

**JAHRESBERICHT 2001**

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

## Inhaltsverzeichnis

1. Aktionsprogramm Raum Simmering-Schwechat (Seite 3)
2. Mischsystemtechnik im schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland (Seite 8)
3. Wienerwald Deklaration (Seite 11)
4. JORDES+ (Joint Regional Development Strategy for the Vienna-Bratislava-Győr Region); Interreg III A – Förderprojekt (Seite 13)
5. ÖV-Korridor Stadlau – Aspern – Essling – Groß Enzersdorf (Seite 16)
6. Öffentlichkeitsarbeit – Corporate Design (Seite 18)

## 1. AKTIONSPROGRAMM RAUM SIMMERING - SCHWECHAT

---

Für eine koordinierte Siedlungspolitik in der Region Wien sind neben einer Kooperation auf Ebene der Bundesländer auch die Gemeinden und daraus resultierende Kleinregionen in diese Zusammenarbeit einzubinden. Dabei gilt es vor allem, Informationsdefizite zu beheben, eine Vertrauensbasis zu schaffen und Projekte mit abgestimmten Maßnahmen zu entwickeln.

Ein derartiges Projekt stellt die Erarbeitung eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Entwicklungsprogramms für den Raum Simmering – Schwechat dar, bei dem unter Mitwirkung der betroffenen Wiener Bezirke und NÖ-Gemeinden Entwicklungsmöglichkeiten wie auch Problemlösungen und Empfehlungen für die Umsetzung aufgezeigt werden sollen (Aktionsprogramm).

In einer bereits abgeschlossenen Vorstufe zu diesem Vorhaben wurden die Bearbeitungsschwerpunkte und Kooperationserfordernisse gemeinsam mit Fachleuten und Politikern aus Wien und Niederösterreich vereinbart. Die Ergebnisse dieser Vorstufe stellen das Arbeitskonzept für dieses Vorhaben dar. Folgende Schwerpunkte sind vorgesehen:

- Regionalwirtschaft (Betriebsstandorte, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Gartenbau)
- Lebensraum (Grünraum, Nahversorgung, Kultur, Soziales) mit den kleinregionalen Teilräumen, Fischamend-Niederung, Schwechat-Niederung, Donauachse (Simmering - Schwechat - Fischamend)
- Projektmoderation und -koordination (Kooperationsmodelle, Entwurf und Abstimmung des Aktionsprogrammes).

Aus diesen Arbeitspaketen werden umsetzungsorientierte Maßnahmenbündel mit Empfehlungen vor allem hinsichtlich Priorität, Maßnahmenträger, Akteure, Szenarien, Kosten, im Sinne eines Aktionsprogrammes erwartet. Mit der Projektmoderation und -koordination (Kooperationsmodelle, Entwurf und Abstimmung des Aktionsprogrammes) wurde Frau Dipl. Ing. Zech (stadtland) beauftragt

Dieser Auftrag umfasst ein Planungsgebiet mit den NÖ Gemeinden Schwechat, Fischamend, Klein-Neusiedl, Enzersdorf a.d. Fischa (teilweise) Schwadorf, Rauchenwarth, Himberg (teilweise), Maria Lanzendorf, Leopoldsdorf, Lanzendorf und Zwölfaxing sowie die Wiener Bezirke Simmering und Teile der Wiener Bezirke Landstraße (Aspanggründe, St. Marx, Erdbergerlände), Leopoldstadt (Wiener Hafen) und Favoriten (Unterlaa, Oberlaa).

Die Planungsleistung beinhaltet die Abstimmung und Verschränkung vorliegender und parallellaufender Untersuchungen sowie etwa vier gemeinsam zu definierender Projekte in das Entwicklungskonzept für diesen Raum.

Gearbeitet wird in den Ebenen:

- Projektbeirat (Beratung- Empfehlung); Arbeitskreis aus Politikern und Beamten
- Projektkoordination (Management); Projektsteuerung Auftragnehmer/Auftraggeber
- Umsetzungsprojekte und fachliche Bearbeitung; Projektgruppen und Fachteams in Zusammenarbeit mit dem Regionalmanager und den Gemeinden und Wiener Bezirken.

Die Leistungen gliedern sich in allgemeine Aufgaben wie insbesondere Organisation, Vorbereitung und Moderation der Besprechungen in den genannten Ebenen, Schnittstelle zu Umsetzungsprojekten und zu regionalen Akteuren und Investoren sowie zu sachlichen Bearbeitungen und Experten. Neben der Verfahrensdokumentation ist auch eine Beratung bei der Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen.

Spezielle und fachliche Aufgaben sind insbesondere Vorschläge für grenzüberschreitende Umsetzungsprojekte mit Diskussion und Festlegung von maximal vier Umsetzungsprojekten sowie Definition, Ausschreibung, Betreuung erforderlicher fachlicher Zuarbeiten (Schwerpunkte: Regionalwirtschaft, regionale Lebensqualität). Zu erarbeiten sind Leitbilder für das Aktionsprogramm (Modell einer künftigen regionalen Kooperation, Empfehlung für räumliches Entwicklungsprogramm, Abstimmung einer gemeinsamen Absichtserklärung).

Weitere fachliche Bearbeitungen zu den oben angeführten Projektelementen sind an externe Auftragnehmer zu beauftragen. Dazu wurden unter Mitwirkung der Gemeinden und Bezirke und mit Unterstützung des Regionalmanagements Wien-Umland Leistungsprofile für die Auslobung und Beauftragung folgender Umsetzungsprojekte erstellt:

- **„Masterplan für das interkommunale Entwicklungsgebiet Ailecgasse – Liesingtal“**

Der Untersuchungsraum reicht von der Südgrenze des Zentralfriedhofs bis zur Südumfahrung Wiens und liegt zwischen Brauhausgasse, der Donaulände- und Flughafenbahn und der KG Kledering. Ein kleiner Teil (Ailecgasse) liegt in Wien, der größere Teil in Schwechat (NÖ). Der Großteil der Flächen ist im Eigentum der Stadt Wien; diese sind in Schwechat landwirtschaftlich und in Wien bereits teilweise betrieblich genutzt (WWFF bietet Flächen im Bereich der Ailecgasse an). Vom Masterplan wird ein Nutzungskonzept als Mix aus modernem Betriebsgebiet mit Forschungs- und Bildungseinrichtungen, Wohngebiet und mit den Landschaftselementen gut vernetztem Grünraum erwartet. Zentrale Einrichtungen sind an der Flughafenbahn vorstellbar. Die Verkehrsplanungen sind mit dem Masterplan abzustimmen. Es sind Vorschläge für eine gemeinsame Umsetzung und Vermarktung zu unterbreiten.

- **„Schwechat – Liesinglandschaft“ - Leitidee „Zwischenstromland“**

Der Untersuchungsraum umfasst die südlichen Teile von Favoriten und Simmering in Wien sowie die NÖ-Gemeinden Schwechat, Zwölfaxing, Lanzendorf, Maria Lanzendorf und Himberg. Für das „Zwischenstromland“ (Raum Oberlaa, Unterlaa, Goldberg, Alberner Hafen-Blaues Wasser, Seeschlachtgraben) ist ein Netz von Erholungsflächen unter besonderer Einbindung der (stark hochwasserführenden) Wasserläufe zu konzipieren. Im Hinblick auf die Naherholungsfunktion ist die Abstimmung mit den bestehenden und geplanten Siedlungsgebieten (z.B. Masterplan Allecgasse-Liesingtal) und dem Verkehrsnetz, insbesondere den Rad- und Fußwegen im engeren Bearbeitungsgebiet (580 ha) und die großräumige Verknüpfung (3.000 ha Gebiet) gefordert. Es werden Vorschläge zu Nutzungskombinationen, wie Landwirtschaft-Forst-Erholung, und für Umsetzungsprojekte bereits vorgegebener Standorte erwartet.

- **„Fischalandschaft“ – Leitidee „Fischainseln“**

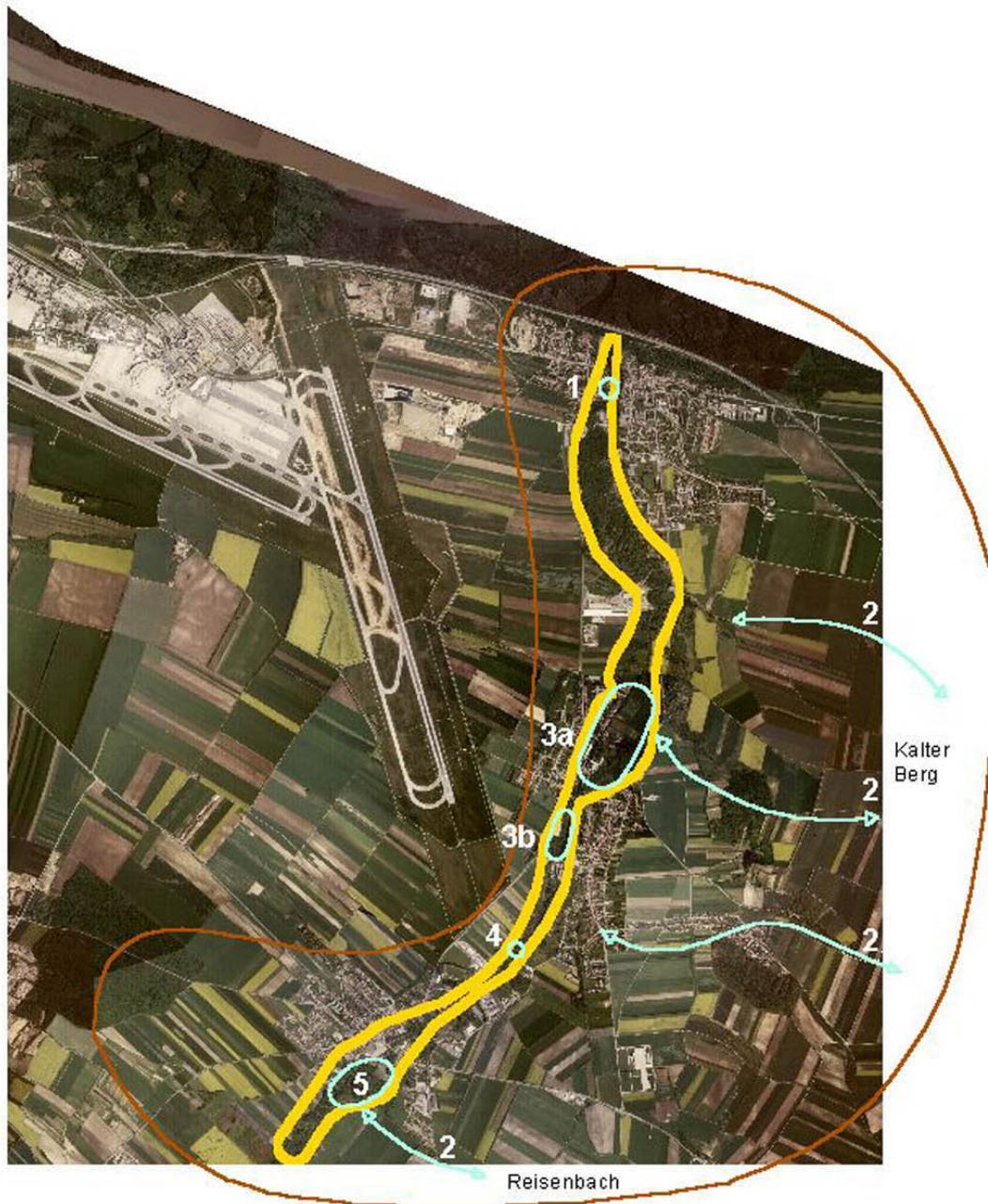
Bearbeitungsraum ist die Fischa mit ihren natürlichen und künstlichen Seitenarmen, den dazwischen eingeschlossenen Inseln unterschiedlichster Prägung (Grundwasserfluss mit geringen Differenzen der Wasserstände), beginnend bei der südwestlichen Gemeindegrenze von Schwadorf flussabwärts bis zur Donaumündung in Fischamend. Wie bei der Schwechat-Liesinglandschaft ist die Aufgabenstellung, ein Naherholungsnetzwerk zu schaffen, wobei hier insbesondere schleichendem Nutzungswandel und Engungen des Flusslaufes entgegenzuwirken ist. Einzubeziehen ist das Potenzial historischer Bausubstanz (ehemalige Industriearale und deren dazugehörige Freiräume und Parkanlagen), die für einzelne Umsetzungsprojekte eine sehr gute Kulisse bilden.

Die bis Herbst 2002 vorliegenden Ergebnisse dieser Bearbeitungen sollen als Empfehlungen in das Aktionsprogramm eingearbeitet werden (Grünraumvernetzung und einzelne Umsetzungsprojekte).

Für das „Aktionsprogramm Raum Simmering - Schwechat“ konnten bereits die Planungsgrundlagen auf Basis eines Luftbildplanes geschaffen werden. Als weiterer Baustein für das Aktionsprogramm Raum Simmering-Schwechat ist die Zusammenschau und Beurteilung der Betriebsflächenpotentiale (einschließlich der Flughafenplanungen) hinsichtlich Nutzungschancen und Entwicklungsmöglichkeiten vorgesehen.

Seitens der Moderation ist vorgesehen, Zwischenergebnisse und Empfehlungen aus diesen Arbeiten im Projektbeirat (geplante Besprechungen im Ende Mai, im September und November dieses Jahres) zu präsentieren und zur Diskussion zu stellen.

# Aktionsprogramm Raum Simmering-Schwechat: Bearbeitungsraum „Fischalandschaft“



Legende:

- Engerer Bearbeitungsraum
- Weiterer Bearbeitungsraum
- 1  
Verortung der Detailprojekte,  
Vernetzungsrichtung

- 1 Abenteuerspielplatz Grimmsiedl.
  - 2 Biotopvernetzung in Enzersdorf.
  - 3 Zugängliche Parkanlagen:
  - 3a Park am Areal der alten Papierfabrik in Kleinneusiedl,
  - 3b "Inselpark" in Enzersdorf.
  - 4 Enzersdorfer Steg nach Schwadorf.
  - 5 Strategien für den Schlosspark und die ehemalige Spinnerei Schwadorf.
- Fischpassierbarkeit der Wasserläufe der Fische im gesamten Verlauf des Projektgebietes.  
Paddeltouren entlang der Fische - Themenbezogenes Inselhüpfen.

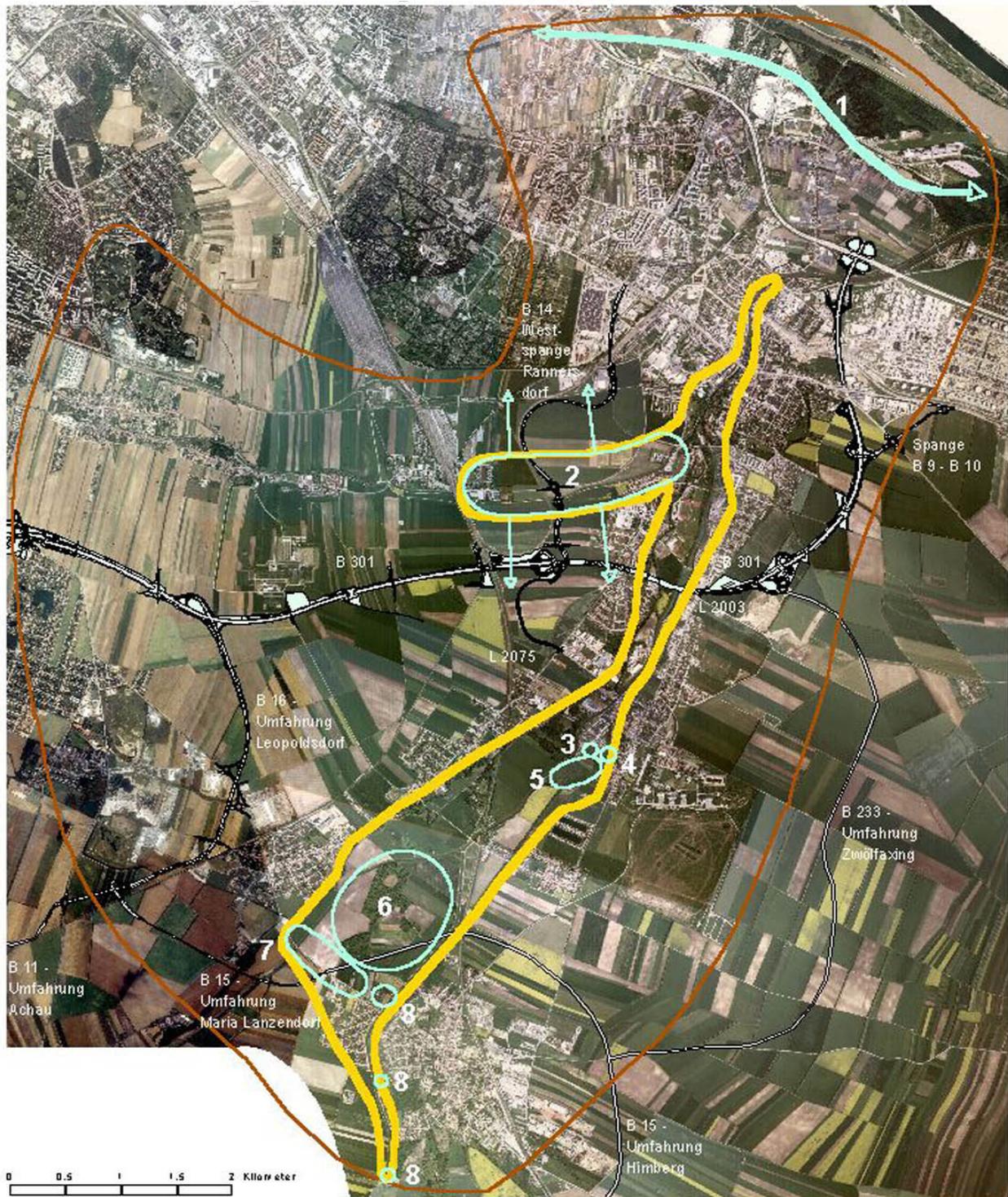
Quelle:

Vermessungsbüro Schmid,  
Orthophotomontage, 2001,  
Eigendigitalisierung

März 2002 CP, EH M 1:50.000



# Aktionsprogramm Schwechat – Simmering: Bearbeitungsraum „Schwechat-Liesinglandschaft“



- Legende:**
- Engerer Bearbeitungsraum
  - Weiterer Bearbeitungsraum
  - Ortsumfahrungen, B 301 (Stand Mai 2001)
  - Trassenzugehörige Begleitflächen (Stand Mai 2001)
  - 1 Verortung der Detailprojekte, Vernetzungsrichtung
  - 1 Erholungsraumvernetzung Seeschlachtgraben-Blaues Wasser-Spannweide-Mannswörther Au.

- 2 Rahmenkonzept zur Revitalisierung der Liesing in NÖ.
- 3 Abenteuerspielplatz am künftigen westlichen Ortsrand von Zwölfaxing.
- 4 Biotop beim Feilbach.
- 5 Waldpflanzung entlang des Kalten Ganges.
- 6 Erholungsraum Lanzendorfer Au.
- 7 Lückenschluss im übergeordneten Radweg zw. Maria Lanzendorf, Himberg.
- 8 "Spots"-Rastplätze an Himbergs Neubach. Radwege zwischen dem 10. und 11. Wr. Gemeindebezirk und den Ortschaften Rannersdorf, Zwölfaxing, Lanzendorf, Maria Lanzendorf, Himberg.

**Quelle:**  
 Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Grossprojekte ST7: Verkehrskonzept Südraum Wien - NÖ Ortsumfahrungen, Projektinform. 09/2001. Vermessungsbüro Schmid, Orthophotomontage, 2001. Werner Consult, 2001. Eigendigitalisierung März 2002 CP, EH M 1:50.000

 **stadtland**

  
N

## 2. MISCHSYSTEMTECHNIK IM SCHIENENGEBUNDENEN ÖPNV WIEN-UMLAND

---

Nachdem die Diskussion über teure U-Bahn Verlängerungen von Wien ins Umland beendet werden konnte, werden nun immer wieder Systemübergänge bzw. Verknüpfungen zwischen den bestehenden ÖPNV-Systemen (U-Bahn, Schnellbahn, Badner Bahn und Straßenbahn) zur Verbesserung der Verkehrslage im Stadt-Umland-Raum angesprochen.

In der PGO wurde dazu vereinbart, eine Zusammenschau und Bewertung aller bereits untersuchter und denkbarer Verknüpfungsmöglichkeiten im schienenengebundenen Verkehr Wien-Umland zu bewerkstelligen. Um sowohl Untersuchungen für Wien als auch Erfahrungen mit dem Einsatz von Mischsystemen in anderen Städten und Regionen berücksichtigen zu können, wurde die Bietergemeinschaft RC-Wien (Regional Consulting ZT GmbH) / PTV-Karlsruhe (Planung Transport Verkehr AG) von Niederösterreich und Wien beauftragt, technische und betriebliche Daten zu erheben, Nachfrageströme zu ermitteln und die Qualität des ÖV-Angebotes für in Frage kommende Korridore zu bewerten.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung liegen vor (Abschlussbericht, Jänner 2002).

Als Ausgangslage wurden die Schienen-Systeme in Wien mit Einschätzung möglicher Verlängerungen in die Region (U-Bahn, Straßenbahn, Cable Liner) und vergleichsweise dazu, ausländische Mischsysteme beschrieben.

Aus internationalen Erfahrungen bereits eingerichteter und geplanter Mischsysteme ergaben sich folgende wesentliche Empfehlungen für die weitere Untersuchung:

- Berücksichtigung der jeweils geltenden Sicherheitsaspekte.
- Kompatibilität des Fahrzeuges (Eisenbahn in die Stadt oder Stadtbahn in die Region).
- Kompatibilität Fußbodenhöhe des Fahrzeuges und Bahnsteighöhe.
- Kompatibilität Kurvenradius der Fahrzeuge und des Bahnsteiges.
- Kompatibilität Fahrzeugbreite und einzuhaltendes Lichtraumprofil.
- Hohe Investitionen durch Streckenelektrifizierung oder Entwicklung eines Hybridfahrzeuges (diese sind erst in Projektierung).
- Betriebliche Aspekte, wie v.a. Verfügbarkeit ausreichender Fahrplantrassen
- Verkehrliche Aspekte, insbesondere Fahrgastveränderungen und Fahrzeugkapazitäten.
- Wirtschaftliche Aspekte, v.a. Verhältnis der Betriebs- und Investitionskosten zu Erlösen.

Im Netz sind 31 Verknüpfungen für Mischsysteme möglich, deren Sinnhaftigkeit mit den Kriterien ÖPNV-Potenzial, MIV-Potenzial, Verknüpfungspunkt, Fahrplanintegration und Bestandsbeeinträchtigung nachzuweisen war. Die verbliebenen 19 sinnhaften Verknüpfungspunkte (beiliegende Abbildung) wurden einer qualitativen Bewertung (bauliche Machbarkeit, Kosten für Investition und Betrieb, städtebauliche Integration) unterzogen. Als Ergebnis

dieser Bewertung wurde vereinbart, die Verknüpfungspunkte Heiligenstadt (U4-S40, U6-S40), Hütteldorf (U4-S50) und Tscherttegasse (U6-WLB) hinsichtlich deren Wirtschaftlichkeit vertieft zu betrachten.

Für jeden dieser drei Verknüpfungspunkte wurden die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen, das Betriebskonzept und die Nachfrageentwicklung und daraus die Wirtschaftlichkeit anhand eines Nutzen-Kosten-Faktors ermittelt.

Wie auch in nachstehender Tabelle ersichtlich, können die vier ausgewählten Verknüpfungsmöglichkeiten wie folgt beurteilt werden:

- Technisch sind alle vier untersuchten Verknüpfungsmöglichkeiten machbar (Fahrzeuge & Infrastruktur).
- Eine Integration in den bestehenden Schienenbetrieb ist möglich.
- Es kommt zu einer Reisezeitersparnis und somit zu einem Fahrgastzuwachs im auf Wien gerichteten Regionalverkehr.
- Aufgrund der Taktverdichtung auf den Strecken der Wiener Linien kommt es auch dort zu einem Fahrgastzuwachs.
- Die Fahrbetriebskosten stellen den größten Anteil an den jährlichen Gesamtkosten dar.
- Die Fahrgastzuwächse sind gegenüber den Betriebskostenzuwächsen minimal.
- Die drei Verknüpfungsmöglichkeiten mit den Linien der ÖBB weisen in der Summe eine sehr geringe Wirtschaftlichkeit auf (Nutzen / Kosten - Quotient < 0,10).
- Den höchsten errechneten Nutzen weist, aufgrund der geringsten Investitionskosten und trotz der geringen Fahrgastzuwächse eine Verknüpfung Badner Bahn (WLB) mit der U 6 im Bereich Tscherttegasse mit 0,27 auf.

	<b>Heiligenstadt</b>	<b>Heiligenstadt</b>	<b>Hütteldorf</b>	<b>Tscherrtegeasse</b>
<b>Kosten (Mio. ATS)</b>	S40 / U4	S40 / U6	S50 / U4	WLB / U6
Fahrzeuge	445	485	442	68
Infrastruktur: Gleisbaumassnahmen, signaltechnische Ausstattung etc.	35	54	30	9
Infrastruktur: niveaufreie Kreuzung - Stützmauern, Tunnelbauwerk etc.	135	160	68	68
<b>Summe Infrastruktur</b>	<b>170</b>	<b>214</b>	<b>98</b>	<b>77</b>
<b>Summe gesamt</b>	<b>615</b>	<b>699</b>	<b>540</b>	<b>145</b>
<b>Kosten p.a.30 Jahre Laufzeit (Mio. ATS)</b>			Zinsen:	0,07
Betriebskosten	153	118	153	18
Fahrzeuge	36	39	36	6
Infrastruktur	14	17	8	6
<b>Summe</b>	<b>203</b>	<b>174</b>	<b>197</b>	<b>30</b>
<b>Erlöse p.a.(Mio. ATS)</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>8</b>
<b>Nutzen/Kosten Quot.</b>	<b>0,08</b>	<b>0,05</b>	<b>0,06</b>	<b>0,27</b>

Trotz der geringen Wirtschaftlichkeit ist von den vier Möglichkeiten die Verknüpfung der Badner Bahn mit der U6 im Bereich der Tscherttegasse am interessantesten. Hier kann ohne größere infrastrukturellen Maßnahmen eine Verknüpfung zwischen der Badner Bahn und der U6 realisiert werden. Zudem sind die fahrzeugseitigen Anforderungen für einen Betrieb auf beiden Schienenstrecken ähnlich. So kann ohne großen Aufwand ein für beide Stre-

cken einsetzbares Fahrzeug entwickelt werden. Dieses Fahrzeug muss keine Zweisystemtechnik, wie sie bei einer Nutzung der ÖBB-Strecken notwendig wird, aufweisen.

Wird entschieden, dass die Einsatzmöglichkeit von Mischsystemen trotz der prognostizierten geringen Wirtschaftlichkeit weiter zu verfolgen ist, so wären jedenfalls in einem nächsten Schritt für die Verknüpfung der Badner Bahn mit der U6 die betrieblichen und technischen Details unter Mitwirkung der Betreiber zu klären.

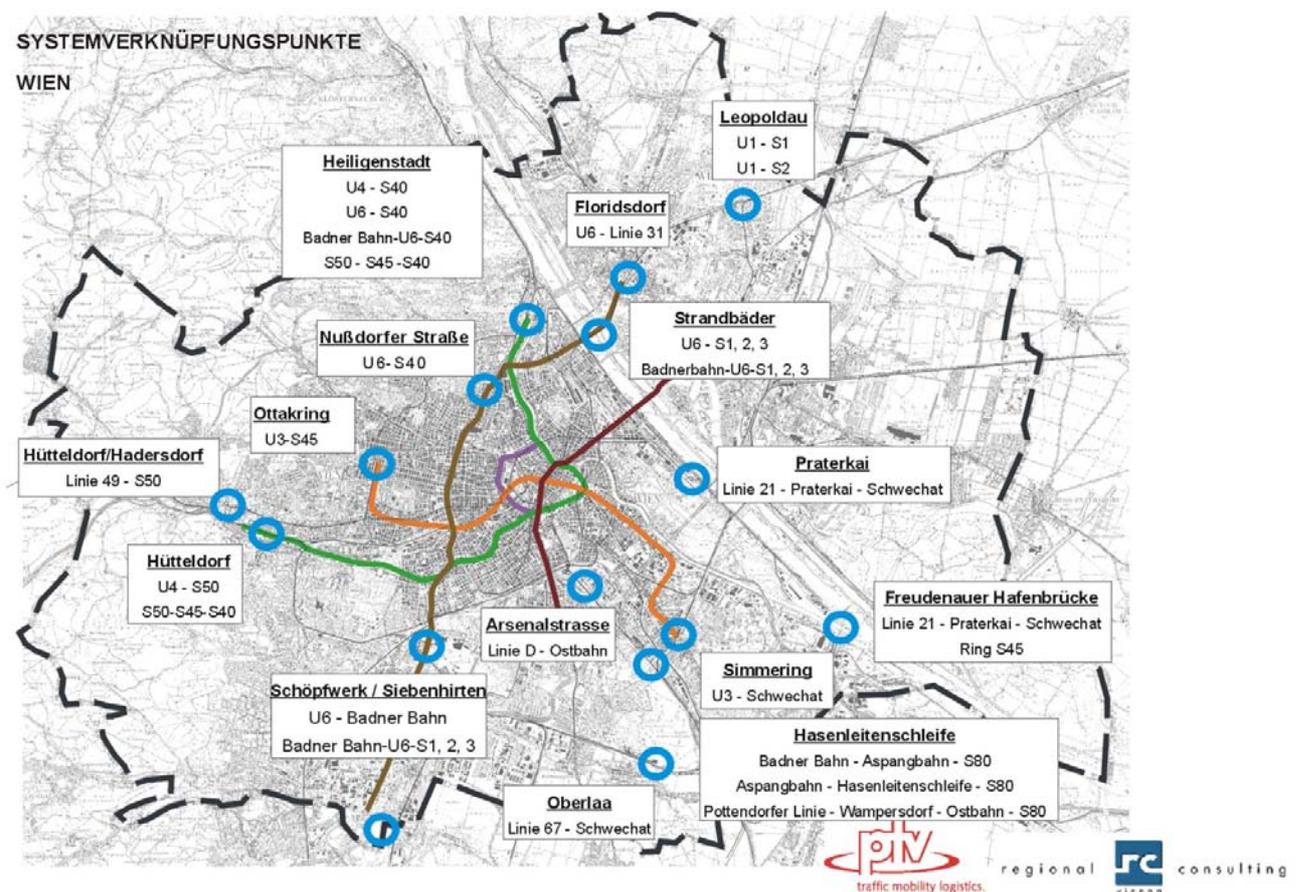
Die Untersuchung „Mischsystemtechnik im schienenengebundenen ÖPNV Wien-Umland zeigt, dass durch Systemverknüpfungen im Wiener Schienennetz (siehe Graphik) nur geringfügige Vorteile für Fahrgäste und Betreiber zu erwarten sind.

Die Verknüpfung der Badner Bahn mit der U6 ist die vergleichsweise noch günstigste Variante und soll wie zur Klärung noch offener Detailfragen weiter behandelt werden.

Die Arbeitsgruppe der PGO soll im Zusammenwirken mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und mit weiterführender fachlicher Unterstützung zu den Themenbereichen:

- Badner Bahn – Verbesserungen im Bestand – Verknüpfung mit U6
- Attraktivierung der Verknüpfung von S- und U-Bahn
- Straßenbahnverlängerungen ins Umland
- Stadtbahnverkehr im Süden von Wien

Entscheidungsgrundlagen im Sinne einer Paketlösung ausarbeiten.



### 3. WIENERWALDDEKLARATION

---

Im Rahmen des Wienerwaldmillenniums 2001 hat die PGO die Aufgabe übertragen bekommen, die Wienerwalddeklaration aus dem Jahre 1987 neu zu überarbeiten und zu diesem Thema eine Enquete zu veranstalten. In einem ersten Schritt wurden seitens der Länder interne Erhebungen zu den seit 1987 gesetzten Maßnahmen und Aktivitäten durchgeführt.

Nach einer Auswertung und Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen der Fachabteilungen wurde seitens der Geschäftsstelle ein Strukturierungsvorschlag für die Neufassung der Deklaration ausgearbeitet. Die neue Wienerwalddeklaration soll neben Schutzziele auch regionale Entwicklungsziele sowie Aktivitäten zu deren Umsetzung vorsehen. Insbesondere soll auch die Machbarkeit eines Nationalparkes oder Biosphärenparkes Wienerwald untersucht und diskutiert werden.

#### Aufbau und Struktur der Wienerwalddeklaration 2002:

<b>Wienerwald in der Region</b>	Überregionale Funktion Regionale Kooperation und Entwicklung
<b>Wienerwald als Natur- und Landschaftsraum</b>	Ökosystem Landschaft Schutzsystem (NP, NS, LSG etc.)
<b>Wienerwald als Siedlungs- und Wirtschaftsraum</b>	Siedlung/Bebauung Wirtschaft/Tourismus Land- Forstwirtschaft Rohstoffgewinnung Ver- Entsorgung, Wasserwirtschaft, Energie Verkehr
<b>Wienerwald als Erholungsraum</b>	

### Vorgangsweise und Aktivitäten der Geschäftsstelle:

- Auswertung der Stellungnahmen der Fachabteilungen zu Zuordnung von Zielen und Aktivitäten zu Themenbereichen, Erstellung eines Vorentwurfes (Jänner 2002)
- Einladung der Fachabteilungen der Länder und externer Experten; Moderation interner Arbeitskreise zu Themenbereichen und redaktionelle Überarbeitung und Ergänzung des Entwurfes (April 2002)
- Diskussion des Entwurfes mit Gemeinden und Wiener Gemeindebezirken in Zusammenarbeit mit Regionalmanagements (Mai 2002)
- Diskussion des Entwurfes mit ausgewählten NGOs (Juni 2002)
- Einholung der Zustimmung der politischen Entscheidungsträger (Sommer 2002)
- Diskussion der Deklaration bei WW -Enquete der PGO (Oktober 2002)  
(Themenbereiche sollen zugleich die Blöcke der Veranstaltung bilden)
- Unterzeichnung der Wienerwald -Deklaration durch die Landeshauptleute im Zuge der Abschlussveranstaltung zum Millennium.

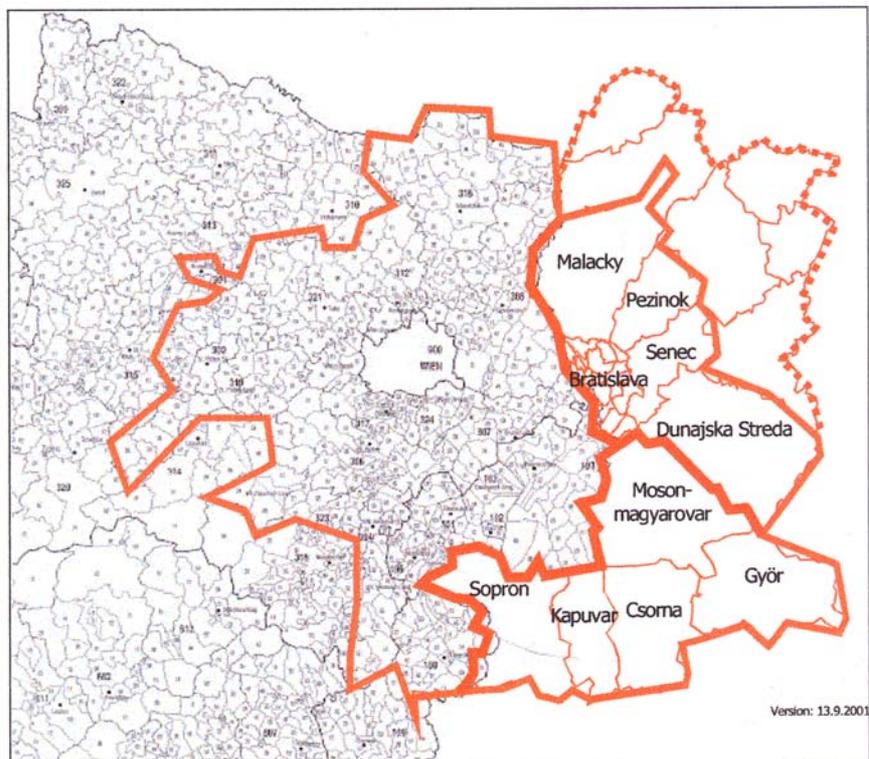
## 4. JORDES+ (JOINT REGIONAL DEVELOPMENT STRATEGY)

Gemeinsame Entwicklungsstrategie für den Raum Wien – Bratislava – Győr

Die geografische Lage von Wien, Bratislava und Győr ist an der langen EU Außengrenze einzigartig. Diese Städte bilden den Kern einer Region, in der ein zukunftsfähiges Potential steckt, wenn es bewusst genutzt wird. Die Region umfasst rd. 4 Mio. Einwohner, die durch eine strategische, planerische Kooperation der Gebietskörperschaften der Region zu einer international wahrgenommenen Wirtschaftskraft entwickelt werden kann. Die in der PGO vertretenen Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland haben vereinbart in Kooperation mit den Nachbarländern Slowakei und Ungarn das Projekt JORDES+ zu fördern und im Rahmen des EU Programmes INTERREG IIIA bzw. PHARE CBC einzureichen.

### Die Region:

JORDES+ ist ein Verfahren zum Aufbau einer Entwicklungsstrategie für die Region, welche die Städte Wien, Bratislava und Győr sowie die politischen Bezirke/kraj/Komitate Eisenstadt (Stadt), Rust (Stadt), Eisenstadt-Umgebung, Mattersburg, Neusiedl am See, Oberpullendorf, St. Pölten (Stadt), St. Pölten (Land), Baden, Bruck/Leitha, Gänserndorf, Korneuburg, Neunkirchen, Mödling, Tulln, Wiener Neustadt (Stadt), Wiener Neustadt (Land), Wien Umgebung, Bratislava, Trnava (Kontaktzone) und Győr - Moson – Sopron umfasst.



## Die Projektidee:

JORDES+ ist ein Strategieprojekt. Es ist auf kurzfristiges Handeln und auf längerfristige Weichenstellungen orientiert. Es ist ein Instrument für die Gebietskörperschaften in der grenzüberschreitenden Region Wien Bratislava Győr Projekte von gemeinsamem Nutzen vorzubereiten und umzusetzen. JORDES+ nutzt zu diesem Zweck die Ergebnisse sämtlicher relevanter bisheriger Konzepte und Studien diesseits und jenseits der Grenzen.

Nach Abwicklung des Arbeitsprogramms von JORDES+ verfügt die Politik:

- über Entscheidungsgrundlagen für standort- bzw. siedlungspolitische Maßnahmen und infra-strukturelle Investitionen in der Region (räumliche Strategie)
- über einen Weg zur mittelfristigen Realisierung eines zukunftsfähigen regionalen Wachstumspols (ein wirtschaftliche Strategie) und
- über eine handlungsfähige drei Länder Struktur auf Beamtenebene zur laufenden Umsetzung gewünschter politischer Ziele (strategische Elemente zur Umsetzung)

Diese drei Teilergebnisse zusammen bilden den Kern der Entwicklungsstrategie für die Region.

## Ziel von JORDES+:

Ziel von JORDES+ ist es, auf grenzüberschreitender regionaler Ebene den gemeinsamen Wachstumsprozess einzuleiten, der – im Sinne des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes (EUREK) – zur Ausbildung einer hochrangigen Zone im europäischen polyzentrischen Regionensystem führt. Die Hauptelemente des Projekts, die ausgehend von bisherigen Erfahrungen entwickelt werden, sind:

- Strategische Entwicklungsziele
- Planungsgrundlagen und ein gemeinsames Planungsverständnis
- Kooperative Projektentwicklung
- Organisationsstrukturen zur Erreichung des Erfolgs

JORDES+ ist detaillierter als ein regionales Leitbild und arbeitet auf einer anderen Maßstabsebene; es ist ein operatives Programm und gibt Empfehlungen für politische Entscheidungen und private Investitionen.

## Wesentliches Merkmal von JORDES+:

ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften in allen Phasen des Projekts, beginnend bei der Projektvorbereitung bis hin zum gemeinsamen Nutzen des Ergebnisses. Dieser Umstand spiegelt sich auch in der Projektstruktur wider. Es ist vereinbart, daß sowohl in Österreich als auch im Bereich der Phare Partner gleichartige und gemeinsame Aktivitäten durchgeführt werden, die zu **einem** gemeinsamen Ergebnis führen.

## **Projektaufbau:**

Jordes ist als in Modulen aufgebautes, grenzüberschreitendes Rahmenprojekt konzipiert

- Projektteil 1:     Grenzüberschreitendes Projektmanagement  
                  Österreichische Projektmanagement  
                  Kommunikation, Workshops  
                  Basismodul (Regionaler Befund, Leitidee und Elemente der Entwicklungsstrategie)
- Projektteil 2:     Zusatzmodule (Vertiefung relevanter Themen, Entwicklung strategischer Projekte)  
                  diese werden im Zuge der Arbeiten am Projekt im Rahmen der PGO durch die beteiligten Länder  
                  definiert.

## **Themenbereiche:**

- Standortpolitik und Standortentwicklung
- Wirtschaftsentwicklung,
- Verkehrssystem
- Bildung, Wissenschaft, Forschung
- Siedlungsstruktur
- Natur und Umwelt
- Tourismus und kulturelles Erbe

## **Finanzierung:**

INTERREG III A – Projekt; EU-Finanzierung im Österreich-Slowakei (Ungarn) Programm , korrespondierend mit PHARE CBC in den Partnerländern HU und SK.

Nationale Kofinanzierung: 50 % durch die Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien  
im Verhältnis 15 / 42,5 / 42,5.

In Ungarn und der Slowakei werden eigene Budgets mit PHARE CBC Unterstützung erstellt.

**Laufzeit:** drei Jahre mit präsentierbaren Zwischenergebnissen.

## **Projektträger:**

- Projektträger im INTERREG IIIA Programm: Regional Consulting ZT GmbH
- Kofinanzierung in Österreich: Länder der Planungsgemeinschaft Ost (Wien, NÖ, Burgenland)
- Projektträger im PHARE CBC: Programm: in Vorbereitung mit PHARE CBC Büros Slowakei und Ungarn.

## **Partner:**

In Österreich:  
Länder Burgenland, NÖ, Wien auf Ebene der Planungsgemeinschaft Ost

In der Slowakei:  
SK Umweltministerium, Ministerium für Ausbau und Regionalentwicklung, Stadt Bratislava, Kreise Bratislava und Trnava, Slowakische Umweltagentur,

In Ungarn: Stadt Győr, Ungarische Akademie der Wissenschaften

## 5. ÖV – KORRIDOR STADLAU-ASPERN-ESSLING-GROSS ENZERSDORF

---

Die räumliche Entwicklungskonzeption für Wien sieht für den Raum Stadlau – Aspern - Eßling – (Groß Enzersdorf) eine städtebauliche Verdichtung entlang der B 3 in Verbindung mit der Bildung bzw. Aufwertung von Zentren vor. Diese angestrebte Entwicklung erfordert ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem, um den Zielen des Wiener Verkehrskonzeptes und des Verkehrskonzeptes Nordostraum Wien entsprechen zu können. Mit dem Planungs- bzw. Baubeginn für die Verlängerung der U2 wurden bereits wesentliche Weichenstellungen für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung in diesem Raum getroffen.

Im August 2000 hat die Magistratsabteilung 18 eine verkehrswirtschaftliche Studie „ÖV-Korridor Stadlau-Aspern-Eßling - Groß Enzersdorf“ an die Fa TRAFICO beauftragt, um eine wirkungsvolle Erschließung dieses Raumes mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit Anbindung an die geplante U2 in Aspern zu erreichen. Weiters enthält die Studie Sofortmaßnahmen für die Ertüchtigung des bestehenden Bussystemes, wie dies auch von der überparteilichen Bürgerinitiative für schnelle Autobusse in der Donaustadt gefordert wird. Schreiben dieser Bürgerinitiative an den Landeshauptmann von Niederösterreich und den zuständigen Stadtrat in Wien im März 2000 haben zu einer abgestimmten Vorgangsweise bei der Abwicklung der Untersuchung im Rahmen der PGO und zu einer Mitfinanzierung des Amtes der NÖ Landesregierung - (Abt. RU7) geführt.

Die Arbeit wurde als moderiertes Planungsverfahren unter Mitwirkung von Vertretern des 22. Bezirkes, des VOR, Bürger-Vertretungen aus Wien und Niederösterreich, Wiener Linien, MA 18, MA 19, MA 21C, MA 28, MA 46 und NÖ-RU7 abgewickelt.

Die sehr gute Zusammenarbeit ergab Sofortmaßnahmen zur Beschleunigung der Buslinie 26A (Teil 1 - Sofortmaßnahmen 26A, Endbericht, 2. Juli 2001). Für die Umsetzung erfolgte bereits eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit (Veranstaltungen in Groß Enzersdorf sowie in Eßling und eine Ausstellung). Dieses Programm kann schrittweise realisiert werden und führt gesamt zu einer Fahrtzeitverkürzung von bis zu 8min.

Der Teil 2 dieser Untersuchung wurde als ein mehrstufiges Auswahlverfahren konzipiert. Neben den verkehrsplannerischen, betrieblichen und technischen Aspekten wurden auch wirtschaftliche und städtebauliche Gesichtspunkte sowie Fragen der Umsetzung bewertet. Schließlich gelangten drei Systeme, nämlich Bus, Straßenbahn und Cable-Liner, in die engere Auswahl und wurden vertiefend untersucht. Dabei konnten durch Einsatz eines Verkehrsmodells das Zusammenspiel des jeweiligen Verkehrssystems mit dem übrigen ÖV-Netz getestet werden.

Von den in die engere Auswahl gekommenen Optionen kann die Verlängerung der Straßenbahn von der gegenwärtigen Endstelle Aspern nach Eßling empfohlen werden, wenn die ambitionierte Nutzung der daraus resultieren-

den städtebaulichen Perspektiven und Anknüpfungspunkte (Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Achsenbildung) gewollt und möglich ist. In diesem Fall können allfällige Modal-Split Verlagerungen auch in wirtschaftlicher Hinsicht die Verlängerung der Straßenbahn im Vergleich zum Busbetrieb konkurrenzfähig machen.

Die Modellrechnungen haben weiters gezeigt, dass für eine tangentielle ÖV- Verbindung zwischen dem 21. und 22. Bezirk – „Donau-Tangente“ – ein ausreichendes Fahrgastpotenzial besteht. Aufgrund der daraus resultierenden Linienlänge sind entsprechende betriebliche Vorkehrungen (eigener Gleiskörper, Bevorrangung, Betriebsleitsystem) zur Gewährung eines zuverlässigen Betriebes zu treffen.

Die Verlängerung der Straßenbahn nach Groß-Enzersdorf wird aus wirtschaftlichen Gründen derzeit nicht empfohlen. Die Verknüpfung mit der Region wird vielmehr in einer dem Fahrgastpotenzial dieser Region angepassten Angebotsplanung einer Verbesserung der Anbindung an die U2 Endhaltestelle „Aspernstraße“ im Bereich der Regionalbusse (Vertaktung und Systematisierung bei geringen Mehrkosten) gesehen.

Ebenso kann die Umstellung des ÖV-Korridors auf reinen Busbetrieb nicht bzw. nur unter großen Einschränkungen empfohlen werden, da ein Buskorridor bereits nach 2010 keine Leistungsreserven mehr aufweist. Den eingangs genannten Entwicklungszielen der Stadt- und Bezirksplanung könnte in diesem Fall nicht Rechnung getragen werden und es würde diese Konzeption im Widerspruch zu längerfristigen wirtschaftlichen Aspekten der Verlängerung der U2 in diesen Stadtteil stehen.

Zur Gewährung eines reibungslosen Betriebes der abschnittsweise hoch belasteten Buslinie wären weitreichende betriebliche Vorkehrungen (z.B. eigene, leistungsfähige Bustrasse) zu treffen. In diesem Planfall entfällt die Straßenbahn zwischen Kagran und Aspern, das ÖV-Netz wäre somit im Bearbeitungsgebiet als U-Bahn/Busnetz konzipiert.

Da sowohl die Straßenbahn als auch ein allfälliger Buskorridor weitgehend auf eigenen Trassen zu führen und an Lichtsignalanlagen gegenüber dem Individualverkehr zu bevorrangen sein werden, ist abschnittsweise von Veränderungen der Leistungsfähigkeit im angrenzenden Straßennetz auszugehen. Dies setzt in Anbetracht der, insbesondere aufgrund der angestrebten städtebaulichen Entwicklungen zu erwartenden, Verkehrszunahmen auch im Autoverkehr begleitende Maßnahmen im Straßennetz voraus (aus Sicht der Stadtplanung ist die Errichtung der B 3d anzustreben).

Die Errichtung einer Cable-Liner Strecke sowie die Beibehaltung der gegenwärtigen Netzstruktur kann nicht empfohlen werden. Den höheren Betriebskosten stehen keine erkennbaren verkehrsplanerischen und stadtstrukturellen Vorteile gegenüber.

## 6. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT - CORPORATE DESIGN

---

Nach fast 25-jährigem Bestand der PGO war es (u.a. bedingt durch die Entwicklung auf dem Sektor der neuen Medien) erforderlich, für die künftige Arbeit und Präsentation der PGO nach außen, ein neues Corporate Design zu entwickeln, sowie für eine entsprechende Präsenz der PGO im Internet zu sorgen

Nach Beschluss in der Geschäftsstelle wurde unter Einbeziehung der zuständigen EDV-Dienste und Öffentlichkeitsreferate der Länder ein Leistungsverzeichnis erstellt und für die Herstellung eines neuen PGO-Logos sowie das Corporate Design für den Online- und Printbereich Werbeagenturen zur Anbotslegung eingeladen. Nach eingehender Prüfung wurde die Fa.Eitzenberger/Partner mit der Erstellung des neuen Corporate Designs beauftragt.

Das neue Logo der PGO:



Mit der Einrichtung einer **Internet-Homepage der PGO** wurde die Fa.Multimediplan beauftragt.

In dieser wird u.a. über Aufgabenbereiche, Organisationsstruktur der PGO, aktuelle und abgeschlossene Projekte und Studien wie folgt informiert:

- Einstiegsseite
- Beschreibung der Aufgaben und Tätigkeitsfelder
- Aufbau/Organisationsstruktur der PGO
- Mitarbeiter
- Kontaktadressen
- Bestellmöglichkeit von Publikationen
- Download von Kurzfassungen
- Karten, Publikationen
- Projekte, Zielvorstellungen und sonstige Aktivitäten der PGO
- Statistiken und Basisdaten zur PGO- Region (ev. generalisierte Inhalte aus RAPIS)
- Verlinkung mit dem Web-Angebot anderer Stellen (Landesregierungen, sonstige wichtige Planungseinrichtungen)

Die PGO- Seiten werden auf einem Server in der MA14-ADV gehostet, auch die Domains und die Domain-Administration sowie die Web- Hosting werden über die MA14-ADV abgewickelt. Sie soll etwa halbjährlich überarbeitet und aktualisiert werden.

Die Homepage der PGO: [www.pgo.wien.at](http://www.pgo.wien.at)