei km 6,607)

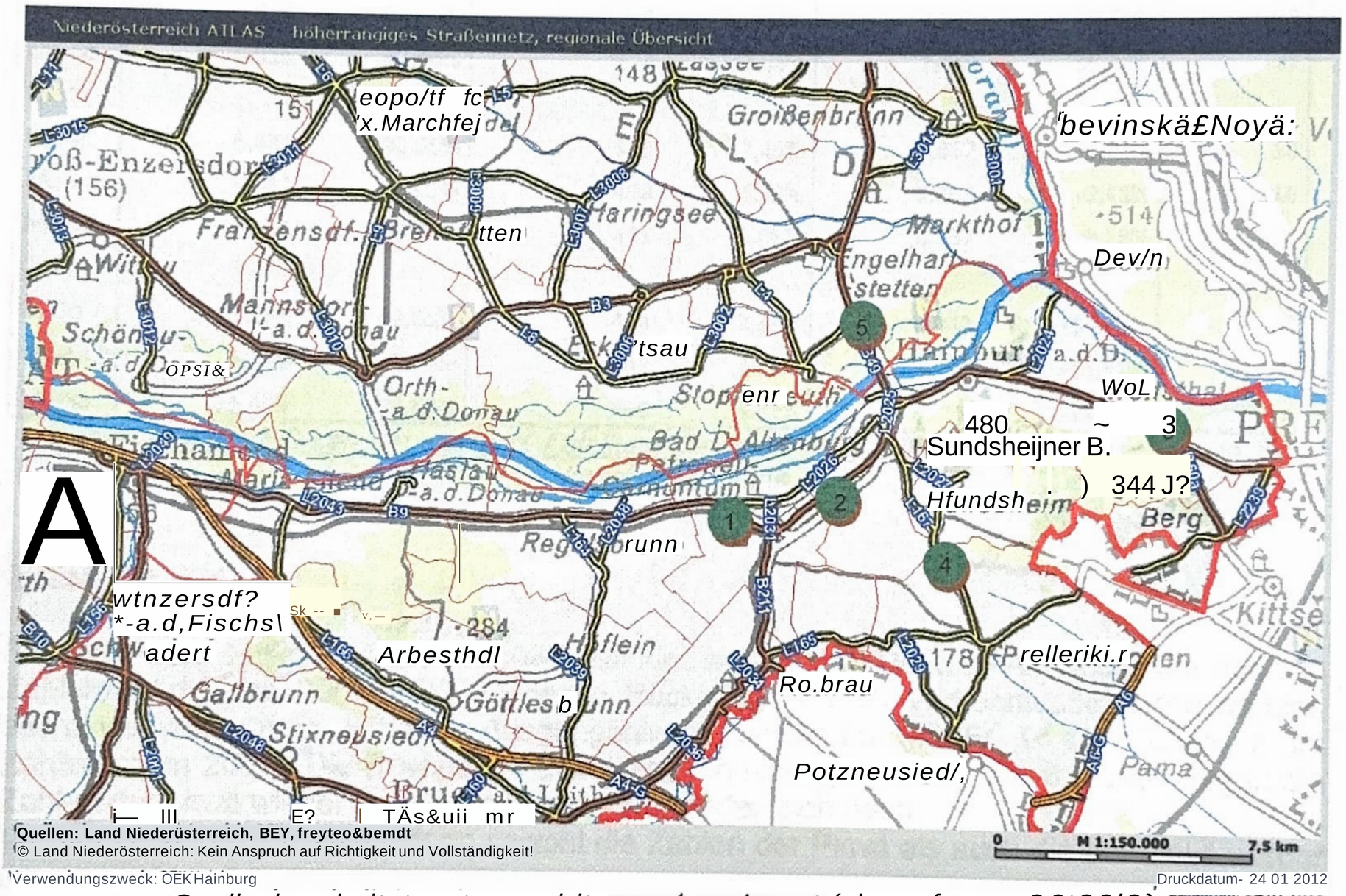
Darüber hinaus wurden Daten folgender Dauerzählstellen (Messzeitraum 2005-2010) aufbereitet:

(5) **Zst. 2250,** Engelhartstetten, B 49, km 3,460
(3) **ZSt 2142,** Wolfsthal, B 9 km 46,100

Somit befinden sich die Zählstellen (1) B9 031,, (2)) B9 .034 und (3) 2142 an der Landesstraße B9. (1) und (2) liegen westlich von Hainburg getrennt durch die B211, die in die B9 mündet, (3) befindet sich östlich des Gemeindegebiets von Hainburg. Dadurch kann eine Übersicht über das Verkehrsaufkommen gewonnen werden, das die an der B9 liegenden Gemeinden zu bewältigen haben.

Zst. 2250 (5) gibt Aufschlüsse darüber, wie viele Fahrzeuge die Donaubrücke beanspruchen. Zst. L167 .007 (4) erläutert die Anzahl an Fahrzeugen auf der L167, die neben der Landesstraße B 211 als zweiter südlicher „Zubringer“ zur B9 zwischen der Bezirkshauptstadt Bruck/Leitha und Hainburg/Donau betrachtet werden kann.

Abbildung 10: Übersicht Verkehrszählstellen



Quelle; bearbeitetnactr wwwjritermap1.noel.gv.at (abgerufen am 2£t20l2}

1)Zst. B9 .031

Die Daten der Zst. B9 .031 (Petronell-Carnuntum; westlich der Kreuzung B9/B211, auf B9 bei km 31,0) wurden in Tab. 8 zusammengefasst und aufbereitet. Dabei wird ein gewaltiges Abnehmen im Verkehrsaufkommen ersichtlich, das sich zwischen 2007 und 2008 ereignete und in den zwei Folgejahren in unterschiedlichem Ausmaß fortsetzte. Die Eröffnung der Autobahn A6, Spange Kittsee, mitsamt regional geltendem Lkw-Fahrverbot kann dafür als Erklärung herangezogen werden. Die Zahl an Kfz, die die Zählstelle innerhalb von jeweils 24 Stunden passierte, sank von 2007 auf 2010 um ca. 40 % (Mo-Fr, 2007: 12.992; 2008: 7.913). Auch die Zahlen der Lkwä verringerten sich drastisch, deren Anteil am Kfz-Aufkommen gesamt verringerte sich naturgemäß gering.

Tabelle 8: Zst. B9, bei km 31,0 (Petronell-Carnuntum)

	Pkwä [2]		Lkwä [3]		Kfz insg.		
	Fzg/24h	%	Fzg/24h	%	Fzg/24h	Änd. zum Vorjahr	gez. Tage
2007							
Di-Do	11.527	88,91%	1.438	11,9	12.965		12
Mo-Fr	11.608	89,35%	1.384	10,65	12.992		19
Mo-So	11.193	90,69%	1.149	9,31	12.342		28
2008							
Di-Do	7.084	91,09%	693	8,91%	7.777	-40,02%	11
Mo-Fr	7.263	91,79%	650	8,21%	7.913	-39,09%	18
Mo-So	6.916	92,96%	524	7,04%	7.440	-39,72%	27
2009							
Di-Do	6.531	92,55%	526	7,45%	7.057	-9,26%	10
Mo-Fr	6.665	93,05%	498	6,95%	7.163	-9,48%	16
Mo-So	6.346	93,92%	411	6,08%	6.757	-9,18%	22
2010							
Di-Do	5.598	92,65%	444	7,35%	6.042	-14,38%	6
Mo-Fr	5.753	92,87%	442	7,13%	6.195	-13,51%	10
Mo-So	5.423	93,68%	366	6,32%	5.789	-14,33%	14

Quelle: Amt der Nö Landesregierung, Abteilung Landesstraßenfinanzierung und -Verwaltung, FB Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit

2) Zst. B9 .034

3,4 km weiter östlich der Zst. B9 .031 befindet sich in Bad Deutsch-Altenburg die nächste Zahlstelle, die von 2007 - 2009 ebenso Rückgänge im Kfz-Verkehrsaufkommen darlegt, allerdings auf einem höheren Ausgangsniveau basierend (Mo-Fr 14.455 Kfz/24 h im Zählzeitraum 2007). Die Rückgänge erweisen sich niedriger als in Tab. 8. 2009 stiegen die Zahlen der Lkwä wieder an, die der Pkwä verringerten sich noch.
Von 2009 auf 2010 stiegen dann sowohl die Zahlen der Pkwä als auch die der Lkwä wieder an.

Tabelle 9: Zst. B9, bei km 34,3 (Bad Deutsch-Altenburg)

	Pkwä		Lkwä		Kfz insg.		
	Fzg/24h	%	Fzg/24h	%	Fzg/24h	Änd. zum Vorjahr	gez. Tage
2007							
Di-Do	12.876	90,93%	1.284	9,07%	14.160		6
Mo-Fr	13.189	91,24%	1.266	8,76%	14.455		10
Mo-So	12.644	92,39%	1.041	7,61%	13.685		16
2008							
Di-Do	9.176	92,36%	759	7,64%	9.935	-29,84%	12
Mo-Fr	9.428	92,52%	762	7,48%	10.190	-29,51%	20

[2] **PkwÄ:** Pkw bzw. Pkw-ähnliche Fahrzeuge (Kraftad, Pkw ohne Anhänger, Lieferwagen)
[3] **LkwÄ:** Lkw bzw. Lkw-ähnliche Fahrzeuge (Pkw mit Anhänger, Bus, Lkw ohne und mit Anhänger, Satteikraftfahrzeug)
(http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanungA/erkehrsmanagement/Downloads/101022_PRL_VLSA-Tirol_V1.1Jnkl_Anh01-Anh10.pdf)

Mo-So	8.910	93,54%	615	6,46%	9.525	-30,40%	28	
2009								
Di-Do	8.447	91,26%	809	8,74%	9.256	-6,83%	13	
Mo-Fr	8.745	91,58%	804	8,42%	9.549	-6,29%	20	
Mo-So	8.304	92,64%	660	7,36%	8.964	-5,89%	29	
2010								
Di-Do	9.086	89,72%	1.041	10,28%	10.127	9,41%	6	
Mo-Fr	9.541	90,29%	1.026	9,71%	10.567	10,66%	9	
Mo-So	9.157	91,66%	833	8,34%	9.990	-11,45%	14	

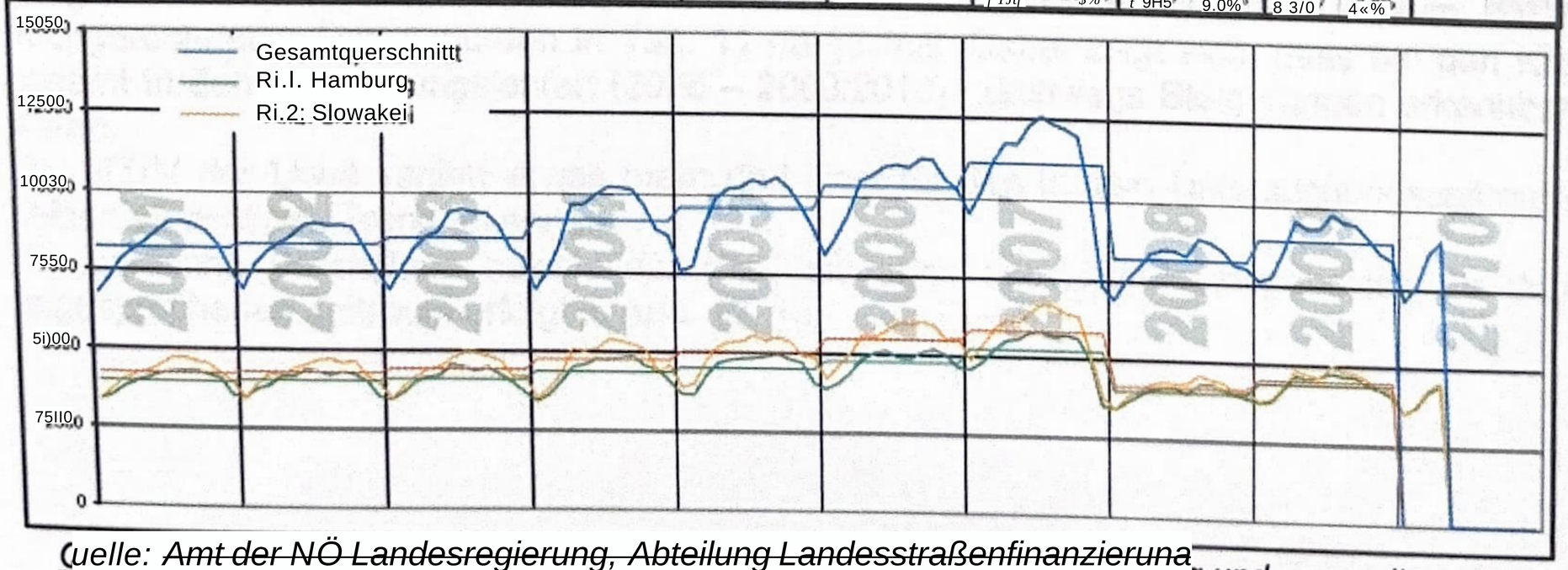
Quelle: Amt der Nö Landesregierung, Abteilung Landesstraßenfinanzierung und Verwaltung, FB Verkehrssicherheit

3) Zst. 2142 an der B9

Dauerzählstelle 2142 im Gemeindegebiet Wolfsthal, liegt ebenso an der B9 die 2010) Der Spitzenwert wurde 2007 erreicht (Datenquelle: Fachsutachtliche Stellungnahme GZ. 757-05/12 vom 26.5.2012, DI Paikl, ZT-Büro).

Abbildung 11: Dauerzählstelle 2142, Wolfsthal, B9, km 46,100

KFZ	Mo-So Gesamtquerschnitt alle Kraftfahrzeuge (KFZ)																	
	2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
JDTV	8.207		8.338		8.550		9.137		9.568		10.287		11.089		8.184		8.903			
	5.03'?»		1.«0%		2,S4%		6.87%		4,72%		7.51%		7 80%		•26.20%		S.79%			
Jan	6 74S	17.0%	6.921	2.6%	6.&25	ü.1%	6953	04%	7.577	9.0%	ß 128	7,3%	G5CÜ	17.0%	6 097	27,4%	7.610	10.3%	7 124	6.4%
Feb	7 203	5.8%	7 673	6,5%	7 563	-1.4%	7 507	-0.7%	7 714	2.8%	8 727	13,1%	10 201	16.9%	75W	-26.3%	7.731	28%	7 590	-1.8%
Mär	7 798	6,0%	8.105	3,9%	8.187	'.0%	8.356	2.1%	9.036	8.1%	9453	4.6%	11.150	19 0%	7 901	29.1%	8.549	B.2%	8.631	1.0%
Apr	8132	3.1%	8 353	2.7U	8566	2 8%	9 624	12.*.%	9874	2.6%	10469	6.17%	11 719	11.9K,	8 374	-285%	0519	13 FH	9 014	-5,3%
Mai	8 374	3,1%	8 5S3	2.5%	6.729	1.7%	9.619	W.2%	1C 152	5.5%	10836	4.6%	116-93	9.9%	6 506	-272%	9.300	9 3%		
Jun	8 71»	6.7%	8 919	2,4%	0 351	4 8%	9927	5.2%	III 216	2.9%	10916	6.9%	12 259	12,3%	8474	-30.9%	9 302	98%		
Jul	9001	4.4%	9 003	0.0%	9.453	50%	10 177	7.7%	13 439	2,fi%	10961	5.2%	12583	14.6%	6317	-33.9%	9.770	17 5%		
Aug	9018	5.3%	8917	.1 1%	9 347	4 8%	10 Ui6	8 8%	10 326	18%	n:-«98	5,5%	12 343	13 3%	8 875	-78.1%	9 52C	7 3%		
Sep	6 920	3.1%	6.942	0,2%	9.329	4.3%	10.112	6.4%	IS 533	4.2%	11 189	6,2%	12.193	9.0%	6 783	-282%	9.453	79%		
Okt	8 779	4.4%	8 889	1.8%	9453	63%	9 626	1 8%	111206	B.C%	11 1MI	9.3%	11962	7.2%	8 509	-78.9%	9MI	6 1%		
Nov	6 303	3.7%	6217	10%	6213	0.0%	8.666	6.0%	9.662	9.0%	10 558	9,3%	10108	•4.3%	6C62	-20.0%	6.583	62%		
Duz	? 501	0.3%	7 508	0.1%	rw	5 5%	88/4	» 5%	«970	3.4%	10 242	14,2%	f TJtf	-28$%	t 9H5	9.0%	8 3/0	4«%		



Quelle: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenfinanzierung und –verwaltung, EB Verkehrssicherheit

[4] JDTV: Jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr

4) Zst. L167

Die Zählstelle an der L167 bei Prellenkirchen weist ganz andere Ausgangsniveaus als jene an der B9 auf. 3.001 Pkwä und 754 Lkwä passierten im Zählraum 2007 jeweils wochentags die Zählstelle. Auch hier wurden in beiden Kategorien ein Rückgang zum Jahr *2008* verzeichnet. 2009 erfolgten leichte Anstiege der Kfz-Aufkommen,, 2010 wiederum beträchtliche Rückgänge.

Tabelle 10: Zst L167, bei km 6,607 (Prellenkirchen)

	Pkwä	T	Lkwä		Kfz insg.		
	Fzg/24h	%J	Fzg/24h	%	Fzg/24h	Änd. zum Vorjahr	gez. Tage
2007							
Di-Do	2.871	78,79%	773	21,21%	3.644		18
Mo-Fr	3.001	79,92%	754	20,08%	3.755		29
Mo-So	2.914	83,14%	591	16,86%	3.505		42
2008							
Di-Do	2.101	89,48%	247	10,52%	2.348	-35,57%	15
Mo-Fr	2.195	89,92%	246	10,08%	2.441	-34,99%	26
Mo-So	2.165	91,58%	199	8,42%	2.364	-32,55%	39
2009							
Di-Do	2.241	88,68%	286	11,32%	2.527	7,62%	12
Mo-Fr	2.255	89,10%	276	10,90%	2.531	3,69%	20
Mo-So	2.192	90,92%	219	9,08%	2.411	1,99%	30
2010							
Di-Do	1.756	92,23%	148	7,77%	1.904	-24,65%	6
Mo-Fr	1.794	92,05%	155	7,95%	1.949	-22,99%	10
Mo-So	1.678	93,27%	121	6,73%	1.799	-25,38%	14

Quelle: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenfinanzierung und zyerwaltunri FB Verkehrssicherheit

5) Zst. 2250 an der B49

Weiters wurden die Daten der Dauerzählstelle B49 Engelhartstetten (Dzst. 2250) erhoben, sie geben Aufschluss darüber, wie viele Kfz die Donaubrücke überqueren. Die zum JDTV hochgerechneten Daten wurden in Tab. 11 dargestellt. Dabei zeigt sich, dass bei den Kfz gesamt in den Auswertungsjahren (2006 - 2009/2010) durchwegs Steigerungen erkennbar waren.

Der JDTV der Lkwä variiert etwas mehr und lässt für den kurzen Untersuchungszeitraum keinen eindeutigen Trend erkennen.

Die grafische Darstellung sowohl der Kfz-, als auch der Lkw-Messergebnisse für den angesprochenen Zeitraum erfolgt in Abb. 12, 13.

Tabelle 11: Auswertung JDTV, Dzst. 22500, B49 Engelhartstetten; 2006-2009

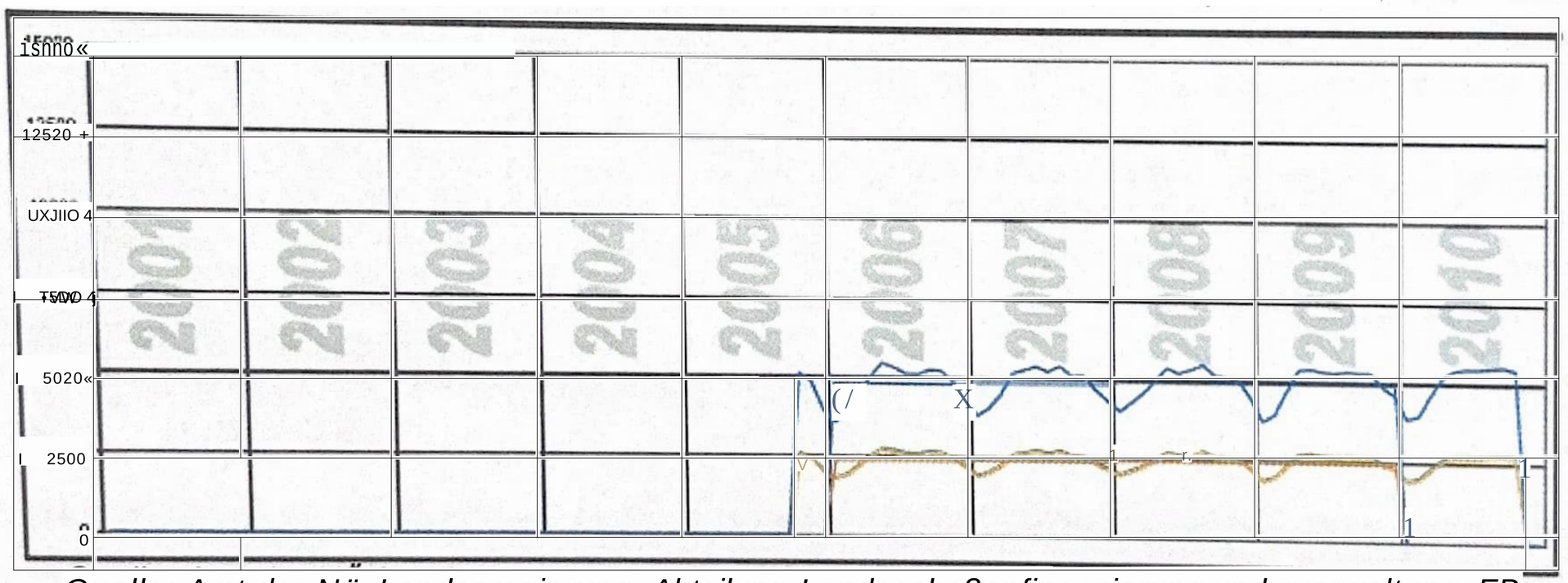
Dzst. 2250	2006	2007	2008	2009
KFZ-JDTV				
Mo-So	4.431	4.550	4.608	4.670
Mo-Fr	4.785	4.831	4.925	4.951
Lkwä -JDTV				
Mo-So	443	436	496	457
Mo-Fr	585	572	652	607

Quelle: bearbeitet nach: Amt der Nö Landesregierung, Abteilung Landesstraßenfinanzierung und -Verwaltung FB Verkehrssicherheit

In Abb. 12 wird ersichtlich, dass in etwa 2.500 Kfz (inkl. Lkwä) die Donaubrücke in Richtung Hainburg passieren (grüne Linie), wobei es in den Wintermonaten zu niedrigeren Frequenzen kommt.

Der Höchstwert des gesamt Kfz-Verkehrsaufkommens (in beide Richtungen, blaue Linie) wurde im Sept. 2010 erreicht und beläuft sich auf 5.536 Kfz.

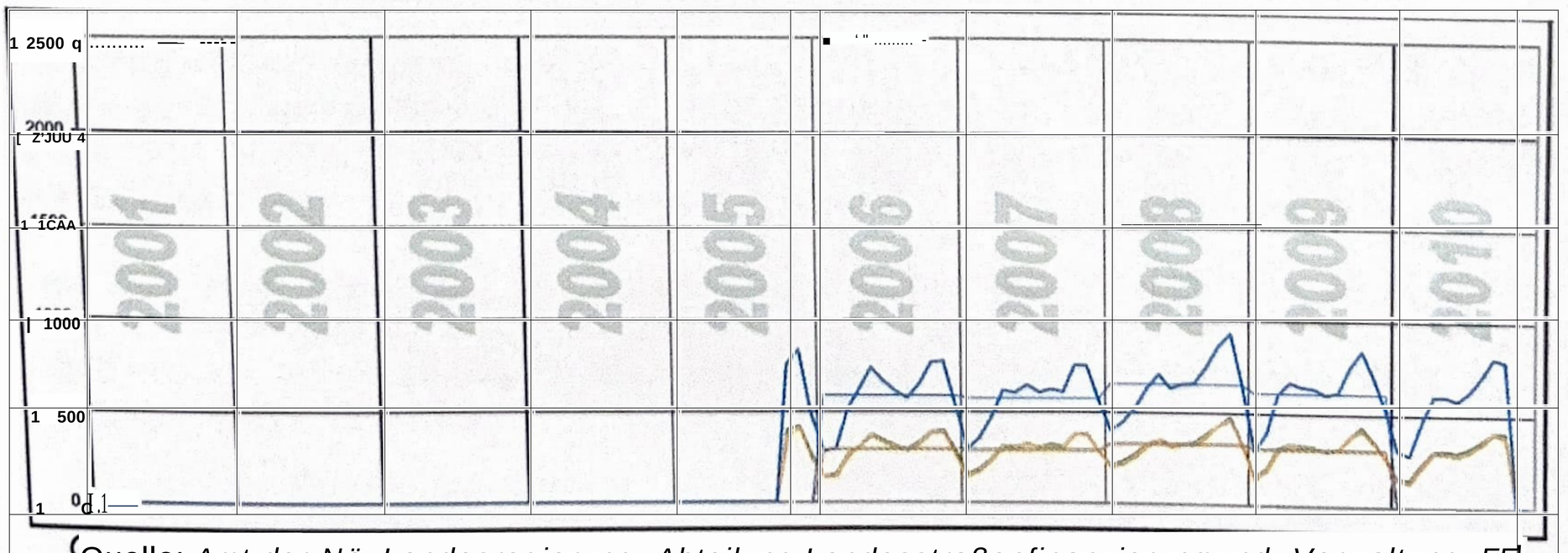
Abbildung 12: Anzahl aller Kfz an Dzst. 2250, B49 Engelhartstetten; Mo-Fr, 2006-2010



Quelle; Amt der Nö Landesregierung, Abteilung, Landessbßenfinanzierung und zverwaltung, FB Verkehrssicherheit

Die Zahlen der Lkwä (Abb. 13) variieren im jeweiligen Jahresverlauf des Untersuchungszeitraumes ein wenig mehr als jene der Kfz gesamt, die Maxima werden meist jeweils in den Monaten Oktober und November erreicht.

Abbildung 13: Anzahl Lkwä an Dzst. 2250, B49 Engelhartstetten; Mo-Fr, 2006-2010



Quelle: *Amt der Nö Landesregierung. Abteilung Landesstraßenfinanzierung und -Verwaltung, FB Verkehrssicherheit*

8.1.4 Zwischenfazit Verkehrsbelastungen

Die Eröffnung der Spange Kittsee (A6) sowie die damit einhergehenden Lkw-Fahrverbote brachten zwar eine deutliche, allerdings nicht lang anhaltende Entlastung des Kfz-Aufkommens auf der B9 im Hainburger Umfeld mit sich (abzulesen vor allem an den Hainburg/Donau nächstgelegenen Zahlstellen B9 .034 in Bad Deutsch-Altenburg und der Zst. 2250 in Wolfsthal).

Der (Lkw-)Verkehr, der über die Donaubrücke (L B49) abgehandelt wird, nahm im Zeitraum 2006 bis 2009 allerdings stetig zu (siehe Tab. 11, Abb. 13).

Im Streckenabschnitt Bad Deutsch-Altenburg wurde die B9 von etwa 10.567 Kfz (pro Wochentag, Messreihe 2010, Messstelle B9 .034, Bad Deutsch-Altenburg) bis 8.903 Kfz (JDTV 2009, Zst. 2142 an der B9, Wolfsthal) frequentiert[5].

Die Messstellen lagen zwar nicht auf Hainburger Gemeindegebiet (so beinhalten die 10.567 Kfz die Abzweiger zur/von der Donaubrücke), lassen dennoch den Schluss zu, dass die Zahl der Kfz die die Stadtgemeinde durch- oder befahren höher liegt als dies 2004 (Erhebungen zur SUP der S8 Marchfeld Schnellstraße, Abb. 9) und natürlich auch 1991 der Fall war.

Damals wurden die Daten für das *Verkehrskonzept Hainburg 1992* erfasst, welche eine Verkehrsbelastung eines JDTV von 7.500 Kfz/24 h entlang der B9 des Hainburger Gemeindeteils festhielt. Diese Zahl spiegelte das Kfz-Aufkommen vor den Ausbaumaßnahmen der Autobahn A4 sowie der Spange Kittsee (A6) wider und beinhaltete den grenzüberschreitenden Durchzugsverkehr Richtung Osten, der mit 2.000 Kfz/24 h beziffert wurde.

Die damalige Prognose für das Jahr 2000 gab an, dass dieses Maß unterschritten werden könnte, unter der Voraussetzung einer restriktiven Verkehrspolitik der Stadtgemeinde. Die Durchführung der im Verkehrskonzept aufgelisteten Maßnahmen um einen hohen Widerstand für den MIV zu erzeugen (z.B. Erklärung des Hauptplatzes zur Fußgängerzone) wurde dafür vorausgesetzt.

Davon abgesehen wurde der Quell- und Zielverkehr Hamburgs für das Jahr 2000 mit 5.000 Kfz/24 h angegeben.

Das derzeitige Kfz-Aufkommen an der B9 in Hainburg kann aufgrund der bisher aufgelisteten Messstellenergebnisse, mit **etwa 9.000 Kfz/24 h (davon in etwa 400 Lkwä)** beziffert werden.

8.1.5 Prognose der Verkehrsbelastungen

Im Rahmen der Strategischen Prüfung Verkehr für die Marchfeld Schnellstraße (erstellt im Winter 2004/2005) wurden Verkehrsprognosen für die unterschiedlichen Szenarien (Prognoseplanfälle) erstellt. Die Prognose für die empfohlene Variante *Schnellstraße Mitte Süd** ist in Abb. 14 dargestellt.

Dementsprechend sollte es zu einem **DTVw von 7.400, davon 500 Lkw** im Bereich der B9 östlich der Donaubrücke kommen. Westlich der Donaubrücke ist die Prognose mit einem **DTVw von 12.600 Kfz (DTLVw von 1.800)** beziffert. Der Bereich der B49 entlang der Donaubrücke wäre mit einem DTVw von **10.700 Kfz (DTLVw von 800)** konfrontiert.

Laut den Prognosen unter der Einbeziehung der Marchfeld Schnellstraße S8 kommt es daher zu einer Entlastung der B9 im Bereich des Hainburger Gemeindegebiets von etwa 1.600 Kfz/24h, wobei das Lkw-Aufkommen allerdings um rund 100 Fahrzeuge höher liegen soll als es derzeit der Fall ist.

---

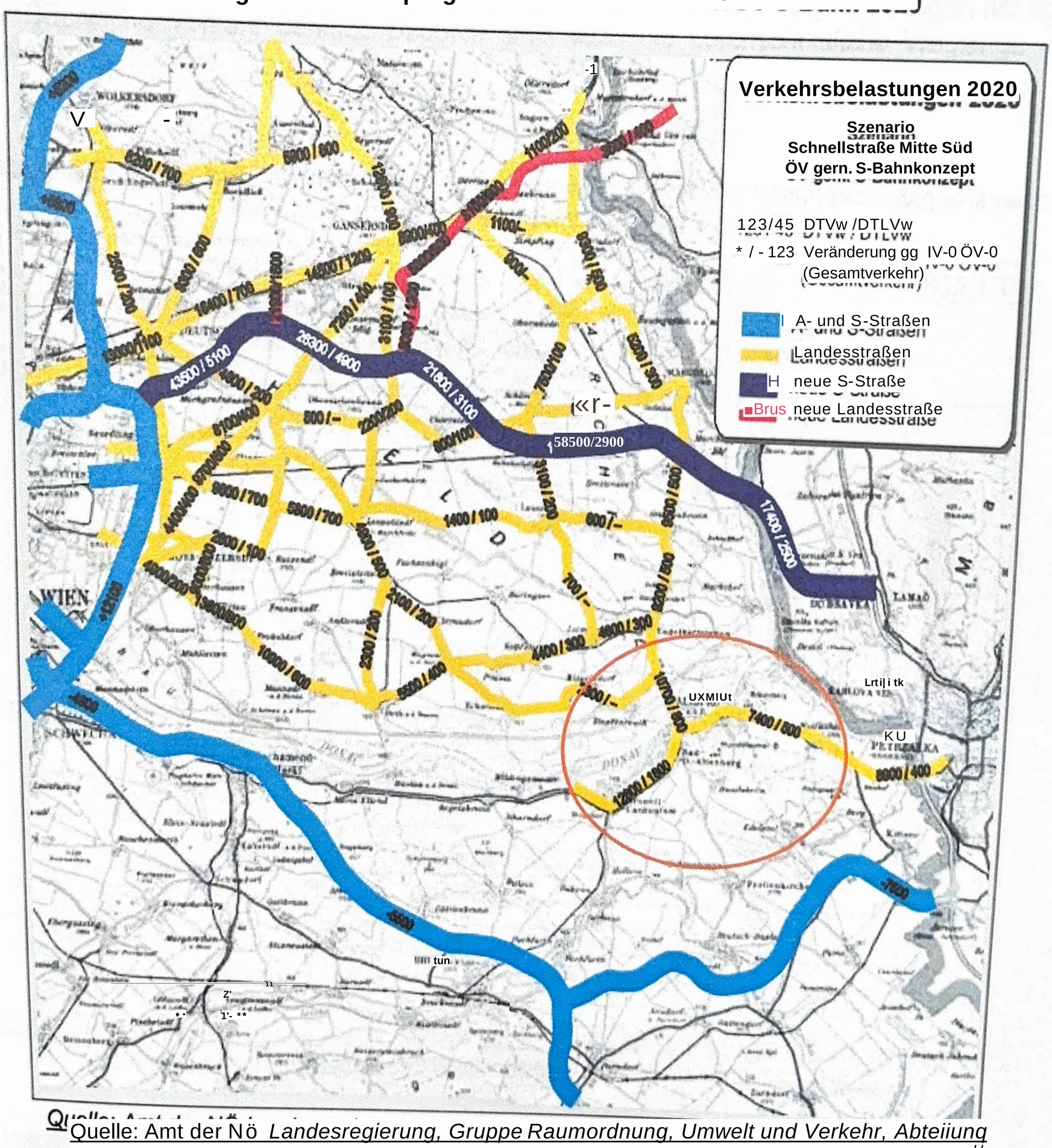
[5] die Werte sind als Richtwerte zu verstehen, die Vergleichbarkeit ist aufgrund der Darstellung einer Messreihe und eines hochgerechneten JDTV nur bedingt gegeben

Im *Planfall 0 (Referenzszenario**)* wurde für den Abschnitt der L B9 östlich der Donaubrücke ein DTVw von 10.700 prognostiziert (DTLVw 1.200). Westlich der Donaubrücke wurden die Zahlen mit DTVw 17.300 und DTLVw 1.900 angegeben. Der Bereich der B49 entlang der Donaubrücke wäre mit einem DTVw von 7.000 Kfz (DTLVw von 600) konfrontiert.

Der Planfall Schnellstraße Mitte Süd sieht die Errichtung einer kreuzungsfreien, 4-streifigen Straße mit Mitteltrennung vor, die von der Wiener Außenring Schnellstraße S 1 abspringt und unter Anbindung der B 8 bei Strasshof weiter zu einem Schnellstraße-Grenzübergang bei Marchegg verläuft. Die B 8 von Angern kommend ist über lokale Ortsumfahrungen und einen Zubringer an die Schnellstraße angebunden. Zusätzlich zum Grenzübergang in Marchegg ist in Angern ein lokal wirksamer Grenzübergang vorgesehen, im öffentlichen Verkehrsnetz (ÖV) werden Ausbaumaßnahmen gemäß den Definitionen „S-Bahn“ gesetzt.“ (Amt der Nö Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, St. Pölten, 2005, S. 168)

***Planfall MIV 0/ÖV 0 2020 geht davon aus, dass weder im Straßennetz (MIV) noch im öffentlichen Verkehrsnetz (ÖV) Ausbaumaßnahmen gesetzt werden. Dieses Szenario wurde als Referenzszenario herangezogen. (Amt der Nö Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, St. Pölten, 2005, S. 167)*

Abbildung 14: Verkehrsprognose Planfall Mitte Süd/ÖV S-Bahn 2020



Quelle: Amt der Nö *Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, St. Pölten, 2005, S. 179*

8.2 INDIVIDUELLE UND HAUSHALTSBEZOGENE MOBILITÄTSRELEVANTE ENTWICKLUNGEN

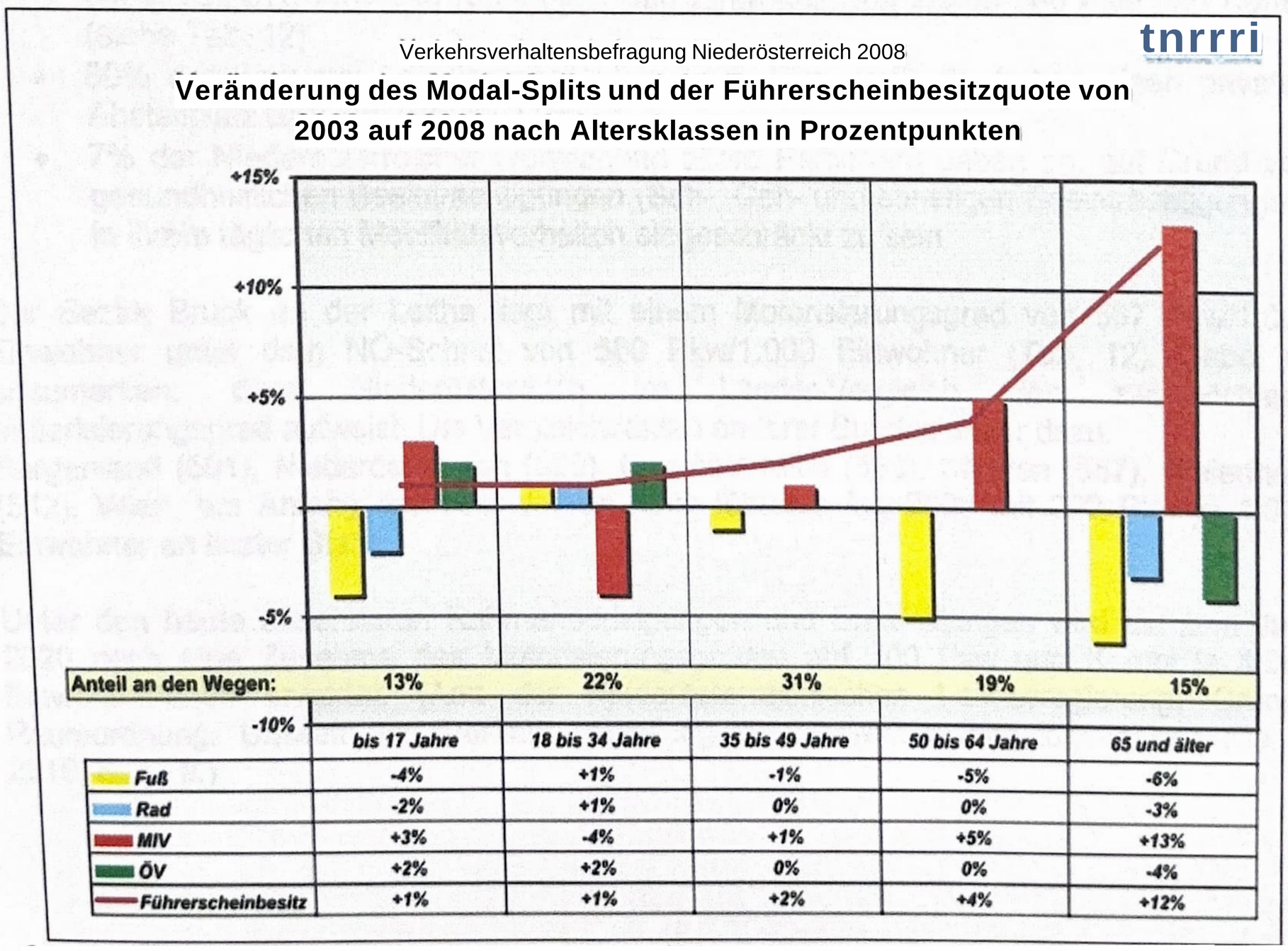
Im folgenden Kapitel werden Entwicklungen des individuellen Mobilitätsverhaltens aufgezeigt, die ebenso eine gewichtige Rolle in der örtlichen Raumplanung spielen.

8.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Der NÖ Mobilitätsbefragung 2008 zufolge ist der Pkw-Lenkeranteil 2008 im Vergleich zur Erhebung 2003 landesweit um 2 % gestiegen, während der Anteil der Fußwege um 2 % zurückgegangen ist. Der Radweganteil, der Anteil der Pkw- Mitfahrer sowie der Anteil der Öffentlichen Verkehrsmittel hat sich seit dem Jahr 2003 praktisch nicht verändert. Der Anstieg des Pkw-LenkerInnenanteils ist auf die älteren Personen ab 50 Jahren und noch stärker auf die Personen ab 65 Jahren zurückzuführen; bei diesen stieg der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs um 13%-Punkte (siehe Abb. 15).

Bezogen auf die Verkehrsleistung hat eine andere Entwicklung als beim Verkehrsaufkommen stattgefunden: im Vergleich zu 2003 wird bei längeren Wegen häufiger der öffentliche Verkehr benutzt. Dadurch sinkt auch die durchschnittliche Weglänge der Pkw-Wege.

Abbildung 15: Veränderung des Modal-Splits und der Lenkerberechtigungsbesitzquote nach Altersklassen der NÖ-Wohnbevölkerung, 2003 - 2008



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung Abteilung Gesamtverkehrsangeiegenhejten, Niederösterreichische Landesakademie. Bereich Umwelt und Energie, 2008, S. 50

Weitere wichtige Kennzahlen der NÖ Mobilitätsbefragung 2008 sind der Abb. 16 zu entnehmen, bzw. werden nachfolgend zusammenfassend aufgezählt:

Abbildung 16: Mobilitätsrelevante Haushalts- und Personenkennzahlen, 2008

Mobilitätsrelevante Haushalts« und Personenkennzahlen	Niederösterreich
Ifußläufige Erreichbarkeit von Bahnhaltestellen	67%
fußläufige Erreichbarkeit von Bushaltestellen	91%
Durchschnittliche Anzahl Pkw *je* Haushalt	1,5
Führerscheinbesitz	87%
Pkw-Verfügbarkeit jederzeit	83%
Pkw-Verfügbarkeit teilweise	12%
Fahrradbesitz	78%
Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr	23%

Quelle; verändert_nach. AmjderNiederösterreicluscl n Landesregierung, Abteilung. Gesamtvertehisangelegenheiten, Niederösteneichische Landesakademie, Bereich Umwelt,und Energie, 2008, S. 59

- Im Durchschnitt verfügt jeder Haushalt in Niederösterreich über 1,5 Autos und liegt damit über dem Durchschnitt von 1,4 Autos je Haushalt im Jahr 2003
- Der Anteil der Haushalte mit mehr als einem Pkw liegt mittlerweile bei 42%
- Nur 5% der Haushalte besitzen keinen Pkw. Bei den Haushalten ohne Pkw handelt es sich zum Großteil um Einpersonenhaushalte älterer Menschen
- Im Zeitraum von 2001 bis 2007 wuchs der Bestand an Pkw und Kombi in Niederösterreich um gut 4% von 881.000 auf 920.000. Der Motorisierungsgrad stieg dabei von 570 Pkw und Kombi *je 1.000* Einwohner auf knapp 580 Pkw und Kombi (siehe Tab. 12)
- 80% der Personen, die jederzeit über einen Pkw verfügen, haben einen privaten Abstellplatz bzw. eine private Garage
- 7% der Niederösterreicher (vorwiegend ältere Personen) gaben an, *auf Grund von* gesundheitlichen Beeinträchtigungen (Seh-, Geh- und sonstigen Beeinträchtigungen) in ihrem täglichen Mobilitätsverhalten eingeschränkt zu sein

Der Bezirk Bruck an der Leitha liegt mit einem Motorisierungsgrad von 567 Pkw/1.000 Einwohner unter dem NÖ-Schnitt von 580 Pkw/1.000 Einwohner (Tab. 12). Dabei ist anzumerken, dass Niederösterreich im Länder-Vergleich den zweithöchsten Motorisierungsgrad aufweist. Die Vergleichsdaten anderer Bundesländer dazu:
Burgenland (591), Niederösterreich (580), Oberösterreich (558), Kärnten (557), Steiermark (542). Wien, am Anfang der 70er Jahren noch führend, lag 2008 mit 392 Pkw je 1.000 Einwohner an letzter Stelle.

Unter den heute absehbaren Rahmenbedingungen und Entwicklungen wird bis zum Jahr 2020 noch eine Zunahme des Motorisierungsgrades auf 700 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohnerinnen erwartet. (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten RU 7 2010, S. 17 ff.)

Tabelle 12: Motorisierung NÖ Bezirke 1971 - 2008, PKW je 1.000 EW

	1971	1981	1991	2001	2007	2008
Krems a.d. Donau	160	350	420	520	552	551
St.Pölten	140	320	400	520	539	542
Waidhofen a.d. Ybbs	80	310	370	480	531	545
Wr.Neustadt	190	340	440	510	520	518
Amstetten	160	300	390	520	567	572
Baden	140	330	410	520	562	561
Bruck a.d. Leitha	130	310	400	530	570	567
Gänserndorf	130	330	420	540	588	584
Gmünd	140	290	400	540	590	602
Hollabrunn	120	300	400	530	577	584
Horn	140	310	410	550	596	608
Komeuburg	130	320	410	550	590	586
Krems-Land	130	310	410	540	589	591
Lilienfeld	140	310	390	500	538	543
Melk	140	300	390	520	573	576
Mistelbach	100	290	390	540	597	599
Mödling	170	370	430	580	614	612
Neunkirchen	150	330	410	540	571	579
St.Pölten-Land	150	310	400	530	577	580
Scheibbs	150	310	390	510	556	564
Tulln	140	340	430	550	601	596
Waidhofen a.d. Thaya	140	310	410	570	621	627
Wr.Neustadt-Land	140	320	410	540	583	585
Wien-Umgebung	150	340	410	540	578	572
Zwettl	130	300	410	550	609	618
NÖ gesamt	**140**	320	410	**540**	**579**	580

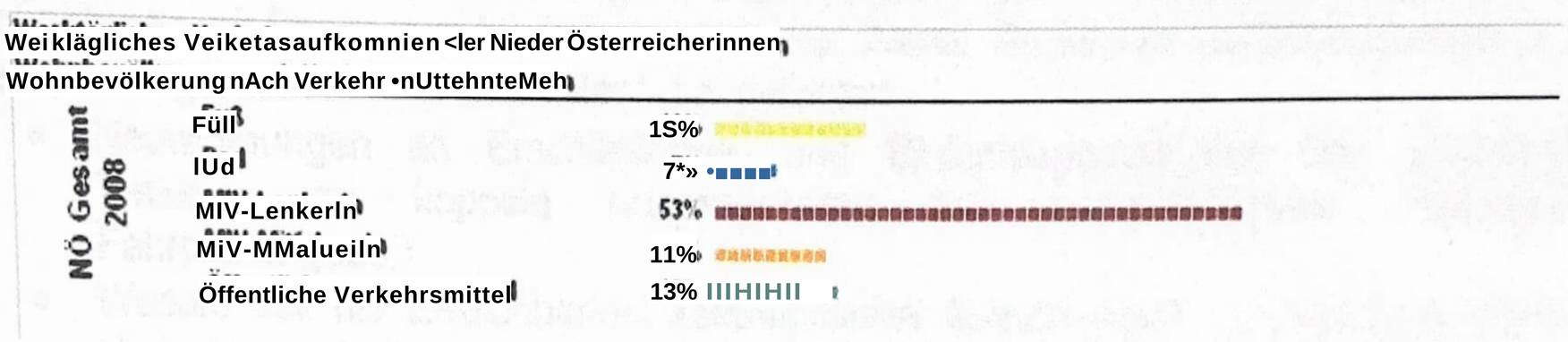
Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, Niederösterreichische Landesakademie, Bereich Umweltund Energie, 2008, S. 18

- An einem Werktag werden von den in Niederösterreich wohnhaften Personen (ab sechs Jahren) 2,9 Wege durchgeführt. Werden nur jene Personen herangezogen, die mobil waren, so beträgt die Anzahl der zurückgelegten Wege 3,3
- Die Hälfte der Wege welche die Niederösterreicher werktags außer Haus unternehmen, wird mit dem Auto als Lenker zurückgelegt
- Zusätzlich wird jeder zehnte Weg mit dem Auto als Mitfahrer oder Mitfahrerin absolviert, somit fahren werktags durchschnittlich 1,2 Personen im Auto
- 7 von 10 Personenkilometern werden mit dem Auto zurückgelegt
- Bei der Hälfte der zurückgelegten Wege handelt es sich werktags um Freizeitwege, Einkaufswege, bzw. private Erledigungen (wie z ,B Arztbesuch, Behördenweg etc.)
- Knapp ein Viertel aller Wege wird von bzw. zur Arbeit unternommen
- 49% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind Ausbildungswege. Damit ist der öffentliche Verkehr das Verkehrsmittel der Schüler und sonstigen Auszubildenden
- Die durchschnittliche Weglänge der von der niederösterreichischen Bevölkerung (ab 6 Jahren) zurückgelegten Wege beträgt werktags rd. 15 km. 2003 waren es 14 km.
- Im Jahr 1990 betrug die durchschnittliche Wegdauer pro Weg 24,3 Minuten, im Jahr 2003 ca. 24,8 Minuten und im Jahr 2008 fast 25 Minuten. Bis zum Jahr 2020 ist ein weiterer Anstieg auf ca. 26 Minuten zu erwarten
- Die Tageswegdauer betrug 1990 in Niederösterreich im Schnitt 70,7 Minuten pro Person, 2003 73,5 Minuten und 2008 waren es bereits 74 Minuten pro Tag
- 22% der mit dem Auto zurückgelegten Wege sind kürzer als 2,5 Kilometer und liegen somit im Bereich einer durchschnittlichen Fahrrad-Entfernung (2,5 Kilometer)

8.2.2 Nichtmotorisierter Verkehr

Der Fußgängerverkehr verliert von Jahr zu Jahr an Bedeutung. Nur noch 16 % aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt (2003 waren es 18 %). Beim Radverkehr konnten durch die Aktivitäten vieler Gemeinden, gezielte Kampagnen und Investitionen in die Infrastruktur der weitere Rückgang gestoppt werden. Derzeit werden 7 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt (Abb. 17).

Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl NÖ, werktags, 2008



Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, Niederöste[reichische Landesakademie, Bereich Umwelt und Energie, 2008, S. 21

Der touristische Radverkehr hat in den letzten Jahren, unterstützt durch wirtschaftliche Interessen in den Regionen, die den Ausbau des touristischen Radroutennetzes vorantreiben, immer mehr an Bedeutung gewonnen. Das Rad im Alltagsverkehr hat bis 2003 an Anteilen verloren. Vor allem ältere Menschen und Jugendliche sind immer weniger mit dem Rad gefahren.
Die Förderung des Radfahrens im lokalen Nahbereich ist daher eine unverzichtbare Maßnahme, da damit direkt auf kommunaler Ebene Zielsetzungen der Umwelt- (Kyoto-Protokoll, Klimaschutz) und Gesundheitspolitik erfüllt werden. (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, Niederösterreichische Landesakademie, Bereich Umwelt und Energie, 2008, S. 48)

8.2.3 Anforderungen an die Örtliche Raumordnung

Im 12. Raumordnungsbericht der ÖROK werden Verkehrsentwicklungen auf Bundes-, bzw. Landesebene analysiert und festgehalten, dass sich Standorte der Produktion, das Angebot an Diensten sowie die Aktivitätsmuster der Bevölkerung in einer historisch einzigartigen Dynamik im Raum verteilen. Eine Vielzahl von komplexen gesellschaftlichen und ökonomischen Trends wird dafür verantwortlich gemacht, wobei diese ineinandergreifen, sich gegenseitig verstärken und eine politische und planerische Beeinflussung schwer machen. Dennoch wird die Forderung an die örtliche Raumplanung herausgestrichen, den beobachteten Dynamiken nicht zusätzlich Vorschub zu leisten. (ÖROK, 2008, S. 28 ff.)

Das Bevölkerungswachstum, die Zunahme der Haushalte und eine wirtschaftliche Expansion haben ein steigendes Verkehrsaufkommen und eine Ausweitung der Siedlungs- und Verkehrsflächen zur Folge. Die Bevölkerung Österreichs wuchs im Berichtszeitraum um jährlich 0,6 %, die Haushalte um 1,2 %, die Wirtschaft um mehr als 3 %, das Verkehrsaufkommen und der „Verbrauch“ an Verkehrs- und Siedlungsflächen lagen nochmal darüber. Das zeigt - auf einen einfachen Nenner gebracht - die Herausforderung des raumordnerischen Handlungsrahmens: Der Verkehr sowie die Flächeninanspruchnahme für alle gesellschaftlichen Grunddaseinsfunktionen steigen rascher an, als es das Bevölkerungs-, Haushalts- und Wirtschaftswachstum vorgibt.

Die Grunddaseinsfunktionen Arbeiten, Wohnen, Versorgen und Erholung finden immer seltener an einem Ort statt; Güter und Dienste werden nicht an einem zentralen Ort produziert und angeboten.

Nachfolgende gesellschaftliche und ökonomische Parameter stehen mit einem Vermeiden von mehr Verkehr in einem deutlichen Zielkonflikt:

- räumliche Entmischung betrieblicher und gesellschaftlicher Standorte
- wettbewerbsorientierte Wirtschaftspolitik, die auf komparative Standortvorteile setzt
- eine Bevölkerung, zu deren Lebensperspektive auch das „Wohnen im Grünen“ und im „Eigenheim“ zählt sowie
- der Freiheitsgewinn durch räumliche Mobilität

Das Österreichische Raumordnungskonzept (ÖREK) 2011 thematisiert raumwirksame Maßnahmen mit Bezug zum Verkehr in vielfacher Weise. So wird im Aufgabenbereich „2.3.2 Neuwidmungen umfassend beurteilen“ u.a. gefordert,

- Neuwidmungen an Erschließungs- und Bedienungsqualitäten des öffentlichen Verkehrs zu koppeln (Zugangszeiten zur nächstgelegenen Haltestelle, Fahrplanangebot).
- Weiters soll die Erreichbarkeit zentralörtlicher Einrichtungen im nicht-motorisierten Verkehr innerhalb einer bestimmten Fahrzeit gegeben sein.
- Das zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr sowie bei alternativen Verkehrsmitteln (ÖV, Rad, Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung) soll in die Verkehrsgutachten einbezogen werden.

8.3 VERKEHRSANALYSEN IM GEMEINDEGEBIET HAINBURG/DONAU

8.3.1 Straßennetz in Hainburg/Donau

Das übergeordnete Straßennetz von Schnellstraßen, Landesstrassen B und Landesstrassen verbindet Hainburg/Donau sowohl mit den niederösterreichischen und burgenländischen Nachbargemeinden, wie auch den Städten Bratislava, Bruck/Leitha und der Bundeshauptstadt Wien. Das bestehende Netz sollte daher in seiner präsenten Form erhalten werden, denn es gewährleistet eine gute Anbindung zu den urbanen Ballungsräumen.

8.3.1. *Hauptverkehrsstrassen*

Als Hauptverkehrsstraßen werden jene Flächen vorgesehen, die als Landesstraßen durch das Gemeindegebiet führen.

Straßen mit überregionaler Bedeutung:

1. Landesstraße B 9 Pressburger Straße
2. Landesstraße B 49 Bernstein Straße

Straßen mit regionaler Bedeutung:

1. Landesstraße L 2025a
2. Landesstraße L 2025b

8.3.2 Öffentliches Verkehrswegenetz in Hainburg/Donau

Buslinien:
(vgl. www.vor.at, Juni 2012)

Das Gemeindegebiet selbst ist mit folgenden Linien erschlossen:

*ÖBB-Postbus **Line 391** (Kagran - Großenzersdorf - Orth/Donau - Hainburg/Donau)*

Haltestellen:
Steinerweg
Altersheim
Wiener Tor
L/ngartor/B9
Krankenhaus

Takt 3 mal täglich (Mo-Fr), Sa 2 mal, So+Fei 1 mal

ÖBB Postbus **Linie 574** (Bruck/Leitha - Regelsbrunn - Hainburg/Donau)

Haltestellen:
Pfaffenbergweg
Altersheim
Wiener Tor
Ungartor/B9
Pressburger Reichsstraße
Krankenhaus
Altersheim
Ungartor/B9
Krankenhaus

Takt 7 mal täglich (Mo-Fr), Samstag 2 mal

ÖBB Postbus **Linie 575** (Bruck/Leitha - Petronell - Hainburg/Donau, Bruck/Leitha - Potzneusiedl - Hainburg/Donau)

Haltestellen:
Steinerweg
Altersheim
Wiener Tor
Ungartor/B9
Pressburger Reichsstraße
Krankenhaus

14 mal täglich (Mo-Fr), Sa 5 mal

ÖBB-Postbus **Line 677** (Hainburg/Donau - Wolfsthal - Kittsee)

Haltestellen:
Ungartor/B9
Pressburger Reichsstraße
Krankenhaus

3 mal täglich (1 mal erst ab Krankenhaus), (Mo-Fr), Sa 2 mal ab Krankenhaus

*ÖBB Postbus + Partner Slovak Lines **Linie 1195** (Wien Südtiroler Platz - Flughafen Wien - Hainburg/Donau - Bratislava)*

Haltestellen:
Hainburg/Donau Steinerweg
Wiener Tor

Ungartor/B9)

15 mal täglich, (Mo-Fr), Sa+So 13mal

Stadtverkehr im grenznahen Gebiet (Bratislava, Novy most - Einsteinova - Wolfsthal -- Hainburg/Donau)

Haltestellen: Hainburg/Donau Pfaffenbergweg
Wiener Tor
Hauptplatz
Ungartor/B9
Pressburger Reichsstraße

16 mal täglich, (Mo-Fr), Sa+So, *Fei 12 mal*

Eisenbahnnetz:

Hainburg an der Donau liegt an der Schnellbahnstrecke S7 und weist drei Haltestellen auf:

- Hainburg/Donau Kulturfabrik (ehemaliger Frachtenbahnhof)
- Hainburg/Donau Personenbahnhof
- Hainburg/Donau Ungartor

Die nächstgelegene Haltestelle Wolfsthal ist zurzeit die Endstation der S7.

Schiffsanlegestelle:

Die Stadt Hainburg verfügt an der Donaulände über eine Anlegestelle, die für touristische (Kombinations-)Fahrten genutzt wird.
So werden ab Mai 2012 von der DDSG Tagesausflüge mit der MS Admiral Tegetthoff von der Wiener Reichsbrücke nach Hainburg angeboten, die mit Ausflugsprogrammen des Tourismusbüro Hainburg verknüpft werden können („Eine Zeitreise ins Mittelalter“, „Wanderung & Ruine Röthelstein“, „Kutschenfahrt“).

8.3.3 Rad- und Wanderwege in der Stadtgemeinde Hainburg/Donau

Folgende **Radwege** sind derzeit im Gemeindegebiet vorzufinden *(Quelle: GISDAT, 2009, Stadtplan Hainburg an der Donau, Linz. 1. Auflage):*

- *Donau-Radweg*
- *Marchfelder Schlösser Radwanderweg (52 km, streift Gemeindegebiet im Norden)*
- *Radweg Hundsheimer Berge (38 km)*
- *Römerweg (43 km, streift Gemeindegebiet im Westen)*

Die Gemeinde Hainburg a.d. Donau verfügt über folgende beschilderte **Wanderwege** (Quelle: Folder Wanderparadies Hainburg an der Donau):

- Hutweideweg
- Donaurundweg
- Keltenweg
- Zu den alten Donauarmen
- Zu den 3 Föhren (Föhrenweg)
- Hexenbergweg

- Hundsheimer Kogel
- Herbert Stava Weg
- Schießstättenweg
- Rund um den Braunsberg

Darüber hinaus verfügt die Stadtgemeinde über drei Lehrpfade (zwei durch das Altstadtgebiet):

- Altstadtweg (ca. 1. Std.)
- Stadtmauernweg (ca. 2 Std.)

- Naturatrail Hainburg/Donau

8.3.4 Verkehrszählungen im Gemeindegebiet Hainburg/Donau

Im Gemeindegebiet Hainburgs lieferten drei mobile Tempoanzeigen Aufschlüsse und Richtwerte über Fahrzeugzahlen und Geschwindigkeiten **für den jeweils nächstgelegenen Fahrstreifen** im angegebenen Abschnitt. Die mobilen Tempoanzeigen befinden sich in der.

- 1) Kriemhildengasse (Krüklstraße bis Hagenweg; Messergebnisse vom Sept. 2001)
- 2) Schanzstraße (von Kasernengasse bis zur Burgenlandstraße; Messergebnisse vom Sept. 2005)
- 3) König-Ottokar-Straße (Schlossbergstraße bis Hummelstraße; Messergebnisse vom Sept. 2010).

Die Standorte der mobilen Tempoanzeigen wurden dem digitalen NÖ Atlas entnommen sind in Abb. 18 ersichtlich.

Die mobilen Tempoanzeigen erfassen für den jeweils nächstgelegenen Fahrstreifen Anzahl und Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Fahrzeuge. Gemäß dem im NÖ Atlas angegebenen Hinweis hängt die Qualität der aufgezeichneten Daten stark von der exakten Aufstellung der Geräte ab und kann daher mitunter von der Realität abweichen.
Die aufgezeichneten Daten werden vom Kuratorium für Verkehrssicherheit, Landesstelle Niederösterreich, auf Plausibilität geprüft. Offensichtlich falsche Daten werden nicht veröffentlicht (www.noel.gv.at).

Die Daten der drei mobilen Tempoanzeigen sind nicht mehr hochaktuell und können lediglich als Richtwerte betrachtet werden. Dennoch liefern sie, aufgrund der Positionierung der Tempoanzeigen an drei verkehrstechnisch interessanten Punkten im Gemeindegebiet, interessante Aufschlüsse.

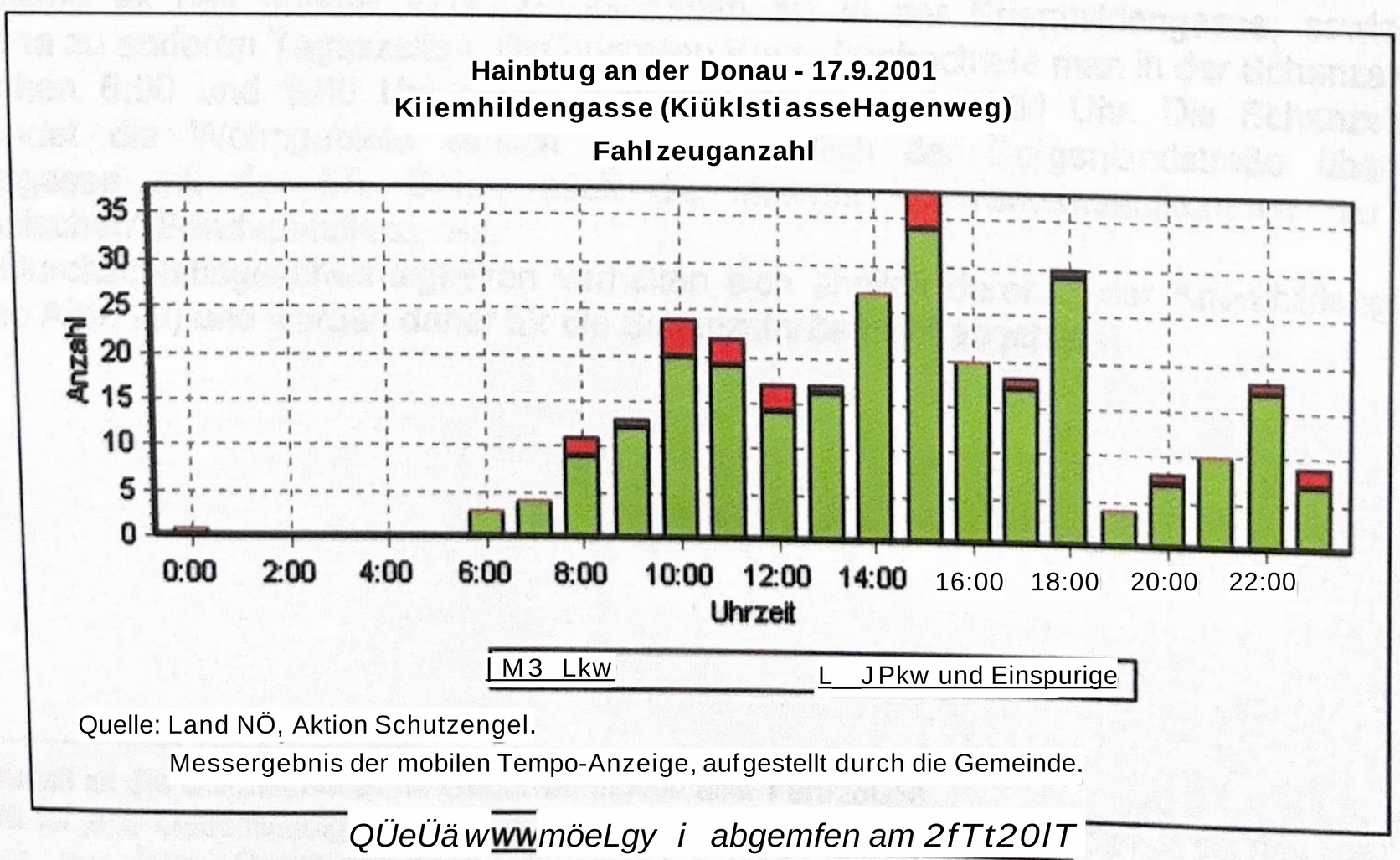
Abbildung 18: Mobile Tempoanzeigen, Hainburg an der Donau

Quelle: verändert nach www.noel.qv.at, abqerufen am 24.1.2Q19

1) Die nördliche Anzeige, an der Kriemhildengasse positioniert, liegt an einer „Innenstadtumfahrung" Hainburgs. Die Route Kriemhildengasse - Donaulände kann als Option zur B9 durch die Altstadt Hainburgs gewählt werden, wenngleich die Zufahrt lediolich

M7 c!eAm? eStattet Wird, Die Messun 9en in Abb. 19, 20 erfolgten an einem Donnerstag (17.y.2uui).

Abbildung 19: Fahrzeugzahlen Kriemhildengasse, 17.9.2001

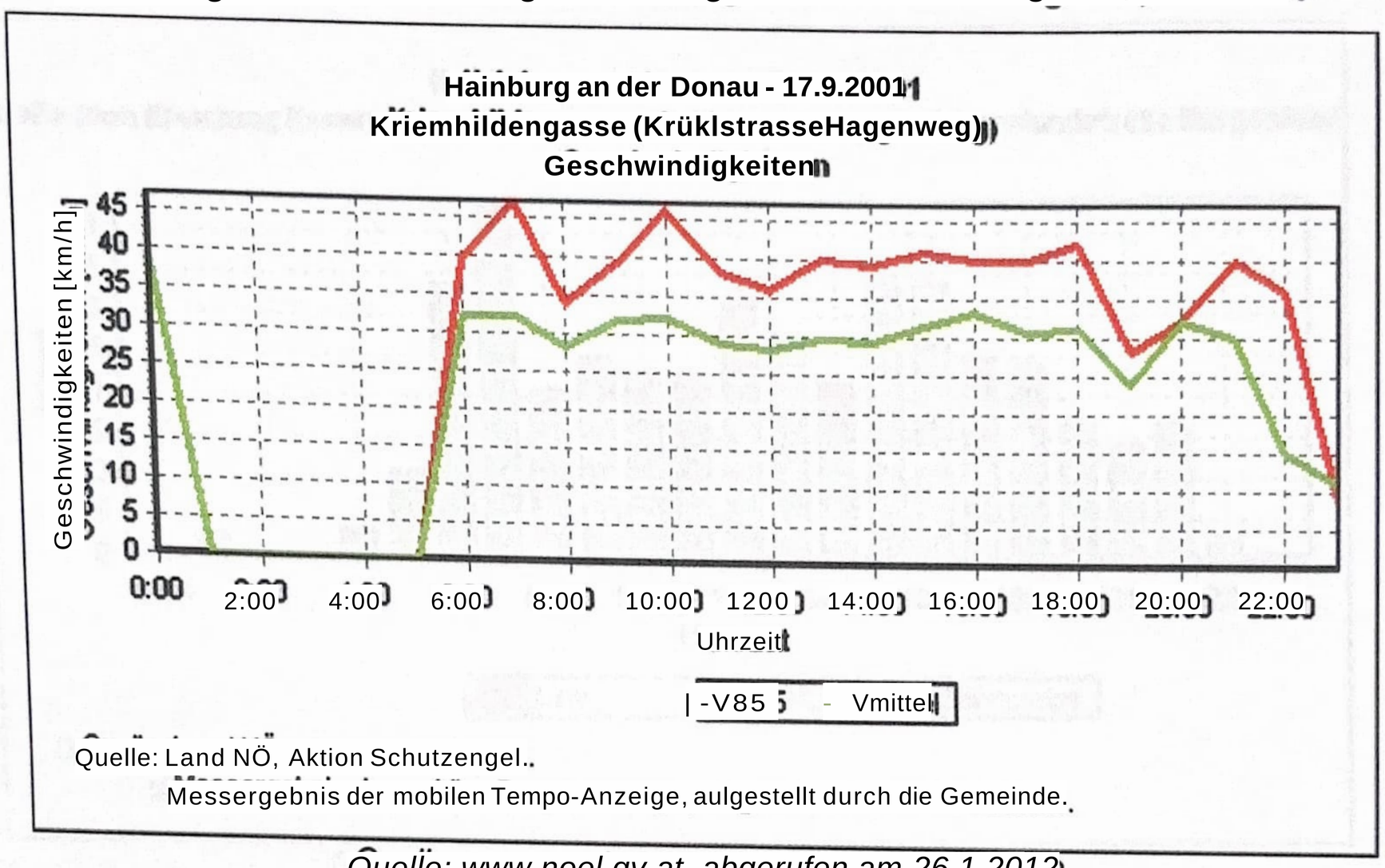


Quelle: Land NÖ, Aktion Schutzengel.

Messergebnis der mobilen Tempo-Anzeige, aufgestellt durch die Gemeinde.

QÜeÜäwwmöeLgy i abgemfen am 2fTt20lT

Abbildung 20: Durchschnittsgeschwindigkeiten Kriemhildengasse, 17.9.2001



Quelle: Land NÖ, Aktion Schutzengel..
Messergebnis der mobilen Tempo-Anzeige, aulgestellt durch die Gemeinde.

Quelle: www.noel.gv.at, abgerufen am 26.1.2012

Die Messdaten zeigen Maxima des Verkehrsaufkommens (Pkw, Einspurige + Lkw) um 15:00 und um 18:00 Uhr (Abb. 19). Auch die gemessenen Fahrzeugzahlen der anderen Messtage (15.9.-18.9.2001, nicht abgebildet) ergeben keine großen Abweichungen und lassen auf ein vertretbares Verkehrsaufkommen schließen, wenngleich im bemessenen Abschnitt die Breite der Verkehrsflächen als gering anzusehen ist.
Die mittlere Geschwindigkeit (Vmittel[6]) schwankt während des Großteils des Tages um etwa 30 km/h. Die V85[7] liegt zwischen 6:00 Uhr und 18:00 Uhr in etwa 10 km/h bis max. 15 km/h darüber.

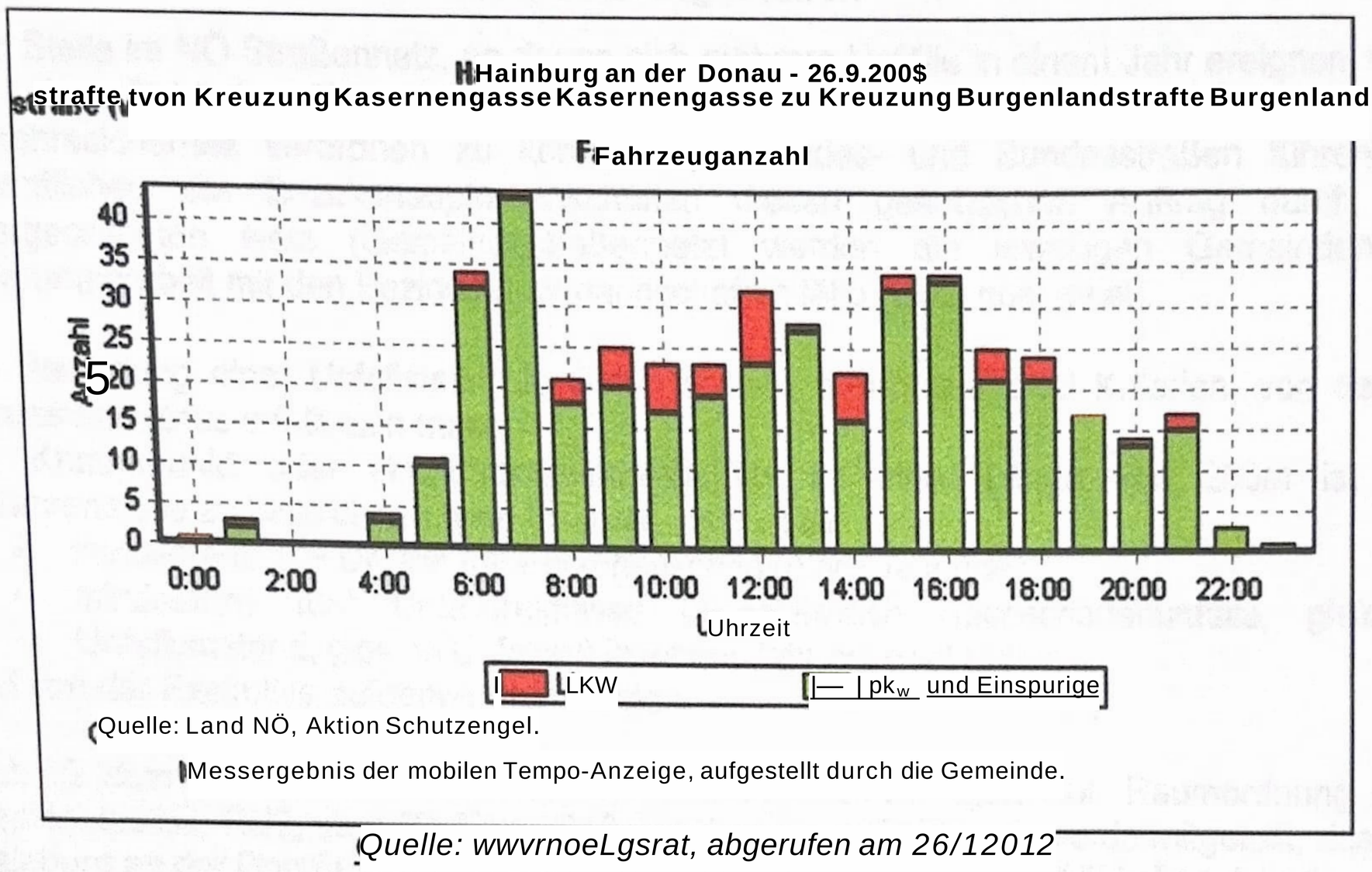
2) Der zweite Messpunkt befand sich in der Schanzstraße, zwischen den Kreuzungspunkten mit der Burgenlandstraße bzw. der Kasernengasse. Die Messungen wurden an einem Montag (29.6.2005) durchgeführt und sind in Abb. 21 ersichtlich.

Auffallend ist das höhere Verkehrsaufkommen als in der Kriemhildengasse, sowie die Maxima zu anderen Tageszeiten. Die höchsten Werte beobachtete man in der Schanzstraße zwischen 6.00 und 8.00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 17.00 Uhr. Die Schanzstraße verbindet die Wohngebiete südlich und südwestlich der Burgenlandstraße über die Spitalgasse mit der B9. Daher auch die Maxima im Verkehrsaufkommen zu den „klassischen" Berufspendlerzeiten.
Die Durchschnittsgeschwindigkeiten verhalten sich ähnlich derer in der Kriemhildengasse (siehe Abb. 20) und wurden daher für die Schanzstraße nicht abgebildet.

---

[6] **Vmittel** ist die durchschnittliche Geschwindigkeit aller Fahrzeuge.
[7] **V85** ist jene Geschwindigkeit, die von 85% aller Fahrzeuge nicht überschritten wird. Es handelt sich daher um jene Geschwindigkeit, die dem Autofahrer das Gefühl gibt "im Fahrzeugfluss mitzuschwimmen", (www.noel.gv.at)

Abbildung 21: Fahrzeugzahlen, Schanzstraße, 26.9.2005



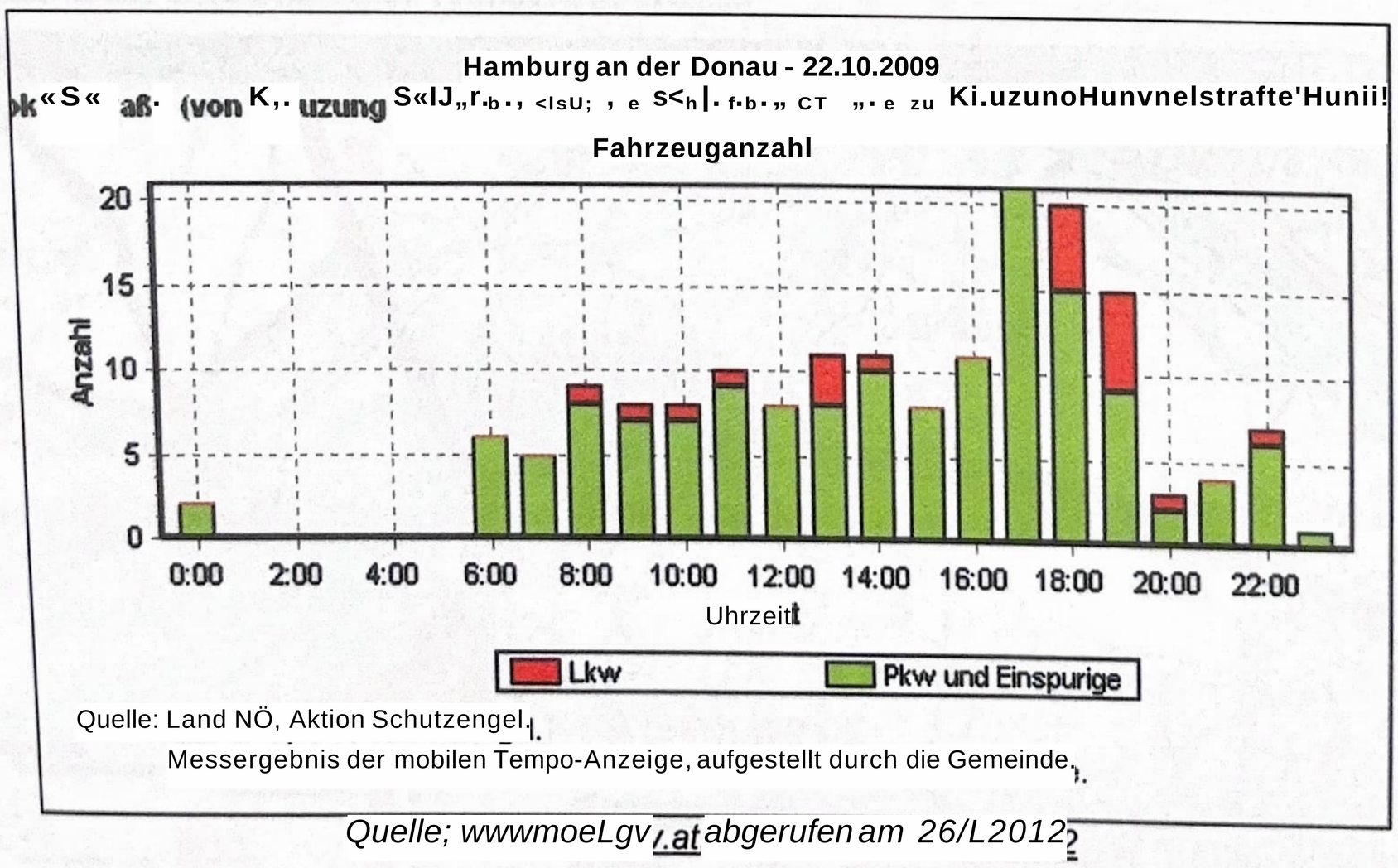
Quelle: Land NÖ, Aktion Schutzengel.

Messergebnis der mobilen Tempo-Anzeige, aufgestellt durch die Gemeinde.

Quelle: wwvrnoeLgsrat, abgerufen am 26/12012

3) Die mobile Tempoanzeige lieferte Ergebnisse für den Bereich König-Ottokar-Straße (Hummelstraße). Abb. 22 bezieht sich auf den Donnerstag, 22.10.2009. Das Maximum wird in diesem Streckenabschnitt erst gegen 17:00 Uhr erreicht, zuvor verhält sich das Verkehrsaufkommen während des Tages relativ gleich.

Abbildung 22. Fahrzeugzahlen König-Ottokar-Straße, 22.10.2009



Quelle: Land NÖ, Aktion Schutzengel.

Messergebnis der mobilen Tempo-Anzeige, aufgestellt durch die Gemeinde.

Quelle; wwwmoeLgv.at abgerufen am 26/L2012

Wie bereits erwähnt, liefern die aufbereiteten Zahlen der mobilen Tempoanzeigen Aufschlüsse über Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten. Die Aussagekraft darf dabei allerdings nicht überschätzt werden. Vor allem die Fahrzeugzahlen dürften in der Realität wohl nach oben zu korrigieren sein.

8.3.5 Gefahrenstellen und Unfallhäufungsstellen

Jede Stelle im NÖ Straßennetz, an denen sich mehrere Unfälle in einem Jahr ereignen, wird von der Behörde überprüft, um wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verordnen zu können. Auf Landes- und Bundesstraßen führen im wesentlichen die Bezirkshauptmannschaften diesen gesetzlichen Auftrag durch. Im untergeordneten Netz (Gemeindestraßennetz) werden die jeweiligen Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Bezirkshauptmannschaften tätig (www.noel.gv.at).

Die Bewertung einer Unfallstelle als Gefahrenstelle beruht auf zwei Kriterien, von denen mindestens eines erfüllt sein muss:
Ein Knotenpunkt oder ein Streckenbereich bis zu einer Länge von 250m ist als Gefahrenstelle zu bezeichnen, wenn sich an einer Stelle

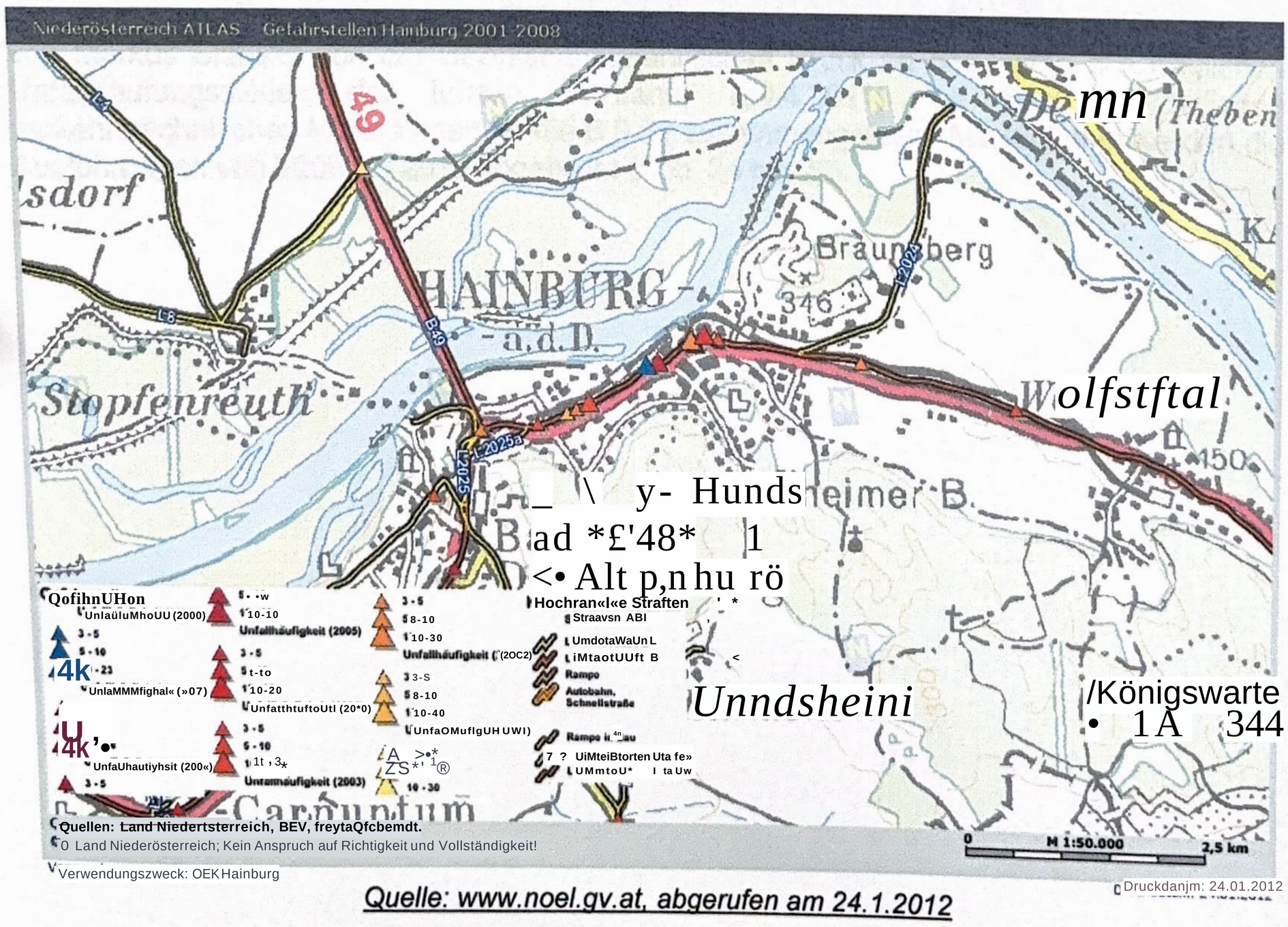
- mindestens drei Unfälle mit Personenschaden pro Jahr oder
- mindestens fünf Unfallereignisse (einschließlich Sachschadenunfälle, gleicher Unfallumstand, gleiche Unfallart) in einem Jahr ereignet haben

und von der Exekutive aufgenommen wurden.

Gemäß dem Schreiben RU7-RU-11/060-2010 von DI Aichinger, Abt. Raumordnung und Regionalpolitik, RU2, vom 30. Nov. 2010, ergehende an DI Skorpil, wurde mitgeteilt, dass in Hainburg an der Donau **13 Unfallhäufungspunkte** in der Abteilung RU7 bekannt sind.

Die Gefahrenstellen der Jahre 2001-2008 wurden im NÖ Atlas abgefragt und sind in Abb. 23 ersichtlich. Es zeigt sich, dass die Gefahrenstellen ausnahmslos an der Landesstraße B9 zu liegen kommen. Für das Jahr 2008 (aktuellstes Abfragedatum) ist lediglich eine Unfallstelle (sechs Unfälle mit Personenschaden) bei km 39,174 eingetragen. Diese befindet sich westlich des Wiener Tores.

Abbildung 23: Gefahrenstellen Hainburg 2001-2008



Quelle: www.noel.gv.at, abgerufen am 24.1.2012

In Tabelle 13 sind die Unfallkenngrößen 2010 für Hainburg, aufgeteilt nach Ortsgebiet und Freiland, ersichtlich. Demzufolge kam es in diesem Jahr zu 10 Unfällen mit Personenschaden, 7 davon im Ortsgebiet.

Tabelle 13: Unfallkenngrößen 2010, Stadtgemeinde Hainburg an der Donau

2010	Ortsgebiet			Freiland			Insgesamt		
	UPS*	Verl.	Tote	UPS*	Verl.	Tote	UPS*	Verl.	Tote
Fußgänger	3	2	0	0	0	0	3	2	0
Radfahrer	1	1	0	0	0	0	1	1	0
Moped	2	2	0	2	2	0	4	4	0
Motorrad	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pkw	6	3	0	2	0	1	8	3	1
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	1	1	0	0	0	0	1	1	0
Insgesamt**	7	9	0	3	2	1	10	11	1

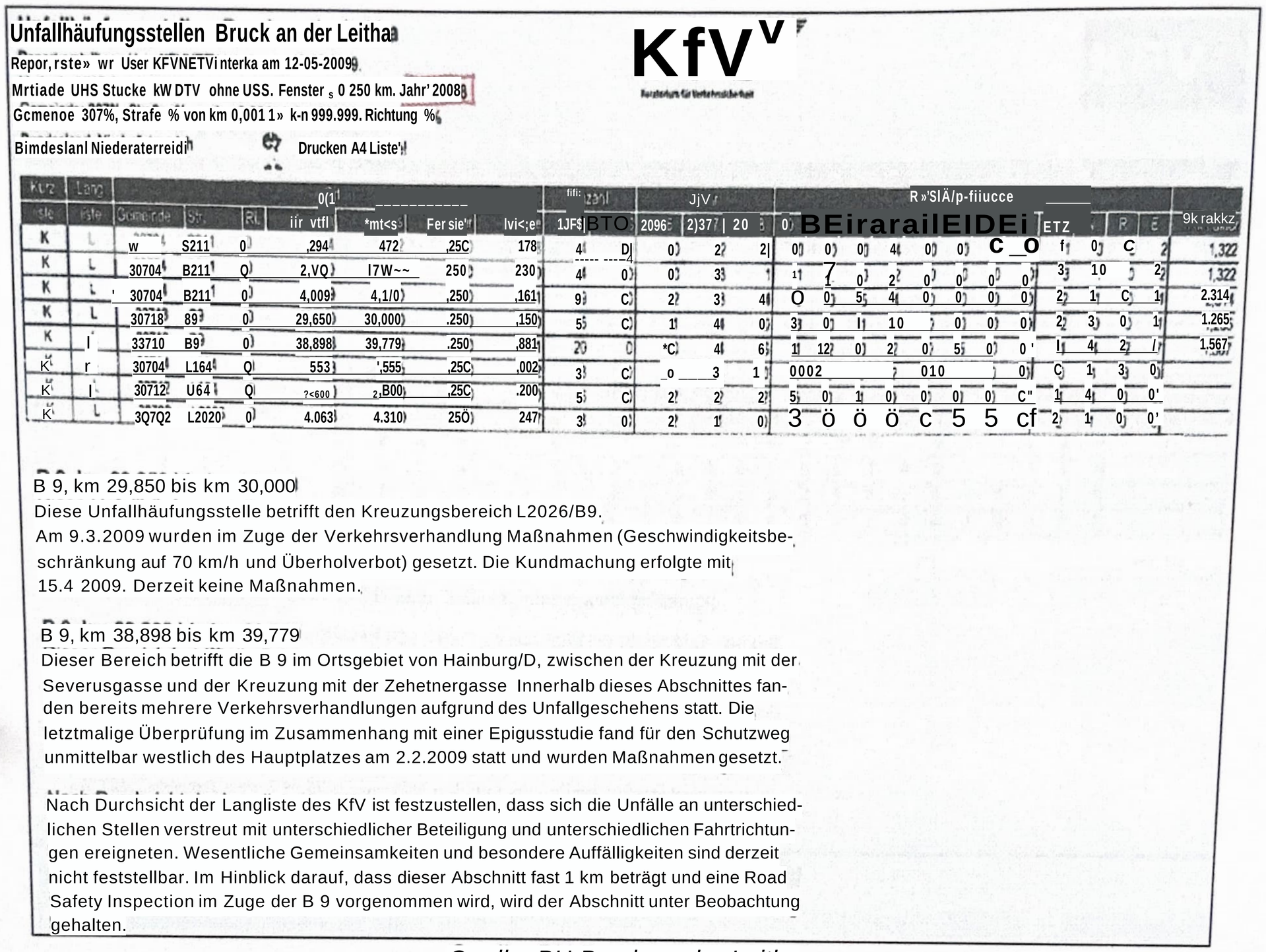
*) UPS: Unfälle mit Personenschaden

**) Wegen Mehrfachbeteiligungen ist die Spaltensumme der Zahl der Unfälle größer als die tatsächliche Anzahl der Unfälle

Quelle: htt&//www.noe.gv.at/Verkehr Technik/Verkehrjrb ZahlenA/erkehrssicherheitsstatistikA/erkehrssicherheitsstatistik.html, abgerufen am 24.1.2011

Zur genaueren Beschreibung der Gefahrenstellen im Hainburger Gemeindegebiet wurden von Markus Slansky von der Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha alle fraglichen Unfallhäufungsstellen der letzten 5 Jahre (29.4.2011) mit den erforderlichen verkehrstechnischen Maßnahmen für die B 9 für zusammengefasst. Nachfolgend werden die Ausführungen von 2008 bis 2010 abgebildet (Abb. 24 bis 26).

Abbildung 24: Unfallhäufungsstellen und Maßnahmen B9 Hainburg, 2008



Unfallhäufungsstellen Bruck an der Leitha

Repor, rste» wr User KFVNETVi nterka am 12-05-2009

Mrtiade UHS Stucke kW DTV ohne USS. Fenster s 0 250 km. Jahr' 2008

Gcmenoe 307%, Strafe % von km 0,001 1» k-n 999.999. Richtung %

Bimdeslanl Niederaterreidi Drucken A4 Liste'

KfV

Kurz	Lang	Gemeinde	Str.	RI.	iir vtfl	*mt<s	Fer sie'f	Ivi<;e	1JF$		2096	2)37	20																		9k rakkz
K	L	w	S211	0	,294	472	,25C	178	4	D	0	2	2	0	0	0	4	0	0	C	O	f	0	C	2						1.322
K	L	30704	B211	Q	2,VQ	I7W~~	250	230	4	0	0	3	1	1	1	0	2	0	0	0	0	3	10		2						1.322
K	L	30704	B211	0	4,009	4,1/0	,250	,161	9	C	2	3	4	O	0	5	4	0	0	0	0	2	1	C	1						2.314
K	L	30718	89	0	29,650	30,000	.250	,150	5	C	1	4	0	3	0	I	10		0	0	0	2	3	0	1						1.265
K	l	33710	B9	0	38,898	39,779	.250	,881	20	C	*C	4	6	1	12	0	2	0	5	0	0	I	4	2	/						1.567
K	r	30704	L164	Q	553	,555	,25C	,002	3	C	o	3	1	0002					010			0	C	1	3	0						
K	l	30712	U64	Q	?<600	2,B00	,25C	.200	5	C	2	2	2	5	0	1	0	0	0	0	C"	1	4	0	0'						
K	L	3Q7Q2	L2020	0	4.063	4.310	25Ö	247	3	0	2	1	0	3	ö	ö	ö	c	5	5	cf	2	1	0	0'						

B 9, km 29,850 bis km 30,000

Diese Unfallhäufungsstelle betrifft den Kreuzungsbereich L2026/B9.

Am 9.3.2009 wurden im Zuge der Verkehrsverhandlung Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h und Überholverbot) gesetzt. Die Kundmachung erfolgte mit 15.4 2009. Derzeit keine Maßnahmen.

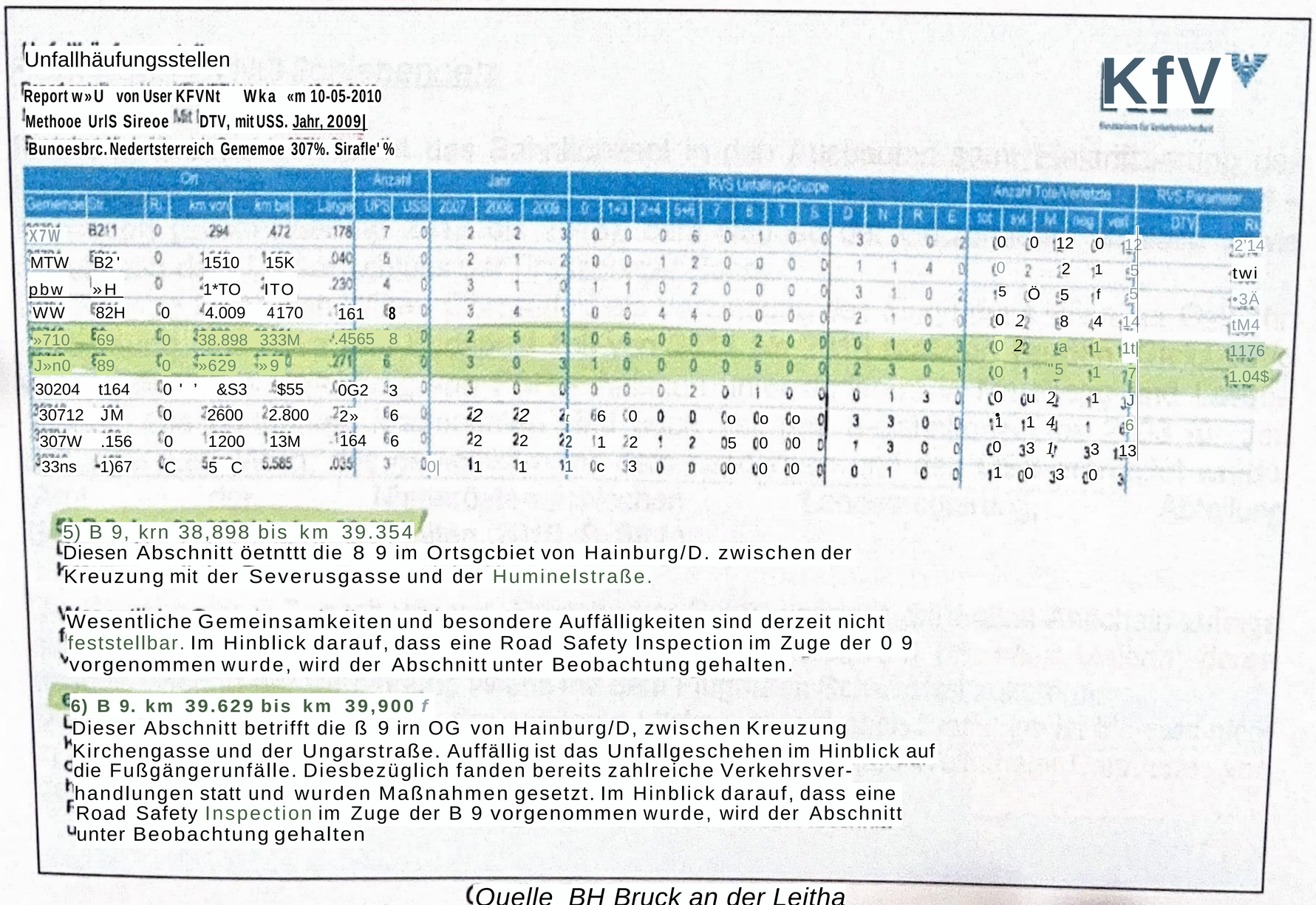
B 9, km 38,898 bis km 39,779

Dieser Bereich betrifft die B 9 im Ortsgebiet von Hainburg/D, zwischen der Kreuzung mit der Severusgasse und der Kreuzung mit der Zehetnergasse Innerhalb dieses Abschnittes fanden bereits mehrere Verkehrsverhandlungen aufgrund des Unfallgeschehens statt. Die letztmalige Überprüfung im Zusammenhang mit einer Epigusstudie fand für den Schutzweg unmittelbar westlich des Hauptplatzes am 2.2.2009 statt und wurden Maßnahmen gesetzt.

Nach Durchsicht der Langliste des KfV ist festzustellen, dass sich die Unfälle an unterschiedlichen Stellen verstreut mit unterschiedlicher Beteiligung und unterschiedlichen Fahrtrichtungen ereigneten. Wesentliche Gemeinsamkeiten und besondere Auffälligkeiten sind derzeit nicht feststellbar. Im Hinblick darauf, dass dieser Abschnitt fast 1 km beträgt und eine Road Safety Inspection im Zuge der B 9 vorgenommen wird, wird der Abschnitt unter Beobachtung gehalten.

Quelle; BH Bruck an der Leitha

Abbildung 25: Unfallhäufungsstellen und Maßnahmen B9 Hainburg, 2009



Unfallhäufungsstellen

Report w»U von User KFVNt Wka «m 10-05-2010

Methooe UrlS Sireoe Mit DTV, mit USS. Jahr, 2009|

Bunoesbrc. Nedertsterreich Gememoe 307%. Sirafle' %

KfV

Gemeinde	Str.	RI.	km von	km bis	Länge	Anz. UPS	Anz. USS	Jahr 2007	Jahr 2008	Jahr 2009	RVS Unfalltyp-Gruppe 0	1+3	2+4	5+6	7	8	1	5	D	N	R	E	Anzahl Tote/Verletzte tot	sv	lv	neg	verl	RVS-Parameter DTV	RI
X7W	B211	0	294	472	178	7	0	2	2	3	0	0	0	6	0	1	0	0	3	0	0	2	0	0	12	0	12		2'14
MTW	B2'	0	1510	15K	040	5	0	2	1	2	0	0	1	2	0	0	0	0	1	1	4	0	0	2	2	1	5		twi
pbw	»H	0	1*TO	ITO	230	4	0	3	1	0	1	1	0	2	0	0	0	0	3	1	0	2	5	Ö	5	f	5		•3Ä
WW	82H	0	4.009	4170	161	8	0	3	4	1	0	0	4	4	0	0	0	0	2	1	0	0	0	2	8	4	14		tM4
»710	69	0	38.898	333M	.4565	8	0	2	5	1	0	6	0	0	0	2	0	0	0	1	0	3	0	2	a	1	1t		1176
J»n0	89	0	»629	»9	271	6	0	3	0	3	1	0	0	0	0	5	0	0	2	3	0	1	0	1	"5	1	7		1.04$
30204	t164	0	' '	&S3	$55	0G2	3	0	3	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	1	3	0	0	u	2	1	J		
30712	JM	0	2600	2.800	2»	6	0	2	2	2	6	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	1	1	4	1	6		
307W	.156	0	1200	13M	164	6	0	2	2	2	1	2	1	2	05	00	00	0	1	3	0	0	0	3	1	3	13		
33ns	1)67	C	5	C	5.585	.035	3	0	1	1	1	0	3	0	0	00	00	00	0	0	1	0	0	1	0	3	0	3	

5) B 9, krn 38,898 bis km 39.354

Diesen Abschnitt öetnttt die 8 9 im Ortsgcbiet von Hainburg/D. zwischen der Kreuzung mit der Severusgasse und der Huminelstraße.

Wesentliche Gemeinsamkeiten und besondere Auffälligkeiten sind derzeit nicht feststellbar. Im Hinblick darauf, dass eine Road Safety Inspection im Zuge der 0 9 vorgenommen wurde, wird der Abschnitt unter Beobachtung gehalten.

6) B 9. km 39.629 bis km 39,900 *f*

Dieser Abschnitt betrifft die ß 9 irn OG von Hainburg/D, zwischen Kreuzung Kirchengasse und der Ungarstraße. Auffällig ist das Unfallgeschehen im Hinblick auf die Fußgängerunfälle. Diesbezüglich fanden bereits zahlreiche Verkehrsverhandlungen statt und wurden Maßnahmen gesetzt. Im Hinblick darauf, dass eine Road Safety Inspection im Zuge der B 9 vorgenommen wurde, wird der Abschnitt unter Beobachtung gehalten

Quelle BH Bruck an der Leitha

Abbildung 26: Unfallhäufungsstellen und Maßnahmen B9 Hainburg, 2010

Unfallhäufungsstellen

Report etsaH von User KFVNETWnttrtca am 29-04-20 1..

Methode Ut-S Strecke: Mt DTV. ir« USS, Jaht 2010

Bundesland hfederöstenech Gemeinde. 307%, Straße: %

CM						Anzahl		Jahr			RVS Unfalltyp-Gruppe												AtiwnHoteA'edeü't				RVS Paiarnetw	
Gemeinde	Str.	Rl	km von	ECHJ		UPS	USS	2O&I	200$	2010	0	1+3	2+4	5+6	7 I- 8	T	S	5	N	RI	E	113EI	M	nm	wl	DTvj	R»
33716	915	0	25.500	25500	00	3	C	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	•3	G	ö	3	0	3	1.2»
f»?04	?2L	5	469	471	,W?(	7	0	r	3	i	0	o	c	e	o	T~ä	o	3	0	Jo	1	c	”	j	2	1		2.3M
30706	©ii	Q	.834	$7C"	136	4	0	1	1	2	t	i	oo		c	?	o"ö	‘	13	0	1	Ö	<	2	2	T		1.322
ter“	Kii	0 ’	1.510	J:54c	036	5	G	1	2	4	o	?	2	5	o	o	o	Ö~	*	y	'7	ol	G	o	5	r	e‘		1&83
30704	B211	0	4.015	4-018	0C3	3	6	3	c	_o'	£																	"C992
p0?2t	8211	■“5~	7.530	*7?J3ö'	2X	3	C	1	1.	I'	0	3	0	G	ü	0	0	C-	1 ’	0	0	Dj	0	ö	r	i	5	0.992
30710	B9	0	SÜ98	39.2®	390	7	0	4	~~	2	0	T""Ö		0"	G	t	0"ö		“o”		i~T		o	T"	8	i'	io	“:.oe
!3071Q	©	0	»921	4ÖJ43	222	5	~0'	t —		2	0	1	0	3	ß	;	o	f	12		0	3	0.0-4		2	8		1.308
30 ■■	L160	0	ovv	■Mw	■wv!	3	0	Q	U		2	1	0	»000				A	0	3	0	Oj	0	1	2	0	Öf	
30712	L164	0	2600	2.800	~2oo|	5	d	2	2	1	5	0	0	0	3	0	0	0	2	r~i	)	ör	0	1	~	1	6	
30T2*	L20C2	0	2J0CG	2.2CC	atT	3	d	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	d	0~~	1	5	0	6	
30704	L2C46	0	.101	‘ ,138	.034	3	(H	1	1	1	0	0	2	0	10	)	0	0	2	3	0	ä”	0	0	4	0	4	.1

B 9, 38,898 bis 39,288 und 39,921 bis 40,143, Hainburg an der Donau

Die Ortsdurchfahrt von Hainburg ist seit vielen Jahren auffällig im Hinblick auf das Unfallgeschehen und nahezu jährlich an unterschiedlichen Streckenabschnitten in der Langliste des KfV angeführt. Es handelt sich jedenfalls um unterschiedliche Unfallereignisse an unterschiedlichen Stellen. Unter Berücksichtigung des starken Verkehrsaufkommens sind zielführende Maßnahmen im Rahmen einer Verkehrsverhandlung nicht ableitbar.

Quelle: BH Bruck an der Leitha

8.4 ÜBERREGIONALE STRATEGIEN UND PLANUNGEN

(Nö Strategie Verkehr, 2010)

Planungen *im NÖ Schienennetz*

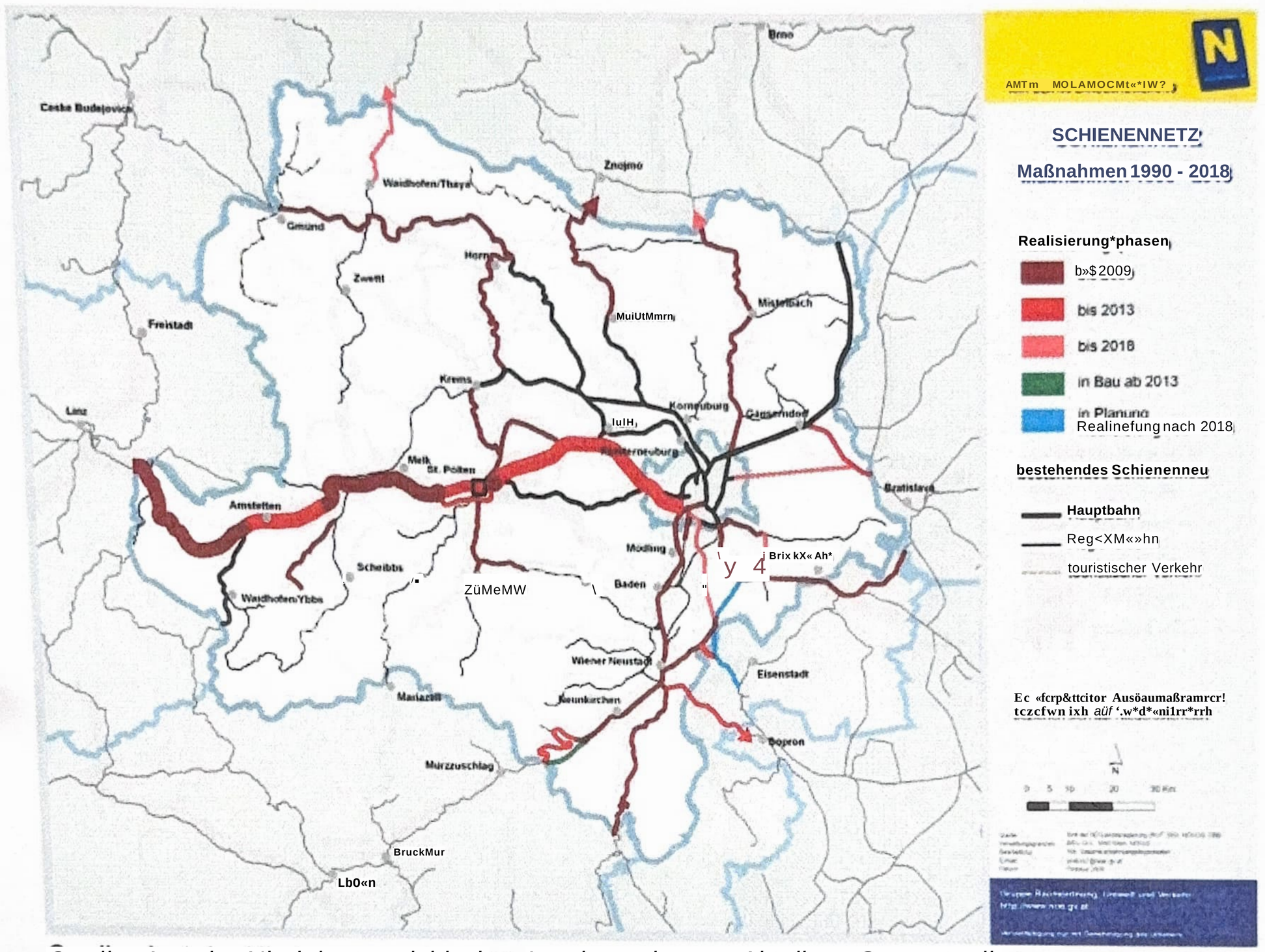
Richtung Bratislava besteht das Bahnkonzept in den Ausbauten samt Elektrifizierung des Marchegger Astes der Ostbahn (Realisierung nach 2013) sowie der Strecke Gänserndorf - Marchegg (Elektrifizierung 2012 bis 2015), dem Neubau der Götzendorfer Schleife sowie mittelfristig dem Lückenschluss der Pressburger Bahn.

Die Spange Flughafen Wien - Götzendorf als Verbindung des Flughafens Wien zur Ostbahn in Richtung Bratislava und Budapest soll von 2011 bis 2015 realisiert werden. Gleichzeitig werden auch die Errichtung von P&R - Anlagen unter anderem in Marchegg und Lassee geplant. Die genannten Maßnahmen sind auch Teil des S-Bahnkonzeptes 2003 für den Ballungsraum Wien, das gemeinsam mit dem Land Wien und den ÖBB erarbeitet wurde. (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, 2010, S. 88 f.)

Die Strecke der S 7, nach wie vor „Pressburger Bahn“ genannt, wird allen Anschein zufolge auch weiterhin als „Regionalbahn“ (wie in Abb. 27 ersichtlich) bestehen bleiben, deren oberste Priorität der Verbindung Wiens mit dem Flughafen Schwechat zukommt.

Die letzte Station ist Wolfsthal, der genannte Lückenschluss nach Bratislava ist bis dato nicht in Angriff genommen wurden, da notwendige Flächen östlich des Wolfsthaler Bahnhofes von der ÖBB vor geraumer Zeit verkauft wurden.

Abbildung 27: Maßnahmen im NÖ Schienennetz bis 2018



Quelle; Amt der Niedei sterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtyeilt ehrsangelegenheiten, 2010, S. 90

Planungen *im NÖ Straßennetz*

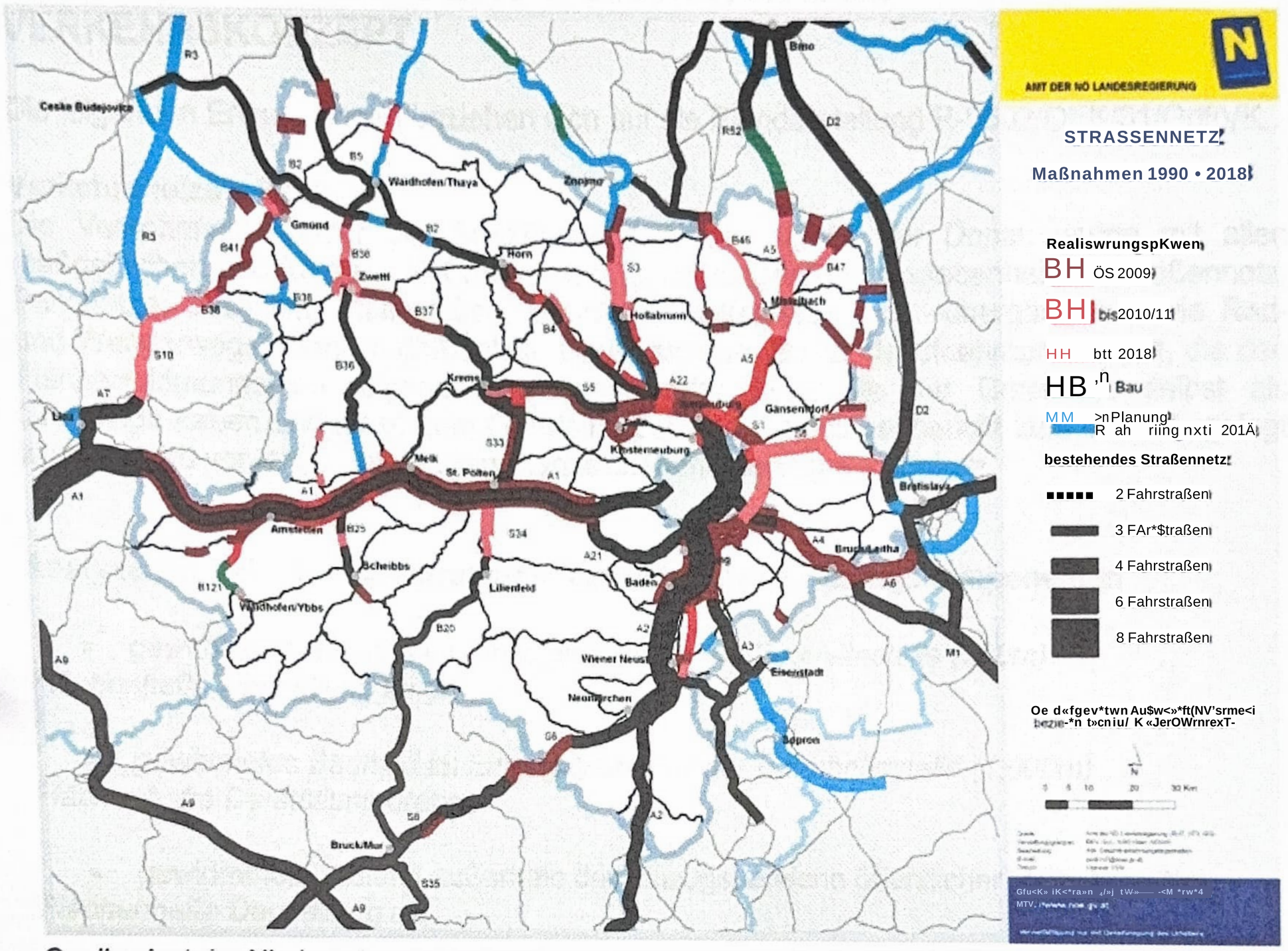
Aus dem Ziel der Verbesserung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und Lebensräume von Niederösterreich ergeben sich auch Anforderungen an die Gestaltung und den Ausbau des Straßennetzes. Dabei steht die Verbindung Niederösterreichs im höchstrangigen Straßennetz mit den benachbarten Wirtschaftsräumen im Vordergrund. Als wichtigstes Vorhaben im höchstrangigen Straßennetz Niederösterreichs wird der „Regionenring" um Wien bezeichnet. (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, 2010, S. 100)

Die S 8, Marchfelder Schnellstraße, soll gern. NÖ Strategie Verkehr 2010, bis 2018 realisiert werden. Die Verkehrsprognosen wurden dementsprechend aufbereitet und bereits behandelt.

Am 19. Juli 2011 startete die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den 14 km langen S 8 Abschnitt West von der S 1 bis nach Gänserndorf/Obersiebenbrunn mit der Einreichung der Umweltverträglichkeits-Erklärung (UVE) beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Einreichplanungen zum Abschnitt Ost von der L9 bis zur Staatsgrenze bei Marchegg erfolgen anschließend an den Abschnitt West, (http://www.asfinag.at, abgerufen am 12.1.2012)

Laut Telefonat mit DI Schröfelbauer, ASFINAG, vom 26.1.2012, soll der Baubeginn des Abschnittes West nach anhängigem UVP-Verfahren 2014 erfolgen, die Freigabe 2017. Der Abschnitt Ost bis Marchegg ist in diesem Bauprogramm nicht enthalten, der Planungskorridor allerdings gesichert. Der Abschnitt Ost der S8 folgt demnach der Fertigstellung des Wiener Regionenringes, der bis 2018 erfolgen soll.

Abbildung 28: Maßnahmen im NÖ Straßennetz bis 2018



Quelle: Amt der Niederösteneichischen Landesregierung Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiteg 2010, S. 102

Gemäß dem Schreiben RU7-RU-11/060-2010 von DI Aichinger, Abt. Raumordnung und Regionalpolitik, RU2, vom 30. Nov. 2010, ergehend an DI Skorpil, ist die Stadtgemeinde Hainburg an der Donau in den Bereichen

- Infrastruktur Schiene
- Park & Ride-Anlagen
- öffentlicher Verkehr (gern. Auskunft VOR)
- Verkehrsberatung

von keinerlei Planungen betroffen.

Ebenso zeigen die Abb. 27 und Abb. 28 dass die mittelfristigen Planungen höherrangiger Verkehrsträger auf niederösterreichischer und angrenzender staatlicher Ebene das Gemeindegebiet Hainburg an der Donau nicht direkt betreffen.
Die West-Ost-gerichteten Verkehrsachsen (sowohl Schiene als auch Straße) orientieren sich nördlich (Marchegger Ast, Schnellstraße S 8), als auch südlich der Donau (Relation Wien-Bruck/L-Bratislava, Autobahn A4/A6). Der Baltisch-Adriatische-Korridor (TEN 23) führt ebenso über den Marchegger Ast, dessen Priorität als wichtigste Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava und darüber hinaus somit weiter erhöht wird.

Hainburg kommt im regionalen Straßenverkehr aufgrund der Lage an der Landesstraße B 9, die in weiterer Folge in den Grenzübergang Berg mündet, sowie mit der Donaubrücke dennoch eine wichtige Stellung zu, deren Bedeutung auch mit der besseren Verkehrserschließung der nördlichen und südlichen Nachbargemeinden durch die angesprochenen Korridore und Relationen steigen wird.

8.5 ERLÄUTERUNG DER PLANZEICHEN ZUM VERKEHRSKONZEPT

Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf die Plandarstellung R-0602/OEK/01/GrlfA/K..

Verkehrsnetze - Bestand

Die Verkehrsinfrastruktur der Stadtgemeinde Hainburg an der Donau wurde mit allen maßgeblichen und für das OEK relevanten Einrichtungen und Gegebenheiten (Straßennetz, Parkplätze, Buslinien, -haltesteilen, Bahnlinie, -haltesteilen und -Übergängen sowie Rad- und Wanderwege) planlich dargestellt. Da es sich um Bestandsaufnahmen handelt, die den Flächenwidmungsplan, eigene Erhebungen oder Auskünfte der Gemeinde selbst als Grundlage haben und diese zum Großteil bereits im Grundlagenbericht zum OEK dargelegt wurden, wird von einer detaillierten Planzeichenerläuterung abgesehen.

Analyse der Verkehrsinfrastruktur mit strukturellen Siedlungskomponenten

- *gewidmetes Bauland im Einzugsbereich einer Bushaltestelle (300m)*

Flächenhafte Darstellung beige

- *gewidmetes Bauland im Einzugsbereich einer Bahnhaltestelle (1.000m)*

Flächenhafte Darstellung orange

- gewidmetes Bauland außerhalb der Einzugsbereiche öffentlicher Verkehrsmittel

Flächenhafte Darstellung rot

Die NÖ Planzeichenverordnung sieht als Planzeichen für den OEK-Grundlagenplan zur Grundausstattung (§ 16, Abs. 1 und 2) die Eintragung von Bus- und Eisenbahnhaltestellen mit Radien von 300m bzw. 1,000m vor. Um die Anbindung des bestehenden Baulandes an den öffentlichen Verkehr zu untersuchen, wurden diese Radien mit dem rechtsgültigen Bauland sämtlicher Widmungskategorien verschnitten und dementsprechend farblich unterteilt. Jene Siedlungsbereiche, die eine Bushaltestelle im Nahebereich von 300 m aufweisen sind demnach beige eingefärbt. Dadurch kann die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen dargestellt werden.

Die Verschneidungsbereiche des Baulandes mit den Einzugsradien der Bahnhaltestellen (1.000m) wurden orange dargestellt. Jene Baulandbereiche, die die Distanzen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs überschreiten, wurden rot eingefärbt.
Der Einzugsbereich der Bahnhaltestellen mit 1,000m kann für die fußläufige Erreichbarkeit allerdings als zu groß angesehen werden. Da Hainburg/Donau über drei Bahnhaltestellen verfügt, scheinen große Siedlungsbereiche abgedeckt. Durch die schwierigen topographischen Verhältnisse (starke Neigungen in den Bereichen Weingartenweg, Braunsberg) sowie den strukturellen Gegebenheiten mit Barrierewirkung (B9 als stark befahrene Landesstraße quer durchs Gemeindegebiet, der Schlossberg als topographische Barriere, kleinteilige Siedlungsstrukturen) sind die rad- und fußläufigen Verbindungen zu den Bahn (und auch Bus-) haltestellen größeren Widerständen ausgesetzt als die reine Distanz diese vorgibt.

Augenscheinlich ist, dass es darüber hinaus beträchtliche Siedlungsbereiche gibt, die von öffentlichen Verkehrsmitteln gar nicht erschlossen werden (auch mit einem optimistischen 1.OOOm-Radius zu Bahnhöfen). Diese Bereiche sind im Westen Hainburgs das Betriebsgebiet des alten Hafens sowie Wohngebiete entlang des Steinerweg und im Bereich der westlichen Carnuntumstraße. Weiters sind Bereiche südlich der Hummelstraße (Siedlerstraße, Schönwieserstraße) vom ÖV unterversorgt. Diese Unterversorgung zieht sich über die neu erschlossenen Gebiete des ehemaligen Garnisonsübungsplatzes fort. In

Anbetracht der Tatsache, dass die letztgenannten Bereiche starker Bautätigkeit unterliegen, sollte eine künftige Anbindung dieser vom ÖV unterversorgten Siedlungsbereiche in Erwägung gezogen werden.

- *5m Höhenschichtlinien zur Darstellung von Siedlungsbereichen in Hanglage: südlich der B9 (Bereiche Weingartenweg, Camuntumstraße), im Bereich Braunsbergersiedlung, sowie am Schlossberg (zur Veranschaulichung)*

Linienhafte Darstellung, schwarz unterbrochen

In jenen Siedlungsbereichen, die (starke) Hanglagen aufweisen, wurden 5m Höhenschichtlinien eingeblendet, um die Hangneigungen zu veranschaulichen. Wie bereits angemerkt, sind vor allem Fußgeher und Radfahrer von hohen Steigungs- und Umwegeempfindlichkeiten betroffen.

- *Wege mit hohem Niveauunterschied*

Linienhafte Darstellung, braune, beidseitig nach außen gerichtete Dreiecke mit Pfeil-Punktsignatur am Ende

Gesonderte Darstellung der sowohl für MIV als auch für Fußgeher/Radfahrer besonders steilen Verkehrswege. Es handelt sich bei den dargestellten Wegen um Severusgasse, Marbodweg, Dr.-Lang-Weg und Marc-Aurel-Gasse/Föhrenweg.

Verkehrserreger und Konfliktbereiche

- *Verkehrserreger und Versorgungseinrichtung: Einzelhandel*

Punktsignatur, violettes Ausrufezeichen mit umgebendem gleichfärbig umrandetem, weißem Dreieck

- *Abstrahlungswirkung auf umliegende Verkehrsflächen*

Linienhafte Darstellung schwarz mit abgesetzten, nach außen zeigenden violett ausgefüllten Dreiecken

Vor allem die Einzelhändler der am westlichen Ortsrand gelegenen „Betriebs- und Gewerbezone“ (siehe OEK) sind Erreger starker Verkehrsnachfrage, die sich zudem zeitlich konzentrieren kann. Die Abstrahlungswirkung auf die angrenzende B9 wurde schematisch dargestellt, die westliche Ortseinfahrt ist in diesem Bereich aufgrund des starken Verkehrsaufkommens ohnehin als sensibel zu betrachten. Der Kreisverkehr der angrenzenden L B9/L 2025a bindet die Einzelhändler mit einer Zufahrtsstraße direkt an die B9, für die weitere Betriebsausfahrt gilt ein Abbiegeverbot für Linksabbieger die vom Betriebsareal in die B9 Richtung Stadtzentrum fahren möchten.
Die Betriebsausfahrten der südlich der B9 liegenden Tankstelle wirken in diesem Bereich zudem belastend auf die lokale Verkehrssituation.

Darüber hinaus wurde dieses Symbol auf den Einzelhandelsstandort an der B9 östlich des Stadtzentrums, im Nahebereich zum Ungartor, verortet. Auch hier wurden schematisch Abstrahlungswirkungen auf die Preßburger Reichsstraße eingezeichnet. An der naheliegenden Kreuzung Krüklstraße/Preßburger Reichsstraße wird zudem der Verkehr über eine Lichtsignalanlage geregelt, die in etwa 65m von der Betriebsausfahrt entfernt ist.

- *Verkehrserreger starker, zeitlich konzentrierter Verkehrsnachfrage: Bergbad mit Tennisplatz, Friedhof, Fußballplatz*

Punktsignatur, oranges Uhrensymbol mit umgebendem gleichfärbig umrandetem, weißem Dreieckeck

- *Abstrahlungswirkung auf umliegende Verkehrsflächen*

Linienhafte Darstellung schwarz mit abgesetzten, nach außen zeigenden orange ausgefüllten Dreiecken

Als Verkehrserreger starker, zeitlich konzentrierter Verkehrsnachfrage wurden die Freizeiteinrichtungen Bergbad und der Fußballplatz, aber auch der örtliche Friedhof

gekennzeichnet. Vor allem die ersten beiden Einrichtungen beanspruchen im Bedarfsfall umliegende Abstellflächen für Kfz. Die planlich eingezeichnete Abstrahlungswirkung auf umliegende Verkehrsflächen ist schematisch zu betrachten, der beanspruchte Parkraum kann sich erheblich über die dargestellten anliegenden Verkehrs- und Gemeindeflächen erstrecken.

- *Verkehrserreger soziale und kulturelle Infrastruktureinrichtung: Schulen, Kindergärten, Kulturfabrik*

Punktsignatur, oranges Ausrufezeichen mit umgebendem gleichfarbig umrandetem, weißem Dreieck

Schulen und Kindergärten sind naturgemäß Einrichtungen die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen hervorrufen, welches sich vor allem morgens stark konzentriert. Die meisten dieser sozialen Infrastruktureinrichtungen befinden sich innenstadtnahe, der Gemeindekindergarten liegt beim Krankenhausareal.
Die Kulturfabrik an der Donaulände ist ebenso als Verkehrserreger einzustufen, der zeitlich allerdings eher konträr zu den sozialen Einrichtungen wirksam wird.

- *Öffentliches Gebäude*

Flächenhafte Darstellung orange, Zusatzbezeichnung der Einrichtung kursiv
Die aus dem Flächenwidmungsplan übernommenen öffentlichen Gebäude wurden in der Plandarstellung zum Verkehrskonzept gesondert ausgewiesen. Als Zielorte öffentlichen Interesses ist deren Lage im Gemeindegebiet bedeutsam.

- *bauliche Engstelle, denkmalgeschützt (Wiener Tor, Ungartor)*

Punktsignatur, rotes Ausrufezeichen mit umgebendem gleichfarbig umrandetem, rotem nach unten zusammenlaufenden Viereck
Die Hainburger Stadttore dienen oft als Aushängeschild der Mittelalterstadt, für das hohe Verkehrsaufkommen entlang der L B9 stellen sie allerdings Hindernisse dar (die Durchfahrt ist jeweils nur für eine Fahrspur möglich, auf 3,5m Höhe beschränkt und mittels Lichtsignalanlagen geregelt). Somit ergeben sich für Kfz-Benutzer fast ganztags Wartezeiten, in Zeiten erhöhten Verkehrsaufkommens sind teils erhebliche Rückstauungen die Folge.

- *Hohe innerörtliche Verkehrsbelastung (Landesstraße B9)*

Linienhafte Darstellung, dunkelgrau unterbrochen
Der Verlauf der B9 wurde innerhalb der Stadtmauern als unterbrochene Linie dargestellt um die innerstädtische Belastung darzustellen und gleichzeitig grafisch auf die parkraumbewirtschafteten Flächen hinweisen zu können.

- *Konfliktbereiche entlang einzelner Straßenzüge*

Linienhafte Darstellung, rot unterbrochen
Diese Signatur wurde an mehreren Bereichen im Gemeindegebiet festgemacht und nachfolgend erläutert (die Konfliktpunkte werden in den Planausschnitten 1-3 der Plandarstellung zum Verkehrskonzept gesondert mittels Luftbildern dargestellt):

<u>Pfaffenbergweg:</u> Die vom Pfaffenbergweg kommenden (Links)abbieger müssen aufgrund der stark befahrenen B9 oft mit langen Wartezeiten rechnen. Weitere Konfliktpunkte an dieser Kreuzung - siehe *„Punktuelle Konfliktbereiche“.*

<u>Bereich B9/WienerTor und Ungartor:</u> Aufgrund der Stadttore, die eine Durchfahrt für jeweils eine Fahrspur ermöglichen, kommt es immer wieder zu Staubildungen und längeren Wartezeiten.

Carnuntumstraße/Hummelstraße: Das Rechtsabbiegen von der Carnuntumstraße in die Hummelstraße erfordert aufgrund der leicht spitzwinkeligen Straßeneinmündung und der vorherrschenden Geländeneigung erhöhte Aufmerksamkeit.
Die südwestlich angrenzenden Flächen sind derzeit unbebaut und als Bauland-Wohngebiet gewidmet. Diese Flächen wurden im OEK mit „Maßnahmen zur Mobilisierung von unbebautem Wohnbauland“ versehen. Um Sichtbeziehungen nicht zu verschlechtern, ist im Falle einer Bebauung auf die Verkehrssituation unter den gegebenen Umständen besonders zu achten.

Kriemhildengasse/Krüklstraße/Nibelungengasse: Diese Straßenzüge werden des Öfteren zur Innenstadtumfahrung genutzt, obwohl nur Anrainer in die Kriemhildengasse einfahren dürfen. Darüber hinaus treffen hier kleinräumig mehrere Verkehrsteilnehmer und -Interessen aufeinander: der Donau-Radweg durchläuft diesen Bereich von West nach Ost, das nördlich gelegene Bergbad zieht im Sommer zahlreiche Besucher an, südlich muss die Bahn an der Krüklstraße überquert werden, daran südlich angrenzend liegt das Gelände der ehemaligen Tabakregie.

- *Punktuelle Konfliktbereiche*

Punktsignatur, zwei rote Ausrufezeichen mit weißer Umrandung

Diese Signatur wurde an mehreren Bereichen im Gemeindegebiet festgemacht und wird nachfolgend von West nach Ost erläutert:

Kreuzungsbereich Pfaffenbergweg/B9/Strauchgasse: der Kreuzungsbereich liegt im direkten Anschluss der zuvor erläuterten *Verkehrserreger Versorgungseinrichtung: Einkaufszentrum.* Der Pfaffenbergweg sowie die Strauchgasse münden in die B9, allerdings sind die Einmündungsbereiche um etwa 10 m versetzt. Darüber hinaus erfordern die stark befahrene B9 und die von den angrenzenden Einzelhändlern sowie den nahegelegenen Tankstellen ausfahrenden Kfz zusätzlich zu den angrenzenden Bushaltestellen erhöhte Aufmerksamkeit.

Engstelle B9 vor dem Hauptplatz: Der Straßenverlauf der B9 macht vor dem Hauptplatz aufgrund der angrenzenden Bebauung einen Knick (daher auch bezeichnend „S'Cafe Eckerl“, Nr. 22 im Betriebsstättenplan). Darüber hinaus zweigt an dieser Stelle die Krippengasse, die als Einbahn südwärts geführt ist, von der B9 ab. Aufgrund der engstrukturierten Verkehrsflächen in diesem Bereich, die dazu von zahlreichen Fußgängern und Gästen der angrenzenden Gastronomie mitbenutzt werden, ist diese Stelle als Konfliktbereich ausgewiesen.

Mündungsbereich Carnuntumstraße in Hummelstraße: Das Rechtsabbiegen von der Carnuntumstraße in die Hummelstraße erfordert aufgrund der leicht spitzwinkeligen Straßeneinmündung, der vorherrschenden Geländeneigung und der unvorteilhaften Sichtverhältnisse erhöhte Aufmerksamkeit.

Abstimmung möglicher künftiger Siedlungsentwicklungen mit bestehender Verkehrsinfrastruktur

- *Abstimmung zukünftiger Nutzungen mit der umgebenden Verkehrsinfrastruktur*

Punktsignatur dunkelblau mit umgebenden gleichfärbigen Kreisen

- *Innerörtliche Entwicklungsflächen entsprechend OEK*

Flächenhafte Darstellung weiß mit dunkelblauer Umrandung und Schraffur im 45° Winkel

- *Zufahrtsstraße zu innerörtlichen Entwicklungs- und Konversionsflächen mit künftig möglicherweise erhöhtem Verkehrsaufkommen*

Linienhafte Darstellung, dunkelblau unterbrochen

Aufgrund der Lage der im OEK ausgewiesenen Entwicklungs- und Konversionsflächen in bestehenden Siedlungsgebieten ist darauf zu achten, diese in Abstimmung mit der vorhandenen Infrastruktur zu entwickeln.

Ein möglicherweise erhöhtes Verkehrsaufkommen könnte in den Bereichen Wiesengasse, Pfaffenbergweg, Weingartenweg und Severusgasse/Römergasse entstehen, sollten die angrenzenden Entwicklungsflächen baulich realisiert werden. Vor allem *der* nördliche Teil der Severusgasse und der Pfaffenbergweg würden als Wohnsammelstraßen *der* umgebenden Siedlungsteile künftig eine noch höhere Bedeutung/Auslastung erlangen.

Das Areal der ehemaligen Tabakregie liegt als großflächige innerörtliche Konversionsfläche am östlichen Rand der Altstadt. Für die angedachte Umwidmung des aufgelassenen Industriegeländes von Bauland-Industriegebiet in Bauland-Kerngebiet wurde eine fachgutachtliche Stellungnahme zur vorherrschenden Verkerhrssituation durch *die* Stadtgemeinde Hainburg/Donau in Auftrag gegeben.

Mögliche Erschließungsrouten zur Konversionsfläche Kasernenareal führen von Westen kommend (B9) über die außerhalb der Stadtmauer verlaufende Hummelstraße. Von Osten kommend kann das Areal am direktesten über die B9/Ungartor und weiters über *die* Obere/Untere Berggasse angefahren werden.

Gemäß OEK wurden östlich an die Rot-Kreuz-Straße „Flächen mit Entwicklungspotential *für* die Ausdehnung von Betriebs- und Gewerbegebieten“ ausgewiesen. Die Flächen westlich der Rot-Kreuz-Straße sind als Bauland-Betriebsgebiet bzw. Bauland-Sondergebiet-Einsatzzentrum gewidmet. Betriebsflächen sind noch verfügbar, die genannte Kreuzung stellt derzeit keinen Konfliktebereich dar. Im Falle einer Ausnutzung der noch verfügbaren Betriebsflächen sowie einer möglichen Erweiterung des Betriebsgebietes Richtung Ost (im OEK wurden *„Flächen mit Entwicklungspotential für die Ausdehnung von Betriebs- und Gewerbegebieten“* ausgewiesen) ist auf verkehrsverträgliche Lösungen der Betriebsausfahrten zur L B9 zu achten.

- *Mögliche neue Straßenverbindung: Wohnsammelstraße für den Bereich Güpl*

Punktsignatur, weißer Doppelpfeil mit blauer Umrandung

Die südlichen Siedlungsareale Hainburgs weisen eine Unterversorgung im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf. Darüber hinaus denkt die Gemeinde an, eine ausreichend dimensionierte Verbindungsstraße zur B9, die die Wohnbereiche des ehemaligen Garnisonsübungsplatzes sowie der angrenzenden Areale funktionsgerecht erschließt, künftig zu errichten.

- *Geplanter Spielplatz: Abstimmung mit umgebender Verkehrsinfrastruktur (evtl, mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung)*

Flächenhafte Darstellung, grüne Schraffur und Punktsignatur Wohnbereich mit Kinder

Da auf den ausgewiesenen Flächen ein Generationenspielplatz entstehen soll (im OEK als „Sicherung von innerörtlichen Grünräumen/Schaffung von Freizeitanlagen“ ausgewiesen), ist auf sichere Zugangsmöglichkeiten aus den umgebenden Wohnbereichen zu achten. Im Bedarfsfall sind eine bauliche Anpassung der umgebenden Verkehrsflächen (z.B. Aufpflasterungen zur Temporeduktion, Material- bzw. Farbwechsel der Fahrbahn, Einengungen, Fahrbahngliederungen etc.) und/oder Vorgaben zur Geschwindigkeitsreduktion künftig anzudenken.

- *Gewähdeistung/Attraktivierung einer fußläufigen Verbindung*

Linienhafte Darstellung, blaue Punkte

„Ästhetik lässt sich nicht quantitativ bewerten. Sie lässt sich aber indirekt an den Wirkungen beurteilen. Fußwege in einer reizvollen Umgebung werden als kürzer empfunden.“ (Knoflacher, 1995, S. 63)

Besonders in langgestreckten Siedlungskörpern sind attraktive Fußwege wichtig, da sie auflockernd wirken und eine hohe Umfeldqualität erzeugen.
Im „oberen“ (südlichen) Bereich der Severusgasse besteht derzeit eine *fußläufige* Verbindung, die die umgebenden Wohnbereiche untereinander bzw. mit *der Bushaltestelle* Altersheim verbindet. Da der Fußweg durch Hanglagen führt, ist nicht nur eine attraktive sondern auch sichere Ausgestaltung (z.B. mit Handläufen) maßgeblich.

Im Bereich der Stadtmauer entlang des ehemaligen Tabakregie-Geländes soll eine fußläufige Verbindung das Stadtzentrum sowohl touristisch als auch *für Alltagswege der* Bevölkerung weiter aufwerten. Diese Maßnahme wurde auch im *OEK* unter „Gewährleistung einer fußläufigen Verbindung entlang der Stadtmauer" geführt.

Sonstige verkehrsrelevante Gegebenheiten

- *Wasserflächen*

Flächenhafte Darstellung, hellblau
Die Wasserflächen in der Stadtgemeinde Hainburg/Donau wurden gern. DKM 2012 im Verkehrskonzept dargestellt, da sie stark raumgliedernde Elemente sind und in *der* Plandarstellung bei der Orientierung helfen.

- *Sportflächen*

Flächenhafte Darstellung, hellgrün
Die Sportflächen der Gemeinde wurden, ähnlich den öffentlichen Gebäuden, als Flächen ausgewiesen die im öffentlichen Interesse stehen und daher verkehrsrelevant sind.

Aussichtspunkte
Punktsignatur weiß mit schwarzer Umrandung sowie schwarzen Linien als angedeutete Blickrichtung
Markante Erhebungen bzw. Flächen, die attraktive Aussichten zulassen und von Wanderwegen erschlossen sind, wurden punktuell dargestellt. Es handelt sich um die attraktiven touristischen Ziele Braunsberg, Ruine Röthelstein, Schlossberg, Hundsheimer Berg.

8.6 FAZIT VERKEHR

Die Stadtgemeinde Hainburg an der Donau durchlaufen mit der L B9 und dem Bahnanschluss zwei wichtige Verkehrsträger in West-Ost-Richtung. Die Straßenverbindung ist dabei als die vermeintlich wichtigere anzusehen, da sie Wien und Bratislava verbindet. Der Bahnanschluss endet derzeit in der Nachbargemeinde Wolfsthal.

Als wichtige überregionale Nord-Süd-Verbindung liegt die Donaubrücke (L B49) im westlichen Hainburger Gemeindegebiet.

Obwohl die überregionale Bedeutung der L B9 als wichtigste Straßenverbindung zwischen Wien und Bratislava mit der Anbindung der Spange Kittsee (A6) an die A4 Ost-Autobahn verringert wurde, bringt sie als Hauptverkehrsader Hainburgs nach wie vor eine immense Verkehrsbelastung für die Stadtgemeinde mit sich (ca. 9.000 Kfz/24h, davon 400 Lkwä). Die daraus resultierenden Unfallhäufungspunkte und -Statistiken der Stadtgemeinde beziehen sich ausschließlich auf Ereignisse entlang dieser Landesstraße.

Darüber hinaus liegen sämtliche Bushaltestellen, mit Ausnahme der Hst. Krankenhaus, direkt an der B9. Beträchtliche Siedlungsbereiche im Westen, Südwesten und Südosten können daher als vom öffentlichen Verkehr unterversorgt betrachtet werden.

Die drei Bahnhöfe im Gemeindegebiet decken aufgrund großzügig bemessener 1.000m Einzugsradien große Teile des Siedlungsbereiches ab. Dennoch ist die Bahnverbindung (S7) nach Wien bei weitem nicht ausgelastet, da die langen Fahrzeiten unattraktiv für viele Hainburger sind.

Die Schiffsanlegestelle an der Donaulände ist lediglich für den Tagestourismus und für Eventfahrten interessant.

Daher könnten weiterführende Maßnahmen getroffen werden, um den öffentlichen Verkehr in der Stadtgemeinde zu forcieren. Vor allem im Bereich des ehemaligen Garnisonsübungsplatzes könnte wegen des starken Zuzugs und der regen Bautätigkeit eine Anbindung ans Busnetz angedacht werden. Andere wichtige Maßnahmen wie zum Beispiel die Erhöhung des Taktes entlang der Ostbahn bzw. einer schnelleren Verbindung der Relation Hainburg-Wien liegen nicht im unmittelbaren Einflussbereich der Gemeinde.

Zentrale Einrichtungen wie öffentliche Gebäude, Sport- und Erholungsflächen sowie soziale und kulturelle Infrastruktureinrichtungen können in Hainburg/Donau aufgrund ihrer großteils zentralen Lage als sehr gut erschlossen gewertet werden, wenngleich diese teilweise auch von Nutzungskonflikten begleitet werden (z.B. Fußballplatz).

Künftig ist im Bereich der Konversions- und Entwicklungsflächen für Siedlungserweiterungen auf eine verkehrsverträgliche Erschließung zu achten. Bestehende Konfliktpunkte im Verkehrsnetz der Stadtgemeinde wurden ebenso aufgezeigt wie mögliche Konfliktbereiche. Hierbei sind vordergründig der Bereich Pfaffenbergweg/Weingartenweg/B9 zu nennen, das ehemalige Kasernenareal sowie die Flächen der ehemaligen Tabakfabrik, für deren Umwidmung bereits eine fachgutachtliche Stellungnahme erstellt wurde.