

Europacampus Hainburg a.d. Donau

2410 Hainburg



**Stellungnahme zu den
Auswirkungen der
Projektänderung gegenüber der Flächenwidmung,
Fachbereich Verkehr**

14.9.2026

1. Aufgabe

Das Gelände der ehemaligen Marc-Aurel-Kaserne in Hainburg an der Donau, Stadtgemeinde Hainburg im Bezirk Bruck/Leitha in Niederösterreich soll neu bebaut werden. Für die erforderliche Änderung der Flächenwidmung wurde das Büro Snizek + Partner [(1)] mit der Verkehrsuntersuchung im Jahre 2023 beauftragt. Seither sind Nutzungen im Westteil (Labore der TU-Wien und anderen Betreibern) hinzugekommen, der Ostteil entfällt. Dennoch soll für die Baubewilligung diese Verkehrsuntersuchung weiterhin verwendet werden. Im Auftrag der Bürgerinitiative „Bildung im Bestand“ soll geprüft werden, ob diese Verkehrsuntersuchung die verkehrlichen Auswirkungen des nunmehr eingereichten Projekts für eine Beurteilung dieser Auswirkungen geeignet ist.

2. Projektgegenüberstellung

Es werden die verkehrlichen Wirkungen des Projektstand für die Flächenwidmung und jener zur Baueinreichung nach den vorliegenden Informationen verglichen.

Projektedaten:

Das für die Widmung eingereichte Projekt sollt folgende Nutzungen haben:

	m ² BGF	WE	
Wohnen	33000	300	Wohneinheiten
Fachhochschule	7500	105	Beschäftigte
		500	Studentinnen
student. Wohnen	7500	300	Betten
Gastronomie	1000	500	Sitzplätze
Einzelhandel	1000	750	m ² VFL
		751	m ² VFL
Büros Start Ups	14000	11200	m ² NFL
Gymnasium			
		85	Beschäftigte
		75	Schülerinnen
Kindergarten		8	Beschäftigte

Die in der Farbe grau geschriebenen Nutzungen waren für den Teil Ost vorgesehen, der nunmehr entfällt. Stattdessen sind im Projekt für die Baueinreichung zusätzlich 200 - 300 Arbeitsplätze für Forschende in den Labors vorgesehen. Diese Menschen werden in

Labors arbeiten. Für die verkehrlichen Eckdaten werden im Weiteren diese Anzahl an Menschen und nicht die Nutzfläche betrachtet, weil die Nutzflächenschlüssel für Labors eine große Bandbreite haben.

Verkehrserzeugung:

Im Endausbau hat die Verkehrsstudie für die Flächenwidmung für den Teil West folgende Verkehrserzeugung abgeschätzt:

Teil West				
	m ² BGF	Menschen	Wege	Summe Kfz-Fahrten
Wohnen	33000	690	2070	848
Fachhochschule	7500			
Beschäftigte		105	210	102
Studenten		500	1000	69
student. Wohnen	7500	300	900	228
Gastronomie	1000			
Beschäftigte		17	30.6	15
Kunden		375	750	80
Einzelhandel	1000			
Beschäftigte		29	52	26
Kunden		1000	2000	388
Büros Start Ups	14000			
Beschäftigte		467	841	370
Kunden		233	466	117
Summe Teil West Flächenwidmungsprojekt				2243

Da im Ostteil nur 103 Beschäftigte (Gymnasium und Kindergarten) prognostiziert waren, sind zwischen 100 und 200 zusätzliche Beschäftigte gegenüber dem Gesamtprojekt des Flächenwidmungsverfahrens zu erwarten. Das entspricht 90 bis 180 zusätzliche Fahrten im Individualverkehr (Auto) pro Tag.

Die Verkehrsuntersuchung des Flächenwidmungsverfahrens ist als Grundlage für die Erteilung der Baubewilligung daher nicht mehr aussagekräftig.

3. Auswirkung der Projektänderung

Auswirkungen im MIV Motorisierten Individualverkehr

Verkehrsprognose

Die von Snizek + Partner angenommene Verkehrszunahme von 3% pro Jahr muss überprüft werden, da der werktägliche Verkehr durch die, seit der Corona-Lockdowns zunehmenden Anzahl an Arbeitstagen im Home-Office die Entwicklung deutlich hinter den Erwartungen bleiben wird.

Auslastung der Kreuzungen

In der Berechnung von Snizek + Partner wurde nicht berücksichtigt, dass sich der Zeitraum der Anreise zu einer Ausbildungsstätte auf 15 min bis 20 min vor Beginn der Lehrveranstaltung verkürzt. Um diesen Umstand zu berücksichtigen, müsste also in der Spitzenstunde mit dem drei bis vierfachen Werte des Bemessungsverkehrs rechnen.

Anzahl der Stellplätze

Laut NÖ-Bautechnikverordnung und gemäß der „Bebauungsvorschriften Hainburg“ sind beim derzeitigen Projektstand (ohne Wohnen und mit 200 Personen, welche in den Labors beschäftigt sind) 494 Pflichtstellplätze erforderlich. Wenn bereits jetzt 800 Stellplätze errichtet werden, so ist eine das ortsübliche Maß übersteigenden Belastung an Lärm und Luftschadstoffen zu rechnen. Der in der Verkehrsuntersuchung von Snizek und Partner angeführte Anreiz, dass durch weniger Stellplätze mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, fällt weg.

Erschließung im ÖPNV (öffentlichen Personennahverkehr)

Auslastung der Züge

An einem Werktag fährt zwischen 6:00 Uhr und 10:00 Uhr 1 Zug pro Stunde aus Richtung Wien nach Hainburg. Auch aus dem Raum Bruck an der Leitha, fährt man entweder zu demselben Zug oder mit einem Linienbus bis Hainburg. Da es sich nicht um eine Universität, sondern eine Fachhochschule handelt, ist damit zu rechnen, dass wegen der Anwesenheitspflicht bei Lehrveranstaltungen fast alle Studenten mit demselben Zug anreisen. Der Campus ist für 500 Studierende ausgelegt. Zieht man die im Studentenheim wohnenden (300 Menschen) ab, so bleiben 200 Anreisende. Laut Verkehrsuntersuchung Snizek fahren rund 35 Studenten mit dem PKW an. Da auch einige Beschäftigte mit diesem Zug anreisen werden, sind 200 Fahrgäste durch das Projekt realistisch. Die zusätzlichen Forschenden der Labore wären 150 bis 200 Fahrgäste mehr.

Laut Website der ÖBB (<https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/im-zug/unsere-zuege/cityjet>) können mit einer City-Jet Garnitur zwischen 224 und 290 Fahrgäste transportiert werden. Das heißt, dass die Fachhochschule einen Zug anfüllt. Ein zweiter Zug pro Stunde hilft den anderen Fahrgästen nur, wenn nicht die Hälfte der Vorlesungen zur zeitversetzt anfangen. Andernfalls müsste mit einer Doppelgarnitur gefahren werden. Dafür ist aber die Bahnstrecke nicht überall geeignet. Ein Linienbus hat etwa die halbe Fahrgastkapazität eines Cityjets.

Die Linie S7 fährt auch zum Flughafen Wien-Schwechat. Zwischen Wien Mitte und dem Flughafen ist die S7 bzw. der REX7 bereits jetzt – auch ohne Baustellen – durch die Reisenden mit Gepäck sehr voll.

Eine Busverbindung zwischen dem Gelände der ehemaligen Marc-Aurel-Kaserne und der Haltestelle Hainburg/Kulturfabrik müsste in der Morgenspitze ebenfalls eine sehr hohe Kapazität haben. Ein Intervall von 5 min in der Zeit nach Ankunft des Zuges bietet ausreichenden Komfort.

In der Verkehrsuntersuchung zur Flächenwidmung wird angenommen, dass alle Menschen die Strecke zwischen Bahn bzw. Linienbus zu Fuß zurücklegen. Die Überprüfung, ob die Breite der Gehwege ausreicht, bleiben Snizek & Partner schuldig. Eine überschlägige Berechnung der Gehsteigbreite sei hier angegeben:

Aus einem vollen Schnellbahnzug steigen 200 Personen aus und gehen laut Verkehrsuntersuchung Snizek & Partner in 10 Minuten zum Gelände der ehemaligen Marc Aurel Kaserne. Das heißt, dass man für die Bemessung der Gehsteigbreite auf Basis von Fußgängern (FG) pro Stunde den 6-fachen Wert (60 Minuten einer Stunde in 10 Minuten) also $6 \times 200 = 1200$ FG/h. Laut Abbildung 3 der RVS 03.02.12 ist bei einer Gehsteigbreite von 2 m die Qualität des Fußgängerverkehrs bei dieser Anzahl an Fußgängern gerade noch schlecht. Die Gehsteigbreiten in Hainburg sind in jeder Straße zum neuen Campus jedenfalls kleiner als 2 m, zumeist nicht einmal 1 m.

Fußweglänge

Im öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossenen Liegenschaften haben in 300 m, gut erschlossene in 500 m eine Haltestelle im öffentlichen Verkehr. Die Grundgrenze des Campus ist laut Verkehrsuntersuchung Snizek 700 m von der Haltestelle Personenbahnhof bzw. 620 m von der Haltestelle Ungartor entfernt. Der Höhenunterschied beträgt 60 bzw. 37 m. In der Verkehrsuntersuchung Snizek & Partner werden die teilweise beträchtlichen Steigungen der Straßen auf den Schlossberg nicht berücksichtigt. Berücksichtigt man den Zeitaufwand für die Steigung nach der Formel des Alpenvereins so ist die Bahn 17 min bzw. 13 min Gehzeit von der Grundgrenze des Campus entfernt. Ein höheres Tempo ist unrealistisch, weil die Gehsteige in Hainburg zu schmal sind, um Studienkollegen überholen zu können. Rechnet man diese Zeit wieder in eine Weglänge ohne Steigung um, so ergeben sich 900 bis 1100m. Als Schulweg kommt noch die Entfernung am Campus selber hinzu. Laut Merkblatt des Bundeskanzleramtes (Schuljahr 2022/2023) zur Durchführung von Schülerfreifahrten im Gelegenheitsverkehr (SFF/GV) für Schüler bis 24. Lebensjahres ist den Schüler:innen "ein zu Fuß zurückzulegender Schulweg von 2 km zumutbar". Das heißt, dass die fußläufige Entfernung zur Schnellbahn am Heimatort nur mehr 500 m bis 700 m betragen darf, wenn man die Weglänge am Campus berücksichtigt.

Shuttlebus bzw. Citybus

Falls das angekündigte Mobilitätskonzept für Hainburg einen Bus von den Bahnhöfen bzw. Bahnhaltestellen zum Campus vorsieht, ist jedenfalls eine Haltestelle in beide Richtungen auf dem Vorplatz des Campus an der Hummelstraße vorzusehen. Der Platz für eine derartige Busschleife ist aber bereits in den Einreichplänen zu berücksichtigen. Wenn die Pläne den Platz für eine Busschleife nicht vorsehen, ist das im Nachhinein kaum zu

reparieren. Deswegen sollte vor Beschluss des Mobilitätskonzepts keine Baubewilligung erteilt werden.

4. Zusammenfassung

Das Einreichprojekt Bildungscampus Hainburg ist aus verkehrlicher Sicht größer als der Projektstand der Flächenwidmung. Daher ist eine neue Verkehrsuntersuchung erforderlich.

Diese sollte nicht einfach eine Überarbeitung sein, sondern folgende Punkte umfassend behandeln:

- Verkehrssteigerungsprognose überprüfen und den geänderten Gegebenheiten – Stichwort Home-Office - anpassen.
- Bei der Prognose der Verkehrserzeugung des Projekts muss berücksichtigt werden, dass zu Ausbildungsstätten innerhalb der letzten 15 min bis 20 min vor Beginn der Lehrveranstaltungen angereist wird. Der stündliche Bemessungsverkehr für die Studenten ist in allen Mobilitätsarten (Auto, Bus, Zug, Fußgänger) also drei- bis viermal so hoch anzusetzen.
- Die Kapazität der öffentlichen Verkehrsmittel und der baulichen Gegebenheiten wie Gehsteigbreiten muss berücksichtigt werden.
- Es muss auch zulässig sein, dass die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass der Standort für die Campusgröße aus verkehrlicher Sicht nicht geeignet ist,



Dipl. Ing. Karin Gruber, MSc.

5. Verwendete Unterlagen

- (1) Europacampus Hainburg a.d. Donau, Verkehrsuntersuchung, erstellt von Snizek + Partner Verkehrsplanungs GMBH, Stand 06/2023