

Stadt Klosterneuburg

Innovationsplan Gewerbegebiet Schütttau



Wien, 10.02.2022

Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH, Schloßgasse 11, 1050 Wien,
Tel. +43 1 544 07 07, email: office@rosinak.at, <http://www.rosinak.at>

stadtländ, DI Sibylla Zech GmbH, Kirchengasse 19/12, 1070 Wien;
+Tel. +43 1 2361912, email: wien@stadtländ.at
www.stadtländ.at

Auftraggeber

Stadtgemeinde Klosterneuburg
Rathausplatz 1
3400 Klosterneuburg

Gefördert von

ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH
Niederösterreich-Ring 2, Haus A
3100 St. Pölten

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schlossgasse 11
1050 Wien

\ Oliver Wurz
\ Andrea Weninger
\ Julia Hacker

stadtland DI Sibylla Zech GmbH
Kirchengasse 19/12
1070 Wien

\ Herbert Bork
\ Philipp Hofer

Wien, am 10.02.2022

Datei: Bericht_Innovationsplan_Schuettau_final
Quelle Bild Titelseite: Rosinak & Partner ZT GmbH

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabe	4
2. Analyse	6
2.1. Städtischer und landschaftlicher Kontext	6
2.2. Stadtstruktur	7
2.2.1. Nutzungen	7
2.2.2. Bebauungsstruktur.....	11
2.3. Freiraum	14
2.4. Mobilität und Verkehrserschließung.....	16
2.4.1. Verkehrserschließung Kfz- und Radverkehr.....	16
2.4.2. Verkehrserschließung im öffentlichen Verkehr	21
2.4.3. Pkw- und Fahrradstellplätze	23
2.4.4. Verkehrserschließung Fußverkehr	27
2.4.5. Zusammenfassende Beurteilung zur Verkehrserschließung.....	29
2.4.6. Verkehrliche Rahmenbedingungen für den Innovationsplan	29
2.5. Energie und technische Infrastruktur.....	33
2.6. Die Schütttau aus Sicht der Unternehmen und Arbeitnehmer*innen	37
2.6.1. Die Unternehmen in der Schütttau	37
2.6.2. Die Beschäftigten in der Schütttau.....	39
3. Ansprüche an ein innovatives Gewerbegebiet	44
4. Zielbild	46
4.1. Grundsätze	46
4.2. Zielbild Städtebau.....	47
4.3. Zielbild Mobilität	58
4.4. Zielbild Technische Infrastruktur.....	63
5. Massnahmen und nächste Schritte.....	64
6. Materialienband.....	69
7. Quellenverzeichnis.....	69
8. Anhang Kartensammlung A3	69

1. AUFGABE

Die Schütttau ist der einzige Bereich in Klosterneuburg, in dem sich Betriebe konzentriert ansiedeln und großflächiger entwickeln können. Das Gewerbegebiet ist mit Handels- und Dienstleistungsbetrieben, Gewerbe- und Produktionsbetrieben stark durchmischt. Die bestehende Struktur ist in den vergangenen Jahrzehnten gewachsen und bringt bei einem hohen Flächenverbrauch nur wenig hochwertig genutzte Betriebsflächen. Die Bebauungsstruktur ist großvolumig, die Gebäude sind meist nur ein oder zwei Geschoße hoch – hier besteht noch Ausbaupotenzial. Die Lage direkt an der Donau bietet eine hohe Arbeitsplatzattraktivität. Die Betriebe entwickeln sich weiter und der Platzbedarf steigt zunehmend. Die Flächenverfügbarkeit ist allerdings eingeschränkt.

Im Stadtentwicklungskonzept Klosterneuburg 2030+ /1/ wurde daher die Maßnahme eines „Innovationsplanes für das Gewerbegebiet Schütttau“ festgelegt, bei dem – unter Einbeziehung der wichtigsten Stakeholder und Unternehmen – Möglichkeiten gefunden werden sollen, die Nutzflächen zu erhöhen und zugleich Angebote für Betriebe mit hochwertigen Arbeitsplätzen zu schaffen.

Der Innovationsplan umfasst

- Maßnahmen zur künftigen Verkehrserschließung im Kfz-Verkehr, im öffentlichen Verkehr und im Rad- und Fußverkehr, auch im Zusammenhang mit dem nördlich anschließenden Stadtentwicklungsgebiet Pionierviertel
- Überlegungen zur Gestaltung der öffentlichen und halböffentlichen Freiräume, insbesondere hinsichtlich Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und hinsichtlich attraktiver Erholungsräume für Arbeitnehmer*innen
- Vorschläge zur Bebauungsstruktur und der Nutzung der Flächen
- die Weiterentwicklung der technischen Infrastruktur insbesondere Strom und Breitband-Internet.

Abbildung 1: Übersicht Gewerbegebiet Schüttau



Quelle: Grundlage Luftbild basemap

2. ANALYSE

2.1. Städtischer und landschaftlicher Kontext

Das Gewerbegebiet Schüttau liegt rd. 1,5 bis 2 km Luftlinie von der Innenstadt Klosterneuburgs entfernt, in unmittelbarer Nähe zur Donau und zur Stadtgrenze zu Wien. Die Lage „hinter der Bahn“ ließ hier einen Stadtteil entstehen, der sich baulich und funktional stark vom übrigen Stadtgebiet unterscheidet. Das hat nicht zuletzt auch mit der Entstehungsgeschichte zu tun. Das Gewerbegebiet entwickelte sich erst in 20. Jahrhundert nach der Umsetzung von Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Donau. Die ursprünglich gärtnerisch genutzten Flächen, die regelmäßig überflutet wurden, sind im Laufe der Zeit fast vollständig durch Betriebsareale ersetzt worden.

Abbildung 2: Lage im Stadtgebiet



Quelle: Kartengrundlage open street maps, Eigene Darstellung

Westlich und östlich des Areal bilden die Bahnlinie und die Donau starke Barrieren, im Norden liegt die ehemalige Magdeburg-Kaserne der Pioniere, zu der es unter dem Titel „Pioniertviertel“ Entwicklungsüberlegungen für die kommenden Jahre gibt.

Landschaftlich gehört die Schütttau – wie schon der Name vermuten lässt – zur Flussebene der Donau. Das Gelände ist flach, erst westlich der Bahn steigt es zum Wienerwald recht markant an. Entlang der Donau blieb im Bereich der Schütttau nur ein schmaler, bedingt naturnaher Uferstreifen übrig, der nicht nur Hochwasserschutzbauten aufnimmt, sondern auch als Erholungsraum dient.

Die Durchlüftung des Gebietes in Fließrichtung der Donau ist noch weitgehend erhalten, große Gebäudestrukturen entlang der Bahn hingegen verhindern Luftströme aus den Erhebungen des Wienerwaldes (Fallwinde) weitgehend.

2.2. Stadtstruktur

2.2.1. Nutzungen

Die Nutzungsstruktur des Gewerbegebietes Schütttau weist ein recht breites Spektrum auf und spiegelt gleichzeitig die Entwicklungsgeschichte und Transformation des Gebietes wider.

Von der ursprünglich überwiegenden Nutzung als Industriegebiet und Produktionsstandort finden sich heute noch mehrere Betriebsanlagen. Auch wenn Großbetriebe verschwunden sind (INKU-Werk) oder reduziert wurden (Electrovac) haben doch noch einige Industriebetriebe hier ihren Standort. Dazu zählen zahlreiche Klein- und Mittelbetriebe, die ein Spektrum von Baustoffaufbereitung, bis zur Lebensmittelproduktion abdecken. Dazu zählen auch diverse Handwerksbetriebe, v.a. im Bereich der KFZ-Branche. Mit Polymun ist die Schütttau zudem zu einem bedeutenden Standort für die Pharmaindustrie geworden. Die Lebensmittelversuchsanstalt (LVA) an der Magdeburgstraße ist eine weitere bedeutsame Vertreterin des Gesundheitswesens und der Forschung im Gebiet. Der LVA zugeordnet ist zudem die Berufsschule des Österreichischen Getränkeinstituts.

Auffallend hoch ist die Nutzung des Gebietes als Lager- und Logistikstandort. Genutzt werden hierfür u.a. die ehemaligen Betriebsgebäude des INKU-Werks. Mit Zuklin Bus ist das Personentransportgewerbe vertreten.

Stark an Bedeutung gewann in den letzten Jahren das Dienstleistungsgewerbe. Attensam, Haus- und Objektbetreuung, ist zwischenzeitlich zum größten Arbeitgeber vor Ort aufgestiegen. Des Weiteren finden sich zahlreiche Büros und Entwicklungsabteilungen unterschiedlicher Unternehmen im „Büropark Donau“ zwischen der Inkustraße und der Donaustraße.

Handel ist eine weitere Branche, die in den letzten Jahren immer mehr Flächen im Gebiet beansprucht. Neben einzelnen Großhandelsbetrieben sind es vor allem Einkaufsmärkte, die den Charakter in Teilbereichen prägen und die Verkehrserzeugung im Gebiet stark beeinflussen. Ergänzend dazu siedelten sich größere Fitnessbetriebe an, die allerdings im Unterschied zu den einzelnen Vereinsgebäuden von Rudervereinen entlang der Donaustraße keinen Bezug zum Freizeit- und Erholungsgebiet der Donau aufweisen.

Eine Besonderheit sind die städtischen Betriebe, die einen zentralen Bereich der Schütttau prägen: Kläranlage und der einzige Recyclinghof der Stadt haben eine hohe Bedeutung für Klosterneuburg. An der Inkustraße befindet sich zudem ein Standort des Wirtschaftshofs der Stadt.

Zusammenfassend lässt sich die Nutzungsstruktur der Schütttau als vielfältig charakterisieren – sowohl was die Betriebsgrößen als auch die Branchen betrifft. Der Trend geht jedoch recht deutlich weg vom Produktions- und Lagerflächenstandort hin zu Dienstleistung, Forschung und Handel. Kon-

flinke zwischen den Nutzungen (z.B. durch Emissionen) sind bis dato kaum vorhanden. Kritisch für den Charakter des Gewerbegebietes sind jedoch die großen Einzelhandelsflächen, die aufgrund ihrer hohen Verkehrserzeugung Probleme verursachen.

Zudem fällt auf, dass die Nutzungen kaum Bezug zur doch sehr attraktiven Lage direkt an der Donau nehmen und dass kaum ergänzende Angebote für Arbeitnehmer*innen – wie z.B. Gastronomie, Kinderbetreuung – im Gebiet vorhanden sind.

Abbildung 3: Nutzungen im Gewerbegebiet Schütttau



- | | | |
|----------------------------|---------------------|---------------------------------|
| Nutzungen | | |
| Industrie/Produktion/Lager | Büro | Wohnnutzung |
| Gewerbe/Handwerk | Forschung & Bildung | Größere zusammenhängende Areale |
| Logistik/Personentransport | Städtischer Betrieb | Projektgebiet |
| Großhandel | Freizeit & Sport | Grundstücksgrenze |
| Einzelhandel | Gastronomie | |

N 1:3.000 (A3)

 Stand: Dezember 2021
 Quelle: Stadt Klosterneuburg, eigene Erhebung
 

Abbildung 4: Eindrücke im Bestand – Nutzungen



Fotos: stadland

2.2.2. *Bebauungsstruktur*

Die Vielfalt in der Nutzung spiegelt sich in der Bebauungsstruktur wider: große Hallen und Betriebsgebäude wechseln mit kleinteiligeren Strukturen ab. Besonders markant ist das 385 m lange Gebäude des Baumarktes entlang der Bahntrasse sowie der Gebäudeblock zwischen der Inkustraße und der Donaustraße, wo der „Büropark Donau“ und der „Gewerbepark Donau“ einen großen, nahezu geschlossenen Hof bilden. Weitere großflächige Gebäude befinden sich auf dem Areal der Fa. Electrovac im Norden sowie im südlichen Teil des Baublocks Aufeldgasse – Inkustraße (Reifen Fleischmann).

Ähnlich divers präsentieren sich die Gebäudehöhen, wobei die typische Hallenhöhe von 5-9 m vorherrscht. Etwas höher sind einzelne Verwaltungsgebäude und Bürogebäude v.a. entlang der Donaustraße, sowie die Silos rund um die Kläranlage.

Generell fällt auf, dass die Gebäudehöhen für ein Betriebsgebiet leicht überdurchschnittlich sind. Dadurch ergeben sich für ein Gewerbegebiet nicht unbedingt typische Raumsituationen: zum einen der geschlossene Hof zwischen Büropark Donau und Gewerbepark Donau, der einen großen Platz bildet, zum anderen die Gebäudesituation rund um den „Knochenkreisverkehr“, wo sich trotz der großen Distanz zwischen den Gebäuden ein Platzcharakter erahnen lässt.

Das Gewerbegebiet der Schütttau ist bereits weitgehend genutzt. Unbebaute oder nicht betrieblich genutzte Flächen sind im Gebiet kaum vorhanden. Einzig im Norden, an der Garnisonstraße befindet sich noch ein rd. 1,2 ha großes, unbebautes Grundstück. Kleinere noch unbebaute Bereiche liegen an der Donaustraße, nördlich und südlich des Betriebsstandortes von Polymun.

Unbebaute Lager- und Manipulationsflächen sind für ein Gewerbegebiet typisch den Betrieben zugeordnet. Auffallender und stadteilprägender sind hingegen die zahlreichen und großen Parkplätze, sei es direkt bei den Gewerbebetrieben oder rund um die Einzelhandelsstandorte.

Nicht der Bebauungsstruktur eines Gewerbegebietes entsprechen einzelne Einfamilienhäuser und die Sportvereinshäuser entlang der Donaustraße.

Abbildung 5: Bebauungsstruktur im Gewerbegebiet Schütttau



Abbildung 6: Eindrücke im Bestand – Bebauungsstruktur



Quelle: stadtland, Rosinak & Partner

2.3. Freiraum

Das Gewerbegebiet Schütttau ist fast vollständig versiegelt. Unbefestigte Bereiche beschränken sich auf Restflächen (hier vor allem rund um die Becken der Kläranlage), auf die verbliebenen Einfamilienhaus- und Freizeitbereiche sowie auf den nicht als Bauland gewidmeten Bereich entlang der Donau. So sind zwischen Donaustraße und Bahnstrecke lediglich rd. 11% der Flächen als Grün- oder Gartenflächen gestaltet. Zieht man einzelne Brachflächen und Lagerplätze auf Schotterfläche ab, sind rd. 80% des Gewerbegebietes versiegelt und nicht versickerungsfähig.

Bäume und vertikale Grünstrukturen beschränken sich ebenfalls auf die Freiflächen entlang der Donau, vereinzelt Bäume finden sich im Gewerbehof.

Auffallend ist die große Freirauminanspruchnahme durch Kfz-Stellplätze, die wiederum – und dies insbesondere bei den Einzelhandelsstandorten – so gut wie keine Bäume oder Grünstrukturen aufweisen. Straßenbegleitgrün ist kaum vorhanden, im Gegenteil wurden potenzielle Grünbereiche als Schotterbeete angelegt. In Kombination mit der Bebauung, die keinerlei Dach- oder Fassadenbegrünung aufweist, ist das Gewerbegebiet Schütttau ein Stadtteil, der sich im Sommer stark aufheizt und eine relevante Hitzeinsel produziert.

Aus klimatologischer Sicht als Vorteil erweist sich die Lage an der Donau, die einerseits Kühlungseffekte bedingt und andererseits eine Durchlüftung in Nord-Südrichtung fördert.

Abbildung 7: Eindrücke im Bestand – Freiraum



Abbildung 8: Freiraum im Gewerbegebiet Schütttau



2.4. Mobilität und Verkehrserschließung

2.4.1. Verkehrserschließung Kfz- und Radverkehr

Die Schütttau ist durch den Bahnkörper der Franz-Josefs-Bahn und die zum Teil tiefergelegte Trasse der B14 vom übrigen Siedlungsraum Klosterneuburgs getrennt. Die Bebauung etwa des Baumarkts OBI greift die Linearität auf und verstärkt die Barrierewirkung. Erschließungspunkt und gleichzeitig Nadelöhr ist der tiefliegende Kreisverkehr B14 – L116 – Aufeldgasse, der eine hochleistungsfähige Anbindung für den Kfz-Verkehr bietet, jedoch für Fußgänger*innen unpassierbar ist und für Radfahrer*innen nur eine theoretische, weil hoch unattraktive Verbindung zum Siedlungsbereich Weidling darstellt.

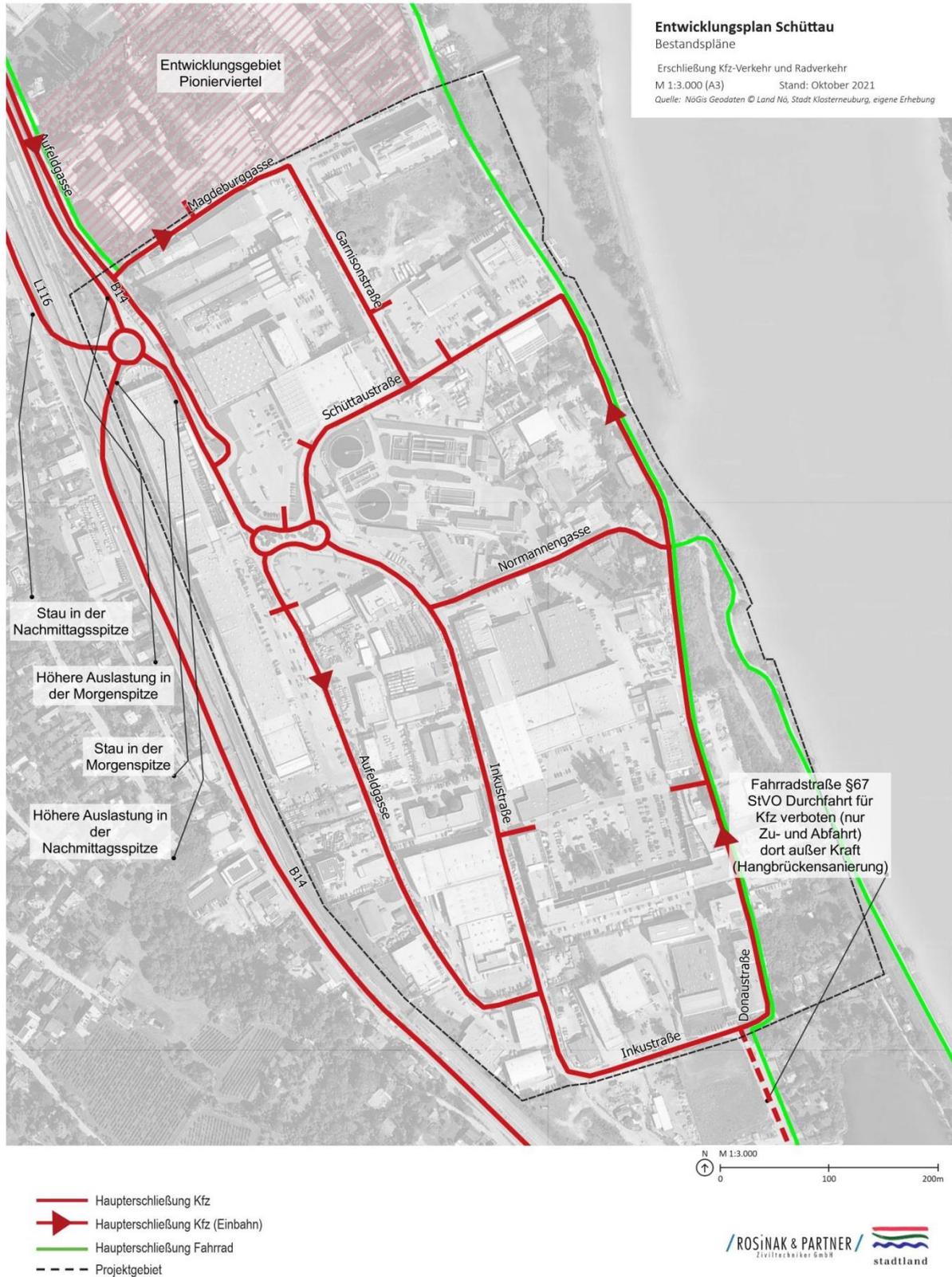
Vom Kreisverkehr führt die Aufeldgasse ansteigend ins Gewerbegebiet. Der sogenannte „Knochenkreisverkehr“ Aufeldgasse – Inkustraße – Schütttaustraße verteilt den Verkehr auf das Erschließungsstraßennetz der Schütttau. Zwischen den beiden Kreisverkehren mündet die Aufeldgasse von Norden kommend als T-Kreuzung in diese Haupterschließung ein – ein wichtiges Element der Anbindung des nördlich benachbarten Entwicklungsgebiets Pionierviertel – der ehemaligen Magdeburgkaserne der Pioniere.

Von Norden verbinden die Donaustraße (in Kfz-Fahrtrichtung Norden) und die Aufeldgasse (in Kfz-Fahrtrichtung Süden) das Gebiet mit der Wiener Straße – aufgrund der dortigen Eisenbahnkreuzung ist dies allerdings eine sehr untergeordnete Anbindung des Gewerbegebiets.

Von Südosten rückt die Wiener Stadtgrenze unmittelbar bis an die Inkustraße an das Gewerbegebiet heran. Die Kuchelauer Hafenstraße auf Wiener Stadtgebiet ist als Fahrradstraße organisiert: Sie darf vom Kfz-Verkehr nur zur Zu- und Abfahrt genutzt werden, nicht jedoch zur Durchfahrt. Damit kann sie für die Erschließung des Gewerbegebiets nicht genutzt werden. Lediglich während der Erstellung des vorliegenden Innovationsplans ist die Verordnung als Fahrradstraße aufgehoben, um die Verkehrsströme während der Hangbrückensanierung entlang der B14 abwickeln zu können.

Während die Kuchelauer Hafenstraße für den Kfz-Verkehr also nicht nutzbar ist, stellt sie jedoch für den Radverkehr eine hoch leistungsfähige und attraktive Anbindung an das Radwegenetz der Stadt Wien dar. Zusätzlich führt entlang der Donau der Euro Velo 6 – einer der europäischen Fernradwege durch Österreich. Eine hochrangige Verbindung mit Wien und den Gemeinden nördlich von Klosterneuburg steht damit aber auch einer Verbindung mit derzeit geringer Qualität zur Stadt Klosterneuburg gegenüber: lediglich über die Aufeldgasse und den Bahnübergang Wiener Straße ist die Schütttau mit der Stadt verbunden – sieht man von der sehr unattraktiven Verbindung über den tiefliegenden Kreisverkehr ab.

Abbildung 9: Erschließung Kfz- und Radverkehr im Gewerbegebiet Schütttau



Das Verkehrsaufkommen am tiefliegenden Kreisverkehr ist geprägt von den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag: Starke Pendlerströme von Norden kommend führen am Kreisverkehrsarm zu einer sehr hohen Auslastung, teilweise zu Rückstau, die sich aber innerhalb weniger Minuten üblicherweise wieder abbauen.

Am Nachmittag prägen ein starker in Gegenrichtung orientierter Pendlerstrom und zusätzlich ein hohes Verkehrsaufkommen vom Gewerbegebiet kommend das Verkehrsgeschehen am Kreisverkehr. In der Aufeldgasse überlagern sich Verkehre der Einzelhandelsstandorte (Billa Plus, OBI, Lidl, Hofer, ...) und zeitlich verdichtete Abfahrten der ca. 1.200 bis 2.000 Beschäftigten des Gewerbegebiets. Mitunter kommt es in den Spitzenstunden zu Rückstau bis zum „Knochenkreisverkehr“.

An Samstag kommt es Beobachtungen zufolge zu teilweise massiven Verkehrsbehinderungen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens beim Recyclinghof im Nahbereich des „Knochenkreisverkehrs“.

Abbildung 10: Eindrücke im Bestand – Kfz- und Radverkehr



Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH

Die Straßenräume des Gewerbegebiets und der Aufeldgasse sind deutlich auf den Kfz-Verkehr und dessen Anforderungen – insbesondere auch des Schwerverkehrs – ausgerichtet. Die Verkehrsstärken in den einzelnen Straßen unterscheiden sich stark: Das Verkehrsstromdiagramm zeigt knapp 12.000 Kfz/24h im Werktagsverkehr in der Hauptzufahrtsstraße Aufeldgasse. Von dort teilt sich der Hauptstrom in ca. 5.000 Kfz/24 in der Schüttaustraße und schon nur mehr 3.800 Kfz/24h in der Inkustraße. Aus dieser Darstellung werden die Hauptverkehrserreger deutlich: es sind die Einzelhandelsnutzungen mit ihren ausgedehnten Parkplatzflächen. Sie sind schließlich für die Klosterneuburger Bevölkerung fast ausschließlich mit dem Auto erreichbar.

Das übrige Straßennetz der Schüttau weist nur sehr geringe Verkehrsstärken auf. Grundlage der Darstellung sind umfangreiche Verkehrserhebungen im Gebiet vom September 2020 /6/, also aus der Zeit noch vor der Hangbrückensanierung. Knotenstromerhebungen der beiden Kreisverkehre stammen aus Zählungen am 28.1.2020 im Zuge der Untersuchungen zum Pionierviertel /3/, also noch vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie.

Abbildung 11: Verkehrsstärken im Pkw- und Lkw-Verkehr 2020



2.4.2. Verkehrserschließung im öffentlichen Verkehr

Die Lage des Gewerbegebiets Schütttau zeichnet sich durch eine – grundsätzlich – sehr gute Anbindung im öffentlichen Verkehr, insbesondere durch den Bahnhof Klosterneuburg Weidling aus. Derzeit halten am Bahnhof während der Hauptverkehrszeiten vier Züge pro Stunde und Richtung: jene der Linie S40 sowie Regionalzüge zwischen Wien Franz-Josefs-Bahnhof und St. Andrä/Wördern. Direktverbindungen von Krems, Tulln oder Gmünd gibt es allerdings nicht. Dazu müssten Fahrgäste mit dem REX (Regionalexpress) zunächst bis Wien Heiligenstadt fahren, dort in die S-Bahn oder in Regionalzüge umsteigen und nach Klosterneuburg Weidling zurückfahren. Ein Angebot, das wohl nur sehr wenig in Anspruch genommen wird.

Der Bahnhof wird auch von der Regionalbuslinie 400 bedient, die mit einem 10-Minuten-Intervall zwischen Wien Heiligenstadt über das Zentrum von Klosterneuburg, Kierling und dem IST Austria in Maria Gugging (Institute of Science and Technology) eine dichte Verbindung darstellt. Die Haltestelle Kammerjoch an der B14 ist die nächstgelegene zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Gewerbegebiet Schütttau.

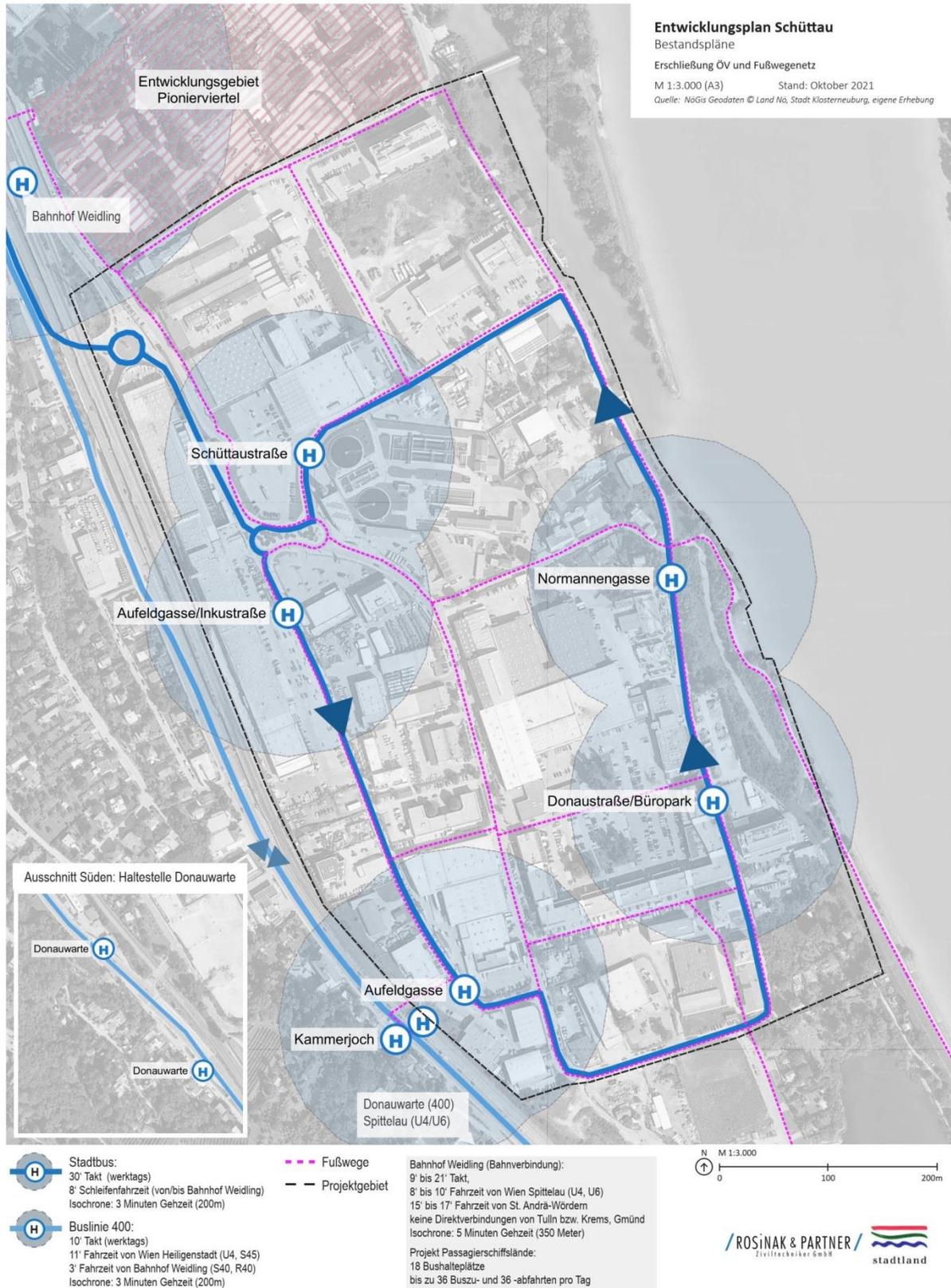
Des Weiteren ist das Gewerbegebiet direkt durch die Stadtbuslinie 1 erschlossen. Fünf Haltestellen liegen an einer Schleife, die im 30-Minuten-Takt bedient werden und das Gewerbegebiet mit dem Bahnhof Weidling und dem Stadtzentrum von Klosterneuburg verbindet.

Die Voraussetzungen also für eine gute ÖV-Anbindung sind also gegeben. Allerdings sind die Angebote nur ungenügend auf den tatsächlichen Bedarf und untereinander abgestimmt. Das große Manko an der Bahnanbindung ist die „letzte Meile“: Von den Bahnsteigen führt ein unattraktiver und enger Tunnel zum Zugangsgebäude in der Aufeldgasse auf Höhe der ehemaligen Kaserne. Einige Betriebe liegen in der Nähe dieses Zugangsgebäudes, der Schwerpunkt der Arbeitsplätze ist aber weit entfernt vom Bahnhof und die Gehsteige sind schmal, zum Großteil unbeschattet, unattraktiv und von zahlreichen Lücken im Wegenetz geprägt. Der Takt des Stadtbusses, der die letzte Meile überwinden könnte, ist nicht auf die Bahnankünfte abgestimmt und generell zu wenig dicht.

Die Bushaltestelle Kammerjoch, die in einem sehr guten Intervall von 10 Minuten bedient wird, liegt direkt neben den stark befahrenen Fahrbahnen der B14, die Fahrgastau Stellfläche ist sehr schmal und befindet sich zwischen haltendem Bus und einem Zaun. Über die Bahn führt ein Fußgängersteg, der nur über Stufen und daher nicht barrierefrei mit Anstrengung zu überwinden ist. Im Gewerbegebiet selbst werden die Zu Fuß Gehenden wiederum vom unzureichenden und lückenhaften Fußwegenetz empfangen.

Eine der größten Hürden für Beschäftigte aus Wien, die öffentlichen Verkehrsverbindungen zu benutzen, ist die Grenze der Kernzone 100: Die Haltestelle Kammerjoch liegt gerade nicht mehr in der Kernzone 100 der Stadt Wien. Der Fahrpreis erhöht sich damit gegenüber der davor liegenden Haltestelle Donauwarte, die direkt an der Stadtgrenze liegt, auf das Doppelte – dies gilt für Einzelfahrscheinene genauso wie für Dauerkarte und Jobtickets. Fahrgäste können preisgünstig durch die gesamte Stadt Wien fahren, ein eklatanter Fahrpreissprung ergibt sich aber erst auf den letzten hundert Metern.

Abbildung 12: Fußwegenetz und Erschließung im öffentlichen Verkehr im Gewerbegebiet Schüttau



Die Haltestellen selbst sind nur schlecht ausgestattet, Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten fehlen bei fast allen Haltestellen. Fahrgastaufstellflächen sind oft zu eng, zumal sie auch in vorbeifahrenden

Gehrelationen oder im Fall der Donaustraße auf gemischten Geh- und Radwegen mit hohen Geschwindigkeiten im Radverkehr liegen. Die Haltestellen liegen an den Rändern des Gebiets – weite Fußwege sind die Folge.

Abbildung 13: Eindrücke im Bestand – öffentlicher Verkehr



Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH

2.4.3. Pkw- und Fahrradstellplätze

Anders ist dies beim Stellplatzangebot: großflächige Parkplätze vor den Einzelhandelsgeschäften und im Büro- und im Gewerbepark Donau sowie etwa 450 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ergänzen sich zu einem Gesamtangebot für ca. 2.500 Pkw. Zahlreiche davon für Kund*innen nicht nur der Geschäfte sondern insbesondere auch des Fitnesscenters, und für Beschäftigte, teilweise für firmeneigene Fuhrparks (z.B. Fa. Attensam, Fa. ZuklinBus). Für Beschäftigte und Kund*innen, die mit dem Pkw kommen, gibt es ein großes und attraktives Angebot an Pkw-Stellplätzen – dies trägt auch zur am Auto orientierten Verkehrsmittelwahl für Arbeits-, Freizeit- und Einkaufswege bei.

Das infrastrukturelle Angebot für den Radverkehr und im ÖV vermag dem nur wenig entgegenzusetzen. So geben knapp 75% der befragten Beschäftigten an (siehe Detailergebnisse im gesonderten Materialienband), mit dem Pkw zur Arbeit zu kommen. Von diesen geben wiederum knapp 50% an, dass sie über die gesamte Wegstrecke auch ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen könnten. Hier wird deutlich, wie sehr das Angebot eines Stellplatzes beim Arbeitsort zur Verkehrsmittelwahl Pkw beiträgt.

Die Anzahl der Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum und auch auf den privaten Grundstücken der Betriebe ist gering. Das Angebot an Radabstellplätzen in den Außenräumen beschränkt sich auf 100 bis ca. 120 Abstellplätze – zumeist in geringer Qualität als Felgenklemmen (Vorderradhalterung). Lediglich der Baumarkt OBI, der ÖAMTC-Stützpunkt und das Fitnesscenter bieten eine nennenswerte Anzahl an Radabstellplätzen an. Einzelne Betriebe bieten eigene Fahrradräume für Mitarbeitende an, die – sofern nicht explizit einsichtig – nicht mit erhoben werden konnten.

Abbildung 14: Kfz-Stellplätze und Radabstellplätze im Gewerbegebiet Schüttau



Abbildung 15: Eindrücke im Bestand - Parken



Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH

Viele der Pkw-Stellplätze sind den einzelnen Betrieben zugeordnet und dürfen nur von Kund*innen oder Beschäftigten dieser Betriebe genutzt werden. Das große Stellplatzangebot im Gewerbehof wäre prädestiniert für eine gemeinschaftliche Nutzung (u.a. bei verschiedenen Öffnungs- und Betriebszeiten), wodurch auch Flächen eingespart werden könnten.

Dasselbe trifft auf die E-Ladestellen im Gebiet zu – sie sind derzeit allerdings in Hinblick auf die Abrechnung von Kosten – auf einen engen Nutzerkreis eingeschränkt.

2.4.4. Verkehrserschließung Fußverkehr

Das Fußwegenetz weist – nicht unüblich für bestehende Gewerbegebiete – eine Vielzahl an Lücken und Schwachstellen auf und ist insgesamt nicht auf Fußgänger*innen ausgerichtet. Schmale und oft nur einseitig angeordnete Gehsteige, die plötzlich enden, prägen den öffentlichen Raum für Fußgänger*innen. Entlang der Donaustraße teilen sich die Zu Fuß Gehenden einen Fuß- und Radweg mit Radfahrer*innen (oft Rennradfahrer*innen).

Insbesondere fehlen Flächen für den Aufenthalt und für Pausen im Freien, also solche, wo sich Mitarbeiter*innen gerne im Gewerbegebiet bewegen wollen.

Abbildung 16: Eindrücke im Bestand - Fußverkehr



Fotos: Rosinak & Partner

Abbildung 17: Ergebnis der Schwachstellenanalyse des Fußwegenetzes im Gewerbegebiet Schüttau



- fehlende(r)/mangelhafte(r) Gehsteig/Fußverbindung (19)
- mangelhafte Haltestelle (6)
- mangelhafte Querungsstelle, fehlende Barrierefreiheit (8)
- unangenehmes Umfeld für Fußgänger*innen (13)

N M 1:3.000
0 100 200m

2.4.5. Zusammenfassende Beurteilung zur Verkehrserschließung

- Die Kfz-Anbindung über den Kreisverkehr B14 – Aufeldgasse ist sehr leistungsfähig, zu Spitzenzeiten ist dennoch mit Verzögerungen im Verkehrsfluss zu rechnen.
- Das Verkehrsaufkommen im Gebiet selbst liegt zumeist im niedrigen Bereich von 3.000 bis 5.000 Kfz/24h (Inkustraße); in den anderen Straßen deutlich darunter.
- Der Schwerverkehrsanteil ist mit meist weniger als 10% in einem unkritischen Bereich.
- Mit dem Fahrrad ist das Gewerbegebiet von Wien und Tulln aus sehr gut und hochwertig erreichbar.
- Von Klosterneuburg aus ist es allerdings nur über die Aufeldstraße von Norden her erreichbar. Insbesondere von Weidling nur über den Umweg über den Bahnübergang Donaustraße.
- Die Anbindung im öffentlichen Verkehr mit Bussen ist grundsätzlich gegeben, aber die nächste Haltestelle liegt außerhalb der Zone 100. Der dichten Taktung aus Richtung Wien steht die wenig komfortable fußläufige Haltestellenanbindung Kammerjoch gegenüber.
- Dem guten Haltestellennetz des Stadtbusses steht ein nur ungenügender Halbstundentakt gegenüber.
- Die Haltestellen sind derzeit noch unattraktiv und ungenügend ausgestattet.
- Während das Gebiet sehr umfangreich mit ca. 2.500 Kfz-Stellplätzen ausgestattet ist, gibt es kaum Fahrradstellplätze (Größenordnung 100-150).
- Die Pkw-Stellplätze stehen meist nur einem Betrieb zur Verfügung, ebenso das Angebot an E-Ladeplätzen.
- Mehrfachnutzung der Pkw-Stellplätze ist derzeit nur in Ausnahmefällen vorgesehen. Es ist daher von einer geringeren Auslastung der Stellplätze auszugehen.
- Das Einzelhandelsangebot ist fast ausschließlich auf Pkw-Kund*innen ausgerichtet.
- Von der Bahnanbindung kann das Gebiet aufgrund der schlechten Fußweganbindung (nicht barrierefrei, teilweise geringe Breiten, lange Wege) kaum profitieren.
- Zu Fuß ist das Gebiet zwar ausreichend engmaschig begehbar, allerdings wenig attraktiv (Gehwegbreiten, fehlende Beschattung, kaum Begrünung, ...). Lücken und Schwachstellen im Fußwegenetz ziehen sich über das gesamte Gewerbegebiet.
- Während sich Zugänge zu den Gebäuden im Wesentlichen zu den davor liegenden Parkplätzen orientieren, liegen Haltestellen und Radachsen am Rand des Gebiets.

2.4.6. Verkehrliche Rahmenbedingungen für den Innovationsplan

2.4.6.1. Entwicklungsabsichten im Pionierviertel

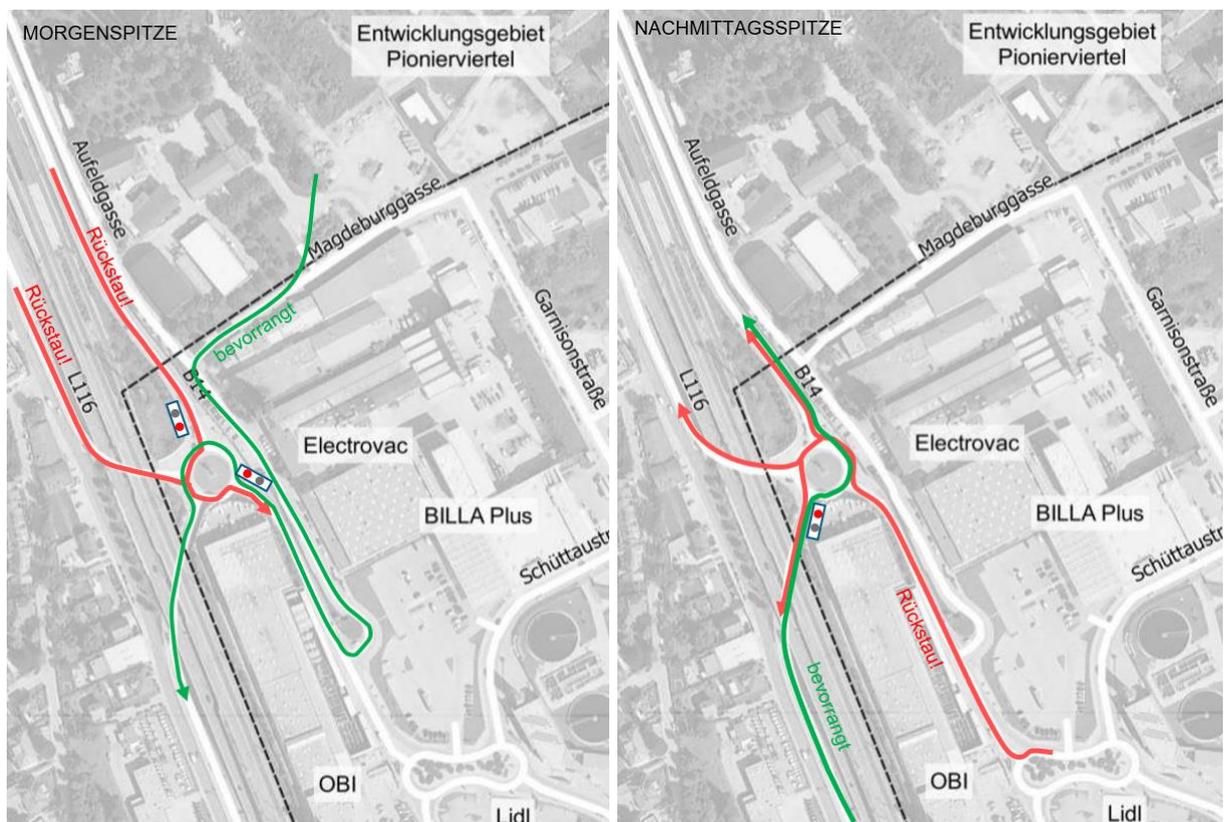
Direkt nördlich des Gewerbegebiets Schütttau liegt das Entwicklungsgebiet Pionierviertel auf dem Areal der ehemaligen Magdeburg-Kaserne der Pioniere. Schon in den nächsten Jahren könnten dort ein Bildungscampus und ein neuer, zusammengezogener Standort des Wirtschaftshofs der Stadt

Klosterneuburg entstehen. Ob tatsächlich auch Wohnungen und kleinstrukturiertes Dienstleistungsgewerbe in Ergänzung zum Wohnen folgen (die jüngsten Überlegungen sehen bis zu 500 Wohneinheiten vor), steht derzeit zur politischen Diskussion.

Dieses Entwicklungsgebiet unterliegt im Wesentlichen denselben Erschließungsrahmenbedingungen wie die Schütttau: es liegt direkt am Bahnhof Weidling und damit am hochrangigen öffentlichen Verkehr mit Bahn und Bus. Es könnte mit einer verlängerten Stadtbuslinie 3 (Gewerbegebiet: Linie 1) feinerschlossen werden und soll ein fußgänger- und radfahrerfreundliches Umfeld bieten. Gemeinsam mit dem Gewerbegebiet Schütttau bietet es Chancen auf eine „Stadt der kurzen Wege“, sind doch die Einzelhandelsnutzungen im Gewerbegebiet, Arbeitsplätze, Bildungs- und Freizeitangebote in unmittelbarer Nähe.

Mithilfe eines Mobilitätskonzeptes, das ganz auf diese Standortvorteile setzt, soll auch durch Push-Maßnahmen das zusätzliche Aufkommen im Kfz-Verkehr möglichst gering gehalten werden. Die verbleibenden Fahrten wirken sich dennoch auf die Leistungsfähigkeit des tieferliegenden Kreisverkehrs aus, wie in detaillierten Studien (/3/, /4/, /5/) ermittelt wurde:

Abbildung 18: Maßnahmen zur Entwicklung des Pionierviertels / prognostizierte Rückstauphänomene und Dosieranlage (für das Jahr 2030, Bildungscampus, Wirtschaftshof, 500 Wohneinheiten und Gewerbe)



Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH, Untersuchungen zum Pionierviertel /3/, /4/, /5/

Kritisch ist der tiefliegende Kreisverkehr B14 – L116, konkret morgens die Zufahrt von der B14 aus Richtung Norden: Bereits im Bestand gibt es immer wieder Rückstau. Durch das Pionierviertel wird dies deutlich verstärkt, weil in Richtung Wien abfahrende Bewohner*innen gegenüber der kritischen Relation im Kreisverkehr bevorzugt sind.

Als Maßnahme wird im „Projekt Pionierviertel“ /4/ eine Dosieranlage (Rot-Finster-Ampel) vorgeschlagen: im Fall, dass der Rückstau zu groß werden sollte, wird die übergeordnete Relation Aufeldgasse kurzzeitig gesperrt, um der Relation B14 Nord mehr Zeitlücken zum Einfahren in den Kreisverkehr zu gewähren. Von kritischem Rückstau ist auch die Zufahrt von der L116 (aus Weidling und Kierling) betroffen. Auch hier soll eine Dosieranlage an den Zufahrten Aufeldgasse und B14 Nord ein Überstauen des Kreisverkehrs Weidlinger Straße verhindern.

In der Nachmittagsspitze ist die Abfahrt vom Gewerbegebiet durch die Aufeldgasse kritisch: Bereits im Bestand gibt es Rückstau bis zum „Knochenkreisverkehr“, zurückzuführen zum einen auf die Überlagerung von Abfahrten von Beschäftigten und starkem Einkaufsverkehr, zum anderen auf den starken übergeordneten Strom auf der B14 von Wien Richtung Norden.

Die Dosieranlage soll kurzzeitig die B14 aus Richtung Süden anhalten, um der Relation Aufeldgasse mehr Zeitlücken zu gewähren.

2.4.6.2. *NÖ Raumordnungsgesetz*

Mit der Novelle 2021 zum Niederösterreichischen Raumordnungskonzept – in Kraft getreten mit März 2021 – sind in Betriebs- und Industriegebieten nur mehr Betriebe zulässig, die weniger als 100 Fahrten pro Hektar Baulandfläche im jährlich durchschnittlich täglichen Verkehr (JDTV) erzeugen. Wird diese Fahrtenzahl überschritten, müssen die Flächen als „verkehrsbeschränkte Betriebsgebiete“ bzw. „verkehrsbeschränkte Industriegebiete“ umgewidmet werden und die maximal zulässige Anzahl an erzeugten Fahrten ist in der Widmung anzugeben.

Die Anzahl der erzeugten Fahrten ist im Zuge des Widmungsverfahrens darzustellen. Sie orientiert sich an der Verträglichkeit der zusätzlichen Fahrten im Verkehrssystem, die nachzuweisen ist.

Die Regelung wirft derzeit – vor allem in Hinblick auf die Entwicklungsmöglichkeiten im Gewerbegebiet Schütttau – noch Fragen auf. Erfahrungen zur Umsetzung der Novelle liegen noch nicht in ausreichendem Maß vor. So gibt es noch Ausnahmen etwa für die Erweiterung bestehender Betriebe und bis Ende 2024 eine Art Bagatellgrenze, wonach die Fahrtenanzahl von Bauvorhaben auf weniger als 1 ha Baulandfläche außer Betracht bleiben.

2.4.6.3. *Verkehrliche Entwicklungen und ihre Grenzen*

Aber auch ungeachtet der neuen Vorgaben des Raumordnungsgesetzes stellt sich die Frage, wie viele zusätzliche Fahrten in den Spitzenstunden angesichts der Rahmenbedingungen des Pionierviertels noch verträglich sind. Das Gewerbegebiet Schütttau und das Pionierviertel wirken sich kumulativ auf die Verkehrssituation aus: bleibt das Mobilitätsverhalten im Gewerbegebiet Schütttau wie im Bestand, führen beide Entwicklungen zusammen trotz der ambitionierten Mobilitätsziele des Pionierviertels zu Überlastungen im Straßennetz. Ein Modal Shift im Gewerbegebiet – also eine vermehrte Nutzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bus/Bahn – Rad – Fußverkehr und ein geringerer Anteil der Pkw-Nutzung – ist somit notwendig, um die Leistungsfähigkeit der Kfz-Anbindung über den tiefliegenden Kreisverkehr aufrecht zu erhalten.

Die Frage, wie viele Beschäftigte noch „verkehrsverträglich“ wären, ist komplex. Die wesentlichen Engpässe in der Straßeninfrastruktur lediglich während der Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag auf. So könnte bereits eine breitere Streuung der Arbeitsbeginn- und -endzeiten der Beschäftigten zu einer Entspannung führen. Auch der Anteil an Homeoffice wirkt darauf ein, das

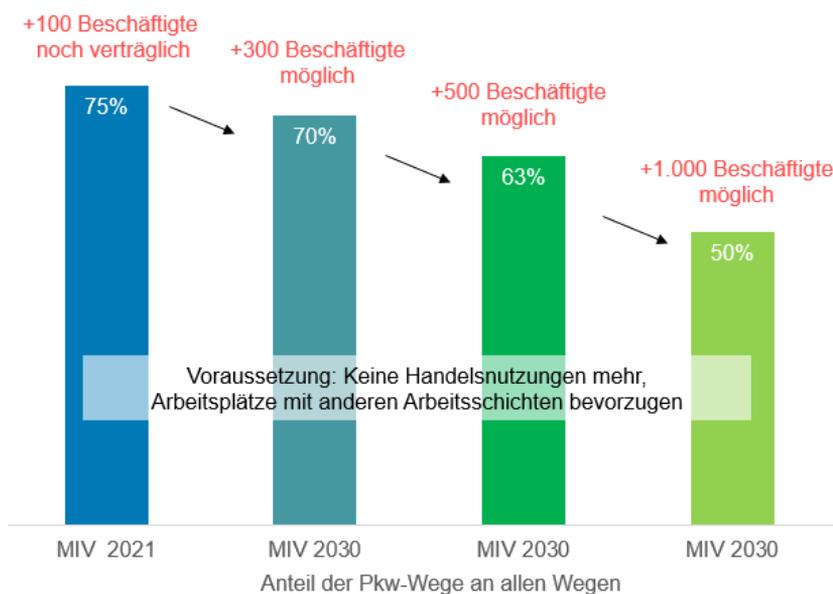
Ausmaß an Beschäftigten- und Dienstfahrten zu reduzieren. Das Ausmaß an Lieferverkehr ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Die Handlungsträger dieser Faktoren sind vielfältig: die Art der Betriebe, die Betriebsführung, das Mobilitätsbewusstsein der Arbeitnehmer*innen und Arbeitgeber*innen haben ebenso Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen wie Änderungen der Rahmenbedingungen in Wien und den näheren und fernerer Nachbargemeinden, die Quelle und Ziel von Fahrten auf der übergeordneten Route der B14 sind.

Der speziell für die Nachmittagsspitze prägende Einkaufsverkehr ist kaum „behandelbar“. Die Ausrichtung der Einzelhandelseinrichtungen auf den Autoverkehr offenbart sich bereits in der Standortwahl – sie sind vom Hauptsiedlungskörper von Klosterneuburg kaum anders zu erreichen als mit dem Auto – und der Ausstattung mit großflächigen Parkplätzen.

Der Innovationsplan muss letztlich auch auf infrastrukturelle Maßnahmen und Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement setzen, um erfolgreich zu sein. Der Modal Split, also die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten, kann dafür als Messlatte herangezogen werden, die auch durch Befragungen evaluiert werden kann. Sinkt der MIV-Anteil der Beschäftigten, sowohl der bestehenden Betriebe als auch jener, die sich neu ansiedeln, macht dies Kapazitäten in der Erschließung frei, vereinfacht dargestellt durch die Anzahl zusätzlicher Beschäftigter (siehe Abbildung 19).

Wichtig ist, dass zukünftig keine weiteren Handelsnutzungen im Gewerbegebiet angesiedelt werden, weil diese mit dem Kundenverkehrsaufkommen deutlich überproportional zu den Problemen in der Kfz-Verkehrerschließung beitragen. Betriebe, deren Mitarbeiter*innen ihre Arbeitswege außerhalb der Spitzenstunden absolvieren können, tragen zur Entzerrung der Spitzenstunden bei.

Abbildung 19: Entwicklungsmöglichkeit des Gewerbegebietes Schüttau bei sinkendem Pkw-Anteil der Beschäftigten



Quelle: Eigene Bearbeitung auf Basis von Untersuchungen zum Pionierviertel /3/, /4/, /5/

Die Abschätzung beruht auf folgenden Annahmen: Für eine Gesamtzahl der derzeit im Gebiet beschäftigten Personen wurde ein Mengengerüst simuliert, die Mobilitätskennzahlen MIV-Anteil, Besetzungsgrad und Spitzenstundenanteil basieren auf den Ergebnissen der Mitarbeiterbefragung. Die

Beschäftigtenfahrten wurden um einen Anteil für Dienstfahrten, Liefer- und Entsorgungsfahrten ergänzt und auf die Anbindungspunkte an das übergeordnete Straßennetz so umgelegt, dass die resultierenden Spitzenstundenverkehrsstärken gut mit den erhobenen Verkehrsdaten abgeglichen sind. Da insbesondere der Kreisverkehr B14 – L116 – Aufeldgasse in der Grundbelastung (also ohne zusätzliche Beschäftigte im Gewerbegebiet) unter Berücksichtigung von Mobilitätsmaßnahmen im Pionierviertel und der Dosieranlage bereits an der Leistungsfähigkeitsgrenze ist, wurde eine maximal 10%ige Steigerung der relevanten Spitzenstundenverkehrsstärken angesetzt. Auf diese Grenzbelastung hin wurde der MIV-Anteil der Beschäftigten in den unterschiedlichen Szenarien verändert und das Potenzial für zusätzliche Beschäftigte mit demselben Mobilitätsverhalten abgeschätzt.

2.5. Energie und technische Infrastruktur¹

Für die Nutzung als Gewerbegebiet ist am Standort Schütttau der Faktor technische Infrastruktur und Energieversorgung von zentraler Bedeutung. Daher wurden im Vorfeld der Bearbeitung, in der zweiten Jahreshälfte 2020, von der Stadtgemeinde Klosterneuburg und ecoplus Niederösterreichs Wirtschaftsagentur Gespräche mit den Netzbetreibern vor Ort sowie dem Breitbandkoordinator des Landes Niederösterreich über Angebote sowie mögliche Ausbau- bzw. Modernisierungspläne geführt.

Wärme

Im Gewerbegebiet Schütttau wurde kürzlich ein Hackschnitzelheizwerk errichtet. Mit zwei jeweils 4,5 MW großen Biomassekesseln deckt die Anlage einen Großteil der benötigten Wärme für Klosterneuburg und bietet dabei noch genügend Ressourcen für den weiteren Ausbau. Im Endausbau kann das Heizwerk lt. Stadtgemeinde Klosterneuburg nachhaltige und umweltfreundliche Wärme für etwa 14.000 Haushalte produzieren. Darüber hinaus ist das Leistungsvermögen des Heizkraftwerkes nach Angaben des Betreibers ausreichend groß, um das gesamte Betriebsgebiet mittelfristig mit Wärme versorgen zu können.

Derzeit werden die Betriebsgebäude im Gewerbegebiet Schütttau mit Gasheizungen oder Wärmepumpen beheizt. Grundsätzlich besteht seitens der Akteur*innen vor Ort Interesse an der Nutzung des Fernwärmeangebots. Auch in Hinblick auf die Besteuerung des CO₂-Ausstoßes kann davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage an erneuerbaren Energieträgern wie Fernwärme steigen wird.

Prinzipiell ist es möglich, in jedem Straßenzug Fernwärmeleitungen zu verlegen. Bei diesen baulichen Maßnahmen kann auch die Glasfaserinfrastruktur erweitert werden, die derzeit im Gewerbegebiet noch nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung steht. Allerdings setzt der Netzbetreiber eine hohe Anzahl an Wärmeabnehmern entlang neuer Leitungen voraus, da insbesondere die Wirtschaftlichkeit des Netzausbaus im Fokus des Betreibers steht. Dementsprechend ist auch ein Ausbau der Fernwärmeinfrastruktur im Gewerbegebiet Schütttau abhängig von der Nachfrage der Akteur*innen vor Ort und noch nicht projektiert. Sollte eine wirtschaftlich sinnvolle Nachfrage bestehen, kann ein Ausbau mit relativ kurzer Vorlaufzeit projektiert werden.

¹ Textinputs dieses Kapitels stammen von der Stadtgemeinde Klosterneuburg.

Breitbandinternet

Darüber hinausgehend ist im Falle von Klosterneuburg eine Verbesserung der Breitbandinfrastruktur durch den freien Markt bestimmt und muss von privaten Anbietern – auch mit Förderungen des Bundes – vorangetrieben werden. Dies entspricht der NÖ Breitbandstrategie, die sich zum Ziel gesetzt hat, möglichst flächendeckend Haushalte und Betriebe mit zukunftssicheren Breitbanddiensten zu versorgen – wobei sich der Breitbandausbau in Ballungsräumen für private Telekommunikationsunternehmen rentiert. Der Ausbau der nachhaltigen Breitbandinfrastruktur für die 350.000 Anschlüsse in NÖ wird also als Aufgabe des Marktes gesehen. Nur dort wo der freie Markt den Ausbau nicht durchführt, wird das Land NÖ mit der Unterstützung der Gemeinden selbst aktiv.

Kälte

Das Thema Fernkälte ist in den letzten Jahren immer aktueller geworden. Fernkälte ist eine umweltschonende, energieeffiziente und kostengünstige Alternative zur herkömmlichen Gebäudeklimatisierung. In der Regel wird dies in erdverlegten Leitungs- bzw. Rohrsystemen, durch die das Kaltwasser zum Kühlen von der Fernkältezentrale (FKZ) in die versorgten Gebäude geleitet wird, angeboten. Die Fernkälteerzeugung basiert grundsätzlich auf der Abkühlung von Wasser mittels Kältemaschinen in einer Kältezentrale. Das abgekühlte Kaltwasser gelangt über eine Rohrleitung zu den versorgten Gebäuden und wird dort von der jeweiligen Haustechnikanlage übernommen. Das Kaltwasser (5 bis 7 °C) nimmt die im Klimatisierungsprozess entstehende Abwärme auf, verlässt dann erwärmt das Gebäude und läuft wieder in die Kältezentrale zurück. Dort wird es wieder abgekühlt und erneut der Gebäudekühlung zugeleitet. Das kann beispielsweise durch kaltes Flusswasser erfolgen.

Die Lage des Gewerbegebietes an der Donau bietet also einerseits Potenzial für die Etablierung eines Fernkältenetzes, sofern hier Nachfrage besteht und ein wirtschaftlich rentables Projekt entwickelt werden kann. Andererseits vermag Wasser aufgrund seiner hohen Wärmekapazität Wärme sehr effizient zu speichern. Die Oberflächengewässer nehmen natürlicherweise im Frühling und Sommer Wärme von der Sonne und der Atmosphäre auf und geben sie im Winter wieder ab. Dieser Austausch erfolgt langsam. Die Wassertemperatur insbesondere der Seen und großen Flüsse ändert sich deshalb saisonal und im Tagesverlauf weniger stark als die Lufttemperatur. Die Gewässer eignen sich daher auch gut zum Heizen – oder eben zum Kühlen (thermische Nutzung). (Quelle: Gaudard et al, 2017 /6/)

Stromversorgung

Mit der Kläranlage verfügt das Gewerbegebiet über eine weitere erneuerbare Energiequelle, die neben elektrischem Strom mittels Photovoltaikanlagen auch Strom und Wärme durch Nutzung der Faulgase in einem eigenen Blockheizkraftwerk erzeugt. Das Blockheizkraftwerk der Kläranlage produziert dadurch jährlich rund 820.000 Kilowattstunden Strom, mehr als 65 Prozent des elektrischen Energiebedarfs für den Betrieb der gesamten Anlage. Die Abwärme des Blockheizkraftwerks wird für die Beheizung der Faulbehälter und sämtlicher Gebäude auf dem Kläranlagegelände genutzt. Aus Faulgas gewonnene Energie zählt zu den klimafreundlichen regenerativen Energien und ist CO₂-neutral.

Neben der bisherigen Nutzung der Kläranlage als Produzent umweltfreundlicher Energie ist zukünftig die Nutzung der Abwasserwärme im Abwassernetz, die mit Hilfe von Wärmetauschern und Wärmepumpen zur Beheizung und Kühlung von Gebäuden genutzt werden kann, vorstellbar.

In Bezug auf die Stromversorgung sind die Kapazitäten derzeit ausreichend vorhanden. So befindet sich auch ein Umspannwerk der Wiener Netze im unmittelbaren Nahbereich des Gewerbegebiets, das unter anderem für die Stromversorgung im Planungsgebiet sorgt. Im Hinblick auf den zukünftigen Bedarf z.B. durch E-Ladestationen für KFZ oder Wärmepumpen wird ein Ausbau aber notwendig werden.

Wichtig ist als eine stetige Adaptierung und Ausbau der vorhandenen Infrastruktur. Seitens des Netzbetreibers wurde zugesichert, dass derzeit ausreichend Reserven zur Verfügung stehen. Auch die Errichtung zusätzlicher Transformatoren ist grundsätzlich möglich, sofern hier Einigung über die Nutzung der Privatgrundstücke mit den jeweiligen Eigentümern erzielt werden kann.

Um die Versorgungssicherheit für die Zukunft noch besser gewährleisten zu können wird seitens des Netzbetreibers ein Austausch über die unterschiedlichen Bedürfnisse und Planungen mit den Nutzer*innen angeregt.

Photovoltaik

Weitgehend für die Energieerzeugung ungenutzt sind derzeit die großen Dachflächen der Hallen und Betriebsgebäude. Photovoltaikanlagen finden sich auf den Gebäuden der Stadtwerke sowie auf einzelnen Betriebsgebäuden. Insgesamt stehen über 10,65 ha Dachflächen zur Verfügung, von denen nach einer ersten groben Einschätzung über 4 ha als Standort für Photovoltaikanlagen genutzt werden könnten (vorbehaltlich der statischen Eignung). Damit könnte theoretisch der Strombedarf von rd. 8.000 Vierpersonen-Haushalten abgedeckt werden.

Abbildung 20: Energiepotenzial im Gewerbegebiet Schütttau



2.6. Die Schütttau aus Sicht der Unternehmen und Arbeitnehmer*innen

2.6.1. Die Unternehmen in der Schütttau

Rahmenbedingungen

Gemeinsam mit Niederösterreichs Wirtschaftsagentur ecoplus führte die Stadtgemeinde Klosterneuburg im Herbst 2020, also im Vorfeld der Arbeiten am Innovationsplan, mit den größeren Betrieben in der Schütttau Gespräche über die Bedürfnisse der Betriebe am Standort, Entwicklungsabsichten sowie konkrete Probleme.

- Die Rückmeldungen zum Gewerbegebiet Schütttau selbst sind insgesamt positiv. Fast alle Betriebe wollen sich am Standort weiterentwickeln, haben aber mit der Flächenverfügbarkeit und den eingeschränkten Möglichkeiten in der Höhenentwicklung zu kämpfen. Ein großes Thema ist die Mobilität: Das Gebiet ist im öffentlichen Verkehr gut erreichbar, die Zonengrenze der Zone 100 ist allerdings ein Grund, nicht mit Bahn/Bus anzureisen. Es gibt kaum Mehrfachnutzung von Stellplätzen, daher gibt es in einzelnen Unternehmen auch hohen Druck auf die Stellplätze.
- Eines der Unternehmen hat bereits überlegt, ein Parkhaus im Gebiet für Mitarbeiter-Stellplätze aber auch für Betriebsfahrzeuge zu errichten – die Bebauungsbestimmungen ließen dies derzeit allerdings nicht zu.
- Die Lage in Klosterneuburg, direkt an der Donau ist besonders attraktiv.
- Einige Unternehmen wachsen schnell und haben Bedarf nach Büro- und Lagerflächen, Parkplätzen und Gastronomieangeboten.
- Es gibt Probleme mit der alten Gebäudestruktur sowie der Stromkapazität (E-Tankstellen) – zukünftige Entwicklungen mit mehr E-Fahrzeugen sind kritisch. Es fehlt außerdem an Bandbreite für das Internet, insbesondere für die Internettelefonie.
- Am Standort befindet sich auch der Busbetreiber Zuklin-Bus, der in Wien und Niederösterreich öffentliche Busverkehre im Linienverkehr anbietet. Ihm fehlen Parkmöglichkeiten für Busse, die Kapazitätsengpässe der Kreisverkehre bedeuten für den Linienverkehr Beeinträchtigungen in der Fahrplansicherheit. Auch die Ein- und Ausfahrt am Betriebsgelände ist kritisch. Ebenso ist bei einer Umstellung auf E-Busse die fehlende Stromkapazität künftig ein standortrelevantes Thema.
- In der Schütttau gibt es aber nicht nur Bedarf nach Flächen, sondern auch Betriebe, die z.B. aufgrund von Umstrukturierungen zu viele Betriebs- und Lagerflächen und zu viele Pkw-Stellplätze haben. Hier besteht Bedarf nach Tauschflächen bzw. werden Mieter für die konkreten Liegenschaften gesucht.

Round Tables und Vernetzungstreffen

Ausgehend von den Vorgesprächen lud die Stadtgemeinde Klosterneuburg die Unternehmen des Gewerbegebietes Schütttau zu zwei Round Tables (größere Unternehmen) und einem Vernetzungstreffen (alle Unternehmen) ein. Diese fanden im Herbst 2021 statt. Insbesondere das Vernetzungstreffen sollte dazu dienen, dass sich Unternehmer untereinander kennenlernen und über mögliche Synergien, insbesondere was die Entwicklungspotenziale und die Flächenverfügbarkeit betrifft, austauschen.

Beim ersten Round Table wurden Bedürfnisse, Interessen und Entwicklungsmöglichkeiten der größeren Unternehmen diskutiert. Die Erkenntnisse flossen in den Innovationsplan ein und wurden im zweiten Round Table nochmals gemeinsam konkretisiert.

Abbildung 21: Ergebnisse der Round Tables Gewerbegebiet Schütttau

Was ist weiter verfolgenswert? Welche Vorschläge finde ich positiv?	
+	Bus durch die Schütttau führen, mit einem attraktiven Intervall (10 Min), [kritisch ist, dass die Anbindung an die B14 wichtig ist, damit andere Fahrgäste nicht durch das Gebiet fahren müssen; weiteres Hemmnis Zonengrenze]
+	Hybride Hochgarage [noch unklar: Standort bzw. Grundeigentum]
+	Donauufer attraktiver gestalten
+	Ausbau und Aufwertung des Bahnhofs Weidling
+	REX-Halt
+	Bahnhofsfahrräder (auch z.B. von Heiligenstadt)
+	Umgestaltung der Inkustraße, auch der angrenzenden Gebäude
Was sehe ich kritisch? Was sollte nicht weiterverfolgt werden?	
-	Begrenzung der Parkplätze, Stellplatzangebot ist für Fachkräfte/Mitarbeiter wichtig
-	Entfall der Stellplätze auf der Inkustraße
-	Dem Müllplatz (Recyclinghof) wird im Konzept / Zielbild eine zu hohe Bedeutung beigemessen
-	Clusterung der gewerblichen Nutzungen („als Zielbild ok, aber die Realität wird anders sein“)
-	Skepsis: Verbesserung der Zugänglichkeit der Donau (wie geht das? Hochwasserschutz, ViaDonau,...)
-	Work-Bike für letzte Meile
Was will ich ergänzend vorschlagen?	
#	Überlappungszone für den ÖV
#	Ergänzung des Fußwegenetzes: Gehsteige und Schutzwege
#	Lademöglichkeiten für Lkw
#	Shuttlebus wäre besser als das Radangebot für die Last Mile
#	Die eigenen Flächen begrünen
#	Wohnen oder gewerbliches Wohnen über dem 3- bis 4-geschoßigen Gewerbe
Woran könnte ich mich selbst beteiligen? In welcher Form?	
!!	An der hybriden Hochgarage, zum Beispiel auf den eigenen Flächen; in diesem Sinne auch die Stadtgemeinde unterstützen
!!	Beteiligung an einer hybriden Hochgarage
!!	Umgestaltung der Inkustraße – objektseitig

Abbildung 22: Round Table und Vernetzungstreffen



Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, Stadtgemeinde Klosterneuburg

2.6.2. *Die Beschäftigten in der Schüttau*

Für den Innovationsplan maßgeblich sind neben den Anforderungen der Unternehmen auch die Wünsche und Bedürfnisse der Mitarbeiter*innen im Gebiet. Von 28. Juli bis 27. August 2021 fand daher eine Onlinebefragung aller Betriebe in der Schüttau statt (versuchte Vollerhebung), an der sich 347 Personen beteiligten. Es ist anzunehmen, dass im Betriebsgebiet derzeit etwa 1.200 Personen beschäftigt, allerdings nicht alle dauerhaft am Standort tätig sind.

Alle Unternehmen wurden von der Stadtgemeinde Klosterneuburg angeschrieben, mit fünf der größten Unternehmen wurde der Fragebogen gemeinsam ausgearbeitet. Der Fragebogen umfasste 38 Fragen zum individuellen Mobilitätsverhalten, der Zufriedenheit zu Arbeitsumfeld und Infrastruktur sowie zu den Vorstellungen über die Zukunft des Gebietes.

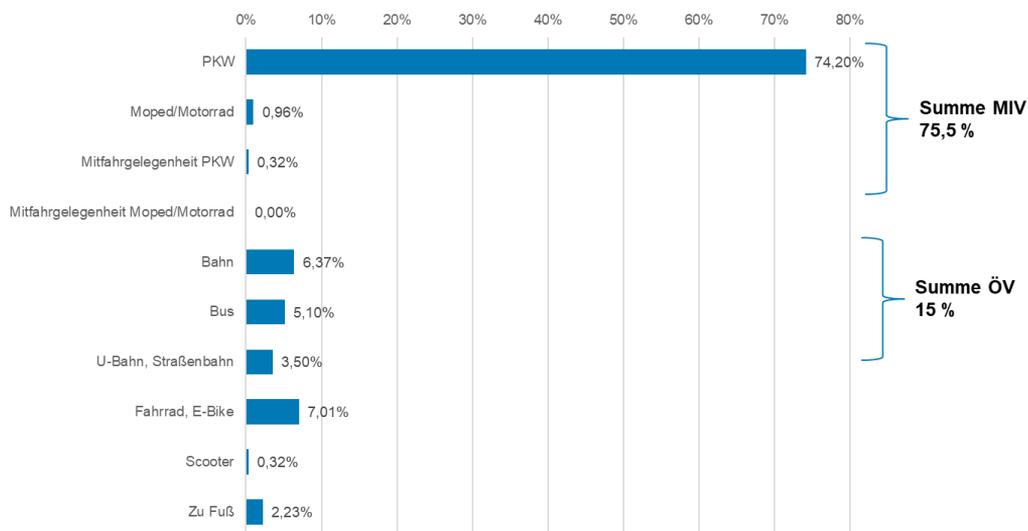
Die Mitarbeiter*innen der Unternehmen Polymun, Attensam und Electrovac stellen mit jeweils über 40 Personen den größten Anteil an Befragten. Durchschnittlich gehören die Teilnehmenden der Altersgruppe 31-45 an, sind zu 58% männlich, mit Dienstvertrag Vollzeit angestellt und haben geregelte Arbeitszeiten. Die detaillierten Befragungsergebnisse sowie der Fragebogen befinden sich in einem gesonderten Materialienband.

Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten

Der Arbeitsweg wird zu 76 % mit dem Pkw zurückgelegt, zwei Drittel der Autofahrer*innen parken auf einem Stellplatz am Firmengelände. Etwa 15% der Befragten legen den Weg ins Gewerbegebiet mit einem Bus oder der Bahn zurück, etwa 7% mit dem Fahrrad. Je älter die Befragten waren, desto eher wählten sie den Pkw auf ihrem Arbeitsweg. Frauen nutzen den Öffentlichen Verkehr deutlich öfter als Männer, sie legen ihren Arbeitsweg auch häufiger zu Fuß zurück.

Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Beschäftigten in der Schütttau

Verkehrsmittelwahl der Mitarbeiter*innen (n=314)



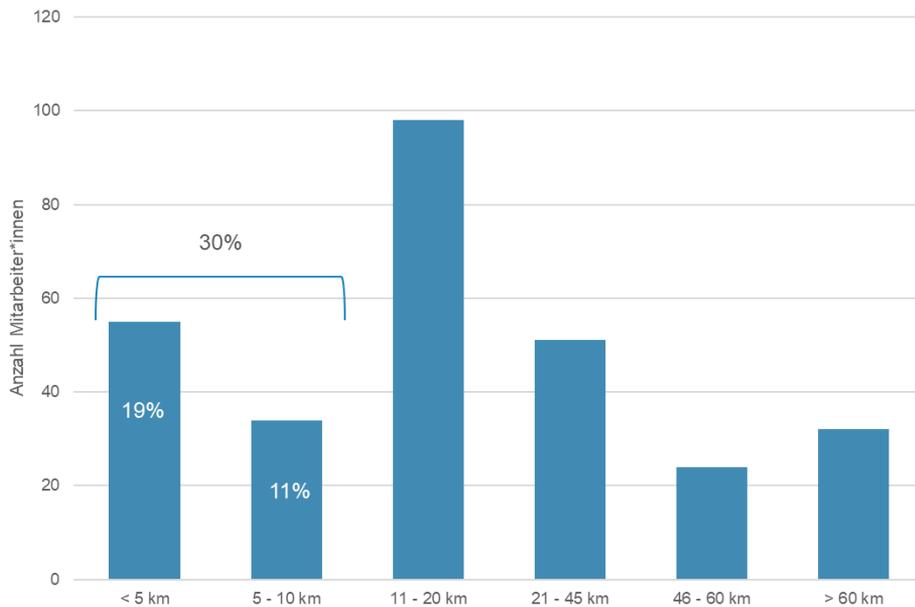
Quelle: Eigene Erhebung

Wohnort der Beschäftigten

Rund ein Drittel der Beschäftigten in der Schütttau wohnt nicht weiter als 10 km vom Arbeitsort entfernt, 20 % sogar unter 5 km – ein Gutteil davon in Klosterneuburg selbst. Damit bestünde Potenzial, zu Fuß oder mit dem Fahrrad, aber auch mit dem Stadtbus zur Arbeit zu pendeln.

Abbildung 24: Wohnort der Beschäftigten in der Schütttau

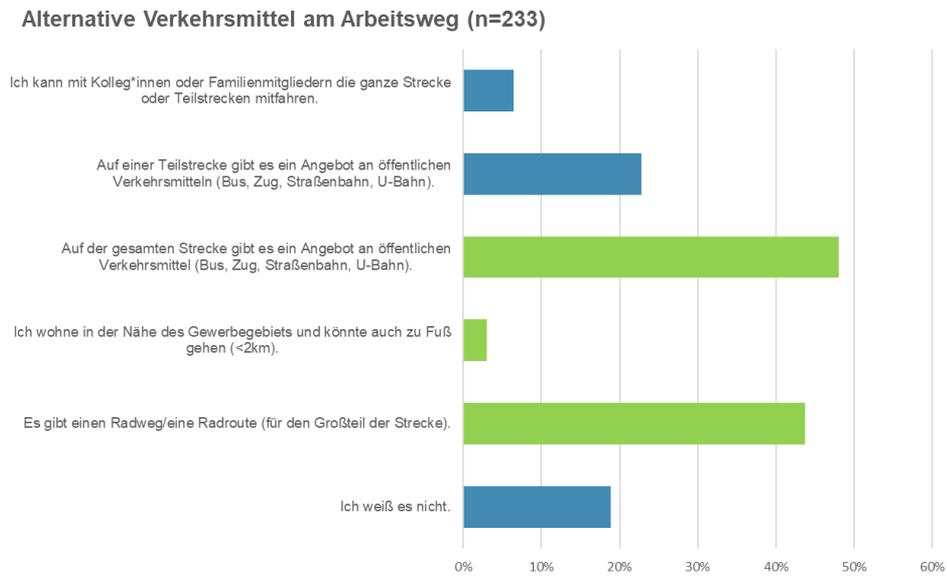
Wie weit wohnen die Mitarbeiter*innen vom Arbeitsort entfernt? (n=294)



Quelle: Eigene Erhebung

Die Verkehrsmittel-Potenzialanalyse zeigt, dass es durchaus Alternativen für den Pkw gibt: So gibt knapp die Hälfte der Befragten an, dass auf dem gesamten Arbeitsweg ein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Auch wenn man nicht nur das Vorhandensein eines Verkehrsmittels, sondern auch die Reisezeit im Vergleich zum Pkw betrachtet, könnten 30 % der Mitarbeiter*innen, die derzeit mit dem Pkw anreisen, bei exakt gleicher oder bis zu maximal 15 Minuten längerer Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Schütttau anreisen. Ähnliches gilt für das Fahrrad: Ein Drittel der Mitarbeiter*innen könnte bei gleicher oder maximal 15 Minuten längerer Reisezeit auf das Fahrrad umsteigen.

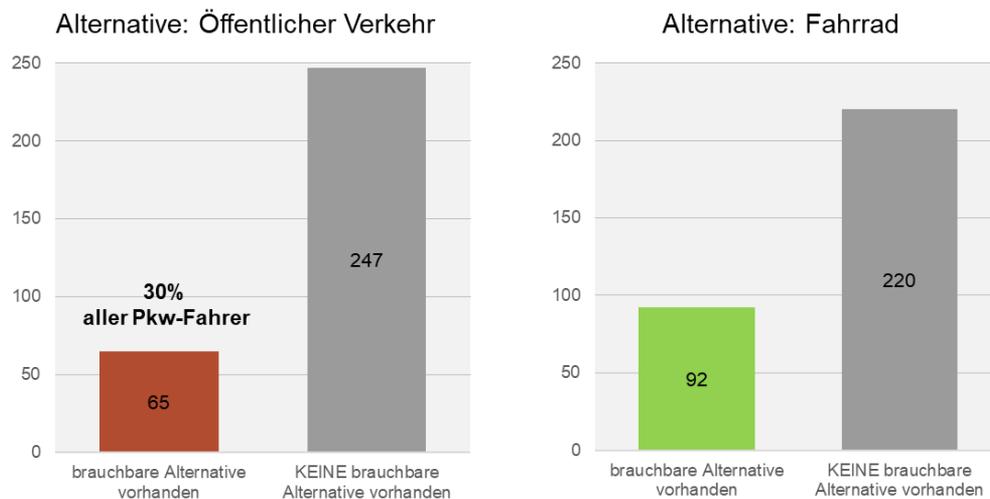
Abbildung 25: Alternative Verkehrsmittel am Arbeitsweg in die Schüttau



Quelle: Eigene Erhebung

Abbildung 26: Alternative Verkehrsmittel am Arbeitsweg in die Schüttau

Haben Mitarbeiter*innen die Möglichkeit, Ihren Arbeitsweg mit Alternativen Mobilitätsarten zurückzulegen? (minimal: bei max. **25% oder 15 Minuten** längerer Anreise)

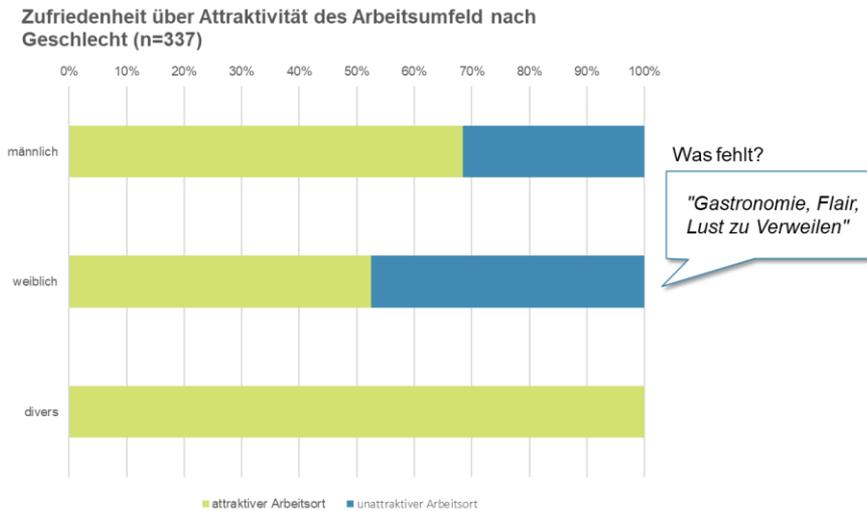


Quelle: Eigene Erhebung

Arbeitsumfeld in der Schüttau

Das Gewerbegebiet bietet für zwei Drittel der Befragten eine attraktive Arbeitsumgebung, als Lieblingsorte werden Grün- und Freiräume entlang der Donau (Kuchelauer Hafendamm, Treppelweg, Pionierinsel, ...), die Donau selbst, einige Gastronomiebetriebe (Restaurant Hulu, Karma Food) und die vielseitigen Einkaufsmöglichkeiten genannt, die auch von 44% häufig genutzt werden.

Abbildung 27: Zufriedenheit mit dem Arbeitsumfeld in der Schütttau



Quelle: Eigene Erhebung

Etwa 27% der Befragten verbringen ausschließlich ihre Arbeitszeit im Gewerbegebiet Schütttau, 22% nutzen die Nähe zu Naherholungsgebieten für Spaziergänge und Sport, die Gastronomie wird für After-Work Aktivitäten oder Mittagspausen aufgesucht. 54% der Teilnehmenden verbringt zusätzlich Zeit in der Stadt Klosterneuburg, etwa für tägliche Besorgungen oder Freizeitaktivitäten. 62% der Befragten geben an, dass ihnen hochwertige Grünräume an ihrem Arbeitsort sehr wichtig sind.

Abbildung 28: Lieblingsorte der Arbeitnehmer*innen in der Schütttau



Quelle: Eigene Darstellung, Luftbild: basemap

Für die Zukunft wünschen sich die Beschäftigten preiswerte Gastronomie mit einem vielfältigen Angebot und hochwertige Grünräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Weiters wird die Verbesserung der Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr und mit dem Fahrrad angeregt. Das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren könnte durch bessere Sicherheitsvorkehrungen (mehr Platz, bessere Beleuchtung) angenehmer gestaltet werden. Beim Öffentlichen Verkehr wird vor allem die Zonengrenze der Zone 100 kritisiert, für Arbeitnehmer*innen aus Wien muss für nur eine zusätzliche Haltestelle der doppelte Preis bezahlt werden; auch bei der Taktung gibt es Verbesserungsbedarf.

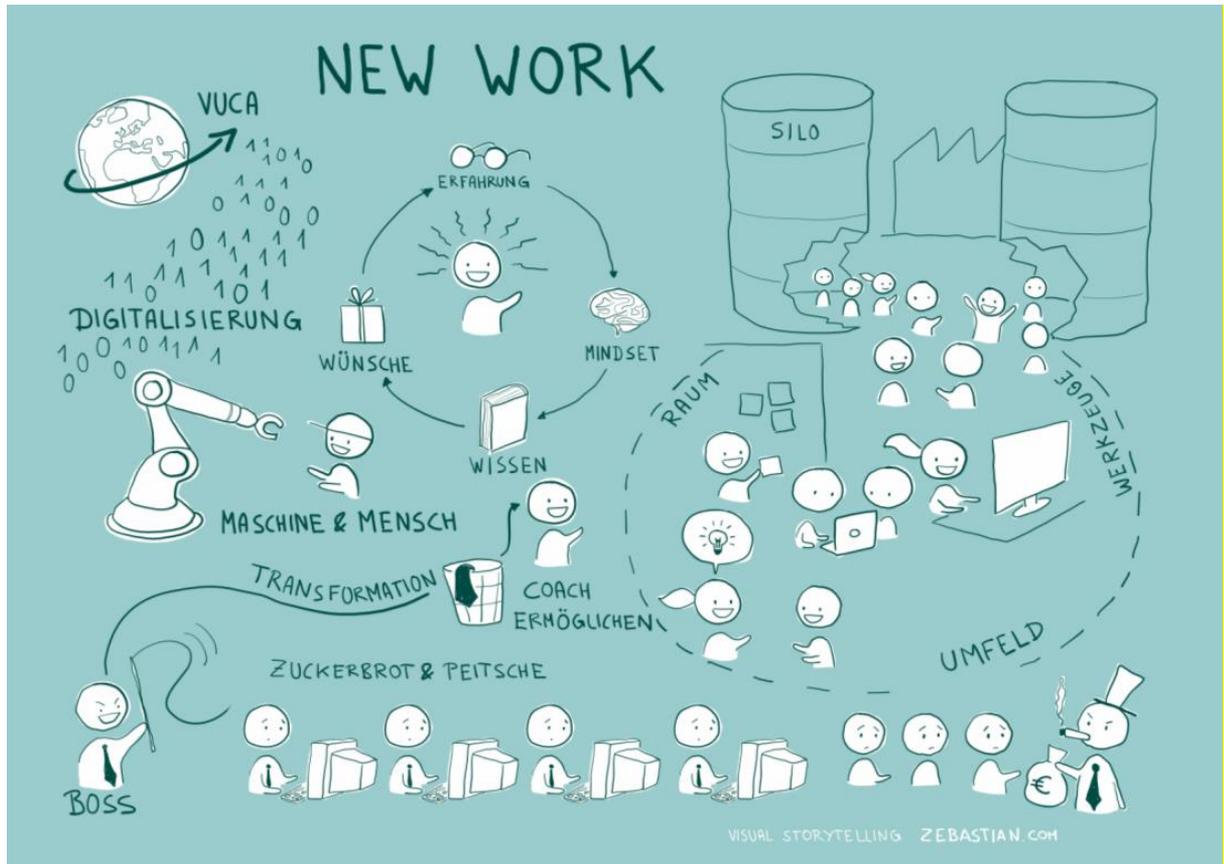
3. ANSPRÜCHE AN EIN INNOVATIVES GEWERBEGEBIET

Das abnehmende Erwerbspersonenpotenzial – unter anderem ausgelöst durch die in den Ruhestand gehende Baby Boomer Generation und durch Tendenzen zur Reduktion der wöchentlichen Arbeitszeiten, verstärkt durch die Covid-19-Pandemie – hat den Wettbewerb um Fachkräfte verstärkt. Die Digitalisierung zeigt neue Möglichkeiten für die Zusammenarbeit, die Produktion, die Organisation von Betrieben und den Vertrieb von Waren und Dienstleistungen mit einer fortschreitenden Konnektivität, mit einem teilweise ortsunabhängigen, multilokalen Arbeiten (und Wohnen). Neue Lebensführungsmodelle und unterschiedliche Zeitbedürfnisse, denen traditionelle Arbeitszeitmodelle zum Teil nicht mehr gerecht werden können, sind im Kommen. Die Frauen als Bildungsgewinnerinnen bringen neue Werte und neue Rollen, Männer nehmen Karenzzeiten in Anspruch. Dieser kulturelle und gesellschaftliche Wandel hat auch Auswirkungen auf Immobilienkonzepte in Betriebsgebieten:

- Bedarf nach Co-working und loserem Arbeitsplatzstrukturen und Arbeitsplatzzuweisungen in Unternehmen
- Grünraumkonzepte, Pocket parks, Aufenthaltsräume
- räumliche Gestaltung, die Begegnung und Wissensaustausch unterstützt
- Soziokulturelle Perspektive: Kindergärten, Gastronomie, Erholung, kulturelle Angebote
- Flächeneffizienz / Ressourcenschonung
- Thematische Positionierung und Clusterbildung

Im Arbeitsumfeld ist daher ein Bedeutungszuwachs an der Gestaltung des Arbeitsumfeldes und des Arbeitsplatzes selbst spürbar. In Städten und Gemeinden ist bei der Entwicklung von Gewerbe- und Betriebsgebietsflächen die Verzahnung mit einer zielgerichteten Wirtschafts-, Standort- und Innovationspolitik relevanter geworden – Gemeinden sind daher verstärkt aufgefordert, Betriebsstandorte räumlich zu gestalten, Begegnungen und Wissensaustausch zu ermöglichen.

Abbildung 29: Veränderungen in der Arbeitswelt



Quelle: <https://icombine.net/de/blog/25-new-work-themen>

Ein zentraler Aspekt bei der Transformation von Gewerbegebieten ist – ebenso wie in der übrigen Siedlungsentwicklung – die Reduktion des Flächenverbrauches, die mit einer Verdichtung und einer besseren Ausnutzbarkeit von Betriebsflächen einhergeht. Der Verkehr – nicht nur bezogen auf die Transportströme, sondern vor allem bezogen auf den Verkehr von Beschäftigten und Kund*innen – ist ebenso wesentlich. Zukunftsfähige Gewerbegebiete schaffen infrastrukturelle Voraussetzungen, um mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto anzureisen, sie bieten eine attraktive Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad und auch zu Fuß an.

Durch den Klimawandel und Extremwetter-Ereignisse kommen auf die Gemeinden – und letztlich auch auf die Unternehmen – hohe Kosten zu. Um diese Entwicklungen zu vermeiden oder zumindest zu reduzieren, sind auch in Gewerbe- und Betriebsgebieten Maßnahmen zur Klimawandelanpassung notwendig.

Für den Innovationsplan des Gewerbegebietes Schütttau stehen diese Entwicklungen im Zentrum der Betrachtungen. Das Zielbild zeigt die Entwicklungspotenziale für ein innovatives Betriebsgebiet in Klosterneuburg auf, an dem die Stadtgemeinde mit Unterstützung des Landes und der ecoplus aber auch die Betriebe gemeinsam arbeiten.

4. ZIELBILD

4.1. Grundsätze

Mit dem Innovationsplan Gewerbegebiet Schütttau wird eine Perspektive für die weitere Entwicklung und Transformation aufgezeigt. Diese Entwicklung orientiert sich dabei an folgenden generellen Grundsätzen:

- Zukunftsfähigkeit des Gewerbegebietes sicherstellen
- Stadtbild, Image, Identität steigern
- Hohe Standortqualität für Betriebe absichern
- Entwicklungsmöglichkeiten sicherstellen und Nutzflächen erhöhen
- Hochwertige Arbeitsplätze schaffen
- Attraktivität als Arbeitsstandort ausbauen
- Flächennutzung effizienter gestalten
- Modal Shift vom Pkw-Verkehr hin zum Umweltverbund (Fuß-, Rad-, öffentlicher Verkehr)
- Rahmenbedingungen für Fuß- und Radverkehr verbessern
- Handlungsspielräume zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs nutzen
- Betriebsgebiet in Richtung Klimaschutz und Nachhaltigkeit transformieren

Für eine bessere Übersichtlichkeit werden die Zielbilder für den Städtebau und zur Mobilität getrennt dargestellt. Im Sinne einer integrativen Stadtplanung sind jedoch beide Themenbereiche gemeinsam zu sehen, bedingen doch etwa Mobilitätsmaßnahmen andere Voraussetzungen für den Städtebau.

Essenziell für die Schütttau ist in diesem Zusammenhang das Kfz-Verkehrsaufkommen:

- Ohne Maßnahmen, die die Verkehrserzeugung durch die Nutzungen im Gebiet wesentlich reduzieren, ist keine bauliche bzw. Nutzungsverdichtung möglich (siehe dazu Kapitel 2.4.6).
- Eine Aufwertung der Aufenthalts- und Gestaltqualität des Freiraums kann nur umgesetzt werden, wenn die Pkw-Stellplätze an der Oberfläche reduziert werden.
- Zusätzliche Begrünungen mit Bäumen oder Grünstrukturen, eine Verbesserung der Versickerungsfähigkeit und die Reduktion des Aufheizungseffekts im Sommer sind in einem wirksamen Umfang ebenfalls nur möglich, wenn dafür Verkehrsflächen herangezogen werden können.

4.2. Zielbild Städtebau

Das Zielbild Städtebau definiert die räumliche und funktionale Entwicklung des Gewerbegebietes. Es zeigt auf, welche Nutzungen wo im Gebiet zugeordnet werden sollen, welche Bebauungsstruktur erreicht werden möchte und wie Freiräume gestaltet und genutzt werden können. Damit werden nicht nur bestehende Strukturen abgesichert, sondern auch Transformationen ermöglicht und initiiert. Diese Transformationen haben unterschiedliche Fristigkeiten und hängen schlussendlich von den Eigentümer*innen bzw. Nutzer*innen der Grundstücke ab. Umso wichtiger ist es daher, über ein Zielbild zu verfügen, das auch über längere Zeiträume nicht aus den Augen verloren, evaluiert und bei Bedarf adaptiert wird.

Dargestellt wird das Zielbild Städtebau in Form eines räumlichen Schemas (siehe folgende Seite), welches die Inhalte verortet und in ein Verhältnis zueinander bringt. Die Aussagen des Schemas sind nicht parzellenscharf oder lagegenau, zeigen jedoch klar die Positionierung im Gebiet an.

Auf bestehende Eigentums- und Nutzungsverhältnisse nimmt das Zielbild nur bedingt Rücksicht. Die Inhalte und Zielvorstellungen betreffen somit unterschiedlichste Akteur*innen. Es ist Aufgabe des nächsten Schrittes (vgl. Kapitel 5) die entsprechenden Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten zu klären, die relevanten Akteur*innen einzubinden und Umsetzungen zu initiieren.

Identitätsbildende Quartiere

Die städtebauliche Strukturierung des Gewerbegebiets ergibt sich aus Quartieren, die sich durch unterschiedliche Schwerpunkte in der Nutzung, Funktionalität und Bebauungsstruktur auszeichnen. Jedes Quartier verfügt über bestimmte Qualitäten, die sich untereinander ergänzen und im Zusammenspiel die Stärke und den Standort Gewerbegebiet Schütttau ausmachen.

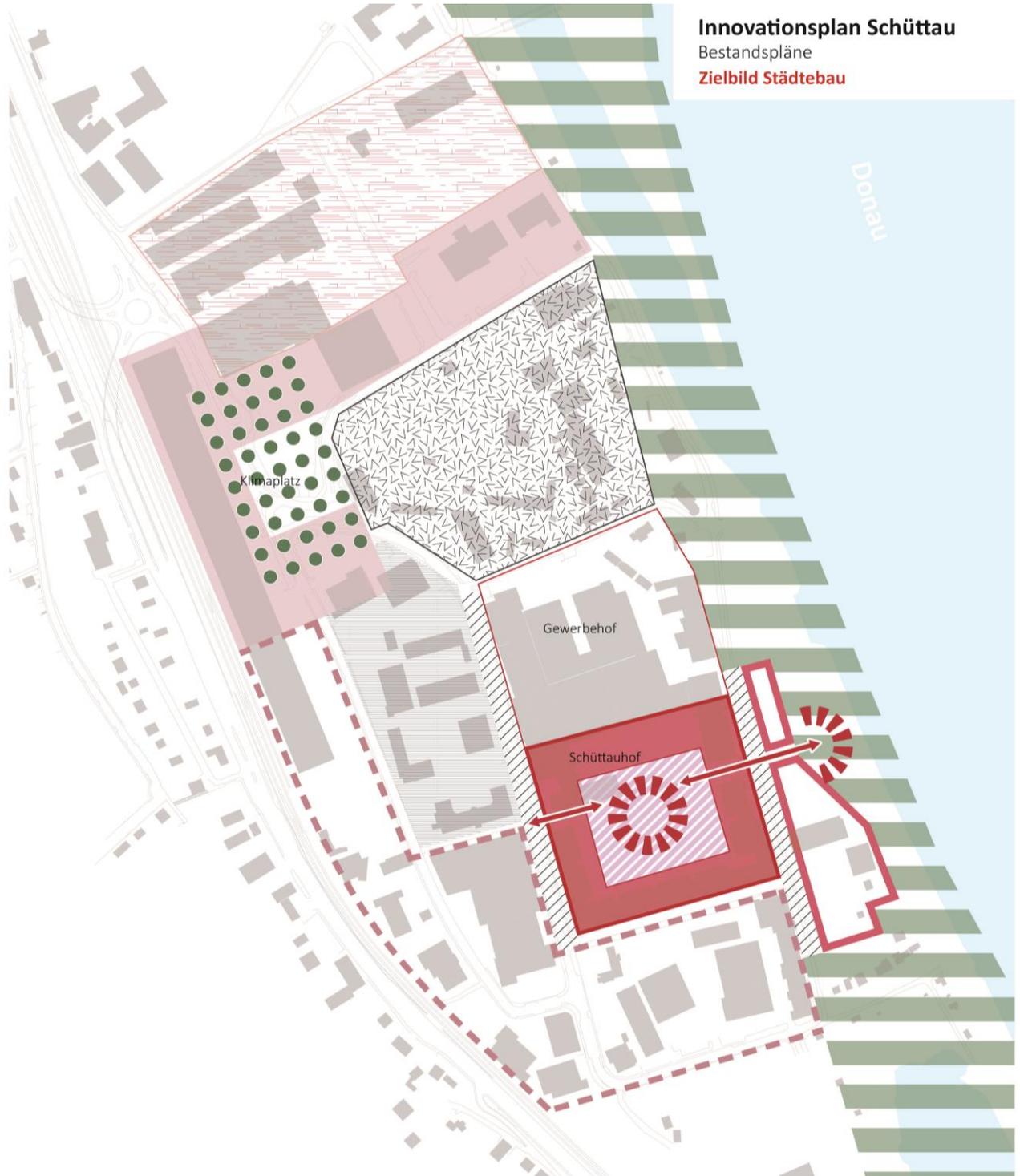
Hochwertige Freiräume

Hochwertige Freiräume und Grünstrukturen (Bäume, Fassaden- und Dachbegrünungen) erfüllen mehrere Funktionen. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität für Arbeitnehmer*innen und Besucher*innen, steigern die Klimaresilienz bzw. leisten einen aktiven Beitrag zur Klimawandelanpassung. Schließlich sind attraktive Freiräume mitverantwortlich für das Image und die Identität eines Gewerbegebietes.

Bezug zur Donau

Das Gewerbegebiet Schütttau liegt direkt an der Donau, nimmt aber bis dato kaum Bezug auf diesen hochwertigen Frei- und Landschaftsraum. Aber gerade diese Qualität bietet die Chance, dass sich die Schütttau von anderen Gewerbebeständen abhebt und für Arbeitnehmer*innen entscheidende Verbesserungen des Arbeitsumfeldes und der Arbeitszufriedenheit ermöglicht.

Abbildung 30: Gewerbegebiet Schütttau – Zielbild Städtebau



Innovationsplan Schütttau
 Bestandspläne
Zielbild Städtebau

- Quartiere**
-  Schüttauhof
 -  Gewerbehof
 -  Mobilitätsquartier
 -  Donauquartier
 -  Gewerbequartier
 -  Stadtwertequartier
 -  Einkaufsquartier
 -  Pioniernachbarschaft

- Freiraum**
-  Schüttauplatz
 -  Klimaplatz
 -  Quartiersboulevard
 -  Verbindungen Schüttauplatz
 -  Grünraumachse Donaulände
 -  Außenwirkung zur Donau

-  Donau
-  Straßen
-  Gebäude

N M 1:3.000 (A3)


Stand: Dezember 2021
 Quelle: Stadt Klosterneuburg, eigene Erhebung

Schüttauplatz und Schüttau Hof

Bereits heute sind der Büropark und der dazugehörige Platz ein markantes städtebauliches Element im Gewerbegebiet Schüttau. Das Zielbild sieht vor, diese Identität zu stärken und die Qualitäten zu erhöhen.

Der Schüttauplatz soll sich zum zentralen Platz in der Schüttau entwickeln. Er ist begrünt, gleichzeitig städtisch, verfügt über Aufenthaltsbereiche und ist weitgehend Kfz-frei.

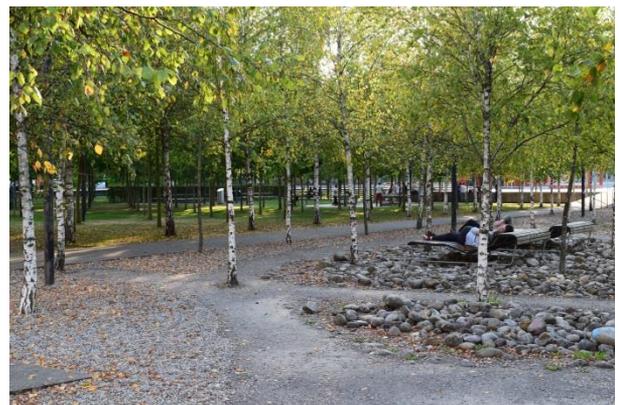
Als hochwertiger Aufenthaltsraum, Treff- und Identifikationspunkt trägt er wesentlich zur Erhöhung der Qualität des Arbeitsumfeldes bei. Davon profitieren die Arbeitnehmer*innen sowohl der angrenzenden Betriebe als auch der Arbeitsstätten der Umgebung. Der Schüttauplatz wird ob seiner Qualitäten zusätzliche Besucher*innen anlocken, was wiederum für die Nutzungen am Platz neue Perspektiven eröffnet (Gastronomie).

Der Platz bietet Raum für Veranstaltungen abseits des Zusammenhangs mit den betrieblichen Nutzungen. So könnte er an Abenden oder Wochenenden als Standort für (Floh)Märkte, Freiluftkino, Feste oder kulturelle Events dienen.

Um den Platz weitgehend Kfz-frei zu bekommen, wird es notwendig sein, zentrale Parkhäuser zu schaffen. Als geeigneter Standort bietet sich das Mobilitätsquartier (s.u.) an. Zudem besteht die Möglichkeit eine hybride Hochgarage an der Ecke Inkustraße – Einfahrt zum Schüttauplatz zu errichten (siehe Zielbild Mobilität Kapitel 0).

Vom Schüttauplatz führen attraktive und direkte Verbindungen zur Donau und zur Inkustraße.

Abbildung 31: Referenzbilder Schüttauplatz



Bsp. Turbinenplatz und Oerlikon Park in Zürich

Quellen: Stadt Zürich (links oben), Studio Vulkan rechts oben), Oncurating Project Space (links)

Als Schüttau Hof wird im Zielbild die Bebauung rund um den Schüttauplatz bezeichnet. Diese fasst den Platz und beherbergt vorwiegend Büronutzungen. Zusätzlich bietet sich an, das Erdgeschoß mit Nutzungen zu füllen, die mit dem Platz interagieren: Gastronomie, Dienstleistungen, Empfangsbereiche, Gemeinschafts- und Seminarräume u.ä.m.

Gegenüber dem Bestand könnte die Gebäudehöhe erhöht werden (+ 2 Geschosse) und die Bebauung entlang der nördlichen Platzseite um rd. 30 m in Richtung Süden vorgerückt werden (bei gleichzeitiger Entfernung des eingeschößigen Gebäudes, das derzeit in den Platz hineinreicht). Dadurch ergeben sich bessere Proportionen und eine Platzwirkung. Eine hohe Architekturqualität ist unbedingt anzustreben (z.B. über Wettbewerbsverfahren), da es sich hier um eine Visitenkarte nicht nur für die Betriebe vor Ort, sondern für die gesamte Schüttau handelt.

Abbildung 32: Referenzbilder Schüttau Hof



Oerlikon Park



Zürich West



Campus V, Dornbirn

Quellen: von oben nach unten: Studio Vulkan, DITOMAG, Prisma

Gewerbehof

Nördlich an den Schüttau Hof schließt der Gewerbehof an, der ähnlich wie heute Produktions-, Lager- und Logistikfunktionen (nicht nur) für die Betriebe im Schüttau Hof übernehmen kann. Die Erschließung erfolgt über die Normannengasse. Gemeinsam mit dem Schüttau Hof ergibt sich hier ein vielfältiges und flexibel nutzbares Quartier von hoher Standortqualität. Die Gebäudehöhe orientiert sich an den Erfordernissen durch die Nutzung (rd. 15m).

Abbildung 33: Referenzbilder Gewerbehof



Welt-Gewerbehof Hamburg, Quelle IBA Hamburg



Gewerbehof Meistermeile, Hamburg, Quelle: Sprinkenhof GmbH

Donauquartier

Zwischen Donau und Donaustraße liegt das Donauquartier, das heute bereits teilweise von Polymun genutzt wird. Nördlich und südlich des Betriebsstandortes bestehen Baulandreserven, die die Möglichkeit von hochwertigen Nutzungen bieten (z.B. Betriebserweiterung Polymun). Die Lage direkt an der Donau ist einzigartig, ähnliches ist in der Region kaum zu finden. Direkt an das Bauland schließt der Erholungsraum der Donau an, ohne dass dieser durch eine Straße abgetrennt wäre. Somit eignet sich der Standort für hochwertige Büros oder Labore und nicht für Lagerflächen oder lautes Gewerbe.

Abbildung 34: Referenzbilder Donauquartier



Bürogebäude „The Beach“, Düsseldorf

Quelle: Bahners&Schmitz



Büro Cologne Oval Offices, Köln

Quelle: architectsjournal

Mobilitätsquartier

Das Mobilitätsquartier liegt zwischen Inkustraße und Aufeldgasse und befindet sich somit im Zentrum des Gewerbegebietes. Verbunden mit der guten Erreichbarkeit ist der Bereich somit prädestiniert für die Ansiedlung einer zentralen hybriden Hochgarage, auch genannt „Mobility-Hub“ (vgl. Kapitel 0). Dieser umfasst nicht nur die zentrale ÖV-Haltestelle des Gebiets und eine Sammel-Hochgarage, sondern auch eine „Work-Bike-Station“, eine Paketstelle und alternativen Mobilitätsangebote für Unternehmen und deren Mitarbeiter*innen (E-Car-Sharing, E-Bikes, E-Lastenrädern, etc.) sowie ergänzende Einrichtungen des täglichen Bedarfs – etwa eine Bäckerei, eine Trafik und Gastronomie. Die genaue Lage und Dimension hängt von der Grundstücksverfügbarkeit und den Kooperationspartnern ab. Die funktionale und gestalterische Ausformung des Mobility-Hubs muss dabei höchsten Ansprüchen genügen, wird es doch zum zentralen Ankunftsort im Gewerbegebiet.

Abseits des Mobility-Hubs wird das Mobilitätsquartier für Büros, Verwaltung oder andere arbeitsplatzintensive Dienstleistungen genutzt. Die Gebäudehöhen orientieren sich dabei am Mobility-Hub und könnten unter der Voraussetzung der Errichtung eines Mobility-Hubs ähnlich wie beim Schüttau Hof auf bis zu 5 Geschoße erhöht werden.

Abbildung 35: Referenzbilder Mobility-Hub, Hybride Nutzungen bzw. angelagerte Nutzungen



Parkhaus 1431 Second Street, Santa Monica



Rhombergs Fabrik, Dornbirn



1111 Lincoln Road, Miami



Strohmeyersdorf, Konstanz

Quellen: Santa Monica Government, Goldbeck, Herzog d Meuron, Stadt Konstanz

Quartiersboulevards

Die Quartiersboulevards (Abschnitte der Inkustraße und der Donaustraße) bilden die Schnittstellen zwischen den zentralen Quartieren Schüttau Hof, Mobilitätsquartier und Donauquartier. Diese übernehmen wichtige Verbindungsfunktionen v.a. für zu Fuß gehende zwischen den Quartieren und sind dementsprechend auszugestalten. Dies umfasst ausreichend breite Gehsteige, sichere Radverbindungen und vor allem Grünelemente wie Bäume und Beete. Die Straßen sind weiterhin für den Kfz-Verkehr nutzbar, Stellplätze im Straßenraum sollten hingegen nicht vorgesehen werden, um den notwendigen Gestaltungsspielraum zu ermöglichen.

Klimaplatz

Einen weiteren zentralen Raum im Gewerbegebiet nimmt der Klimaplatz ein, der sich über den „Knochenkreisverkehr“ Inkustraße – Aufeldgasse – Schüttaustraße erstreckt und gestalterisch die angrenzenden großen Parkplätze miteinbezieht. Mit z.B. einem möglichst dichten Baumraster wird ein starkes Zeichen für die (Neu)Orientierung des Gewerbegebietes in Richtung Klimaschutz und Nachhaltigkeit gesetzt. Der Platz erfüllt vorwiegend gestalterische und klimatische Funktionen und ist aufgrund der Verkehrsinfrastruktur nur zu einem geringen Maß Aufenthaltsort.

Abbildung 36: Referenzbilder Klimaplatz



Messekreuzung, Dornbirn



Quelle: google maps, stadtland (unten)

Einkaufsquartier

Der Klimaplatz wird an drei Seiten durch das Einkaufsquartier umfasst. Die bestehenden Einkaufsmärkte sind zwischenzeitlich zu einem bedeutenden Bestandteil des Gewerbegebietes geworden und als solche – trotz ihrer problematischen Wirkungen auf das Verkehrssystem – zu akzeptieren und im Einkaufsquartier zu konzentrieren. Wichtig ist es, nicht nur auf eine optimale Kfz-Erreichbarkeit zu setzen, sondern auch auf attraktive Anbindungen für den Fuß- und Radverkehr zu achten. Dazu gehören z.B. angenehme Wege zu den Fahrradabstellanlagen bei den Eingängen der Märkte sowie sichere, direkte und attraktive Fuß- und Radwege, insbesondere in das zu entwickelnde Pionierviertel.

Stadtwerkequartier

Östlich des Klimaplatzes grenzt das Stadtwerkequartier an. Mit der städtischen Kläranlage, dem Recyclinghof und dem Biomassekraftwerk werden hier städtische Infrastrukturen und Kompetenzen gebündelt, die auch Synergien für das gesamte Gewerbegebiet ermöglichen (z.B. Energieversorgung). Derzeit noch nicht städtisch genutzte Flächen im Quartier sollten – wenn sich die Gelegenheit ergibt – als Erweiterungsflächen gesichert und genutzt werden. Die Stadt sollte ihre Vorbildfunktion wahrnehmen und besonderen Wert auf die gestalterische, funktionale und architektonische Qualität der Gebäude und des Außenraums legen.

Abbildung 37: Referenzbilder Stadtwerkequartier



Altstoffsammelzentrum Hofsteig, Lauterach



Quelle: Norman Radon, Peter Moosbrugger

Pioniernachbarschaft

Das nördlichste Quartier im Gewerbegebiet bildet den Übergangsbereich zum künftigen Pionierviertel. Die künftigen Nutzungen orientieren sich an der Lebensmittelversuchsanstalt, die hier ihren Standort hat, d.h. jene gewerblichen Nutzungen sind zu bevorzugen, die keine oder kaum Emissionen aufweisen und v.a. mit den geplanten Wohnnutzungen im Pionierviertel verträglich sind. Das Zielbild zeigt durchgrünte, campusartige Strukturen und Gebäudehöhen um die 15m. Dies betrifft zum einen die noch vorhandene Brachfläche, zum anderen das Gelände der Fa. Electrovac, sollte dieses umstrukturiert werden.

Abbildung 38: Referenzbilder Pioniernachbarschaft



Lakeside Science & Technologie Park, Klagenfurt

Quelle: Lakeside Park

Gewerbequartier

Im Süden des Gewerbegebietes, an der Stadtgrenze zu Wien, bestehen bereits heute diverse Werkstätten sowie Handwerks- und Großhandelsbetriebe. Diese Nutzungsstruktur soll auch weiterhin bestehen und gestärkt werden. Es können hier also durchaus Betriebe bestehen bzw. angesiedelt werden, die gewisse Lärmemissionen verursachen und eher kleinstrukturiert sind.

Grünraumachse Donaulände

Die Grünraumachse Donaulände ist nicht nur Erholungsraum für die Arbeitnehmer*innen der Schütttau sondern für die Bewohner*innen und Beschäftigten in ganz Klosterneuburg und darüber hinaus. Es ist daher von hoher Relevanz, dass die Zugänglichkeit, die Ausgestaltung und Nutzbarkeit den Anforderungen von Erholungssuchenden entspricht. Auf Anforderungen des Hochwasserschutzes ist selbstverständlich Rücksicht zu nehmen.

Zwischen Normannengasse und Magdeburggasse sind die Donaustraße sowie die angrenzenden Freizeitanlagen (Klubhäuser Rudervereine) Teil dieser Grünraumachse. Widmungen sollten in diesem Bereich – wenn möglich – angepasst werden, um dem Erholungsband mehr Platz zu geben und zu verhindern, dass diese Grünbereiche weiter verbaut und versiegelt werden.

Das Donauufer bietet bereits heute attraktive Zugangsmöglichkeiten.

Abbildung 39: Referenzbild Grünraumachse Donaulände



Bulwar Politechniki Wroclaw

Quelle: KMP Poniewierka Ltd./PODOBALAB Studio



Donaulände Bestand

Quelle: stadtland

4.3. Zielbild Mobilität

Das Zielbild Mobilität definiert eine mögliche künftige Entwicklung im Gewerbegebiet. Es zeigt auf, welche Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl insbesondere der Beschäftigten und Kund*innen notwendig sind – vor allem auch in Hinblick auf eine abgestimmte Entwicklung mit dem nördlich angrenzenden Pionierviertel und auch den Zielen, die die Stadt Klosterneuburg im Stadtentwicklungskonzept STEK 2030+ vorgegeben hat.

Ein Teil der Maßnahmen kann von der Stadtgemeinde Klosterneuburg im eigenen Wirkungsbereich umgesetzt werden, ein anderer Teil nur in Zusammenarbeit mit den Unternehmen, den Grundeigentümern, der Stadt Wien, den ÖBB und dem Verkehrsverbund Ost-Region. Es werden künftig aber auch Initiativen des Landes Niederösterreich gefordert sein, vor allem was eine Reduktion der verpflichtenden Stellplätze im Falle eines Neubaus betrifft. Bodenschutz und Flächensparsamkeit, Verdichtung sowie verkehrsbeschränkte Gebiete können in Bestandsgebieten dann umgesetzt werden, wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen künftig auch eine Reduktion von Pkw-Stellplätzen unter der Stellplatzverpflichtung ermöglichen – dies gilt insbesondere für die Schütttau, wo das Grundwasser und die Nähe zu Donau unterirdische Stellplätze deutlich erschwert oder unwirtschaftlich macht.

Diese Transformationen in der Mobilität haben wie auch im Städtebau unterschiedliche Fristigkeiten und hängen von den Eigentümer*innen bzw. Nutzer*innen der Grundstücke ab.

Dargestellt wird auch das Zielbild Mobilität in Form eines räumlichen Schemas, die Aussagen sind nicht parzellenscharf.

Auf bestehende Eigentums- und Nutzungsverhältnisse nimmt auch das Zielbild Mobilität nur bedingt Rücksicht. Es ist Aufgabe des nächsten Schrittes (vgl. Kapitel 5) die entsprechenden Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten zu klären, die relevanten Akteur*innen einzubinden und Umsetzungen zu initiieren.

Mobilitätsquartier mit Mobility-Hub

Im Zentrum des Gewerbegebiets liegt ein Mobility-Hub: die zentrale Haltestelle des Gebiets verknüpft mit einer hybriden Sammel-Hochgarage. Hybride Hochgaragen nutzen den Sockel für gebietsaffine Nutzungen (Bäckerei oder Gastronomie) bis zu alternativen Mobilitätsangeboten, die Fassade als architektonisches Statement mit einem Beitrag zur Gebietsidentität (z.B. begrünte Fassaden) und das Dach für das Regenwassermanagement (Dachbegrünung) und/oder die Energiegewinnung, allenfalls sogar als Aussichts- oder Treffpunkt. Die Parkgeschoße dazwischen werden zur flächeneffizienten Unterbringung von Fahrzeugen genutzt – bei flexiblen Geschoßhöhen auch etwa für größere Nutz- oder Dienstfahrzeuge, ggf. teilweise im Erdgeschoß, um möglichst kosteneffizient bauen zu können. Auch eine modulartige Erweiterbarkeit ist möglich.

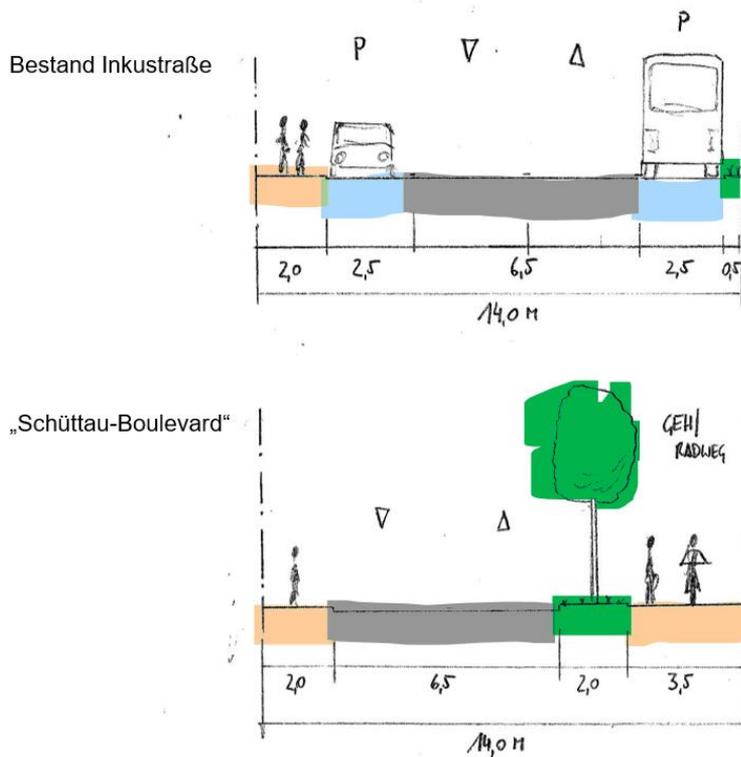
Ergänzt wird der Mobility-Hub von einer „Work-Bike-Station“, einer Paketstelle und alternativen Mobilitätsangeboten für Unternehmen und deren Mitarbeiter*innen (E-Car-Sharing, E-Bikes, E-Lastenräder, etc.).

Der Mobility-Hub – das „Mobilitätsquartier“ – wird durchzogen vom „Schütttau-Boulevard“, der Achse Inkustraße, die neben der Fahrbahn als wichtiger Erschließungsachse im Kfz-Verkehr einen von Bäumen beschatteten Geh- und Radweg bietet. Dieser Geh- und Radweg verbindet als Boulevard die Fahrradstraße Kuchelauer Hafenstraße mit der Aufeldgasse, wo sich der Zugang zum Bahnhof Weid-

ling befindet, und schließt somit die Lücke in der letzten Meile vom hochrangigen öffentlichen Verkehr zu den Betrieben des Gewerbegebiets.

Gerahmt wird die Erschließung durch ein Leitsystem für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Kfz-Lenker*innen. Eine einheitliche Gestaltung und abgestimmte Inhalte wirken identitätsstiftend für das Gewerbegebiet Schütttau – beginnend beim Bahnhof Weidling bis zu den Bushaltestellen im Süden bzw. der Einmündung der Kuchelauer Hafenstraße bzw. ab dem „Knochen-Kreisverkehr“ für den Kfz-Verkehr.

Abbildung 40: Typologischer Querschnitt der Inkustraße – künftig „Schütttau-Boulevard“



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 41: Zielbild Mobilität



Entwicklungsplan Schüttau
Mobilitätsplan

Zielbild Mobilität – Vorschlag
M 1:3.000 (A3) Stand: Dezember 2021
Quelle: N3Gis Geodaten © Land Nö, Stadt Klosterneuburg, eigene Erhebung

Legende

- Stadtbuss neue Linienführung (mit Haltestelle)
- Buslinie (mit neuer Haltestelle)
- Fuß-/Radweg
- Work-Bike-Station
- Lieferachsen
- Tor zum Innenhof - „Plaza“

- Mobilitätsquartier
- Einkaufsquartier
- Pioniernachbarschaft
- Stadtwerkquartier
- Platzquartier (hohe bauliche und funktionale Dichte)
- Platzquartier (langfristig)

Unterlage

- Projektgebiet
- Donau
- Straßen
- Gebäude

Bahnhof Weidling

Eine Attraktivierung des Bahnhofs Weidling ist ein weiterer wichtiger Puzzlestein im Innovationsplan, der Hand in Hand geht mit der Erschließung des Pioniertertels: Ziel ist es, gemeinsam mit dem Land Niederösterreich, den ÖBB und dem Verkehrsverbund Ost-Region zu erreichen, dass REX-Züge der Franz-Josefs-Bahn am Bahnhof Weidling halten. Damit sind Krems, Tulln und Gmünd direkt mit dem Pioniertertel und dem Gewerbegebiet Schütttau verbunden.

Die künftig komfortableren Platzverhältnisse beim Ausgang Aufeldgasse sollen Abstellanlagen für Fahrräder oder Scooter – die „Work-Bikes“ und „Work-Scooter“ aufnehmen können, mit denen die letzte Meile zwischen dem Bahnhof und weiteren „Work-Bike-Stationen“ im Gewerbegebiet oder auch den Betrieben selbst zurückgelegt werden können. Die Betreuung dieses Angebots durch einen Betreiber ist sinnvoll, um die Fahrräder verfügbar und Abstellanlagen in guter Qualität zu halten. Als Alternative kann das „Next-Bike“-System, bereits gut etabliert in ganz Niederösterreich, herangezogen werden. Allerdings muss ein Betrieb im Winter gesichert sein.

Als Vision für den Bahnhof kann folgendes Bild gezeichnet werden: Wo jetzt noch ein Fußgängertunnel den Bahnhof mit der Schütttau verbindet, soll in Zukunft der Bahnhof selbst als Link zwischen den Stadtteilen Weidling und Schütttau wirken – mit einer Überbauung der Gleistrasse und der tieferliegenden B14, die Dienstleistungs- und Einkaufsmöglichkeiten an einem öffentlichen Verkehrsknotenpunkt bietet.

Busverkehr

Der öffentliche Verkehr als Rückgrat des Modal Shift muss gestärkt werden: eine Buslinie zwischen Wien und Kierling durch das Gewerbegebiet soll dafür sorgen, dass die ÖV-Achse von den Rändern ins Zentrum des Gewerbegebiets rückt. Mit dichtem Takt zumindest in den Hauptverkehrszeiten und mehreren Haltestellen. Die Führung einer Buslinie durch die Fahrradstraße Kuchelauer Hafestraße ist StVO-konform, wenngleich mit reduzierter Geschwindigkeit. Damit könnten auch die verdichteten Wohnbauten an der Kuchelauer Hafestraße, die teilweise noch im Bau sind, an den ÖV angebunden werden. Für die Einpendler*innen aus Wien ist eine Haltestelle an der Kreuzung Inkustraße – Kuchelauer Hafestraße von zentraler Bedeutung, also direkt an der Stadtgrenze und damit innerhalb der Zone 100. Die Stadtgrenze rückt an dieser Stelle bis unmittelbar an das Gewerbegebiet Schütttau heran, während sie auf der B14, wo die Buslinie 400 derzeit verkehrt, 500 m weiter südlich bei der Haltestelle Donauwarte liegt.

Noch wirkungsvoller wäre die Ausweitung der Zone 100 auf der Schienenstrecke bis zum Bahnhof Klosterneuburg Weidling. Für die Busanbindung ist eine Überlappungszone sinnvoll um eine Zonen-grenze durch das Stadtgebiet von Klosterneuburg zu vermeiden.

Pkw-Stellplätze

Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs allein ist nicht ausreichend. Frühere Buskurse, die durch das Gewerbegebiet führten, wurden kaum genutzt – die Anreise mit Pkw war offenbar trotz direkter Anbindung im ÖV attraktiver. Es braucht also auch Push-Maßnahmen. Eine bauliche Verdichtung im Gewerbegebiet, wie es das Zielbild Städtebau vorsieht, bedeutet mittelfristig eine höhere Ausnutzbarkeit der Flächen und damit eine hochwertigere Verwendung der freien Flächen, die derzeit teil-

weise als Pkw-Stellplätze genutzt werden. Für eine Kompensation der Stellplätze, die angebotsseitig steuerbar ist, sorgt die Hybrid-Hochgarage im Zentrum des Mobilitätsquartiers.

Eine Bewirtschaftung der Stellplätze mit Tarifen, die auf die Nachfrage reagieren, ist damit möglich. Die Bewirtschaftung sollte sich auch auf den öffentlichen Straßenraum ausdehnen, um Verlagerungseffekte zu verhindern. In einer solchen Hybrid-Hochgarage könnten je nach Grundverfügbarkeit und Anzahl der Parkgeschoße nach ersten Schätzungen 700 bis 1.300 Stellplätzen untergebracht werden.

Letztlich muss aber das Angebot an Pkw-Stellplätzen an sich begrenzt werden, um eine langfristige Verkehrsverträglichkeit der Schütttau gemeinsam mit dem Pionierviertel zu gewährleisten und Betriebe in ihren Entwicklungsmöglichkeiten nicht einzuschränken. Basierend auf dem Innovationsplan sollen die Betriebe Kosten für die Herstellung von Pkw-Pflichtstellplätzen reduzieren können, indem die Anzahl der erforderlichen Stellplätze niedrig gehalten wird. Obergrenzen für die Anzahl an Pkw-Stellplätzen sollen gemeinsam mit einem Stellplatzregulativ für ein begrenztes Angebot sorgen – dies ist eine der wirksamsten Maßnahmen zur Reduktion des MIV-Anteils. Mit gezielten Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement soll es für Betriebe auch möglich werden, das Maß der Stellplatzverpflichtung gemäß der NÖ Bautechnikverordnung zu unterschreiten. Dafür fehlen derzeit noch die rechtlichen Grundlagen, allerdings bietet sich das Gewerbegebiet Schütttau für Klosterneuburg als Pilot- und Leuchtturmprojekt dieser Governance-Maßnahme für Städte in Niederösterreich an.

Übersicht über Mobilitätsmaßnahmen

Die Mobilitätsmaßnahmen sind zum Teil voneinander abhängig oder bedingen einander.

Abbildung 42: Mobilitätsmaßnahmen zum Erreichen eines Modal Shift

PULL	PUSH
ÖV attraktivieren <ul style="list-style-type: none"> • Buslinie durch das Gebiet • REX-Halt im Bhf. Weidling 	Pkw-Parkplätze <ul style="list-style-type: none"> • Obergrenze für zusätzliche Pkw-Stellplätze auf das Maß der NÖ BTVO
Work-Bike und Work-Scooter für die letzte Meile <ul style="list-style-type: none"> • Work-Bike-Stations am Bahnhof, bei Bushaltestellen, im Mobility Hub und im Gebiet/bei den Betrieben • Alternative: Next-Bike-System 	Stellplatzverpflichtung durch Mobilitätskonzepte herabsetzen <ul style="list-style-type: none"> • Eigenverantwortlichkeit neuer Unternehmen → Schütttau als Pilot für BO- bzw. BTVO-Änderung
Fuß/Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> • attraktiver Boulevard für Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof durch das Gebiet • Vision statt „Tunnel verbindet Au mit dem Bahnhof“: „Bahnhof als Link zwischen den Stadtteilen“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Hybride Sammel-Hochgarage als Ankerpunkt im Gewerbegebiet (Teil des Mobility Hubs) • Bewirtschaftung des bestehenden Stellplatzangebots: sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch für bestehende Unternehmen

4.4. Zielbild Technische Infrastruktur²

Optimierte Kommunikation bzw. Abstimmung zwischen Netzbetreibern, Nutzer*innen und Grundstückseigentümern

Für die Weiterentwicklung des Gewerbegebiets bedarf es eines Kommunikators/einer Kommunikatorin, der bzw. die betriebliche und überbetriebliche, nachhaltige Maßnahmen initiiert. Die Aufgabe kann in Form eines „Betriebsgebietsmanagements“ erfolgen, das gemeinsam mit strukturellen, verkehrlichen und städtebaulichen Verbesserungen langfristig die Standortqualität erhalten und steigern – und damit die Nachfrage standortsuchender Unternehmen erhöhen kann. Ziel ist den langfristigen Bestand des Betriebsgebietes zu sichern und gleichzeitig die Ressourceneffizienz beim Wirtschaften im Betriebsgebiet sowie die Kooperation der Eigentümer*innen, Unternehmer*innen, Anbieter technischer Infrastrukturleistungen sowie von Wissenschaft und Forschung zu fördern.

Aufgaben des Betriebsgebietsmanagements sind jedenfalls die Organisation von Kommunikationsformaten unter Einbindung der Mitarbeiter*innen der zuständigen Fachabteilungen der Stadtgemeinde und externer Expert*innen sowie die inhaltliche Unterstützung der Unternehmer*innen bei Behördenverfahren im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen.

Neue Technologien zur Energiegewinnung und Umsetzung von Pilotprojekten

Um den Anforderungen in Bezug auf Klimaschutz und Klimawandelanpassung gerecht zu werden, gilt es neue innovative Technologien zu prüfen und in Form von Pilotprojekten zu testen.

Als Beispiele hierfür können die Nutzung der Abwasserrohre für die Erzeugung Wärme oder Kälte, die Nutzung der Donau für die Bereitstellung von Wärme oder Kälte und Verteilung in Form eines Fernwärme- und/oder Fernkältenetzes sowie das Projekt „Neubau Wirtschaftshof“ und „Umbau Recyclinghof“, bei denen insbesondere Maßnahmen zur Klimawandelanpassung und zum Klimaschutz umgesetzt werden soll, als Vorzeigeprojekte für Betriebe mit begleitender Informationskampagne genannt werden.

Reduzierter Energieverbrauch

In Bezug auf den Klimaschutz steht die Reduktion des CO₂-Ausstoßes und damit die Reduktion des Energieverbrauchs im Fokus. Einerseits werden neue technologische Fortschritte in den Alltag Einzug finden, andererseits wird eine Anpassung des Nutzer*innenverhaltens erforderlich werden.

Auch hierzu soll im Gewerbegebiet ein Beitrag geleistet werden. Ein erster Schritt soll die Umrüstung der öffentlichen Beleuchtung auf LED-Lampenköpfe und Leuchtmittel im gesamten Gewerbegebiet Schütttau bis 2025 sein.

² Der Inhalt dieses Kapitels baut auf einem Input der Stadtgemeinde Klosterneuburg auf.

Aber auch das Nutzer*innenverhalten trägt maßgeblich zum Energiesparen bei. Das beginnt bei der Vermeidung des Stand-by-Modus von Elektrogeräten sowie der Nutzung von Mehrfach-Steckerleisten mit Netzschalter und geht über die Anpassungen bei Heizung und Kühlung von Büroräumlichkeiten bis zur Änderung des Mobilitätsverhaltens (vgl. Kapitel 0). Hierzu besteht auch die Möglichkeit Energieberatung in Anspruch zu nehmen.

Unterstützung und Beratung zur Förderung von Umweltmaßnahmen für Unternehmer*innen gibt es seitens ecoplus, der WKO Förderberatung sowie durch die klimaaktiv-Initiative des Bundes.

Nutzung der Solarenergie

Die Stromproduktion durch Photovoltaikanlagen bietet sich in der Schütttau aufgrund der großflächigen Dachflächen an. Die Dächer sind auf ihre Eignung hin zu überprüfen und ein Betriebskonzept, das grundstücks- und unternehmenübergreifend Synergien nutzt, ist das Ziel. Insbesondere für die Speisung von Ladestationen für die E-Mobilität der Nutzer*innen des Gewerbegebiets sind Photovoltaikanlagen zu verwenden.

5. MASSNAHMEN UND NÄCHSTE SCHRITTE

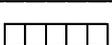
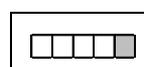
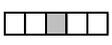
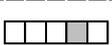
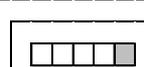
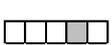
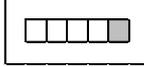
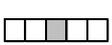
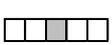
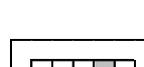
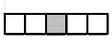
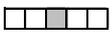
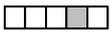
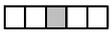
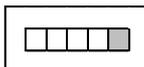
Um das Zielbild zum Gewerbegebiet Schütttau zu erreichen, ist ein Bündel von Maßnahmen notwendig. In der Tabelle auf der folgenden Seite werden die Maßnahmen in Tabellenform dargestellt. Verantwortlichkeit und Zeithorizont der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind zugeordnet und ermöglichen somit eine erste Handlungsanleitung.

Tabelle 1: Maßnahmenliste, Initiatoren und Umsetzungshorizont

ID	Maßnahmen	Initiatoren und Handlungsträger	Umsetzungshorizont		
			kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Öffentlicher Verkehr					
ÖV1	Verbesserung der Ausstattung der Haltestellen	Stadtgemeinde			
ÖV2	Buslinie durch das Gebiet	Stadtgemeinde, VOR, Land NÖ			
ÖV3	Attraktivierung Bahnhof Weidling (inkl. Barrierefreiheit)	Stadtgemeinde, ÖBB, Land NÖ, VOR			
ÖV4	REX-Halt Bahnhof Weidling	Stadtgemeinde, ÖBB, Land NÖ, VOR			
ÖV5	Ausweitung der Zone 100 bis zum Bahnhof Weidling	Stadtgemeinde, VOR, Land NÖ, ÖBB			
Aktivverkehr					
AV1	Schließen von Lücken im Fußwegenetz	Stadtgemeinde			
AV2	Radabstellplätze an den Schnittstellen Privatgrund - öffentlicher Raum	Unternehmen in Abstimmung mit der Stadtgemeinde			
AV3	Next-Bike-Angebot	Stadtgemeinde, (Unternehmen)			
AV4	Work-(E-)Bikes, Work-(E-)Scooter	Stadtgemeinde, Unternehmen			
Bauliche Umgestaltung					
UG1	Umgestaltung Schüttau-Boulevard	Stadtgemeinde mit Unterstützung der Unternehmen			
UG2	Umgestaltung Schüttauplatz (inkl. Reduktion Stellplätze)	Unternehmen in Abstimmung mit der Stadtgemeinde			
UG3	Umgestaltung Klimaplatz	Stadtgemeinde, unter Einbeziehung der betroffenen Einzelhandelsunternehm.			
UG4	Verbesserung der Zugänglichkeit des Donauufers	Stadtgemeinde mit Unterstützung der Unternehmen			
Motorisierter Individualverkehr					
IV1	Hybride Hochgarage	Stadtgemeinde, Unternehmen	Konzeption	Umsetzung	
IV2	Öffnung der Fahrradstraße Kuchelauer Hafestraße für Kfz	Stadtgemeinde	Vorbereitende Gespräche	Umsetzung	
Governance					
GV1	Unterstützung von Kommunikationsprozessen zwischen den Stakeholdern	Stadtgemeinde			
GV2	Mobilitätsmanagement in den Unternehmen	Unternehmen in Abstimmung mit der Stadtgemeinde			
GV3	Nutzung von Instrumenten der Raumordnung - Raumordnungsverträge, etc.	Stadtgemeinde			
GV4	Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum	Stadtgemeinde			
GV5	Pilotprojekt Stellplatzregulativ durch Mobilitätskonzepte	Stadtgemeinde, Land NÖ	Vorbereitende Gespräche	Umsetzung	
Technische Infrastruktur					
IS1	Abstimmung der Anforderungen an technische Infrastruktur, inkl. Auflistung der Ansprechpartner	Unternehmen, Stadtgemeinde			
IS2	Ökologische Nachrüstung von infrastrukturellen Einrichtungen z.B. öffentliche Beleuchtung, Stromtankstellen für Fahrrad und Pkw	Stadtgemeinde			
IS3	Forcieren erneuerbarer Energiequellen (Photovoltaik, Fernwärme, etc.)	Stadtgemeinde, Unternehmen			
IS4	Einheitliches Leitsystem für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Kfz (Identitätsstiftung)	Stadtgemeinde			

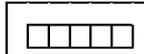
Jede einzelne Maßnahme für sich trägt zur Zielerreichung bei. Der Erfolg ist jedoch ungleich höher, wenn Maßnahmen miteinander kombiniert werden, da Synergien und gegenseitige Verstärkungen genutzt werden können. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Wirkungen auf den Modal Shift, sprich wie stark das Verkehrsverhalten vom Auto auf den Umweltverbund verlagert werden kann. Ein möglichst geringer Anteil an KFZ-Fahrten ist notwendig, um eine Entwicklung bzw. ein Wachsen des Gewerbegebietes überhaupt zu ermöglichen. Wie stark die positive Auswirkung auf den Modal Shift ist und wie stark die Kombination einzelner Maßnahmen diese verstärkt, ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 2: Auswirkungen auf den Modal Shift

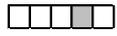
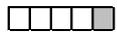
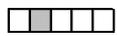
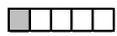
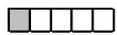
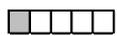
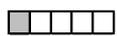
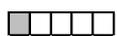
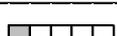
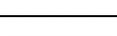
Legende: Auswirkung auf den Modal Shift		gering	hoch
			
ID	Maßnahmen	positive Auswirkung auf Modal Shift	positive Auswirkung auf Modal Shift durch Kombinationen
Paket Mobilitätsquartier			
ÖV2	Buslinie durch das Gebiet		
IV1	Hybride Hochgarage		
Paket Bahnoffensive und Last Mile			
ÖV3	Attraktivierung Bahnhof Weidling (inkl. Barrierefreiheit)		
ÖV4	REX-Halt Bahnhof Weidling		
UG1	Umgestaltung Schüttau-Boulevard		
AV4	Work-(E-)Bikes, Work-(E-)Scooter		
AV2	Radabstellplätze an den Schnittstellen Privatgrund - öffentlicher Raum		
AV3	Next-Bike-Angebot		
UG1	Umgestaltung Schüttau-Boulevard		
AV2	Radabstellplätze an den Schnittstellen Privatgrund - öffentlicher Raum		
Paket Parkraumbewirtschaftung			
IV1	Hybride Hochgarage		
UG2	Umgestaltung Schüttau-Platz (inkl. Reduktion Stellplätze)		
GV4	Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum		
GV2	Mobilitätsmanagement in den Unternehmen		

Legende: Auswirkung auf den Modal Shift

gering



hoch

ID	Maßnahmen	positive Auswirkung auf Modal Shift	positive Auswirkung auf Modal Shift durch Kombinationen
Weitere Einzelmaßnahmen			
GV3	Nutzung von Instrumenten der Raumordnung - Raumordnungsverträge, etc.		zur Finanzierung von Maßnahmen
GV5	Pilotprojekt Stellplatzregulativ durch Mobilitätskonzepte		
ÖV5	Ausweitung der Zone 100 bis zum Bahnhof Weidling		Booster für Modal Shift
ÖV1	Verbesserung der Ausstattung der Haltestellen		Komfortmaßnahmen Aufenthalt
AV1	Schließen von Lücken im Fußwegenetz		
UG3	Umgestaltung Klimaplatz		
UG4	Verbesserung der Zugänglichkeit des Donauufers		
IV2	Öffnung der Fahrradstraße Kuchelauer Hafenstraße für Kfz		für Modal Shift kontraproduktiv
GV1	Unterstützung von Kommunikationsprozessen zwischen den Stakeholdern		
IS1	Abstimmung der Anforderungen an technische Infrastruktur, inkl. Auflistung der Ansprechpartner		
IS2	Ökologische Nachrüstung von infrastrukturellen Einrichtungen z.B. öffentliche Beleuchtung, Stromtankstellen für Fahrrad und Pkw		
IS3	Forcieren erneuerbarer Energiequellen (Photovoltaik, Fernwärme, etc.)		
IS4	Einheitliches Leitsystem für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Kfz (Identitätsstiftung)		

6. EVALUIERUNG

Eine Evaluierung der des Innovationsplans sollte etwa alle drei Jahre erfolgen, um diesen auf Aktualität, Zielerreichung und Umsetzungsfortschritt hin zu überprüfen. In diese Evaluierung sind alle Handlungsträger und möglichst auch die Betroffenen einzubinden. Mithilfe einer Unternehmens- und Mitarbeiter*innen-Befragung sollte z.B. überprüft werden, ob Veränderungen bei den Rahmenbedingungen eingetreten und erste Erfolge feststellbar sind. Vom Ergebnis der Evaluierung abhängig sind entsprechende Handlungsanleitungen zu definieren.

Zusätzlich sind laufend umgesetzte Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin zu evaluieren. Wesentlich dabei ist es, zwischen Implementierung und Evaluierung der Maßnahme genügend Zeit vorzusehen. Gerade das Mobilitätsverhalten verändert sich meist nicht unmittelbar, sondern benötigt Zeit, um sich an neue Gegebenheiten anzupassen. Sind die Wirkungen zu gering, kann es notwendig sein, nicht nur die Maßnahme selbst anzupassen, sondern allenfalls zusätzliche Maßnahmen zu setzen, die unterstützend wirken. D.h. etwa eine Pull-Maßnahme (z.B. Hybride Hochgarage) mit einer Push-Maßnahme (Parkraumbewirtschaftung) zu verstärken.

7. MATERIALIENBAND

Diesem Bericht ist ein gesonderter Materialienband beigelegt, der Details zu den folgenden Bereichen umfasst:

- A1 Zusammenfassung der Interviews mit Unternehmen
- A2 Ergebnisse von Verkehrserhebungen
- A3 Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung
- A4 Fragebogen der Mitarbeiterbefragung
- A5 Beispiele für betriebliches Mobilitätsmanagement
- A6 Beispiele für Hybrid-Hochgaragen

Der Materialienband enthält damit lediglich Zusatzinformationen, die Grundlage für die Inhalte in diesem Bericht sind.

8. QUELLENVERZEICHNIS

- /1/ Stadtentwicklungskonzept Klosterneuburg 2030+
Stadtgemeinde Klosterneuburg, Referat IV/2; Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH u.a.
Klosterneuburg, 2019
- /2/ Klosterneuburg an die Donau , Entwicklungsleitbild für das Areal der Magdeburgkaserne
Verfasser: Stadt Klosterneuburg
11/2015
- /3/ Verkehrskonzept Pionierviertel Klosterneuburg
Rosinak & Partner ZT GmbH, i.A. der Stift Klosterneuburg Immobilienverwaltung
Wien, 10.12.2020
- /4/ Sensitivitätsanalyse Verkehr, Pionierviertel Klosterneuburg
Rosinak & Partner ZT GmbH, i.A. der Supersberger Projektentwicklungs GmbH
Wien, 22.07.2021
- /5/ Verkehrskonzept Bildungscampus und Wirtschaftshof, Pionierviertel Klosterneuburg
Rosinak & Partner ZT GmbH, i.A. der Stadtgemeinde Klosterneuburg
Wien, 07.12.2021
- /6/ Verkehrserhebungen
VKT Verkehrs- und Kommunikationstechnik GmbH, Linz und
CAT Traffic – Cichon Automatisierungstechnik GmbH
im Auftrag der Stadtgemeinde Klosterneuburg
Herbst 2020
- /7/ Thermische Nutzung von Oberflächengewässern
Gaudard A., Schmid M., Wüest A.; in Aqua & Gas, S40ff
2017

9. ANHANG KARTENSAMMLUNG A3