

**Grundsatzpapier der
PGO-Plattform für wirtschafts-
räumliche Themen**

04.11.2019

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

1. Ausgangslage

Die Ostregion Österreichs hat sich in den letzten Jahrzehnten dynamisch entwickelt und zählt zu den erfolgreichsten sowie bedeutendsten Regionen Europas. Dabei ist die Stadtregion¹ die wirtschaftlich stärkste Region Österreichs, infrastrukturell gut ausgestattet und verkehrsmäßig hervorragend erschlossen. Das Zentrum, die Stadt Wien, strahlt aufgrund ihrer demographischen Größe, ihrer ökonomischen Bedeutung sowie ihres historisch-kulturellen Images weit über die Stadtregionsgrenzen hinaus. Dieser Raum mit vielfältigem Arbeitsplatzangebot und hoher Wohnqualität ist funktionell wie auch strukturell eng verflochten und verfügt über hochwertige Freizeit- und Naherholungsangebote sowie wertvolle Naturräume.

Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) prognostiziert für die Ostregion bis 2030 ein Bevölkerungswachstum auf rund 4,14 Mio. EinwohnerInnen, von denen rund 2,4 Mio. im Alter von 20-64 Jahren sein werden. Für diese zusätzlichen Personen sind in der Ostregion, im Speziellen in der Stadtregion⁺, unterschiedliche Anforderungen relevant, wie z.B. die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze. Gleichzeitig ist mit einer zunehmenden Konkurrenz mit anderen Metropolregionen zu rechnen: Das räumliche Umfeld mit massiven Lohndifferenzen, die erhöhte Fragmentierung der Wertschöpfungsketten durch neue IKT- und Logistiklösungen sowie die damit verstärkte internationale Konkurrenz um zunehmend standortmobile ökonomische Aktivitäten sind hier relevante Entwicklungen.

Um sowohl der raschen Veränderung als auch dem Wachstum gerecht zu werden, beschlossen die Landesamtsdirektoren der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland im Jahr 2016 im Rahmen der Sitzung des Koordinierungsorgans, eine eigene Plattform für wirtschaftsräumliche Themen einzurichten, um bei Fragestellungen, die räumlich koordiniert werden müssen, besser zusammenzuarbeiten.

Nach einer ersten Phase des Erfahrungs- und Informationsaustausches sollen nun in einem gemeinsamen Grundsatzpapier Kooperationsfelder einer verstärkten Zusammenarbeit festgelegt werden.

2. Warum eine verstärkte wirtschaftsräumliche Zusammenarbeit?

Von den 3,87 Mio. EinwohnerInnen der Ostregion leben allein in der Stadtregion⁺ rund 3 Mio. Menschen, davon zwei Drittel in Wien, ein Drittel im Umland. Die dadurch bewirkte Dynamik birgt Chancen und Herausforderungen für die künftige räumliche Entwicklung. Die Menschen stehen tagtäglich in ebenso intensivem wie vielfältigem Austausch und nutzen die Angebote der gesamten Stadtregion⁺ zum Arbeiten, für die Freizeit und zur Versorgung, ohne dass Verwaltungsgrenzen dabei eine Rolle spielen. Auch Unternehmen und Organisationen nutzen die Chancen, die ein großer Raum als Absatzmarkt und Arbeitsmarkt, aber auch durch seine Möglichkeiten zur Arbeitsteilung

¹ Wien, Osten Niederösterreichs und das Nordburgenland

und Spezialisierung bietet. Studien zeigen in diesem Zusammenhang, dass das Produktionsniveau der Beschäftigten in einer Metropolregion mit 2,5 Mio. EinwohnerInnen um ein Viertel bis ein Drittel höher liegt als in einer Kleinstadt mit 25.000 EinwohnerInnen. Als Gründe für diesen Produktivitätsvorsprung werden die Verfügbarkeit von ausreichend hoch qualifizierten Arbeitskräften, die räumliche Spezialisierung sowie das Vorhandensein von Wissens-Spillovers angeführt. Eine verbesserte Kooperation wirkt sich demnach deutlich positiv auf die Wirtschaftsleistung aus.

2016 arbeiteten laut Statistik Austria rund 190.000 Personen aus Niederösterreich und rund 25.000 aus dem Burgenland in Wien, gleichzeitig haben rund 73.000 WienerInnen ihren Arbeitsplatz in Niederösterreich bzw. ca. 3.800 im Burgenland.

Diese Entwicklungsdynamik hat auch die Grenzen bzw. Steuerungskompetenz von Ländern und Gemeinden längst übersprungen und erfordert nun bessere Planung und Koordination in der gesamten Stadtregion⁺. Politik und Verwaltung können aber derzeit in der Praxis nur relativ wenig Einfluss darauf nehmen, wo und wie sich Unternehmen in der Stadtregion⁺ ansiedeln. Die einzelnen Gebietskörperschaften orientieren sich mangels einer verlässlichen, gesamthaften Steuerung vorwiegend an ihren lokalen/regionalen Interessen. Größere Auswirkungen und Zusammenhänge werden oft nicht erkannt und berücksichtigt. Infolge dessen werden stadtregionale Entwicklungen – auch im Bereich der Wirtschaft – zu wenig bedacht. Die Konkurrenz um lokale Steuereinnahmen befeuert diese Dynamik noch, obwohl der Finanzausgleich ohnehin eine ausgleichende Wirkung entfaltet und die Standortwahl einzelner Unternehmen dahingehend eine geringere Rolle spielt, als oft angenommen. So sind zwei Effekte zu nennen: Optimale Standortbedingungen für die jeweiligen Unternehmen, die Wachstum ermöglichen, kommen über die Steuereinnahmen allen Bundesländern und Gemeinden zu Gute, da der zu verteilende „Kuchen“ größer wird. Zudem ist die zunehmende Verflechtung von Wertschöpfungsketten zu beachten, die dazu führt, dass auch jene Bundesländer bzw. Gemeinden davon profitieren, die Produkte oder Dienstleistungen zuliefern. Am Beispiel der Wien Holding zeigt sich, dass, obwohl der Firmensitz in Wien ist², 23,8 Mio. € an Steuern und Abgaben in Niederösterreich und 3,8 Mio. € im Burgenland generiert werden. Zum Vergleich: In Wien sind es 33,9 Mio. €.

Zudem wirken ein deutliches Siedlungswachstum, Effekte der Globalisierung sowie der technologischen Entwicklung. Diese Rahmenbedingungen erfordern ein höheres Maß an Steuerung und wirksamere Anreizsysteme. Die Verfügbarkeit von Räumen ist begrenzt, immer öfter muss über die Nutzung ein und derselben Fläche als Wohnstandort, für die Energieproduktion, eine Freizeitnutzung oder als Wirtschaftspark abgewogen werden. Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen den Räumen in der Region nehmen somit zu.

Dazu kommen neue Herausforderungen wie der Klimawandel und der geplante Ausstieg aus fossilen Energien. Die fortschreitende Digitalisierung greift zunehmend in alle Lebensbereiche ein – Grundbedürfnisse wie Arbeiten, Wohnen und Mobilität verändern sich rasant.

² Abgesehen von der Schloss Laxenburg Betriebsgesellschaft m.b.H. und der Flughafen Wien Aktiengesellschaft in Niederösterreich sowie der P.A.D. spol. s r.o. in Bratislava.

Daher ist es sinnvoll, in wirtschaftsräumlichen Fragen in der Stadtregion⁺ enger zusammenzuarbeiten und dafür angemessene, neue Vorgehensweisen zu entwickeln. Es ist auch deutlich erkennbar, dass die Bevölkerung in Hinblick auf diese Entwicklungen Antworten sucht und Zweifel ausgeräumt werden müssen. Wenn es gelingt, die Kräfte aller AkteurInnen in der Stadtregion⁺ zu bündeln und brachliegende Chancen wirtschaftsräumlicher Kooperation zu nutzen, bestehen gute Aussichten, mit den genannten Herausforderungen erfolgreich umzugehen. Nun gilt es – unter Berücksichtigung des bestehenden institutionellen Rahmens und der vorhandenen Möglichkeiten – Verbesserungen der wirtschaftsräumlichen Zusammenarbeit auszuloten und mögliche Lösungsansätze verstärkt aufzugreifen.

Kooperation lohnt sich besonders dort, wo wirtschaftliche Entwicklungen räumlich koordiniert werden müssen:

- wo sich Vor- und auch Nachteile von Handlungen des einzelnen auf andere Gebiete in der Ostregion, insbesondere der Stadtregion⁺ / oder Ostregion auswirken
- wo Themen- und Problemstellungen aufgrund ihrer Größe nur gemeinsam bewältigt werden können
- wo durch die Unterschiedlichkeit der Partner Vorteile für alle durch Austausch erzielt werden können

3. Was sind Kernthemen der Kooperation?

Um die genannten Chancen nutzen zu können, ist es erforderlich, dass die Wirtschaftsabteilungen und -förderungsstellen, die Raumordnungsabteilungen sowie die relevanten Gesellschaften der Länder ihre Aktivitäten koordinieren.

Das erfordert drei konkrete Schritte:

1. wechselseitige Abhängigkeiten und Chancen der Zusammenarbeit analysieren
2. für die identifizierten Themen eine gemeinsame Vorgehensweise überlegen
3. sicherstellen, dass diese im Rahmen der jeweils eigenen Arbeit umgesetzt wird.

Eine Reihe relevanter Themen für die Zusammenarbeit wurden bereits im Rahmen der „Plattform für wirtschaftsräumliche Themen“ identifiziert. Da viele dieser Themen untereinander zusammenhängen und zahlreiche Schnittstellen bestehen, wurden diese zu vier „**Kooperationsfeldern**“ zusammengefasst:

Kooperationsfeld 1: Standort – Ansiedlung – Marke

Unter dieses Kooperationsfeld fallen Themen wie Großeinrichtungen, Flächennutzung und -vermarktung, Pool der Wirtschaftsflächen oder Logistikzentren, aber auch die Markenbildung für den Gesamttraum.

Kooperationsfeld 2: Innerregionale Austauschbeziehungen und Ressourcenmanagement

In diesem Kooperationsfeld werden Themen zu Austauschbeziehungen und Abhängigkeiten, insbesondere im Hinblick auf Ressourcenverfügbarkeit und Liefer- und Leistungsverflechtungen behandelt. Darunter fallen beispielsweise Rohstoffe, Biomasse, Nahrungsmittel, Frischluft, Wasser, Habitate aber auch Resilienz beispielsweise im Falle unvorhergesehener Ereignisse.

Kooperationsfeld 3: Arbeitsmarkt – Qualifizierung – Erreichbarkeit

In diesem Kooperationsfeld geht es insbesondere um das Verständnis für einen gemeinsamen Arbeitsmarkt. Mobilität der verfügbaren und benötigten Arbeitskräfte ist dabei ebenso Thema wie abgestimmte Maßnahmen zur Qualifizierung der Arbeitsbevölkerung.

Kooperationsfeld 4: Wirtschaftsmobilität

Insbesondere die Gestaltung der zukünftigen Mobilität – vor dem Hintergrund neuer Möglichkeiten und Lösungen durch Infrastrukturen oder neue Technologien, logistischer Aspekte oder innerregionale Verkehrsströme – sind Kernthema des Kooperationsfelds Wirtschaftsmobilität.

4. Kooperationsfelder im Detail

Kooperationsfeld 1: Standort – Ansiedlung – Marke

Durch das bereits genannte Bevölkerungswachstum, insbesondere in der Stadtregion⁺, besteht ein Bedarf an zusätzlichen Arbeitsplätzen – bis 2030 werden voraussichtlich bis zu 150.000 zusätzliche Arbeitsplätze benötigt. Gleichzeitig ist die Stadtregion⁺ ein hochattraktiver Standort für internationale Ansiedlungsprojekte. Insbesondere die hohe Lebensqualität der Stadt in Verbindung mit dem Umland wird dabei oft ins Treffen geführt. Nichtsdestotrotz ist das wirtschaftliche Potential bei weitem nicht ausgeschöpft.

Hinsichtlich der benötigten Arbeitsplätze bestehen ebenfalls unterschiedliche Ansprüche an Erreichbarkeit, Flächengröße oder Ausstattung durch spezifische Infrastrukturen. Im Wettbewerb um – immer seltener werdende – hochwertige Standorte entstehen auch Nutzungskonflikte. Insbesondere „Großprojekte“ werden oft kritisch gesehen.

Bei zukünftigen Planungen sind daher ein systematisches Vorgehen und eine enge bundesländerübergreifende Abstimmung zwischen Raumordnung und Wirtschaft von enormer Bedeutung.

Folgende Ansatzpunkte sollen dabei verfolgt werden:

- Sicherstellung von gemeinsamen Mechanismen zum Informationsaustausch: Hierzu ist an sämtliche räumliche Ebenen zu denken. Dabei können zum Teil bestehende Einrichtungen wie die Planungsgemeinschaft Ost genutzt werden.
- Gemeinsame Standortfindung für Infrastruktureinrichtungen von regionaler Bedeutung: Hier ist u.a. an Güterverkehrsstrecken und -terminals, Straßenbauprojekte (vgl. sechste Donauquerung) oder an Verkehrsprojekte wie die dritte Piste am Flughafen Wien-Schwechat zu denken.
- Gemeinsame Standortfindung für Großeinrichtungen, v.a. für jene mit hohem Verkehrsaufkommen (PKW- und LKW-Verkehr): Zentrales Thema sind hier u.a. Logistikeinrichtungen.
- Gemeinsame und abgestimmte Nutzung jener Flächen, die durch die genannten oder durch andere Infrastrukturprojekte eine besonders gute Standortqualität erhalten: Hier wird die Entwicklung von Wirtschaftsstandorten v.a. an der Schnittstelle der Stadt Wien zu den umliegenden Gemeinden im Vordergrund stehen. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe bestehend aus VertreterInnen der Wirtschaftsagenturen und der Raumordnungsabteilungen der beiden Länder Wien und Niederösterreich hat mögliche Kooperationsräume identifiziert und erste Umsetzungsprojekte gestartet (z.B. zukünftige Schnittstelle zwischen Schnellstraße S8 und S1).
- Gemeinsamer Ausbau der Stadtregion⁺ als Marke – Image und Ausstrahlungswirkung werden immer wichtiger: Hier ist u.a. an die gemeinsame Entwicklung und Vermarktung eines Wirtschaftsflächenpools bzw. -portfolios zu denken, um für die einzelnen Zielgruppen passgenaue Angebote zu haben und so einerseits die Unternehmen in der Region zu halten bzw. im Wachstum zu unterstützen sowie andererseits neue Unternehmen anzuwerben. Die Vienna Region kümmert sich bereits jetzt um die gemeinsame Vermarktung.

Idealerweise führen diese und weitere Aktivitäten dazu, dass mit den aufkommenden Veränderungen gut umgegangen werden kann, die wirtschaftlichen Potentiale der drei Bundesländer mit ihren Teilregionen entsprechend ausgeschöpft werden, die Attraktivität der Stadtregion für Wirtschaftsansiedlungen gezielt verbessert wird, die Verkehrsströme (PKW- und LKW-Verkehr, Pendler- und Lieferverkehr) entsprechend gelenkt sowie Nutzungskonflikte minimiert werden und in der Folge die Bevölkerung ihre hohe Lebensqualität weiterhin erhalten kann.

Kooperationsfeld 2: Innerregionale Austauschbeziehungen und Ressourcenmanagement

Bevölkerungswachstum und steigender Wohlstand in der Region verstärken den Bedarf nach natürlichen Ressourcen, bei endlichen Reserven. Der traditionell genutzte Weg, mit dieser Knappheit umzugehen, war und ist der Import von Rohstoffen, Gütern und Arbeitskraft sowie der Export von Abfällen und Emissionen. Es ist aber davon auszugehen, dass uns diese Möglichkeiten in den nächsten Jahrzehnten immer weni-

ger zur Verfügung stehen werden. Zusätzlich erfordern die bereits spürbaren Auswirkungen des Klimawandels wie Trockenheit, Hitzeperioden oder Umweltschäden Maßnahmen zur Absicherung unseres Lebensstandards.

- In dieser Situation gilt es, den regionalen Markt als zweites Standbein wiederzuentdecken und bewusst zu stärken – ergänzend zur international orientierten Wirtschaft. Ziel muss es sein, die vor Ort verfügbaren Bedingungen und Ressourcen besser zu nutzen und die Kreisläufe innerhalb der Region zu schließen.

Die Stadtregion⁺ hat in dieser Situation günstige Ausgangsbedingungen, schließlich verfügt sie über unterschiedlich ausgestattete Gebietsteile, die miteinander in produktiven Austausch treten können. Insbesondere muss ein neuer Umgang mit Ressourcen entwickelt werden: Es braucht regionale Kreisläufe, die auf biobasierten und nachwachsenden Rohstoffen sowie auf erneuerbaren Energieträgern aufbauen und in denen andere Materialien – etwa Metalle – am Ende der Nutzung soweit wie möglich wieder aufbereitet und wieder benötigt werden. Das alles erfordert zum Teil Innovationen und Investitionen in Infrastrukturen und Netze aber auch in die Weiterentwicklung neuer Geschäftsmodelle oder Technologien, die kooperativ besser bewerkstelligt werden können.

- Intakte Ökosysteme produzieren lebensnotwendige Umweltgüter für die BewohnerInnen der Region (Wasser, Frischluft, Boden, Erholung, ...) und müssen als immer wertvollere Ressource nicht nur dauerhaft geschützt, sondern auch nachhaltig bewirtschaftet werden. Dafür brauchen wir ein klares und nachvollziehbares Management in der Stadtregion⁺.
- Mehr und neue Dienstleistungen können regional oder sogar lokal erbracht werden. So ermöglichen etwa neue Technologien neue Formen der Arbeit, neue Dienstleistungen und die „Sharing Economy“. Aber auch der Bedarf der Bevölkerung ändert sich etwa durch den Trend zu Höherqualifikation und damit verbundenen langen Ausbildungszeiten, lebenslanges Lernen, häufigere Berufswechsel oder eine stark steigende Zahl alter Menschen. Nicht nur Bildungs- und Versorgungsarbeit werden dadurch zunehmen, sondern auch die Möglichkeiten zu Eigenleistung oder Unternehmertum. Diese Prozesse und Veränderungen müssen gesamthaft betrachtet und können nur gemeinschaftlich effektiv bearbeitet werden.

Eine Gesellschaft, die bewusst daran arbeitet, die lokal vorhandenen Gegebenheiten bestmöglich zu nutzen und effizient damit umzugehen, wird sowohl einen Beitrag zum nachhaltigen Wirtschaftswachstum liefern, als auch die Lebensqualität und das öffentliche Leistungsangebot für ihre BewohnerInnen verbessern sowie die Abhängigkeit von importierten Ressourcen reduzieren.

Kooperationsfeld 3: Arbeitsmarkt – Qualifizierung – Erreichbarkeit

Die drei Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien sind wirtschaftlich eng miteinander verflochten. Dies zeigt sich nicht zuletzt dadurch, wie viele Personen sich in der Stadtregion⁺ bewegen. Zu den in Kapitel 2 genannten BerufspendlerInnen kommen noch BildungspendlerInnen, die ihre Ausbildungsstätte nicht in ihrem Heimatbun-

desland besuchen. Ziel sollte es sein, die Gemeinsamkeiten und Vorteile des überregionalen Arbeitsmarktes „Burgenland-Niederösterreich-Wien“ in Zukunft besser zu nutzen.

Sowohl Wohn- als auch Arbeitsortentscheidungen werden folglich unabhängig von den administrativen Grenzen getroffen. Die Ostregion ist als funktionaler Wirtschaftsraum zu verstehen, der gemeinsame Arbeitsmarkt ist ein Teil davon. Die unterschiedliche Nachfrage bzw. das Angebot an Arbeitskräften und Qualifikationen führt zu einem intensiven Austausch von Arbeitskräften über die Bundesländergrenzen hinweg. Diese Entwicklung hat sich über die Jahre gesehen noch verstärkt.

Grundsätzlich ist für einige Branchen (insbesondere im IKT/MINT-Bereich) von einem Fachkräftemangel auszugehen, der sich in Zukunft noch verstärken könnte. Aufgrund der kleinbetrieblichen Struktur der österreichischen Wirtschaft haben die HTLs eine besonders wichtige Bedeutung für die Rekrutierung von qualifiziertem Personal.

Die geographische Lage und der Beitritt der osteuropäischen Nachbarländer zur EU haben spätestens mit der Arbeitsmarktöffnung 2011 zu einem zusätzlichen Arbeitskräfteangebot vor allem in Ostösterreich geführt. Dieses ist zeitlich mit den Auswirkungen der Wirtschaftskrise zusammengefallen und hat daher zu einem erheblichen Druck auf den Arbeitsmarkt geführt. Gleichzeitig ist diese Entwicklung auch als Chance zu sehen, wie zahlreiche Ansiedlungen von Headquarters mit Orientierung auf die osteuropäischen Märkte belegen.

Folgende Arbeitsmarkt-relevante Ansatzpunkte können identifiziert werden:

- Räumlich besser abgestimmte Standortentwicklung, um Pendlerströme zu optimieren (bei Standortentwicklung „mitdenken“, welche Pendlerströme dadurch generiert werden)
- Besser abgestimmtes Qualifikationsprofil für die Region, um besser auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können (welche Ausbildung wird in der Region zukünftig nachgefragt werden?)
- Räumlich strategisch abgestimmte Planung von Ausbildungsstätten
- Gemeinsame Initiativen zur Vorbeugung eines Fachkräftemangels
- Besondere Bedeutung der HTLs: AbsolventInnen von HTLs sind am Arbeitsmarkt sehr gefragt; eine koordinierte Vorgehensweise hilft, Abwanderungstendenzen – etwa in den süddeutschen Raum – vorzubeugen

Eine besser abgestimmte Vorgehensweise im Bereich des Arbeitsmarktes und der Qualifikation hat in mehreren Dimensionen Nutzen für die Region. Ökonomisch gesehen, ermöglicht sie eine verstärkte Spezialisierung von Teilräumen in der Region, optimiert Pendlerströme und hilft, einem Fachkräftemangel vorzubeugen. Sie stärkt damit den gesamten Wirtschaftsraum. In letzter Konsequenz sollen diese Maßnahmen zu einer Reduktion der Arbeitslosigkeit in der Region führen.

Kooperationsfeld 4: Wirtschaftsmobilität

Die dynamische Bevölkerungsentwicklung und die steigende Attraktivität der Stadtregion⁺ lassen zusätzliche PendlerInnen- und Verkehrsströme erwarten. Durch eine räumlich nicht abgestimmte Entwicklung sind in der Folge hohe Kosten für Infrastruktur und ÖV-Angebote, aber auch hohe individuelle Kosten für die NutzerInnen zu befürchten.

Verkehrspolitische Positionen und Interessen der Länder für eine stärkere gemeinsame Initiative beim Güter- und Personenverkehr sind daher erforderlich. Ausgangspunkt dafür können die bestehenden abgestimmten Mobilitätskonzepte der Länder und bestehende Kooperationsstrukturen (z.B. VOR, PGO Plattform Regionalverkehr, ITS Vienna Region) sein. Schließlich werden auch Fragen, wie die der Dekarbonisierung der Mobilität nur gemeinsam zu lösen sein.

- Hochwertige Verkehrsangebote – insbesondere eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel – sind von besonderer Bedeutung und im gemeinsamen Interesse der Bundesländer. Darüber hinaus ist die Verbesserung bzw. Schaffung tangentialer ÖV-Angebote wesentlich. Denn die Attraktivität des Standortes Wien für Arbeitsplätze und zentrale Einrichtungen sowie die Wohnqualität im Umland, geprägt durch im Allgemeinen geringere Wohnkosten, erzeugen starke auf Wien gerichtete Verkehrsströme.
- Auch Maßnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrades im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr führen zu einer effizienteren Nutzung der Infrastruktur.
- Für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens reichen Angebote alleine nicht aus. Diese müssen durch bewusstseinsbildende Maßnahmen ergänzt werden. So ist für persönliche Mobilitätsentscheidungen die Information über die verfügbaren Alternativen erforderlich. Die Länder planen, gemeinsame Aktivitäten im Bereich Bewusstseinsbildung und Information zu ergreifen. Dazu zählen insbesondere ein intermodales Auskunftssystem unter Einbeziehung multimodaler Mobilitätsangebote und die Integration der Mikro-ÖV Systeme in das ÖV-Auskunftssystem.
- Insgesamt soll der Trend zur persönlichen Multimodalität durch ein umfassendes Mobilitäts-Informationssystem unterstützt werden. Angebote wie „Mobility as a Service“ sollen aufgegriffen werden.
- Mit der „Clean Vehicles Directive“ ist die Europäische Union gerade dabei, ehrgeizige Zielsetzungen für das österreichische Verkehrssystem vorzuschreiben. Bis 2025 müssen 25% und bis 2030 65% der neu eingesetzten Linienbusse „saubere“ Busse sein – 50% davon sogar Elektro- oder Wasserstoffbusse. Das erfordert gemeinsame Vorgehensweisen der Länder bei Systementscheidungen und beim Aufbau der Ladeinfrastruktur.
- Für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr werden Zunahmen von mehr als 100% vorausgesagt (2005 bis 2025/30). Deshalb ist angesichts der verkehrspolitischen Ausgangslage in den Nachbarstaaten für die Grenzregionen Niederösterreichs und des Burgenlands eine umweltschonende Abwicklung des Güterverkehrs, also eine Verlagerung auf die Schiene, eine große Herausforderung. In Niederösterreich wird der Güterverkehr (Straße, Schiene, Schiff) laut „Güterverkehr in

Niederösterreich – Prognose von Angebot und Nachfrage“ von 2008 bis 2030 um 30% wachsen. Dazu kommen die Zielvorstellungen im Weißbuch der Europäischen Kommission, die bis 2030 anstrebt, 30% des Güterverkehrs mit Fahrweiten größer als 300 km auf die Schiene zu verlagern. Deshalb soll im Zusammenwirken der relevanten Handlungsträger (Länder, Verkehrsunternehmen, Transportwirtschaft) ein längerfristiger Handlungsrahmen für den Güterverkehr in der Ostregion und auch im Hinblick auf die steigenden Zahlen im Personenverkehr auf der Schiene erarbeitet werden.

- Es gibt eine massive Zunahme an Paketlieferungen und daher Bedarf, diesen Verkehr neu zu organisieren. In der City-Logistik gibt es dazu erste innovative Impulse (z.B. den Prozess „Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“). Ziele dabei sind die Lösung von Nutzungskonflikten im fließenden und ruhenden Güter- sowie Individualverkehr, die nachhaltige Einsparung von CO₂, eine Verkehrsreduktion ohne Leistungs- und Qualitätsverlust, die Entwicklung konsensfähiger Logistik- und Verkehrskonzepte sowie die Entwicklung, Initiierung und Begleitung von Pilotprojekten. Im Jahr 2019 wird der gemeinsame Aktionsplan verabschiedet. Darauf aufbauend, soll über ein Gütermobilitätskonzept für die Region nachgedacht werden. Die Bundesländer sollen an diesen Initiativen mitwirken und sie durch begleitende Maßnahmen unterstützen.

5. Quellen:

- „Vierter Bericht zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit Wiens“, Peter Mayerhofer, Matthias Firgo, Stefan Schönfelder (WIFO 2015)
- „Ökonomische Effekte der Wien Holding für Österreich und seine Bundesländer“, Alexander Schnabl, Sarah Lappöhn, Kerstin Plank, Patricia Puchhammer (IHS 2019)
- "What Makes Cities More Productive? Evidence from 5 OECD Countries on the Role of Urban Governance", Rudiger Ahrend et al., Journal of Regional Science, 57 (3), 2017, 385-410