

An die Stadtgemeinde Klosterneuburg  
Rathausplatz 1  
3400 Klosterneuburg  
GA IV - Stadtplanung

Betreff: Stellungnahme zum Auflageverfahren  
**Neuerstellung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes –  
öffentliche Auflage zum Stadtentwicklungskonzept 2030+**

**Punkt 1: „Den Planungsprozess möglichst transparent und unter Beteiligung aller Betroffenen zu gestalten, war von Anfang an ein grundlegendes Ziel der Bearbeitung des STEK“:**

Die Plandarstellungen wurden im STEK zwar als pdf-File zu Verfügung gestellt, aber nicht als shape-File, wie es in der Raumplanung üblich ist. Dies wäre deshalb sinnvoll gewesen, da man Plandarstellungen auf pdf-Format zwar für eine Gesamtdarstellung gut verwenden kann, aber nicht für eine weitere sachliche Bearbeitung, wie z.B. für weitere regionalstatistische Auswertungen. Aus diesem Grund werden vom Land NÖ viele Planungskarten (z.B. Baulandhülle, erhaltenswerte Gebäude im Grünland) nicht nur als pdf-file, sondern auch als shape-file zu Verfügung gestellt.

**Punkt 2: Ungenügende Berücksichtigung von Datenmaterial:**

Seite 13: „Konkret bestand in den vergangenen 15 Jahren ein durchschnittliches Wachstum der Bevölkerung von rund 170 Personen im Jahr, das sind + 0,7%. Dem steht eine Zunahme an Wohnungen in diesem Zeitraum von +1,5% pro Jahr gegenüber“. In diesem Zusammenhang ist ein wesentlicher Leitsatz des STEK 2030+ „KLOSTERNEUBURG STEUERT RESTRIKTIV DIE SIEDLUNGSENTWICKLUNG“ nicht nachvollziehbar.

Die Grünen sind der Ansicht, dass die Ausgangsdaten, die besagen, dass Klosterneuburg in den letzten Jahren ein moderates Bevölkerungswachstum hatte, nicht nachvollziehbar sind, da nur die statistischen Daten der Bevölkerungszahlen herangezogen wurden, und nicht die Zahl der Wohnungen. Damit kommt die Stadt auf ein moderates Wachstum von 0,5% bzw. 0,75% jährlich, wenn man die Gesamtbevölkerung heranzieht. Wenn man jedoch die Wohnungszahlen heranzieht, kommt man zu einem Wachstum von 1,5% jährlich (siehe Tabelle 1).

	<b>Gesamtbevölkerung</b>	<b>Wohnungen</b>	<b>Belegte Wohnungen</b>	<b>Einwohnerzunahme auf Basis der belegten Wohnungen</b>
<b>2001</b>	30.186	13.583	<b>13.126</b>	28.877
<b>2018</b>	33.939	16.959	<b>16.365</b>	36.003
<b>Jährliche Zunahme</b>	Diff. 3.753 : 17 = <b>220 Gesamtbev (=0,75%)</b>	Diff. 3.376 : 17= <b>198 Wohnungen (=1,5%)</b>	Diff. 3.239 : 17 = <b>190 Wohnungen (1,5%)</b>	Diff. 7126 : 17 = <b>419 Einwohner (1,5%)</b>

**Tabelle 1:** Wie die Tabelle zeigt, kommt man zu einem anderen Ergebnis, wenn man nicht die Gesamtbevölkerungszahl aus der Volkszählung, sondern die Zahl der Wohnungen aus der Registerzählung heranzieht. Nimmt man an, dass von den 198 Wohnungen etwa 7 Wohnungen leer stehen (Annahme: durchschnittlicher Wohnungsleerstand von 3,5%), kommt man auf 190 belegte Wohnungen. Multipliziert man die belegten Wohnungen mit der durchschnittlichen Belagszahl in Klosterneuburg von 2,2, kommt man auf knapp 420 Einwohner im Jahr mehr. Das ist eine jährliche Steigerung der Gesamtbevölkerung von 1,5%

und nicht 0,75%, wie sie die Statistik der Gesamtbevölkerung ausweist. Die statistischen Zahlen der Bevölkerungszunahme und der Wohnungszunahme divergieren im STEK2030+ derart, dass keine eindeutige Entwicklung erkennbar ist. So wird das Wohnungswachstum in keiner Weise in Relation mit dem Bevölkerungswachstum gesetzt. Berücksichtigt man das Wohnungswachstum, so wird statistisch eine jährliche Bevölkerungszunahme von 420 Personen ausgewiesen. Bei der Berechnung des Wachstums der Gesamtbevölkerung ohne Berücksichtigung der Wohnungszunahme, wie im STEK 2030+ angewendet, ergibt sich daher nur ein Wachstum der Gesamtbevölkerung von 220 Personen (ca. die Hälfte) jährlich. Die Schlussfolgerung daraus ist, es müssten nur die Hälfte der Wohnungen gebaut werden.

### **Punkt 3: Berücksichtigung Pionierviertel:**

Im STEK 2030+ wird angeführt, dass es bereits bei einem Wachstum von jährlich etwa 1,2% zu einer Reihe erheblicher negativer Auswirkungen kommt. Wir haben sogar ein Bevölkerungswachstum von 1,5%, wobei hier das Wachstum der Beschäftigtenzahlen von 0,7% noch gar nicht mitberücksichtigt ist, ebenso wie das Wachstum durch die Errichtung des Pionierviertels.

Das STEK 2030+ geht also von einer moderaten Bevölkerungszunahme aus, was unserer Ansicht nach nicht stimmt. D.h. die Baulandreserven werden schneller verbraucht. Die Folge: Die Bautätigkeit verlagert sich auf das bereits bebaute Bauland. Gebäude werden höher und die bestehende Grundstücksfläche maximal (verdichtet) verbaut. Die Flächen der derzeit noch bestehenden Hausgärten werden stärker verbaut. Dies steht im Widerspruch zum Leitsatz „Klosterneuburg steuert restriktiv die Siedlungsentwicklung“, aber auch zu: „Klosterneuburg setzt Maßnahmen zum Klimaschutz“, zur Anpassung an den Klimawandel sowie zur CO<sub>2</sub>-Reduktion.

Im geplanten STEK 2030+ stehen auch die derzeit vorliegenden Planungen zum neuen Stadtentwicklungsgebiet Pionierviertel, die so nicht der Entwicklung eines ökologischen, nachhaltigen und vielfältigen Stadtteils entsprechen. Mit mehr als 1.000 Wohnungen und mehr als 4.000 PKW-Fahrten täglich widerspricht diese Planung den grundlegenden Anforderungen der Herausforderung des Klimawandels.

Siehe dazu: Verkehrsberechnungen vom Pionierviertel der Grünen (im Anhang).

Dazu kommt, dass im STEK 2030+ in unmittelbarer Nähe des geplanten Pionierviertels im Betriebsgebiet auch eine Verdichtung der Betriebsflächen (Konversionsflächen) enthalten ist. Dies entspricht zwar den bisherigen wirtschaftlichen Wertvorstellungen, steht aber völlig konträr zu den notwendigen Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels. Damit ist man mit dem STEK 2030+ weit von einer ökologischen Siedlungspolitik entfernt.

Auch wenn derzeit die Planungen für den neuen Stadtteil Pionierviertel unterbrochen sind, sind die Auswirkungen hinsichtlich Raumplanung, Verkehr und Bevölkerungszunahme im STEK 2030+ entsprechend zu berücksichtigen.

#### Punkt 4: Erhaltenswerte Gebäude im Grünland (GEB):

GEB sind Wohngebäude und dienen primär nicht für die landwirtschaftliche Nutzung. Es besteht daher kein Grund, in Zukunft weitere GEB Widmungen zu erlassen. Die im Entwurf STEK 2030+ neuen GEB-Festlegungskriterien sind schwammig formuliert und ermöglichen ohne Probleme weitere GEB-Widmungen und



somit die weitere Zersiedelung des Grün- und Waldgürtels. Sollten landwirtschaftlich genutzte Gebäude im Grünland zur Erhaltung der Kulturlandschaft benötigt werden, so sind diese auch nach derzeit gültigen Regelungen jederzeit über die landwirtschaftliche Nutzung zu bewilligen.

**Grafik 1:** GEB-Widmungen stehen im Widerspruch zum „Grünen Ring um Wien“, den NÖ Landesrat Pernkopf als Planungsziel ansieht. U.a. sagt er: „Wir wollen keinen Siedlungsbrei. Ohne Spielregeln verlieren wir weiterhin wertvollen Boden“.

Auf Seite 40 STEK 2030+ wird ausgeführt: „... die Festlegung sogenannter erhaltenswerter Gebäude im Grünland (GEB) kann verordnet werden, wenn .....“. Es werden weitere fachliche Kriterien für eine GEB-Widmung festgelegt. So steht z.B., dass GEB dann verordnet werden können, wenn die Erhaltung der Kulturlandschaft, der Förderung der Landwirtschaft oder der Erholung der Bevölkerung dient.

Bei einer GEB-Widmung bleibt ein Gebäude im Grünland, egal ob es in einem Landschaftsschutzgebiet oder im Natura 2000 Gebiet steht, erhalten. In Klosterneuburg steht der überwiegende Teil der bereits jetzt als GEB gewidmeten Gebäude sogar im Natura 2000 Gebiet. Nach der jetzigen Rechtssituation können z.B. kleine Gebäude auch in geringem Umfang ausgebaut werden. Werden Gebäude durch Brand vollständig zerstört, dürfen diese in ihrem ursprünglichen Umfang wiedererrichtet werden. Bei Instandsetzung darf jene Bausubstanz ausgetauscht werden, deren Erhaltung technisch nicht möglich oder unwirtschaftlich wäre. Bei einer GEB-Widmung dürfen auch Nebengebäude errichtet werden, wie z.B. eine Pergola oder eine Gartenhütte. Hinzu kommen noch Zufahrtswege und vor allem Probleme mit der Abwasserbeseitigung (Senkgrube), die Errichtung von Nebengebäuden wie Carports sowie Schwimmbecken. Es kommt dadurch in Klosterneuburg zu einer Zersiedelung der Grün- und Waldgebiete.

#### Punkt 5: Nicht ausreichende Maßnahmen zum Klimaschutz:

**STEK 2030+, Seite 43:** „Klosterneuburg setzt Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Anpassung an den Klimawandel sowie zu CO<sub>2</sub>-Reduktion“.

**Grüne:** Die Gemeinde ist zwar bestrebt, den Autoverkehr auf nachhaltige Mobilitätsformen (z.B. öffentlicher Verkehr) umzulegen, das wird aber nicht ausreichen. Bei den wichtigen Klosterneuburger Verkehrsverbindungen in den Tälern (Kierling- und Weidlingtal) wird eine ausreichende Umlegung auf öffentliche Verkehrsmittel nur begrenzt zur Verkehrserleichterung beitragen (Busse können PKW-Stau nicht überwinden.). Die Bautätigkeit und das dadurch

entstehende Verkehrsaufkommen sowie weitere Bodenversiegelung wird eine weitere Verschlechterung (Luft, Lärm) zur Folge haben.

**STEK 2030+, Seite 54:** „Um den Bürger(innen) die Möglichkeit zu bieten, Wohnen und Arbeiten innerhalb der Stadtgemeinde zu verbinden, soll die Anzahl der Arbeitsplätze in Klosterneuburg weiterhin gesteigert werden. Das fördert nicht nur die Lebensqualität der arbeitenden Bevölkerung als Folge von Zeitersparnis, welche aufgrund der kurzen Arbeitswege zum Tragen kommt, sondern verringert auch das Mobilitätsaufkommen der Pendler(innen), was einen wichtigen Beitrag zur Entschärfung der Verkehrssituation in Klosterneuburg leistet“.

**Grüne:** Etwa 80% der knapp 8.000 Auspendler(innen) haben in Wien ihren Arbeitsplatz. Die Wienpendler(innen) (meist hoher Bildungsgrad) werden ihre qualifizierten (Ministerien, Banken etc.) Arbeitsplätze kaum aufgeben. In Summe bedeutet eine Steigerung der Beschäftigten in Klosterneuburg nur mehr Verkehr. Egal ob diese dann Einpendler(innen) aus Wien und anderen Gemeinden sind, oder Pendler(innen), die in Klosterneuburg wohnen und arbeiten und dabei das Auto nutzen. Von einer Entschärfung der Verkehrssituation kann hier nicht annähernd die Rede sein. Mit der Verlegung des Umweltbundesamts (UBA) werden in Klosterneuburg kaum neue Arbeitsplätze für Klosterneuburger(innen) geschaffen, sondern schon bestehende Arbeitsplätze aus Wien nach Klosterneuburg transferiert. Damit ist wiederum eine Zunahme des Verkehrs und eine weitere Bodenversiegelung bedingt. Dies steht im Widerspruch zum Leitsatz 1.

Beschäftigtenzunahme 2001 bis 2011		
	Beschäftigte 2001	Beschäftigte 2011
Klosterneuburg	8.832	9.412

**Tabelle 2:** Bei einem Siedlungswachstum sind auch die steigenden Beschäftigtenzahlen zu berücksichtigen. Wie die Tabelle zeigt, steigen die Beschäftigtenzahlen jährlich um 58 Personen (= 0,7%). Ob es anzustreben ist, ein Beschäftigtenwachstum in Klosterneuburg wie in den anderen Gemeinden zu erreichen, bleibt auf Grund des jetzigen Bevölkerungsanstieges und der sich daraus ergebenden Verkehrssituation mehr als fraglich.

	Auspendler	davon nach Wien
2011	7.595	6.023
2017	8.272	6.679
Jährliche Zunahme	Diff. $8.272 - 7.595 = 677 : 6 = 113$ Auspendler (=1,5%)	Diff. $656 : 6 = 109$ Auspendler (= 1,8%)

**Tabelle 3:** Mit der Erhöhung der Beschäftigtenzahlen in Klosterneuburg steigen auch die Auspendlerzahlen nach Wien und damit auch das Verkehrsaufkommen. Etwa  $\frac{1}{3}$  der Wienpendler(innen) sind mit dem Auto unterwegs.

**STEK 2030+, Seite 74:** „Das angenommene Bevölkerungswachstum von jährlich etwa 1,2 % würde aber auch eine Reihe erheblich negativer Auswirkungen mit sich bringen. Vor allem das Verkehrsaufkommen würde bereits kurzfristig im gesamten Gemeindegebiet ansteigen, da der Zuwachs der Bevölkerung flächendeckend stattfinden würde und mit dem Umweltverbund keinesfalls zu bewältigen wäre.“.

**Grüne:** Die Steuerungsgruppe hat sich nach dem Zukunftsbild „Entwicklung nachhaltig lenken“ orientiert. Das bedeutet nach den Angaben des STEK 2030+ ein Bevölkerungswachstum von 0,7%. Nach den statistischen Daten nach dem Wohnungswachstum ist die jährliche Steigerung der Gesamtbevölkerung 1,5% und nicht 0,75%. Dadurch wird der hohe Siedlungsdruck weiter anhalten, der motorisierte Verkehr und Bodenversiegelung weiter zunehmen, die Luftqualität und das Stadtklima sich weiter verschlechtern.

Das hohe Siedlungswachstum in den letzten Jahrzehnten vor allem auf eine verfehlte Raumplanung zurückzuführen. Bauland wurde auch dort festgelegt, wo dieses mit öffentlichem Verkehr auf Grund zu hoher Kosten nicht aufgeschlossen werden kann. Deshalb wird ein Großteil der täglichen Wege mit dem Auto zurückgelegt.

Die Maßnahmen, um die Siedlungsentwicklung zu bremsen, waren viel zu wenige (z.B. die Beschränkung auf 2 bis 3 Wohneinheiten in den Randbereichen der Gemeinde). Der Siedlungsdruck führt dazu, dass die Baulandreserven (knapp 17% des gewidmeten Baulandes) schrittweise aufgebraucht und auch die innerstädtischen Baulandflächen nachverdichtet werden.

#### **Abschließende Stellungnahme der Grünen:**

- Im STEK 2030+ wird festgehalten an dem Zukunftsbild „Nachhaltig Entwicklung lenken“ mit einem maximalen Bevölkerungswachstum von 0,7%. Auf Grund der statistischen Daten der Wohnungsentwicklung ergibt sich jedoch jährlich ein Bevölkerungswachstum von 1,5%.
- Beim Siedlungswachstum von der Bautätigkeit ausgehen wie Wohnungen und nicht von der Bevölkerung bzw. Gesamtbevölkerung.
- Sicherung von Flächen für die Gemeinde als Baulandreserve.
- Ausdehnung der Gartenzone im Bauland durch die Festlegung von Freiflächen und hintere Baufluchtlinien um den Durchgrünungsgrad möglichst zu erhalten.
- Errichtung eines mehrstöckigen Parkdecks hinter Bahnhof Kierling für Abstellplatz für Pendler und städtische Kunden.
- Pionierviertel: großer klimafreundlicher Grünanteil (Bäume, Park etc.), restriktive Wohnverbauung und motorisierter Verkehr.

## Anhang: Schätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens beim Kreisverkehr in das Pionierviertel

Nutzung Pionierviertel (Angabe von Koch)	Zahlen nach Koch (keine nachvollziehbare Berechnungsmethode)	Berechnung der GRÜNEN Zahlen nach Schwellenwerte aus der Planung (Internetangaben)			
		Davon mit Auto	Fahrten pro Tag	Nachvollziehbare Berechnungsmethode	KFZ pro Tag
1.100 Wohnungen (WE)	2.068 KFZ pro Tag)	1,2 pro WE.	2,5 (üblich 3,4)*	1100 WE x 1,2 Autos pro WE. x 2,5 Fahrten	3.300
110 Wohnungsbesuche (Handwerker, Bekannte), Das sind 10% der 1100 WE.	140	50% (Faktor 0,5)	2	110 x 0,5 x 2	110
660 Schüler**, die außerhalb des Viertels wohnen.	200	40% (Faktor 0,4)	2	660 x 0,4 x 3	792
100*** Kindergartenkinder, die außerhalb des Viertels wohnen	288	90% (Faktor 0,9)	2	100 x 0,9 x 2	180
570 Beschäftigte*** (gewerbliche Nutzung), BGF 15.000m <sup>2</sup>	600	50% (Faktor 0,5)	2,75	500 x 0,5 x 2,75	783
1.140 Kundenbesucher durch gewerbliche Nutzung (Annahme 2 Kundenbesuche pro Beschäftigte)	558	40% (Faktor 0,4)	2	1.710 x 0,4 x 2	912
100 Beschäftigte im Wirtschaftshof		50% (Faktor 0,5).	2	100 x 0,5 x 2	100
30 Fahrzeuge im Wirtschaftshof		100%	2	30 x 2	60
<b>Summe ohne Mobilitätskonzept</b>	<b>3.854</b>				<b>6.237</b>
<b>Summe mit Mobilitätskonzept</b>	<b>1.927</b>				<b>3.118</b>

Im Falle einer Reduzierung der Wohnungen von 1100 auf 700 kommt man statt 3.300 nur mehr auf 2.100 KFZ-Fahrten pro Tag. D.h. 1.200 Fahrten weniger.

Bei 520 Beschäftigte für das Umweltbundesamt kommt man auf 520 Fahrten pro Tag (520 mal 0,5 x 2), Kundenbesuche = 416 (Annahme = 2 Kunden pro Beschäftigte)

Die Kundenbesuche sind gering angesetzt. Im Falle auch nur von wenigen Betrieben, die eine starke Kundenfrequenz aufweisen, erhöht sich die Zahl beträchtlich. In so einem Fall werden sich die Verkehrszahl von Koch mehr als verdoppeln. Inwieweit das Mobilitätskonzept eine Reduktion von 50% erreicht, ist zu hinterfragen. (Auf welchen Berechnungen (Annahmen?) beruhen die Zahlen?

\* Faktor wurde deshalb nur mit 2,5 (statt 3,4) gerechnet, da wahrscheinlich viele Einkaufsfahrten im Gewerbegebiet (z.B. Merkur) erfolgen werden und damit nicht den Kreisverkehr in Richtung Wienerstraße frequentieren werden.

\*\* 180 Schüler kommen aus dem Pionierviertel (insgesamt 840 Schüler)

\*\*\*60 Kinder kommen aus dem Pionierviertel (insgesamt 160 Kindergartenkinder)

### **Welche Richtwerte wurden bei der Berechnung des KFZ-Verkehrsaufkommens bei der Studie von Koch genommen?**

Wie der Verkehrsplaner Koch das Verkehrsaufkommen für das Pionier Viertel berechnet hat, geht aus seiner Studie nicht hervor. Die Grünen haben bei ihren Verkehrsberechnungen aus dem Internet Richtwerte genommen, die man bei Verkehrsberechnungen üblicherweise heranzieht. Dabei kommt man auf ein viel höheres Verkehrsaufkommen beim Kreisverkehr in das Pionier Viertel. Die Wienerstraße in Richtung Wien wird dadurch ungleich höher belastet.

Seitens der Klosterneuburger Raumplanung sollte man noch untersuchen, wieso es zu solchen Unterschieden zwischen den Berechnungen von Koch und den Grünen kommt. Die Raumplanung Klosterneuburg hätte von sich aus schon bei der Beauftragung der Studie von Koch eine nachvollziehbare Berechnungsmethode verlangen sollen. Auch die schon vorher von der Stadtgemeinde beauftragten Verkehrsplaner, Snizek + Partner, stellten in ihrer Verkehrserhebung (2018) für das Pionier Viertel fest: 4.000 KFZ pro Tag mehr. Es gibt keine Hinweise, wie sie zu diesen 4.000 KFZ kommen.

Auch wenn die Stadtgemeinde ein Gutachten beauftragt, ist sie es, die dann die Planungsentscheidungen trifft. Ein Gutachter unterstützt lediglich die Stadtplanung bei ihrer Entscheidungsfindung. Deshalb hat die Stadtplanung zu überprüfen, ob ein Gutachten, in diesem Fall die Verkehrsdaten, glaubwürdig sind. Das kann man aber nur dann machen, wenn die Berechnungsmethode offengelegt wird.