

**ENTWURF DES VERORDNUNGSTEXTES ZUR  
ERLASSUNG EINES ÖRTLICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPTES  
ALS BESTANDTEIL  
DES ÖRTLICHEN RAUMORDNUNGSPROGRAMMES  
Plandarstellung (Örtliches Entwicklungskonzept Plannummer: EWKO / 1)  
im Maßstab 1:10.000  
DER MARKTGEMEINDE WIENER NEUDORF**

Der Gemeinderat der Marktgemeinde Wiener Neudorf beschließt nach Erörterung der eingelangten Stellungnahmen in seiner Sitzung am folgende

**VERORDNUNG**

**§ 1**

Aufgrund des § 24 und § 25 des NÖ-Raumordnungsgesetzes 2014, LGBl. 3/2015 in der geltenden Fassung, wird ein **örtliches Entwicklungskonzept** als Bestandteil des örtlichen Raumordnungsprogrammes der Marktgemeinde Wiener Neudorf erlassen. Die Erlassung des **örtlichen Entwicklungskonzept** als Bestandteil des örtlichen Raumordnungsprogrammes wird auf der hiezugehörigen Plandarstellung als digitale Neudarstellung festgelegt.

**§ 2**

Die im § 1 angeführte und vom Technischen Büro für Raumplanung und Raumordnung Dipl.-Ing. Friedmann und Aujesky OG, 1230 Wien, Fröhlichgasse 44 / 8 unter der Plannummer: EWKO / 1, M:1:10.000 vom 11. 1. 2019 verfasste Plandarstellung des **örtlichen Entwicklungskonzeptes** als Bestandteil des örtlichen Raumordnungsprogrammes der Marktgemeinde Wiener Neudorf, welche mit einem Hinweis auf diese Verordnung versehen ist, liegt im Bauamt der Marktgemeinde Wiener Neudorf während der Amtsstunden zur allgemeinen Einsicht auf.

**§ 3**

**ZIELE IM ÖRTLICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPT:**

**Ziele zur Funktion, Bevölkerung, Siedlungswesen und Wirtschaft:**

• **Ziele zur Funktion:**

- **Wandel** von einer umweltbelasteten Industriegemeinde zu einer **lebenswerten Wirtschaftsgemeinde**
- Übergeordnetes Ziel ist die **Steigerung der Wohn- und Lebensqualität als Wohnstandort** und die **Sicherung** der bestehenden Strukturen als **hochwertiger Betriebsstandort**.
- Damit verbunden ist auch die Schaffung und Sicherung von hochwertigen Arbeitsplätzen.

- **Zielsetzungen für die Bevölkerungsentwicklung im ÖEK:**

- Wie aus der Grundlagenforschung hervorgeht liegt die derzeitige Bevölkerungszahl bei ca. 10.000 Einwohner. Dem gegenüber steht eine Baulandreserve im Wohnbauland von ca. 10 ha. Diese geringe Wohnbaulandreserve und die flächige Siedlungsgrenze lässt nur ein geringes Wachstum der Bevölkerung nicht zu. Mit unterschiedlichen Steuerungsmöglichkeiten (Beschränkung der Wohneinheiten und Bebauungsplanfestlegungen) wird in den einzelnen Zonen der Siedlungsbereiche angestrebt, die Wohnqualität zu erhalten und zu verbessern.

- **Zielsetzungen für die im ÖEK ausgewiesenen Siedlungsbereiche:**

- **KERNZONE 1**

- Sicherung des Ortszentrums als funktionaler Mittelpunkt der Siedlungseinheit (Bereich vom Gemeindeamt bis zu Beginn Mödling – Hauptstraße, Bahnstraße)
- Erhaltung der Vielfalt der unterschiedlichen Nutzungen (wie Wohnen, Nahversorgung, Dienstleistungs-, Handels- u. Kleingewerbebetriebe, Öffentliche, soziale, kulturelle und Bildungseinrichtungen, sowie Gastronomie, etc.)
- Festlegung einer Zentrumszone und die Festlegung der Widmung Bauland – Kerngebiet – Handelseinrichtung unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Generalverkehrskonzeptes
- Maßvolle innere Verdichtung unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauungsstruktur und den Vorgaben des Bebauungsplanes
- Verbesserung der Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen als vielfältig nutzbare Straßenbereiche
- Forcierung der kurzen Wege zu den Einrichtungen und zur Zentrumszone
- Erhaltung und Attraktivierung der Hausgärten als privater Grünraum

- **KERNZONE 2**

- Bestehende durchmischte Nutzung (wie Wohnen, Nahversorgung, Dienstleistungs-, Handels- u. Kleingewerbebetriebe, Öffentliche, soziale, kulturelle und Bildungseinrichtungen, sowie Gastronomie, etc.) im geringen Ausmaß
- Teilweise Festlegung einer Zentrumszone (Randbereiche) und die Festlegung der Widmung Bauland – Kerngebiet – Handelseinrichtung unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Generalverkehrskonzeptes
- Geringe innere Verdichtung unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauungsstruktur und den Vorgaben des Bebauungsplanes
- In dieser Zone sind Siedlungsstrukturen zu schaffen, die ein möglichst durchmisches Angebot an unterschiedlichen Wohnformen für die unterschiedlichen Altersstrukturen und Bedürfnisse der Bevölkerung anbieten
- Verbesserung der Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen als vielfältig nutzbare Straßenbereiche
- Forcierung der kurzen Wege zu den Einrichtungen und zur Zentrumszone
- Durchgrünung in Form von Hausgärten und öffentlichen Grünräumen soll gesichert werden

- **WOHNZONE 1**
  - Lockere Bebauungsstruktur (überwiegende Ein- u. Zweifamilienhausbebauung) soll beibehalten werden – Bereiche mit max. 2 Wohneinheiten
  - Keine weitere innere Verdichtung unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauungsstruktur und den Vorgaben des Bebauungsplanes
  - Durchgrünung in Form von Hausgärten – Sicherung über Bebauungsplanregelungen denkbar
  
- **WOHNZONE 2**
  - Bereiche mit einer verdichteten Bebauungsstruktur (Mehrfamilienwohnhäuser) soll beibehalten werden
  - Geringe innere Verdichtung unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauungsstruktur und den Vorgaben des Bebauungsplanes
  - In Übergangsbereichen zu bestehender Einfamilienhausbebauung soll eine Wohneinheitenbeschränkung überlegt werden
  - Durchgrünung in Form von Hausgärten und halb- bzw. öffentlichen Grünräumen – Sicherung über Bebauungsplanregelungen denkbar
  - In dieser Wohnzone können auch Siedlungsstrukturen geschaffen werden, die ein möglichst durchmisches Angebot an unterschiedlichen Wohnformen für die unterschiedlichen Altersstrukturen und Bedürfnisse der Bevölkerung anbieten.
  
- **WOHNZONE 3**
  - Bestehende geschlossene Bebauungsstruktur um den bestehenden öffentlichen Grünbereich ist zu erhalten.
  - Geringe innere Verdichtung unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauungsstruktur und den Vorgaben des Bebauungsplanes
  - Sicherung der Struktur eventuell durch gezielte Ausweisung von Wohneinheitenbeschränkungen
  - Durchgrünung in Form der Hausgärten und der bestehenden öffentlichen Grünräume soll gesichert werden
  
- **INDUSTRIEZONE**
  - Konzentration von betrieblichen Bauwerken, die wegen ihrer Auswirkungen, ihrer Erscheinungsform oder ihrer räumlichen Ausdehnung nicht in anderen Baulandwidmungen zulässig sind.
  - Dieser Bereich – überwiegend südlich der B11 – soll erhalten und gesichert werden.
  - Die Grünflächengestaltung innerhalb des IZ-Süd ist zu forcieren

- **BETRIEBSZONE 1**
  - **Konzentration von betrieblichen Bauwerken, mit spezieller Verwendungsbezeichnung** sollen in diesen Bereichen beibehalten bzw. geschaffen werden.
  - **Spezielle Verwendungsbezeichnungen** sind z.B.: emissionsarme Betriebe, Verwaltungs- und Schulungsgebäude
  - **Besondere Festlegung von auszuschließenden Betrieben im Bereich „Ökopark“**  
Folgende Einrichtungen / Betriebe werden ausgeschlossen:
    - Park & Ride Anlagen
    - Möbelhäuser
    - Großtischlereien
    - Großwäschereien
    - Transportunternehmen
    - In Abhängigkeit von der betrieblich genutzten Bruttogeschoßfläche wird ein prozentmäßiger Anteil der maximalen Lagerfläche festgelegt, wobei dieser Prozentanteil abgestuft abnehmend von Norden nach Süden erfolgen wird.
    - Schlachthöfe
    - Verteilerzentren
    - Veranstaltungshallen, Kinos u. Discotheken
    - Verkaufsflächen über 750 m<sup>2</sup> und
    - Freizeitparks
  
- **BETRIEBSZONE 2**
  - **Konzentration von betrieblichen Bauwerken, ohne spezieller Verwendungsbezeichnung** sollen in diesen Bereichen beibehalten bzw. geschaffen werden
  
- **SONDERBEREICHE**
  - Erhaltung der speziellen Nutzungen, die in diesen Bereichen angesiedelt sind
  - Durchgrünung mit anlagebedingten Grünflächen soll sichergestellt werden

### **3.2.2 Ziele zum Naturraum**

- Die **Waldausstattung ist zu erhalten und zu verbessern** – Erhöhung des Waldanteils (Windschutz und Kleinklima)
- **Erhaltung und Sicherung der Kulturlandschaft.**  
Ackerland soll als landwirtschaftlich genutzte Flächen in einer zusammenhängenden, ökonomisch bewirtschaftbaren Struktur erhalten werden. Eventuell Ausweisung von Grünlandfreihalteflächen zur Sicherung der Bewirtschaftung.
- **Erhaltung, Ausbau und Attraktivierung der öffentlichen Grünflächen**
- **Motivation zur besseren Nutzung der halböffentlichen Grünanlagen für die Bewohner der umliegenden Mehrfamilienhäuser (zusätzliche Angebote)**
- **Erhaltung und Renaturierung der natürlichen Uferbereiche entlang der Fließgewässer (Mödling und Krottenbach)**
- **Erhaltung und Sicherung der bestehenden Retentionsbereiche und weiterer Ausbau von notwendigen Retentionsräumen (bzw. Wehrrumbauten)** zur Sicherung des Siedlungswesens (Hochwassersicherheit) in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden.
- **Vernetzung der Erholungsräume (Grünverbindungen, Rad- u. Fußwege)**, erhaltenswerte Landschaftsteile, Freizeit- und Siedlungsbereiche durch Grünverbindungen.
- **Verbesserung der Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen mit zusätzlichen Baumpflanzungen** als vielfältig nutzbare Straßenbereiche
- **Forcierung der erneuerbaren Energie** (z.B. Photovoltaik) laut dem beiliegendem Bereichsplan od. Solaranlagen
- **Forcierung der Niedrigenergiebauweise** im Bereich des Wohnbaus, aber auch bei neuen Bauten im Betriebsgebiet.
- **Spezielle Regelungen für den Bereich „Ökopark“:**
  - Schaffung von **Rad- und Fußwegenetze (Grünverbindungen)** vom Ort zur SCS und zur Haltestelle WLB „Südstadt“ (Badner Bahn)
  - Schaffung von breiten durchgrüneten Straßenräumen (Alleeartige Bepflanzung) – Regelungen durch Freiflächen im Bebauungsplan
  - Festlegungen im Bebauungsplan zur **Errichtung von Gründächern und Grünfassaden**
  - Gestaltung der öffentlichen und privaten **Parkplätze mit Bäumen**
  - Die **Ersatzpflanzungen für die Windschutzgürtel** muss auf den im Plan eingetragenen Flächen im Verhältnis 1:3 beginnend vom Westen her, erfolgt sein.

### **3.2.3 Ziele zum Verkehr**

- **Umsetzung der Ziele und Maßnahmen des Generalverkehrskonzeptes**
- **Bewusstseinsbildung für den nichtmotorisierten Individualverkehr und damit Verbunden die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs - ÄNDERUNG DES MODAL SPLIT; Schaffung von Leitsystemen und Barrierefreiheit im Straßenraum für Fußgänger und Radfahrer.**
- **Forcierung des Konzeptes der "kurzen Wege"** zu Haltestellen, Freizeit-, Versorgungs- u. Bildungseinrichtungen.
- Verbreiterung und Verbesserung der **Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen als vielfältig nutzbare Straßenbereiche** sowie **Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes**, um die Attraktivität für die Nutzung der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen und den öffentlichen Raum erlebbarer zu gestalten unter Miteinbeziehung der Anrainer.
- **Ausbau von Fahrradverleihstandorten und Rad- und Scooterabstellplätze bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Car – Sharing Standorten und öffentlichen Einrichtungen.**
- **Ausbau eines flächendeckenden, zusammenhängenden Fuß- und Radwegenetzes (Grünverbindungen)** in Verbindung mit den bestehenden Freizeiteinrichtungen, sowie den innerörtlichen Spiel- und Erholungsflächen (z.B.: Anbindung der SCS und Haltestelle „Südstadt“ Badner Bahn), sowie in Koordination mit den Nachbargemeinden.
- **Ausbau von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten**, wie E-Bike, E-Car – Sharing etc. inklusive möglicher Standorte.
- **Verbesserung von Umsteigmöglichkeiten (IV zu ÖV)** - Schaffung von Kiss & Ride Bereiche bei den Haltestellen der Badner Bahn bzw. eventuell die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich zwischen SCS (Ikea und Lutz) und Brunn am Gebirge
- **Verbesserung der Frequenz der Buslinien** (Erhöhung der Attraktivität) in Verbindung mit den Schnellverbindungen (Mödling - S-Bahn und Badner Bahn).
- Verbesserung der **Lärmschutzmaßnahmen** im Bereich der **A2**, der **B17** und der **B11**.
- **Verringerung der Verkehrsfrequenz (IV) im Bereich der B17 zwischen B11 und B12a** durch mehrere Maßnahmen (VLSA-Konzept bis zur Errichtung des Tunnels).
- **Aufhebung der Barrierewirkung der B17** durch das Ortszentrum.
- **Verpflichtung zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes** bei Errichtung von mehrgeschossigem Wohnbau.
- Tempo 80 auf der A2 bis inkl. der Ausfahrt "Wiener Neudorf" - **Stadtautobahn**

- **Spezielle Regelungen für den Bereich „Ökopark“, die für das Örtliche Raumordnungsprogramm im Detail auszuarbeiten sind:**
  - Für den gegenständlichen Bereich „Ökopark“ ist eine **Obergrenze von 10.560 Fahrten jDTV** festgelegt worden.
  - Aufgrund der vorgelegten Einreichprojekte muss durch einen unabhängigen Verkehrssachverständigen mit einem Gutachten dargelegt werden, wieviel Fahrten dadurch verbraucht werden. Dieses Gutachten ist gemeinsam durch die Marktgemeinde Wiener Neudorf und der ASFINAG zu überprüfen. Nach positiver Überprüfung ist der gegenständliche Bereich freizugeben.
  - Diese Vorgangsweise ist bis zum Verbrauch der insgesamt 10.560 Fahrten durchzuführen.
  - Sollten die 10.560 vorgesehenen Fahrten bereits, zum Beispiel mit der Freigabe der Aufschließungszone BB – A4 verbraucht sein, können die noch verbleibenden BB – Aufschließungszone im Bereich „Ökopark“ nicht mehr freigegeben werden.
  - Die Reihenfolge der Aufschließungszone ist bis inklusive der BB-A5 einzuhalten.
  - Die gesamte öffentliche Verkehrsflächennetz (in kompletter Ausstattung – das ist die Bepflanzung, die Infrastruktur (Strom, Wasser, Kanal, Beleuchtung), sowie das Geh- und Radwegenetzes) muss, entsprechend dem Stand der Technik, vor Freigabe der ersten Aufschließungszone (EWB 1 (U u. P) inklusive der Rampe zur B17 fertig hergestellt sein.
  - Da die im derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan festgelegten Bauklassen sich im Bereich der Autobahn verringern, geht der dadurch geplante Lärmschutz zum westlich und südlich gelegenen Wohnbauland verloren. **Diese, vor der Freigabe der BB – A1, zu errichtende Lärmschutzmaßnahme** muss von einem Sachverständigen, der von der Gemeinde ausgewählt wird, vorbegutachtet sein.
  - Gestaltung der öffentlichen und privaten **Parkplätze mit Bäumen**

**Anmerkung:**

Die detaillierte Beschreibung mit den dazugehörigen Plandarstellungen des **örtlichen Entwicklungskonzeptes (ÖEK) der Marktgemeinde Wiener Neudorf** sind der Grundlagenforschung, dem Analyseverfahren und den Erläuterungen zum ÖEK zu entnehmen. Diese Unterlagen bestehen aus einem Textteil und den dazugehörigen Plänen und Beilagen und wurden vom Technischen Büro Friedmann & Aujesky, 1230 Wien, erstellt.

Dem ÖEK ist außerdem ein durch die Firma IKK – Kaufmann Kribernegg ZT GmbH aus Graz, erstelltes **Generalverkehrskonzept** als Beilage angeschlossen.

## **§ 4**

Diese Verordnung tritt nach ihrer Genehmigung durch die NÖ - Landesregierung gemäß § 24 des NÖ-Raumordnungsgesetzes 2014, LGBl. 3/2015 in der geltenden Fassung, und nach der darauffolgenden Kundmachung gemäß § 24, Abs. 10 mit dem auf den Ablauf der Kundmachungsfrist folgenden Tag in Kraft.

**Der Bürgermeister**

(Herbert Janschka)