

## **Zusammenfassung Abstimmungsprozesse Raumentwicklung, Verkehr Kaltenleutgebner Tal**

### **Ausgangssituation**

Nicht zuletzt auf Grund des Wohnbauprojekts Waldmühle Rodaun beschäftigt die Verkehrsanbindung des Kaltenleutgebner Tals Anrainer, politische Vertreter und Experten seit Jahren. In einem intensiven Diskussionsprozess wurde in den letzten Monaten ein abgestimmtes Maßnahmenpaket vereinbart, welches laut Verkehrsexperten die Situation insgesamt verbessern wird.

### **Abstimmungsprozess**

Im Rahmen des Stadt Umland Managements fand 2012 / 2013 ein intensiver Abstimmungsprozess zu den relevanten Verkehrsfragen statt. Dabei wurden unter anderem die Aktualisierung der Verkehrsdaten und damit verbunden des Verkehrsgutachtens, die Abgleichung / Standardisierung der Darstellung der Verkehrserzeugung von Projekten vereinbart. Ein wichtiger Arbeitsschritt war auch die Beauftragung einer Variantenuntersuchung zum Öffentlichen Verkehr durch den Verkehrsverbund Ostregion.

In 2 politischen Arbeitstreffen (Dezember 2012, Mai, 2013) mit VertreterInnen Stadt Wien, Bezirk Liesing, Gemeinden Kaltenleutgeben und Perchtoldsdorf wurden Untersuchungsergebnisse vorgestellt, außer Streit gestellt und die weitere Vorgehensweise gemeinsam festgelegt.

### **Zukünftige Entwicklung Kaltenleutgebner Tal**

Im Auftrag der Gemeinden Kaltenleutgeben, Perchtoldsdorf, der Stadt Wien (MA 18) und des Landes Niederösterreich (RU2) wurde für das Kaltenleutgebner Tal ein Raumnutzungskonzept (*Emrich, 2012*) erstellt. Das Konzept ist als gemeinsame Leitlinie für die weitere Entwicklung zu verstehen, die Verkehrserzeugung ist wichtiges Kriterium bei der Beurteilung weiterer Entwicklungen.

Lt. Erhebung DI. Emrich betragen die Wohnbaulandreserven in Kaltenleutgeben etwa 16,2 ha, das bedeutet bei ortsüblicher Bebauung (in unterschiedlicher Dichte entsprechend den aktuellen Bebauungsbestimmungen) und bei 100 % Mobilisierung ein Bevölkerungspotenzial von zusätzlich 773 Personen. Im zu Wien gehörenden Teil des Kaltenleutgebner Tals sind die Reserven mit den Wohnbauprojekten Waldmühle und Polsterermühle (450 bzw. 49 Wohneinheiten) weitgehend ausgeschöpft, dispers verteilt gibt es noch rd. 3,2 ha Wohnbauland. Auch die relevanten Wohnbaulandreserven in Perchtoldsdorf haben eine ähnliche Größenordnung.

Schwer kalkulierbar ist die Frage, wie sich, vor allem auf Grund der demographischen Entwicklung, die Nutzung der bestehenden Wohneinheiten zukünftig gestalten wird. Hier kann es zu einem „schleichenden“ Bevölkerungswachstum kommen, wenn sich zB. durch junge Familien die Personenzahl / Wohneinheit erhöht.

Die Gemeinden Kaltenleutgeben und Perchtoldsdorf haben Gemeindegebiete abgetauscht. Das Kaltenleutgebner Tal und die Steinbrüche auf der niederösterreichischen Seite gehören somit zur Gänze zur Gemeinde

Kaltenleutgeben. Als Folge des Flächenabtausch mit Perchtoldsdorf müssen seitens Kaltenleutgeben die planerischen Zielsetzungen für die betroffenen Flächen definiert werden. Als Entwicklungsschwerpunkte sind Freizeit, Naherholung, evtl. Büronutzung vorgesehen.

### **Verkehrszählung 2012**

Nachdem die bislang verwendete Verkehrszählung aus dem Jahr 2008 stammt, wurden 2012 im Juni und Oktober Verkehrszählungen bei den „kritischen Kreuzungsbereichen“ organisiert. Dabei wurde jeweils an einem Stichtag (vor bzw. 2 Wochen nach einer Großbaustelle) insgesamt eine Abnahme des Verkehrs von 10 – 20 % verzeichnet. Die Gründe dafür sind schwer feststellbar (Einführung Parkraumbewirtschaftung Wien, Folge der zahlreichen Umleitungen und Staus auf Grund der Sanierungsmaßnahmen..).

### **Maßnahmen zur Verbesserungssituation im Kaltenleutgebner Tal – Rodaun**

#### Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kreuzungen Kaltenleutgebner Straße-Hochstraße-Ketzergasse

Im Straßenverkehr wird die Leistungsfähigkeit der teilweise überlasten Kreuzungen verbessert. Konkret wird der Knoten Kaltenleutgebner Straße – Hochstraße Ampel - geregelt ausgebaut, wobei ein getrennter Links- und Rechtsabbiegestreifen in der Kaltenleutgebner Straße vorgesehen ist. Am Knoten Hochstraße – Ketzergasse ist ein zusätzlicher, kurzer Rechtsabbiegestreifen in der Hochstraße vorgesehen.

Seitens Büro *Rosinak & Partner* wurden, basierend auf der Verkehrszählung 2008 / 2012 und den vereinbarten Ertüchtigungsmaßnahmen an den Kreuzungen, die Verkehrsströme erneut in einer Verkehrssimulation beurteilt. Insgesamt wird der Verkehr zwar mehr, die Verkehrsqualität (Staulänge..) verbessert sich aber gegenüber dem ursprünglichen Zustand.

Die Variante Kreisverkehr (evtl in Kombination mit einer Ampel an der 2. Kreuzung) wurde nicht weiter beurteilt, weil die zeitlich beschränkten Überlastungen über entsprechende Ampelregelungen besser in den Griff zu bekommen sind.

Die vereinbarten Maßnahmen sind bis Fertigstellung des Wohnbauprojekts (2016) umzusetzen.

#### Mobilitätskonzept Waldmühle Rodaun

Seitens der Projektbetreiber wurde ein Mobilitätskonzept für das Wohnbauprojekt beauftragt (*raum&kommunikation, 2012*). Folgende Ziele werden dabei angestrebt:

- Reduktion Verkehrsaufkommen Morgenspitze
- Reduktion privater PKW Besitz
- Erhöhung des Besetzungsgrades
- Verbesserung Modal Split

Services für die BewohnerInnen:

- Einfache Bedienbarkeit, hoher Komfort
- Schnittstellen in der Region sinnvoll nutzen
- übertragbare Lösungen ausarbeiten

Das Angebot an insgesamt geplanten 600 Stellplätzen für 450 Wohneinheiten ist angesichts der Lage am Wiener Stadtrand bzw. im Vergleich zu benachbarten Regionen gering. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören die Schaffung eines Kindergartens am Areal, ein Schulbus, die Etablierung von Verleihsystemen (Auto, Fahrrad), die Förderung von Fahrgemeinschaften. Bei Umsetzung und entsprechender Annahme der geplanten Services durch die BewohnerInnen ist laut Verkehrsprognose eine Reduktion der Morgenspitze um ca. 15 % realistisch (auf rund 115 Fahrten / Spitzenstunde).

#### Mobilitätsmanagement Sta. Christiana

Eine Überlastung im Strassennetz mit entsprechenden Staus und Verzögerungen gibt es nur in der Morgenspitze (ca 7:00 – 8:00) Ein wesentlicher Grund dafür ist der Schulverkehr zum Schulstandort Sta. Christiana in Rodaun, also vor allem private „Zubringerdienste“ mit dem Auto. Mit der Erweiterung der Schule wird sich die Situation noch verschärfen. Seitens Stadt Wien / Bezirk Liesing wurde nun mit der Schulleitung vereinbart, das Verkehrsverhalten vor allem durch entsprechende bewusstseinsbildende Maßnahmen zu verbessern.

#### Variantenuntersuchung Öffentlicher Verkehr

Im Mittelpunkt der Diskussionen steht seit Jahren die Frage, wie der öffentliche Verkehr im Kaltenleutgebner Tal verbessert werden kann. Dabei wurde wiederholt die Reaktivierung der ehemaligen Eisenbahn ins Spiel gebracht. Im Auftrag des Verkehrsverbund Ostregion wurden nun, unter Einbeziehung der vorhandenen Untersuchungen, unterschiedliche Varianten untersucht und ihre Wirtschaftlichkeit abgeschätzt (*Rittler, 2013*)

- Variante 1 - Regionalbusse: Kleinräumige Umfahrung der kritischen Kreuzungsbereiche, Verknüpfung Linie 60
- Variante 2 - „Inbetriebnahme“ Kaltenleutgebner Bahn: Diese wird in 2 Varianten untersucht, Führung nur bis Waldmühle oder bis Kaltenleutgeben Ortsmitte.
- Variante 3 - Verlängerung von Buslinien, konkret der Linie 256 bis Betriebsgebiet Liesing Mitte bzw. U6: Diese Variante ist losgelöst von den beiden anderen Varianten zu sehen und als Zusatzoption zu betrachten.

Aufbauend auf vorhandenen Untersuchungen, Konzepten wurde für die Einzugsgebiete eine **Potenzialabschätzung zusätzlicher Fahrgäste** errechnet. In den Grundannahmen fließen Entfernung zu den Haltestellen (Wohnort, Arbeitsort), Umsteigesituation ein. Dabei wurden unter anderem folgende Daten berücksichtigt:

- Kordonenerhebung Wien für den MIV und ÖV aus den Jahren 2008 bis 2010 – Wien, Niederösterreich und Burgenland
- Regionalstatistischen Rasterdaten (100m) zu Einwohnern in Hauptwohnsitzen (Stand 2011) –STATISTIK AUSTRIA
- Regionalstatistischen Rasterdaten (100m) zu den Beschäftigten (Stand 2001) – STATISTIK AUSTRIA
- Daten zum ÖV-Linien-und Haltestellennetz –Verkehrsverbund Ost–Region (VOR) GmbH

Im nächsten Arbeitsschritt wurden **Infrastruktur- und Betriebskosten** ermittelt. Dabei wurde unter anderem auf folgende Untersuchungen, Fachexpertisen zurückgegriffen:

- ÖV-Maßnahmenkonzept Korridor Liesing –Kaltenleutgeben / Juhasz& Markgraf Verkehrsconsulting 2007
- Studie zu Nutzungsmöglichkeiten der Kaltenleutgebnerbahn für einen Personenverkehr / DI Selmann Herbert 2010
- Grobabschätzung der Kosten sowie des betrieblichen Aufwandes einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Kaltenleutgebner Bahn in Varianten durch Experten die Wiener Linien / Wiener Lokalbahn.

Berechnung zusätzliche Fahrgäste

Grobkostenschätzung Infrastrukturinvestition in Mio € / *Betriebskosten in Mio € / Jahr*

Variante / Anmerkungen	Zusätzliche Fahrten / Werktag / beide Fahrtrichtungen	Infrastruktur	Betrieb
Variante 1 neue Haltestelle + Umsteigen Linie 60	446	0,61 + 0,11	0,43-0,75
Variante 2 abhängig von Endstelle, technischer Ausführung, Intervall	762 (Endstation Waldmühle) 834 (Endstation Ortsmitte)	18,19 – 32,57	1,01-2,45
Variante 3 keine Variante im eigentlichen Sinn	172	0,02	0,29

Experten, Vertreter aus Wien, Niederösterreich, dem Bezirk Liesing und den Gemeinden Kaltenleutgeben und Perchtoldsdorf sind sich in der Schlussfolgerung einig, dass die Wiederaufnahme eines Bahnbetriebes in unterschiedlichen Varianten auf Grund der hohen Investitionskosten bei vergleichsweise niedrigem Fahrgastpotenzial nicht vertretbar ist.

Sinnvoll und damit vorrangiges Ziel ist die Beschleunigung der bestehenden Buslinien und die Schaffung einer gemeinsamen Umsteigehaltestelle im Bereich der Endstelle der Straßenbahnlinie 60 zur Verknüpfung mit den Buslinien 255, 259. Voraussetzung dafür ist eine geringfügig geänderte Linienführung der Busse, wobei die Nutzung eines kurzen Abschnitts der Bahntrasse eine mögliche Option ist.

Einigkeit besteht auch darin, dass „Verkehrsband“ Kaltenleutgebner Bahn zu erhalten. Kurzfristig für die bewährten Nostalgiefahrten genutzt, könnten neue (technologische) Entwicklungen einen Bahnbetrieb mittelfristig wieder sinnvoll machen.

Für die Zusammenfassung

DI. Andreas Hacker  
15.07.2013