

**JAHRESBERICHT 2002**

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

1. Aktionsprogramm Raum Simmering-Schwechat	3
2. Wienerwald Deklaration	25
3. JORDES+ (Joint Regional Development Strategy for the Vienna-Bratislava-Győr Region); Interreg III A – Förderprojekt	33
4. Mischsystemtechnik im Schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland	38
5. Regionales Verkehrskonzept westlicher Wienerwald	50
6. Buskorridor Stadlau-Aspern-Essling-Groß Enzersdorf	54

# 1. AKTIONSPROGRAMM RAUM SIMMERING - SCHWECHAT

---

Im Rahmen des Aktionsprogrammes Raum Simmering-Schwechat konnten im Jahr 2002 drei Projekte fertiggestellt werden, die in der Folge näher ausgeführt werden:

## 1.1. MASTERPLAN FÜR DAS INTERKOMMUNALE ENTWICKLUNGSGEBIET AILECGASSE-LIESINGTAL

---

### Ausgangs- und Interessenslage bei Projektauswahl (2001)

Aufwertung des Raumes durch Ausbau der Flughafenbahn und Errichtung der S1 / Knoten Rannersdorf B14.

Entwicklungsgebiet im Anschluss an Ortskern Schwechat

Großflächiger Grundbesitz der Stadt Wien im angrenzenden Gebiet der Stadtgemeinde Schwechat

### Bearbeitung und Beauftragung

- Anforderungsprofil stadtländ – PGO (Wien, NÖ, Schwechat)
- 2-stufiges Verhandlungsverfahren: Planungsteams / Bewertung der Angebote
- Zuschlag an Planungsteam  
fpb (Kordina, Novotny), Projektleitung  
ÖIR (Schremmer, Cornaro, Deußner)  
Freiland (Rathschüler, Erber, Mohl)  
Ges. f. Vermögensverwaltung u. prakt. Unternehmensführung (Stritzig)
- Auftraggeber: Stadtgemeinde Schwechat im Finanzierungs-Übereinkommen mit Wien und NÖ

### Aufgabenstellung

Strategische Planung eines interkommunalen Entwicklungsstandortes.

- Nutzungsoptionen für das Planungsgebiet, deren Bewertung und Empfehlungen
- Evaluierung der planerischen Rahmenbedingungen in Bezug auf Nutzung, Verkehrserschließung, Ver- und Entsorgung, Grünraum und Erholung
- Entwicklungsszenarien mit Flächennutzungs-, Erschließungs- und Realisierungs-Konzept
- Entwicklungsvarianten – Szenarienbewertung und Auswahl einer Optimalvariante
- Entwicklungskonzept Masterplan – mit gestalterischem Leitbild, Visualisierung und Maßnahmenkatalog zur Umsetzung

## Der Standort und sein regionales Umfeld

Das Planungsgebiet hat im Standortraum Wiener Umland Süd vergleichsweise günstiges Standortprofil:

- Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr: Zentrenreichbarkeit, Flughafennähe, Autobahn, großräumige Erreichbarkeit, Intermodalität (derzeit nicht ideal, aber verbesserungsfähig)
- Dynamisches, wachstumsstarkes Umfeld
- Verfügbarkeit großräumiger Flächen (280 ha)
- Attraktiv für Arbeitskräfte (Haupteinzugsgebiet nach Wien)
- Integration von Wirtschaft / Wohnen / Zentrum Schwechat / Natur- und Freiraum möglich

Der Standort profitiert von seiner Lage im wachstumsstarken Wiener Umland Süd (Abbildung 1)

(Beschäftigte 1995-2000 +18%, Bevölkerung 1991-2001 +8%, Bevölkerungsprognose 2010 +5%)

Konkurrierende Immobilien-Projekte Concordia Business Park und Flughafen sind auch Teil des dynamischen Umfeldes, das einen Entwicklungsstandort benötigt.

## Entwicklungschancen für den Standort

Der Standort Ailecgasse erfüllt eine Vielzahl an Standortanforderungen; sein Entwicklungspotenzial ist für folgende Nutzungen besonders geeignet

- Flughafenaffine Betriebe (z.B. Just in Time (JIT)-Industrien)
- Bahnaffine Betriebe (z.B. Dienstleistungen, Produktion)
- Intermodalitätsaffine Betriebe (z.B. Transport, Logistik, Export)
- Betriebe mit großräumigen Flächenbedarf

## Konzept Masterplan

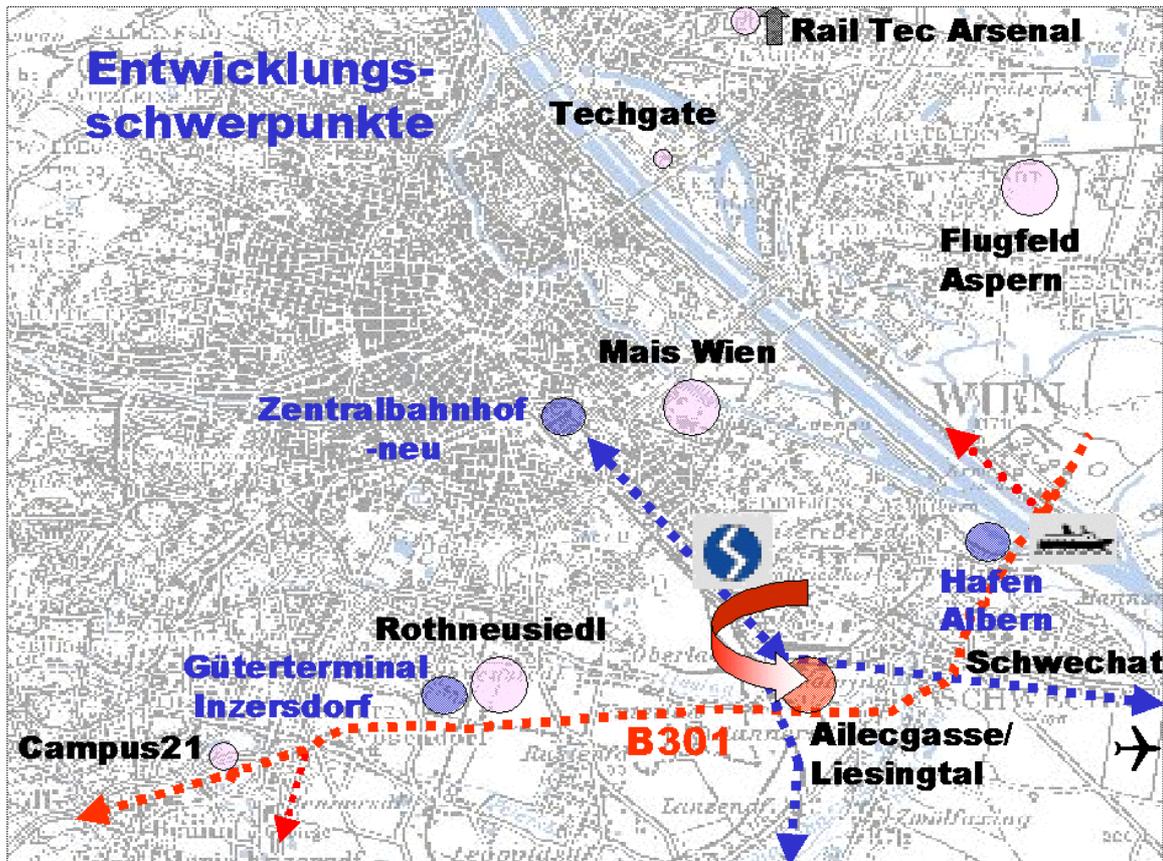
Aus der Regionalanalyse ergibt sich das Konzept zum Masterplan

- Errichtung eines Kompetenzzentrum mit starkem Kern, verbunden mit qualitativem Wohnen und Grünraum von Schwechat / Liesing ausgehend; gleichzeitig Betriebsansiedlung auf Wiener (WWFF)- Gebiet
- Kombinierte Entwicklung - Qualitatives Wohnen, Freizeit und Grünraum, Dienstleistung/Gewerbe, F&E, Bildung

Die laut Masterplan ideale Entwicklung sollte in drei zeitlichen Phasen erfolgen (Perspektive):

Phase 1 5 – 10 Jahre	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Wohnen I</li><li>➤ Aufbau Kompetenzzentrum</li><li>➤ Erste Betriebsansiedlungen</li></ul>
Phase 2 10 – 20 Jahre	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Wohnen II</li><li>➤ Ausbau Kompetenzzentrum</li><li>➤ Ausbau soziale und technische Infrastruktur</li><li>➤ Weitere Betriebsansiedlungen, Planung interkommunales Betriebsgebiet</li><li>➤ Hochrangige ÖV-Planung (Schnellbahn, Straßenbahn)</li></ul>
Phase 3 über 20 Jahre	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Wohnen III</li><li>➤ Hochrangiger ÖV-Ausbau</li><li>➤ Ausbau Interkommunales Betriebsgebiet mit hochwertiger IV - Anbindung</li></ul>

Abbildung 1: Entwicklungsschwerpunkte Wien und Umland



### Konzept- Flächennutzung (Varianten „West“ und „Ost“)

Das Planungsgebiet wird durch zwei wesentliche Achsen gegliedert. Die Trasse der B14 stellt eine dominante Nord-Süd-Achse dar, der Grünzug parallel und mit der Liesing betont die Ost-West-Richtung.

Wohngebiete gruppieren sich um den Kreuzungsbereich von Klederinger Straße und Schwarzmühlstraße. Phase I Wohnbebauung südlich der Schwarzmühlstraße. Phase II schließt südwestlich daran an. Die beiden ersten Phasen sind zur Liesing mit ihrem begleitenden Grünzug orientiert. Phase III westlich der Siedlungserweiterung Frauendorf und nördlich der Schwarzmühlstraße.

Die Bebauungsdichte ist entlang der zentralen Erschließungsachsen höher und nimmt dann ab.

Die ersten Betriebsansiedlungen konzentrieren sich auf die Erschließung Ailecgasse auf Wiener Gebiet (beginnend im Osten). Für die zweite Phase ist eine große zusammenhängende Fläche im Zentrum des Planungsgebietes freigehalten; hier ist auch die Realisierung durch einen möglichen Developer vorgesehen, weshalb die Gestaltung offen gelassen wurde. Die letzte Ausbauphase wäre die Errichtung eines Betriebsgebietes innerhalb der ÖBB-Schleife, das mit einer neu gestalteten Verkehrsachse Interkommunalität herstellt.

In der zweiten Phase wird die Errichtung einer Forschungs- und/oder Bildungseinrichtung im Zusammenwirken mit dem möglichen Developer angestrebt.

Im Dreieck der Bahnschleife und der Donauländebahn soll mit einer dominanten Gebäudestruktur in Kombination mit Querungshilfen für den nichtmotorisierten Verkehr der interkommunale Gedanken betont werden. Dieses höchste Bauwerk im Gebiet könnte von Betrieben der IT-Branche genutzt werden.

Die Grünzüge sind das wesentliche, gliedernde Element des Planungsgebietes. Zusätzlich zu den dominanten Grünzügen in Nord-Süd bzw. Ost-West-Richtung sind innerhalb der Bebauungsstrukturen mit Grünknoten vernetzte Grünachsen geplant.

Speziell der Grünzug entlang der Liesing mit Renaturierungsmaßnahmen soll auch ein wichtiger Bestandteil des qualitativ hochwertigen Wohnens am Wasser sein. Teil dieses Grünzuges ist ein Sport- und Freizeitpark zwischen B 14 und dem bestehenden Siedlungsgebiet südlich der Liesing.

Innerhalb der Bahnschleife wird eine umfassende Renaturierung des Liesingbaches mit Retentionsbereichen und der Aufforstung von Restflächen vorgeschlagen.

Als Straßen-Haupterschließung dienen die Klederinger und die Schwarzmühlstraße im Wohngebiet. Die zu verle-gende Ailecgasse übernimmt diese Funktion für das gleichnamige Betriebsgebiet auf Wiener Gebiet

Die Erschließung mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln ist vorgesehen, aus ökonomischen Gründen aber erst in Phase III realistisch. Insbesondere die verlängerte Straßenbahn (Stufe 1: Zentrum Schwechat, Stufe 2: Verlängerung in die Wohn- und Betriebsgebiete und eine weitere S-Bahn-Haltestelle im Bereich des Klederinger Bahnhofes sollen attraktive ÖV-Angebote für Bewohner und Beschäftigte schaffen.

Ein großzügig ausgebautes Netz von Fuß- und Radwegen im Bereich der Grünzüge und entlang der Haupterschließungsachsen soll die Erlebbarkeit und Zusammengehörigkeit dieses Entwicklungsgebietes stärken. Zusätzlich gibt es eine Verzweigung des Hauptnetzes in die Siedlungs- und Betriebsgebiete.

#### **Varianten B 14**

Der Stand der Planung der B 14 Ende 2002 sieht noch keine eindeutige Festlegung des Trassenverlaufes vor. In Diskussion stehen von drei untersuchten noch grundsätzlich zwei Varianten, die im Entwicklungskonzept offen gehalten werden (Abbildung 2).

Die Variante Ost sieht eine Parallelführung zur ÖBB - Bahnschleife vor. Der Anschluß an die Simmeringer Hauptstraße wird durch eine Brücke über die Bahntrassen von Drehers Flügelbahn und die Donauländebahn / S 7 hergestellt, wobei inklusive Lärmschutzanlagen mit einer Höhe im Brückenbereich von etwa 13 Metern zu rechnen sein wird.

Die Erschließung des Gebietes innerhalb der ÖBB - Bahnschleife sollte durch eine Unterführung der Bahntrasse erfolgen. Die B 14 soll durch einen Grünkorridor von der Bahnschleife abgerückt und parallel zu dieser verlaufen.

Alternativ wäre eine angeschmiegte Führung der B 14 nahe der Bahnschleife denkbar, wobei der Grünkorrridor östlich der Straße verlaufen würde. Die Erschließung des Gebietes innerhalb der Bahnschleife würde nicht über einen Kreisverkehr, sondern über eine Unterführung im Bereich eines möglichen Developers erfolgen.

Bei der Variante West wird die B 14 in Tieflage unter der Donauländebahn in den östlichen Bereich des Wiener Betriebsgebietes bis hin zur Baudißgasse und zur Simmeringer Hauptstraße geführt

Diese Lösung würde den Vorteil bieten, dass das Gebiet nicht durchtrennt wird. Die Erschließung des Betriebsgebietes im Wiener Teil des Planungsgebietes könnte sowohl über eine Anbindung im Süden als auch optional direkt im Gebiet selbst erfolgen.

Weiters bleibt eine größere Fläche für Wohnbauland widmungsfähig (22,3 ha gegenüber 18,5 ha bei der Variante Ost). Ebenso kann die Restfläche zwischen B 14 und der Bahntrasse von Drehers Flügelbahn bei der Variante Ost für eine Erweiterung des Developer-Areals genutzt werden (von 25,9 ha auf 28,0 ha bei der Variante West).

Hinsichtlich der Kosten einer B 14 kommt die dafür eigens von Wien, NÖ und Schwechat an Werner Consult in Auftrag gegebene Variantenuntersuchung zu folgendem Ergebnis:

Kostenvergleich in €		Variante West mit Anbindungen	Variante Ost
	NÖ	1,56 Mio	2,59 Mio
Straßenbau	Wien	2,85 Mio	0,63 Mio
Kunstabauten, Lärmschutz,	NÖ	1,44 Mio	5,11 Mio
VLSA	Wien	5,32 Mio	6,15 Mio
Einlösen	NÖ	0,41 Mio	1,12 Mio
	Wien	10,33 Mio	0,69 Mio
Einbautenverlegungen, Ge-	NÖ	-	-
eiseverlegungen	Wien	1,12 Mio	0,45 Mio
	NÖ	3,42 Mio	7,70 Mio
<b>Gesamtkosten</b>	<b>Wien</b>	<b>19,62 Mio</b>	<b>7,92 Mio</b>
	<b>Wien+NÖ</b>	<b>23,04 Mio</b>	<b>15,62 Mio</b>

Eine mögliche Finanzierung der für die Entwicklung des Gebietes vorteilhaften Variante West, unter der Bedingung, dass Wien keine höheren Kosten als bei der Variante Ost erwachsen, wird noch geprüft

Abbildung 2: Variante West

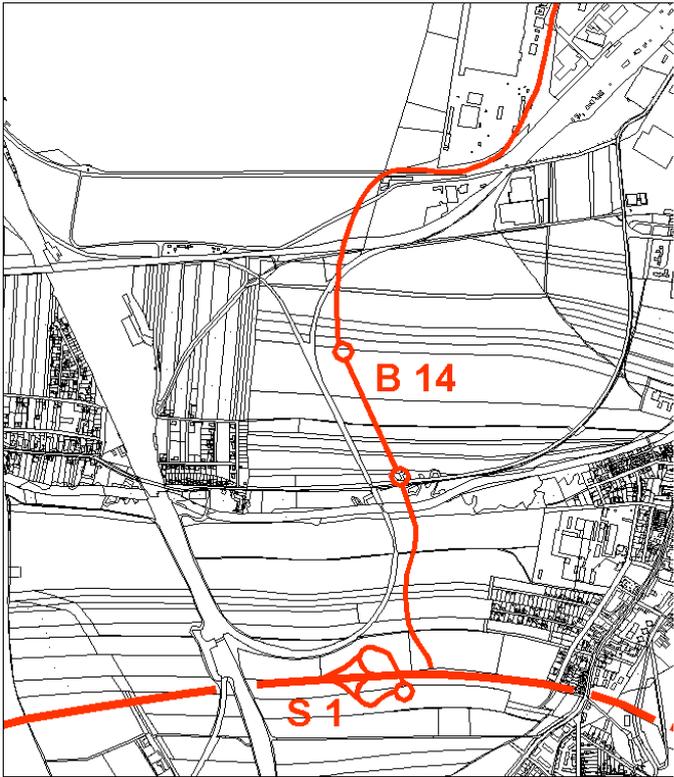
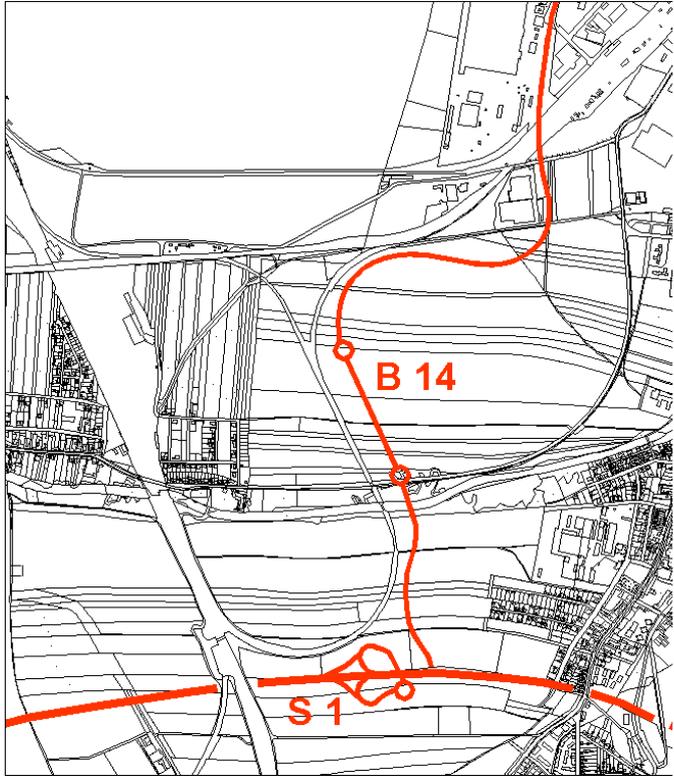


Abbildung 2: Variante Ost



## Konzept – Gestaltung

### Prämissen für den Siedlungsbereich:

- Städtebaulicher Abschluss des Siedlungsrandes der Stadt Schwechat zu den westlich angrenzenden Grünbereichen sowie zum Betriebsansiedlungsbereich
- Ausbildung einer städtebaulichen Dominante an der Klederinger Straße als „Tor zu Schwechat“ mit Einbindung Grünkorridor "renaturierte" Liesing
- Schaffung von Wohnquartieren unterschiedlicher Dichte und Struktur mit vielfältigen Wohn- und Lebensangeboten.
- Orientierung der Wohnbebauung auf Grüninseln und -korridore mit Anbindung an Spiel, Sport und Erholungszonen.
- Konzeption der Wohnbebauung nach ökologischen Kriterien (Orientierung, energetische Konzeption analog Niedrigenergiehäuser Erschließung, etc.).
- Ergänzende Integration von Wohnfolgeeinrichtungen (Erweiterung von Kindergarten, Volksschule, etc.), soweit aufgrund der bestehenden Angebote der Stadt Schwechat erforderlich.
- Strukturelle Integration und Erschließung eines zentralen Standortes für eine hochrangige Bildungseinrichtung als „Gelenk“ und funktionelle Verbindung zwischen Wohnen und Arbeiten.
- Sicherung von Raumangeboten für Service, Kommunikations- und Dienstleistungsangeboten, entsprechend den standortspezifischen Erfordernissen (u.a. Cafe, Jugend- und Senioreneinrichtungen).
- Umbau (Verschwenkung) der Klederinger Straße zu einer Haupteerschließung des Wohnbereiches
- Sicherung eines Korridors für den Ausbau einer Straßenbahnlinie aus dem Stadtzentrum von Schwechat mit einer Endstelle im Gebiet eines möglichen Developers.  
(Abbildung 3)

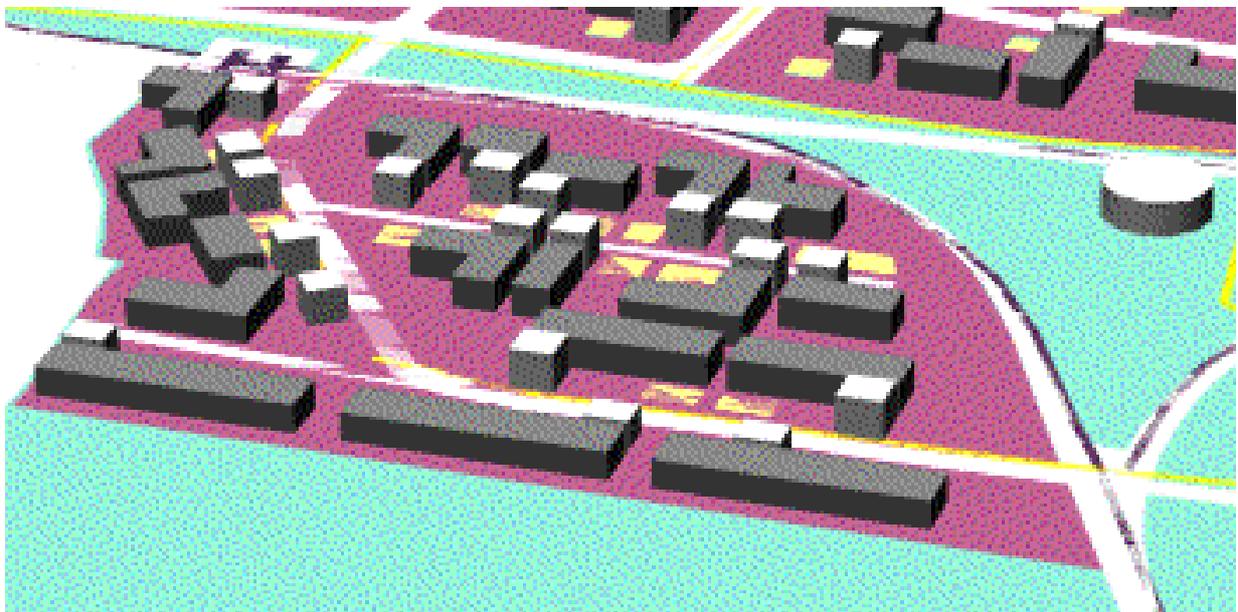
Abbildung 3: Variante West- Perspektive/3D Darstellung zum Siedlungsbereich



### Hohe Standort- und Entwicklungsqualität für interkommunale Betriebsgebiet signalisieren:

- Konzeption des interkommunalen Betriebsgebietes beiderseits der Trasse der Schnellbahn S 7
- Angebote von Ansiedlungsbereichen unterschiedlicher Größe und Ausbaumöglichkeit mit optimaler Erschließung von B 14 und S 1 - ohne Querung und Beeinträchtigung von Wohngebieten.
- Zusammenhängender und zentral erschlossener Ansiedlungsbereich für einen hochrangigen Developer mit hoher Standortqualität (u.a. direkte Erschließung über hochrangige Straßen und Schiene, Anbindung an attraktive Grünräume, Nähe zu Wohngebieten, unmittelbare Nachbarschaft zu Bildungseinrichtungen; Nachbarschaft / Verflechtung möglich mit Folgebetrieben auf angrenzenden Grundstücken)
- Anschluss des Gebietes des Developers über ein Stammgleis mit Anbindung an nationale und internationale Schienenkorridore
- Städtebaulichen Dominante (für Büros., Dienstleistung, Kommunikation) mit Überführung als bauliches Signal im Gleisdreieck im Zentrum des Betriebsgebietes; möglich weitere Haltestelle der S 7; Verknüpfung mit überregionalem Grünkorridor Nord-Süd.
- Zusätzliche Erschließung der Betriebsgebiete über ein überregionales und städteübergreifendes Rad- und Gehwegnetz in Nord-Süd und Ost-West-Richtung, integriert in dominante Grünkorridor mit hoher Ausstattung von Erholungsangeboten und Anbindung an attraktive Wohngebiete.
- Betriebsgebiete nach ökologischen Leitlinien planen und bauen (u.a. Durchgrünung, Erschließung durch Rad- und Gehwege, Minimierung der Versiegelung, Brauchwassernutzung energetische Optimierung analog Niedrigenergiehäuser). (Abbildung 4)

Abbildung 4: 3D Darstellung des Betriebsgebietes innerhalb der Bahnschleife



### Verkehrerschließung:

Neuorganisation der Anbindung des Raumes an die S 1 und B 14 unter Rücksichtnahme auf eine Verkehrsminimierung und Förderung der Rad- und Gehwege:

- Trennung der Korridore vom Ziel- und Quellverkehr der Wohngebiete.
- Sicherung ausreichend dimensionierter Grünflächen beiderseits der Trassen für Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr zur Abschirmung der Wohn- und Erholungsgebiete (für Spiel, Sport) sowie der Geh- und Radwege.
- Ausbau der Anbindung an die S 1 entsprechend den bereits beschlossenen Ausbauzielen über den Kreisverkehr an der Klederinger Straße.
- Ausbau der B 14 als zweistreifige Nord-Süd-Spange zwischen S 1 und Simmeringer Hauptstraße mit maximalen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (u.a. Tieflage, bepflanzte Begleitdämme, eingehauste Hochlage).
- Effiziente Anbindung der Wohn- und Betriebsgebiete über Kreisverkehr-Knoten (u.a. Klederingerstraße, Ailecgasse-Neu).
- Rückbau / Umbau der Klederinger Straße als Erschließung der neuen Wohngebiete - mit Reduktion / Minimierung des Durchgangsverkehrs.
- Querung der Liesing durch eine zusätzliche Straße zur besseren Anbindung der Siedlungsgebiete südlich der Liesing (v.a. auch des bestehenden Betriebsgebietes)
- Sicherung einer Trasse für eine Straßenbahn - Anbindung des Planungsgebietes an die Stadt Wien / Simmeringer Hauptstraße über das Stadtgebiet von Schwechat (Umbau des Hauptplatzes und neue Trasse durch die südlich angrenzenden Siedlungsbereiche)
- Ausbau eines attraktiven Rad- und Gehwegenetzes zwischen den Wohn- und Betriebsgebieten mit Erholungs- und vielfältigen Spiel-/Sportangeboten für alle Altersgruppen. Anbindungen über die Liesing und über die S7 an die Wohn- und Erholungsgebiete in Wien.

### Grün- und Freiraumkonzept:

Das Entwicklungskonzept zum Masterplan Ailecgasse beinhaltet ein umfassendes Gestaltungskonzept für den Grünraum. Einerseits soll damit eine maximale Standortraumqualität gesichert werden, andererseits wird damit den Zielen des „Aktionsprogrammes“ im Süden von Wien sowie des Themenschwerpunktes "Flußlandschaften" entsprochen (mit den Flüssen Liesing - Schwechat Fischa) Denn letztgenanntes Programm hat zum Ziel, im südlichen Raum von Wien die Ausstattung mit Grünraum zu verbessern und einen Ost West Korridor zu sichern.

Äußere Vernetzung mit übergeordneten Grünräumen, Rad- und Fußwegen und wichtigen Zentren (Schulen, etc.)

- Innere Vernetzung - Sicherung einer größtmöglichen Anbindung aller Bereiche des Wohnens, Arbeitens, der Dienstleistungen und Erholungsräume an das Rad- und Gehwegenetz
- Entwicklung der wesentlichen Korridore (Grünzüge)
- Sicherung einer möglichst hohen Lebens- und Arbeitsqualität
- Attraktivität und Nutzergruppenorientierung der Grün- und Freiräume (v.a. Frauen, Behinderte, Kleinkinder).
- Nutzerentflechtung (z.B. Hunde und Kinder, Radfahrer und Fußgänger)
- Sicherstellung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Grünflächen (v.a. an der Liesing).
- Gefahrlose Erreichbarkeit der Grünflächen
- Multifunktionalität (Hochwasserschutz, Lebensraum, Erholung)
- Homogene Gestaltung für ein klar erkennbares Freiraumprofil nach Außen (Corporate Identity)
- Wahrung der Sichtverbindungen (Durchsicht)

Die Revitalisierung / naturnahe Gestaltung des Liesingbaches sowie die Ausgestaltung der Uferbereiche (Längs- und Quervernetzung) durch:

- Flussmorphologische Maßnahmen
- Anlage von Retentionsbecken
- Bepflanzungsmaßnahmen
- Gestaltungsmaßnahmen

Generell wird das Konzept verfolgt, die Gestaltungsintensität an der Liesing von Ost nach West zu verringern (vom "Kulturraum zum Naturraum").

#### **Technische Infrastruktur:**

Die infrastrukturelle Ausstattung des Gebietes muss bei Verfolgung der Ausbauziele erweitert werden, die bereits vorhandenen oder in Ausbau befindlichen Ver- und Entsorgungseinrichtungen sind teilweise ausreichend, teilweise benötigen sie erhebliche Ergänzungen:

- Die Ressourcen zur Wasserversorgung sind ausreichend, der Anschluss an die jeweiligen Netze der Städte Wien und Schwechat ist problemlos möglich.
- Die Versorgung mit Elektrizität stellt vermutlich kein Problem dar - wenn von der Erweiterung der Netze einschließlich der Umformerstationen abgesehen wird, die städtebaulich integriert werden können.
- Auch für die Sicherung der Telekommunikation sollten keine Probleme bestehen - über Netze oder Funk.
- Die Abfallwirtschaft ist aufgrund der vorhandenen Entsorgungskonzepte und Vereinbarungen auf Ebene der Stadt Wien sowie des Abfallverbandes der Stadt Schwechat gesichert.
- Für die Wasserentsorgung / die Kanalisation ist aufgrund der neuen Siedlungsgebiete und der Betriebsgebiete (insgesamt ca. 93,7 ha) eine Erweiterung notwendig - ein Anschluss an die Kläranlage der Stadt Wien ist vermutlich erforderlich.
- Ein Anschluss an die in Schwechat bereits bestehende Fernwärme - Abwärmenutzung aus Wien, von der ÖMV-Raffinerie und vom Flughafen - ist nur teilweise möglich. Bei einem Vollausbau (3. Abschnitt) muss eine neue Fernwärmetrasse aus dem Bereich der Stadt Wien erstellt werden (vermutlich im Verlauf der Klederinger Straße).
- Eine Erweiterung des Erdgasnetzes in den Neubaubereich ist aufgrund der erwarteten Wohn- und Wärmedichte wirtschaftlich, wenngleich die Konzeption von Niedrigenergiehäusern angestrebt wird.

Insbesondere beim erforderlichen Ausbau der Infrastruktur (Verkehr, Ver- und Entsorgung) ist die interkommunale Kooperation zwischen Wien, Niederösterreich und Schwechat unumgänglich.

#### **Umsetzung / Handlungsleitfaden**

Die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes zum Masterplan Ailecgasse stellt vor allem für die Stadt Schwechat eine große Herausforderung, aber auch eine Entwicklungschance dar - bei einer allmählichen Zunahme der Bevölkerung über die 3 Entwicklungsphasen (Entwicklungszeitraum von ca. 20 Jahren) um rund 28 % gegenüber dem aktuellen Stand (oder 4.300 Einwohner) bedeutet dies eine erhebliche gesellschaftliche und strukturelle Veränderung.

Verständlich sollte deshalb die Forderung und Empfehlung sein, nur eine schrittweise Entwicklung zuzulassen - eine zu schnelle Umsetzung würde auch das Finanzierungsvermögen der Stadt übersteigen. Wichtig ist auch - was mit dem Entwicklungskonzept auch verdeutlicht wird - die Beibehaltung der funktionellen oder zumindest strukturellen Trennung der Stadt Schwechat vom Siedlungsraum der Stadt Wien. Die Stadt will weiterhin als eigener Standortraum mit eigener Identität wahrgenommen werden. Zusätzlich will sie auch als Wirtschaftsstandort höheres Profil erlangen, und kann so von der Umsetzung des Masterplans profitieren.

#### **Aufgrund dieser Prämissen ergeben sich folgende Prioritäten:**

- Abschnittsbildung entsprechend der sozialen / gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Integrationsfähigkeit in Schwechat. Eine künftige jährliche Zunahme um ca. 300 Einwohner entspricht dem aktuellen Trend.
- Ausbau durch Erweiterung der bereits bestehenden Siedlungsansätze westlich des Liesingbaches und der Schwechat / bzw. im Bereich der Klederinger Straße zur harmonischen Ergänzung.

- Mischung der Bauformen mit Betonung der verdichteten Bauweise, Vermeidung einer flächenextensiven Siedlungsstruktur.

Die Realisierung erfordert eine abschnittsweise Umsetzung aller erforderlichen Begleitmaßnahmen zur Sicherung einer städtebaulich und ökologisch komplexen Entwicklung. Erforderlich sind

- Straßenneuplanung (vor allem Anschluss an die S 1 und Neubau der B 14)
- Grünflächengestaltung mit Umtrassierung des Liesingbaches, der Anlage der Grünkorridore (Nord-Süd und Ost - West),
- technischen Infrastruktur und
- Errichtung der Anlagen für den ÖPNV (Haltestelle an der S 7 und Trasse der Straßenbahn)

### Flächenbilanz Variante West

Masterplan Ailecgasse – West (Bilanz gerundet)	Fläche ha	Einwohner EW	Arbeitsplätze /AP	Dichte EW/AP je ha
Planungs- /Entwicklungsraum	200	-----	-----	-----
Phase 1	17,2	1.574	925	200/100
Phase 2	51,0	1.438	1.682 bis 4.182	200/40-100
Phase 3	25,5	1.320	1.833	240/100
Flächenbilanz / Summen	93,7	4.332	4.440 bis 6.940	210/ 60 – 100
Restliche Grünflächen	106,3	---	---	---

### Flächenbilanz Variante Ost

Masterplan Ailecgasse – Ost (Bilanz gerundet)	Fläche ha	Einwohner EW	Arbeitsplätze /AP	Dichte EW/AP je ha
Planungs- /Entwicklungsraum	200	-----	-----	-----
Phase 1	17,2	1.574	925	200/100
Phase 2	48,9	1.438	1.682 bis 3.972	200/40-100
Phase 3	21,7	827	1.833	108/100
Flächenbilanz / Summen	87,8	3.839	4.440 bis 6.730	190/60 - 100
Restliche Grünflächen	112,2	---	---	---

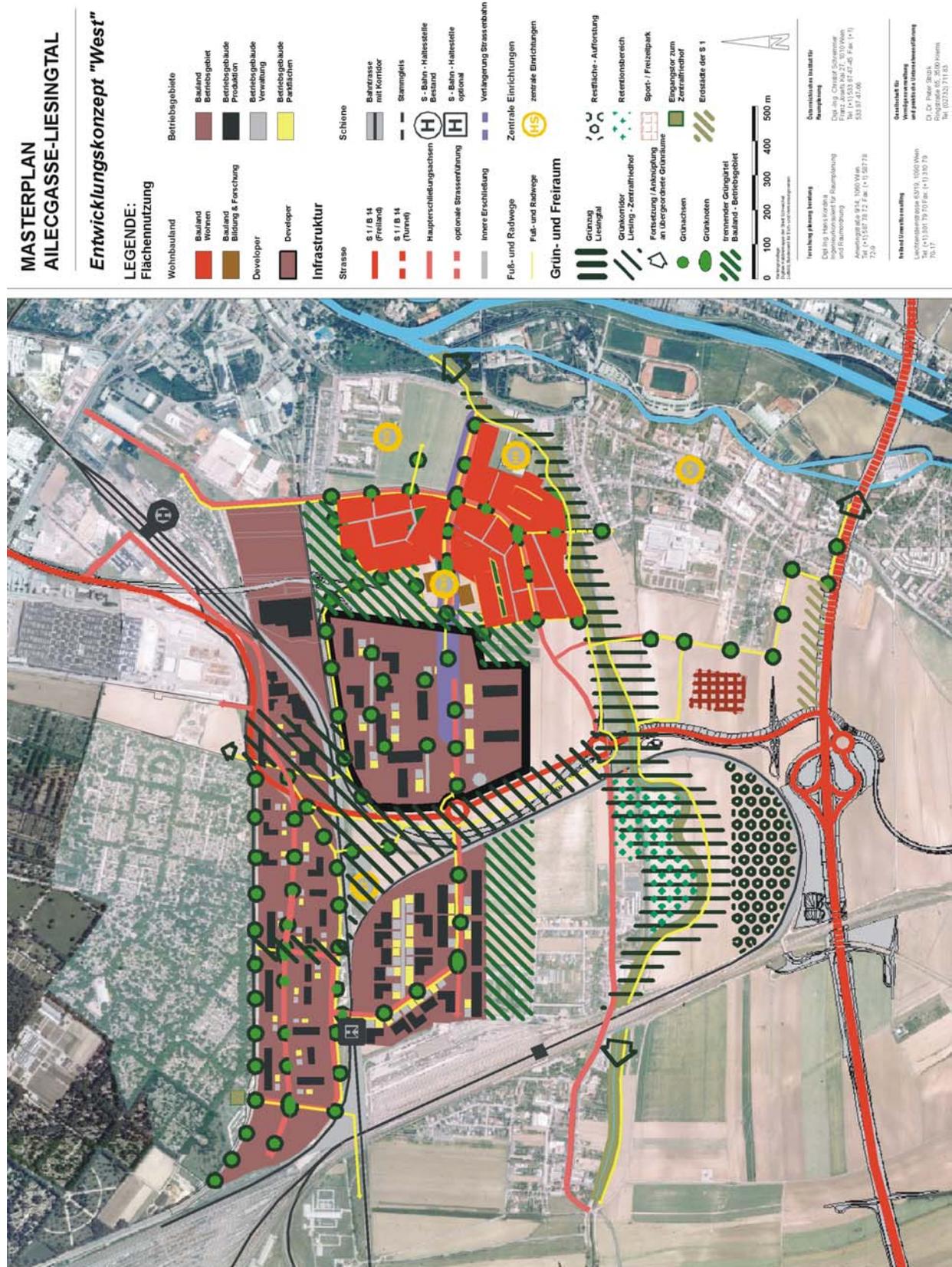
Für die Konzeption des Masterplanes bzw. des Entwicklungskonzeptes wurden spezifische Dichtewerte angenommen, die eine ausgewogene und den bestehenden Siedlungsbereichen der Stadt Schwechat entsprechende Erweiterung gewährleisten.

- Orientierung der Siedlungsentwicklung an den Zielen des Klimabündnisses.
- Maximierung der Ziele einer Emissionsminderung (v.a. Reduktion des Energieumsatzes, Nutzung der Sonne, Reduktion des IPV) und der Ressourcenschonung (v.a. boden-/flächensparende Bauweisen, Reduktion des Wasserverbrauchs, Entsiegelung).

Konzeption der Siedlungsstruktur unter maximaler Berücksichtigung von Umwelt, Landschaft und Landschaftshaushalt

- Trotz der Eingrenzung der Umsetzungsgeschwindigkeit ist die Priorisierung der städtebaulichen Entwicklung als wesentliches Kriterium der Standortentwicklung wichtig - im Gegensatz zur aktuellen Einstufung aus Sicht der Stadt Schwechat. Ohne diese Betonung des Ausbauzieles wird der Standortbereich im Wettbewerb der Entwicklungsstandorte in und um Wien sich schwer behaupten können.

Abbildung 5: Entwicklungskonzept „West“



## Interkommunale Kooperation

Wie erfolgreiche Beispiele interkommunaler Zusammenarbeit bei Standortentwicklungen zeigen, können auch für dieses Gebiet Vorteile einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie erkannt werden:

- Realisierung eines attraktiven Wohngebietes in Schwechat
- Eine bessere Erschließung des Wiener Betriebsgebietes
- Realisierung des Developergebietes
- Infrastrukturverbesserung – Verkehrsnetz, Ver- und Entsorgungseinrichtungen
- Ansiedlung Fachhochschule/ andere Bildungs- Forschungseinrichtungen
- Realisierung Grün- und Freiraumkonzept
- Standortvermarktung und –attraktivierung

Zwei Organisationsformen sind näher zu betrachten:

Organisationsform	Rechtliche Basis	Vorteile	Nachteile	Anmerkung
Gemeinde-Zweckverband	Gemeindeverordnung bzw. Gemeindeverbandsgesetze der Länder	Direkte Vertretung der Gemeinden durch die Bürgermeister	Geringe Flexibilität	Nur Gemeinden als Mitglieder möglich
GmbH	Gesellschaftsrecht	Haftung begrenzt auf Stammkapital der Gemeinden; Flexibilität durch eigene Geschäftsführer; keine direkte Abhängigkeit von Gemeindepolitikern	Körperschaftssteuerpflicht; eigene Geschäftsführer erforderlich; vergleichsweise aufwändigere Organisationsform	

Die vielfältige Aufgabenstellungen bei der Umsetzung des Masterplanes mit unterschiedlichsten Akteuren sind mit einer "GmbH-Lösung" besser als mit einem Gemeindegemeindeverband (genau definierte Aufgaben) zu lösen.

Eine kopierbare Organisation für das Interkommunale Entwicklungsgebiet Ailecgasse-Liesingtal gibt es nicht. Eine gewünschte Modellempfehlung kann daher nur in einer engen Zusammenarbeit der Betroffenen erarbeitet werden, wobei eine weitere Mitwirkung des Bearbeitungsteams möglich, aber nicht mehr im Leistungsbild des gegenständlichen Auftrages enthalten ist.

### Empfehlung für weitere Schritte:

- Einrichtung einer Arbeitsgruppe für die Umsetzungsstrategie des Masterplanes mit den relevanten Vertretern der Stadt Wien, des WWFF, dem Land Niederösterreich und der Stadtgemeinde Schwechat
- Politische Abstimmung der künftigen Nutzung und Entwicklung
- Beauftragung einer regionalen Trägerorganisation zur Umsetzung des gesamten Masterplanes
- Gründung einer Gesellschaft zur Entwicklung, Vermarktung und zur Kosten- / Nutzenaufteilung für das interkommunale Entwicklungsgebiet und optional auch für das Developer – Gebiet
- Prüfung einer Straßenbahnverlängerung nach Schwechat (Ortszentrum, Concordia Business Park, Entwicklungsgebiet Ailecgasse – Liesingtal).

### Projektentwicklung und Aufgabenstellung

Ziel dieses Projektes ist die gesamtäumliche Konzeption der Erholungs- und Grünräume zur Sicherung, Erhaltung und Erweiterung hochwertiger Naherholungsräume. Durch die Vernetzung soll ein zusammenhängendes gemeindeübergreifendes Erholungsnetz mit zusätzlichen Qualitäten in Verknüpfung mit dem Grün- und Freiraumkonzept „Masterplan Ailecgasse-Liesingtal“ entstehen. Das landschaftliche Gerüst bilden die zahlreichen Wasserläufe, insbesondere Schwechat und Liesing.

### Interkommunales Projekt

Das Erholungsnetz Zwischenstromland ist ein interkommunales Projekt der Wien Bezirke Favoriten und Simmering sowie der NÖ Gemeinden Schwechat, Lanzendorf, Maria Lanzendorf, Zölfaxing und Himberg das in Kooperation mit dem Regionalmanager Wien-Umland abgewickelt und von den Ländern NÖ und Wien im Rahmen der PGO mitfinanziert und fachlich unterstützt wurde. Mit der Projektstudie wurde das Büro „planact“ beauftragt.

### Vorgangsweise:

- Planungsworkshop mit Gemeindevertretern, Aufarbeitung der vorliegenden Planungen
- Vernetzung mit lokalen Akteuren, Begehung der Schwerpunktgebiete mit Gemeindevertretern,
- Gespräche mit Experten und Fachbeamten
- Einbindung aller aktuellen Projekte
- Abstimmung durch strukturierte Arbeitsgespräche zu Schwerpunktthemen
- Vernetzung und Rücksprache mit Gemeinden, Zwischenpräsentation
- Ausarbeitung des Aktionsprogrammes
- Endbericht und Endredaktion
- Präsentation im Rahmen Aktionsprogramm Raum Simmering – Schwechat

### Ergebnis:

Das Erholungsnetz Zwischenstromland ist in zwei Schwerpunktbereiche gegliedert:

- Maßnahmen für ein durchgehendes Fuß- und Radwegenetz – (*Wege am Wasser*)
- Verbesserungen der Naherholungsangebote in den flussbegleitenden Grünzügen – (*Grünzüge und Naherholungsgebiete*)

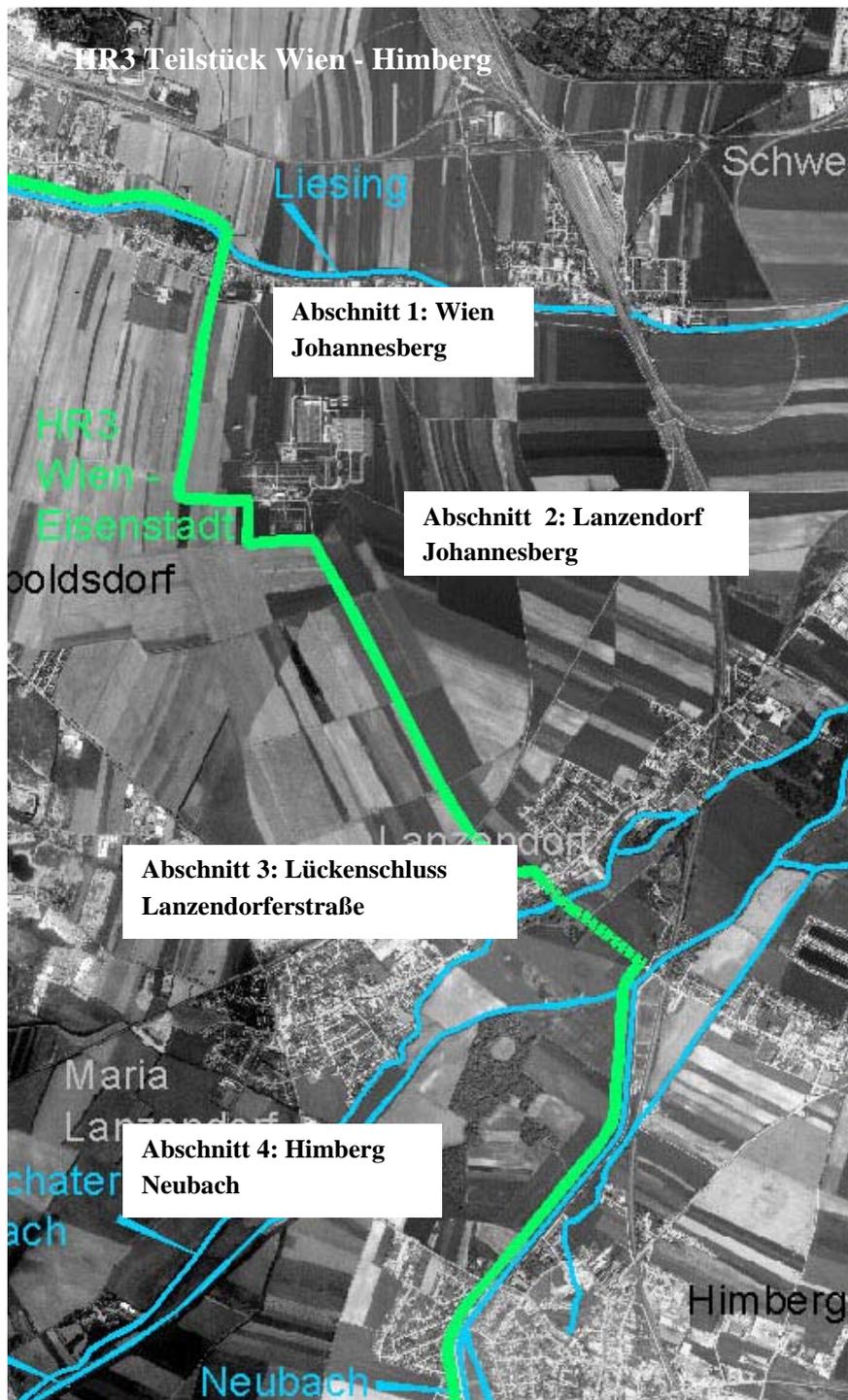
#### Wege am Wasser

Ziel ist es, ein funktionales und attraktives Wegenetz zu entwickeln, das allen Bewohnerinnen und Bewohnern eine bedarfsgerechte Nutzung im Alltag und in der Freizeit ermöglicht. Dazu liegt eine Netzplanung mit drei Ebenen vor:

- Betreffend die überregionale Haupt-Route HR3 Wien-Eisenstadt wurde ein Variantenvergleich durchgeführt und die Variante Unterlaa-Lanzendorf-Himberg von allen Beteiligten befürwortet (Abbildung 6)
- Bei den regionalen Routen geht es vor allem um Maßnahmen des Lückenschlusses, insbesondere des Zusammenschlusses der Radrouten Liesingtal mit dem überregionalen Netz. Weiters sind die im Masterplan Ailecgasse entwickelten Grünverbindungen Liesingtal-Leberberg sowie ergänzende Grünachsen in das Wegenetz integriert.

- Auf lokaler Ebene sind es vor allem siedlungsnaher Rundwege, die durch Stege, Rast- und Uferplätze ergänzt werden. Ein besonderes Anliegen dabei ist es, ein differenziertes Wegesystem von ausgebauten und befestigten Ufer- und Feldwegen bis zu Pfaden, die in die naturnahe Landschaft hineinführen, zu entwickeln. Damit soll ein reichhaltiges Angebot geschaffen werden, das den unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Gruppen gerecht wird. Nutzungslenkung soll dabei vor allem durch Gestaltung und Belagsdifferenzierung erfolgen. Die Umsetzung einiger dieser Rundwege kann durch Integration in Projekte des NÖ Wasserbaues erfolgen.

Abbildung 6: HR3 Radroute Wien - Eisenstadt



### Grünzüge und Naherholungsgebiete

Insgesamt wurden 14 Projektbausteine ausgearbeitet, in denen es einerseits um konkrete, kurzfristig umsetzbare Angebote und andererseits um langfristige Konzepte für eine nachhaltige Grünplanung in den Gemeinden geht:

- Naherholungsgebiet Liesing Schwechat (Abbildung 7)
- Restrukturierung Liesingbach und Mäander Kledering
- Erlebnislandschaft Schatzinsel
- Uferparks an der Schwechat
- Blaues Wasser und Mannswörther Au
- Naherholungsgebiet Zwölfaxing
- Abenteuerspiel Pfahlbaudorf und Seilbrückenpfad
- Auwald-Aufforstung am Kalten Gang
- Naherholungsgebiet Maria Lanzendorf – Lanzendorf (Abbildung 8)
- Grünzug Petersbach und Jugendwiese Maria Lanzendorf
- Jugendtreff Schulpark Lanzendorf
- Naherholungsgebiet Himberg Neubach
- Spots am Himberger Neubach

Durch die Realisierung dieser Projektbausteine entsteht ein interkommunales Naherholungsnetz mit attraktiven Ufer- und Rastplätzen sowie spannenden Jugendtreffs und Abenteuerspielplätzen am Wasser. Da Umsetzungszeitraum und Projektstand der einzelnen Maßnahmen sehr unterschiedlich sind, wurde ein eigener Aktionsplan, und damit eine Handlungsanleitung zur Sicherung und zum Ausbau dieses Erholungsnetzes ausgearbeitet.

Die Arbeitsergebnisse dienen als Grundlage für weitere Aktivitäten der Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement.

Abbildung 7:

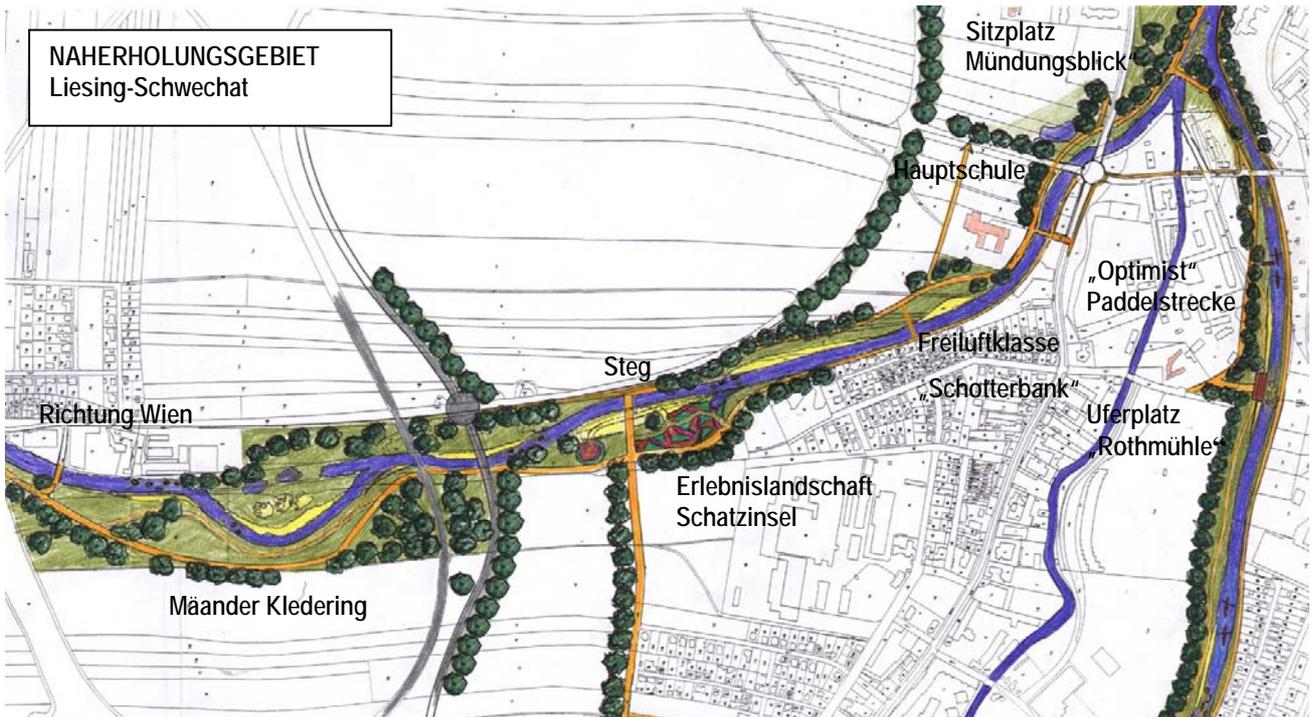
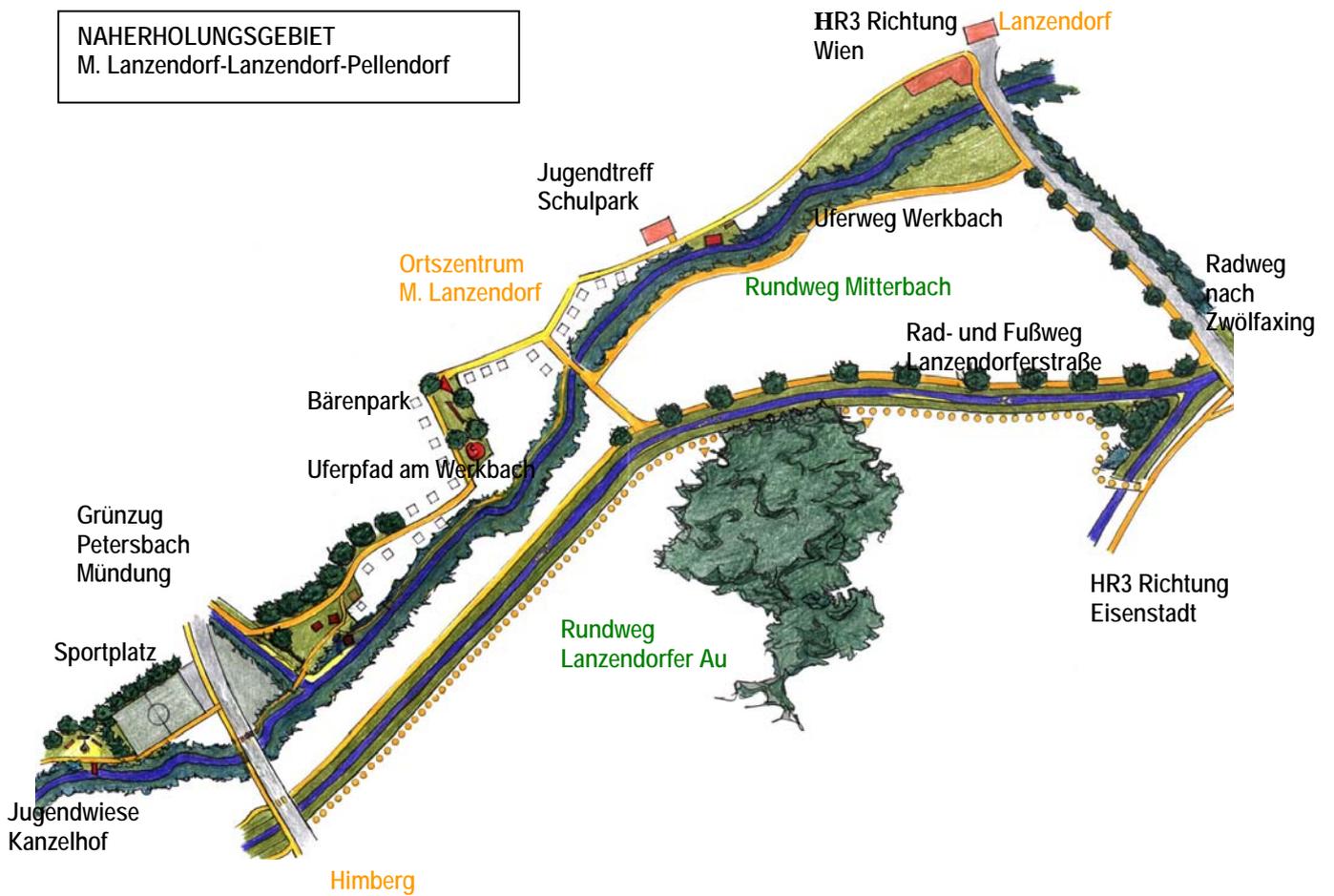


Abbildung 8:



### Projektentwicklung und Aufgabenstellung:

Der Raum Wien Simmering Schwechat, die *Flughafenregion*, liegt verkehrsgünstig, große Flächen stehen in dieser Region zur Verfügung. Neben dem Fehlen regionaler Strategien ist in diesem Raum eine schleichende Zersiedlung durch Betriebe aus flächenintensiven Branchen mit geringer Arbeitsplatzproduktivität zu beobachten. Gleichzeitig gibt es in der Region unternutzte Betriebsflächen, Altstandorte und Infrastrukturbrachen.

Im Rahmen des Aktionsprogramms für den Raum Wien Simmering – Schwechat wurde das Büro „Stadtland“ im Rahmen der PGO beauftragt, Grundlagen aufzubereiten:

- grobe Typisierung von Altstandorten, unternutzten Gewerbeflächen und Infrastrukturbrachen nach Standortgunst und Nutzungseignung,
- Charakteristik von Nutzungsoptionen für ausgewählte Standorte,
- generalisierte kartografische Darstellung der Flächen und Potenziale.

### Untersuchungsraum:

Das untersuchte Gebiet umfasst 11 NÖ Gemeinden und 4 Wiener Bezirke:

Enzersdorf an der Fischa (tw.), Fischamend, Himberg (tw.), Klein-Neusiedl, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und Zwölfaxing, Wiener Gemeindebezirke 2. Leopoldstadt (Bereich Freudenauer Hafen), 3. Landstraße (Bereich Aspanggründe, Erdberger Mais [südl. Gasometer vorfeld], St. Marx), 10. Favoriten (Bereich Oberlaa, Unterlaa) und 11. Simmering. Insgesamt wird eine Fläche von ca. 19 km<sup>2</sup> betrachtet.

### Vorgangsweise:

#### 1. Grobscan aller Betriebsstandorte:

Erfasst wurden einerseits Bereiche bzw. zusammenhängende Flächen größer als 1 ha mit einer bestehenden betrieblichen oder industriellen Flächenwidmung (NÖ: Bauland Betriebsgebiet, Bauland Industriegebiet, entsprechende Aufschließungszonen; Wien: Gemischtes Baugebiet - Betriebsbaugebiet, Industriegebiet, entsprechende Grundflächen für öffentliche Zwecke oder für Einkaufszentren).

Basierend auf Befragungen der Gemeinde-, Bezirks- und Fachabteilungsvertreter sowie eigenen Erhebungen wurden zudem besondere Industrie-, Gewerbe- und Infrastrukturbrachen bzw. sonstige Brachen untersucht.

Als dritte Gruppe wurden die Bereiche Ailecgasse-Liesingtal, Spannweide und Flughafen Wien-Schwechat einer Untersuchung zugeführt. Für diese Gruppe gibt es bereits weitergehende Nutzungsüberlegungen.

Die Grobscan-Standorte wurden hinsichtlich der Eigenschaften Lage und Anbindung, Planungsrechtliche Vorgaben, Widmung Kernbereich, Widmung Umgebung, derzeitige Nutzung Kernbereich und Nutzung Umgebung beschrieben. Abschließend erfolgte im Punkt „besondere Kennzeichen“ eine zusammenfassende Darstellung. Der Grobscan ermöglicht die Auswahl von Standorten mit für die Region überdurchschnittlicher Standortgunst. Etwaige Unschärfen des Grobscans wurden bei den weiteren Arbeitsschritten überprüft.

## 2. Feinscan ausgewählter Standorte

Für ausgewählte 20 Standorte mit einer Potenzialfläche von 305 ha erfolgte eine vertiefte Beurteilung, wobei der Fokus auf Altstandorten, unternutzten Widmungs- und Infrastrukturbrachen sowie Gebieten mit größeren unbebauten und zusammenhängenden Reserveflächen liegt.

Zur Beurteilung und Beschreibung dienten folgende Kriterien:

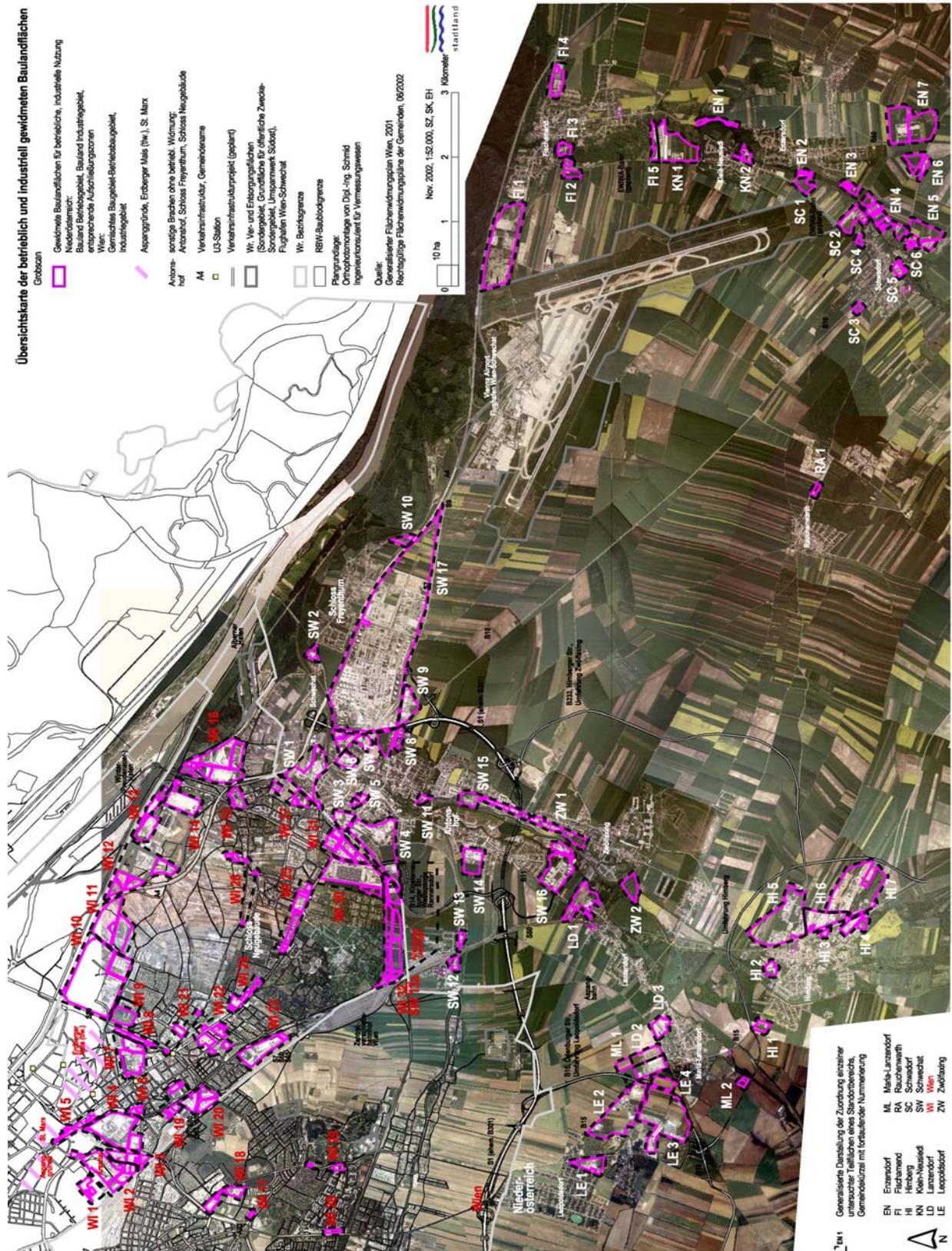
- Standortbezogene Informationen: derzeitige Nutzung; Lage im Siedlungsgebiet und infrastrukturelle Verkehrsanbindung; Anbindung an öffentlichen Personennahverkehr, Entfernungen zu Zentren; Grundstückszuschnitt; unbebaute Flächen und Ambiente; Bauwerke
- Planungsrechtliche Festlegungen, Rahmenbedingungen: Raumordnung, Umwelt, Bauordnung
- Zusätzliche Hinweise: Verdacht auf Belastungen (z.B. Hochwasser, Altlasten); Einschätzung hinsichtlich Verfügbarkeit (Angaben aus Interviews), bestehende bzw. erkennbare Nutzungsoptionen (Umnutzung, Erweiterung).

### Abschätzung der Nutzungsoptionen:

Ausgehend von den Ergebnissen des Feinscans und den Angaben der Bezirke, Gemeinden und Eigentümer wurden für jeden ausgewählten Standort mögliche Nutzungsoptionen untersucht. Dabei kamen folgende zusätzliche Eignungskriterien zur Anwendung:

Nutzungsoption	zusätzliche Eignungskriterien			
<b>Industrie und Gewerbe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anbindung an Schnellstraße oder Autobahn ohne größere Störung von Wohngebieten möglich</li> <li>■ keine Störung angrenzender Wohngebiete oder nur geringe unmittelbare Störung</li> </ul>			
<b>Forschung und Entwicklung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erreichbarkeit mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln (U-Bahn, Schnellbahn)</li> <li>■ mögliche Synergien (Forschungs- oder universitäre Einrichtungen im Umfeld)</li> <li>■ unternehmensnahe Dienstleistung, ...)</li> </ul>			
<b>Freizeit und Naherholung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lage zu Ortszentrum oder Wohngebieten</li> <li>■ bestehende Freizeit- u. Erholungseinrichtungen (Spiel, Sport,...) angrenzend</li> <li>■ Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln</li> </ul>			
<b>Kultur und Tourismus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lage zu Ortszentrum oder Wohngebieten</li> <li>■ Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln</li> <li>■ erhaltenswerte, nutzbare Gebäude</li> </ul>			
<b>Landwirtschaft oder naturnahe Nutzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ derzeit landwirtschaftliche Nutzung</li> <li>■ landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Flächen (LW-Vorrangzonen angrenzend lt. NÖ ROP Wien Umland)</li> <li>■ ökologisch oder landschaftlich wertvoll</li> </ul>			
<b>Wohnen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lage im Siedlungsgebiet (Entfernung zum Ortszentrum, angrenzend an bestehende Wohngebiete)</li> <li>■ infrastrukturelle Erschließung (Erreichbarkeit mit ÖV, Ver- und Entsorgung in Nähe)</li> <li>■ geringe Störung durch bestehende Betriebe bzw. durch diese induzierten Kfz-Verkehr</li> <li>■ geringe Störung durch Verkehr (Straße, Bahn)</li> </ul>			
Eignung:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">■□□ geeignet</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">□■□ bedingt geeignet</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">□□■ nicht geeignet</td> </tr> </table>	■□□ geeignet	□■□ bedingt geeignet	□□■ nicht geeignet
■□□ geeignet	□■□ bedingt geeignet	□□■ nicht geeignet		

Abbildung 9: Betrieblich und industriell gewidmete Baulandflächen



## Zusammenfassung und Schlussfolgerung:

- Im Raum Simmering Schwechat sind mit 400 ha unbebauten, für betriebliche oder industrielle Nutzung gewidmete, Flächen (Wien 67 ha, NÖ 333 ha) ausreichend gewidmete und geeignete Reserveflächen für Gewerbe- und Industrieunternehmen vorhanden. Im Verhältnis zur gesamten gewidmeten Fläche eignen sich jedoch nur wenige zur Entwicklung hochwertiger Standorte.
- Entsprechend der anhaltenden Abnahme der Nachfrage nach Flächen wären teilweise bestehende Widmungen unbebauter Flächen zu überdenken. In einzelnen NÖ Gemeinden (Fischa-Gemeinden sowie Lanzendorf, Maria Lanzendorf und Zwölfaxing) sind die Standortvoraussetzungen für die Ausweisung und Erschließung weiterer Gewerbe- und Industriegebiete wenig günstig. Die erhoffte Verlagerung von Unternehmen der Sachgüterproduktion aus dem Wiener Stadtgebiet trat meist nicht ein. Es ist unwahrscheinlich, dass die großen gewidmeten Flächenreserven in absehbarer Zeit einer entsprechenden Nutzung zugeführt werden.
- Nutzungsdruck außerhalb der bereits gewidmeten Standorte wird auf jene - bisher meist landwirtschaftlich genutzte - Flächen entstehen, die durch neue Straßen (S1, Ortsumfahrungen) eine ausgezeichnete Verkehrsanbindung erhalten. Abgeschätzt, ergeben sich an der künftigen S1 und an den geplanten Ortsumfahrungen zusätzlich rd. 290 ha an induzierten Standortflächen.
- Während für gewerbliche Altstandorte mit ausgezeichneter Verkehrsanbindung im ÖPNV und IV, städtischer Lage und hohem Grünanteil, bereits Konzepte oder konkrete Projekte vorliegen (z.B. Masterplan Arsenal, Projekt Campus und Office Garden am ehemaligen Industrieareal Mautner Markhof), bleiben die gewerblichen Altstandorte in Schwadorf und in Klein-Neusiedl aufgrund ihrer peripheren Lage weiterhin schwer vermittelbar.

## Empfehlungen:

Damit die Entwicklungspotenziale und eine hohe Lebensqualität in der „Flughafenregion“ nachhaltig gesichert werden können, ist ein kooperatives Vorgehen bei der Standortwahl für Betriebe unter Verwendung von Qualitätskriterien unabdingbar. Die restriktiven Siedlungsgrenzen des regionalen Raumordnungsprogrammes südliches Wiener Umland zeigen sich wirkungsvoll. Gleichzeitig sollten künftige Planungen und Konzepte der Gemeinden, aber auch des Landes, mit den Schwerpunkten Erhaltung der Wohnqualität und Freiraum- und Landschaftsplanung forciert werden.

Neben der Entwicklung themen- und projektbezogener regionaler Plattformen sind wichtige Aufgaben für die Zukunft :

## Konzentration der regionalen Betriebsansiedlung auf hochwertige Standorte

- Förderung und Errichtung von Industrie- und Gewerbeparks nach einem gesamtregionalen Konzept, d.h. Betriebsansiedlungen vorrangig in regionalen Arbeitsplatzzentren an Standorten mit gutem ÖPNV –anschluß.
- Überprüfung und Änderung bestehender Widmungen ohne günstigen Verkehrsanschluss sowie in ungünstigen Lagen.
- Forcieren der strategischen Planung zur Sicherung und Gestaltung der hochwertigen Potenziale im Untersuchungsraum, um dieses Potential nicht durch kurzfristige Entscheidungen zu verlieren.
- Sofern noch nicht vorhanden – Formulieren städtebaulicher Konzepte und Mindestanforderungen für die Gestaltung und Ausstattung hochwertiger Standorte und Einbeziehung in die örtlichen Raumordnungs-, Stadtentwicklungs- und Bezirksteilkonzepte.
- Anwendung von Anreizmodellen zur Steuerung der Ansiedlung sowie von Modellen für den Interkommunalen Vorteils- und Lastenausgleich.
- Ansiedlung von Betrieben insbesondere für EKZ, Bau- Fachmärkte, Factory-outlets, Erlebniswelten etc. erst nach Raumverträglichkeitsprüfung auf Grundlage konkret abgestimmter Parameter.

## Vorsorge zur Nachnutzung heutiger Industrie- und Gewerbegebiete

- Für große Teile der gewidmeten Industrie- und Betriebsflächen vorwiegend am Stadtrand, aber auch in Bereichen mit – in den letzten Jahren – starker Ansiedlungsdynamik werden Konzepte für Flächenrecycling von Industrie- und Betriebsgebieten der jüngsten Generation erforderlich, will man nicht zukünftige Brachen in Kauf nehmen.
- Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung haben bereits einmal genutzte Flächen vor der Inanspruchnahme neuer Baulandreserven absoluten Vorrang und sollten prioritär in Nutzungsüberlegungen einbezogen werden. Gleichzeitig soll auf Neuwidmungen außerhalb hochwertiger Standorte verzichtet werden.

## Gemeinsame Plattformen entwickeln und gemeinsam planen (interkommunale Kooperation)

- Den finanzstarken Städten Wien und Schwechat sollte eine übergemeindliche Zusammenarbeit ein besonderes Anliegen sein: Investitionen in die Umsetzung regionaler Projekte, um insgesamt an einer prosperierenden Region zu profitieren.
- Bestehende Kooperationen, wie sie beispielsweise im Rahmen des vorliegenden Aktionsprogrammes aufgebaut wurden, im Bereich der Raumordnung und der Entwicklungsplanung erleichtern das Zustandekommen von Kooperationen in wirtschaftlichen Angelegenheiten. Deshalb sollten zonale (räumliche) aber auch themenbezogene Kooperationen auf allen Gebieten der Raum- und Gemeindeentwicklung zwischen den Bezirken und den Gemeinden unterstützt werden.
- Ausbau informeller und projektbezogener Kooperationsplattformen durch interessierte Gemeinden mit folgenden Aufgaben: Einbindung aller beteiligten Kooperationspartner (auch Grundeigentümer und Nutzungsberechtigte), Koordinierung weiterer Maßnahmen, Verbreitern der Identifikation mit dem Vorhaben, Einholen der Erfahrungen von ähnlichen, bereits realisierten Vorhaben.
- Adaptierung von Modellen für einen Vorteils- Lastenausgleich zwischen den Gemeinden und Umsetzung in Pilotprojekten, wobei Kleingemeinden besonders berücksichtigt werden sollen.
- Die Zusammenarbeit zwischen den Betriebsansiedlungsgesellschaften der Länder, der Raumplanung, der Verkehrsplanung und dem Natur- und Landschaftsschutz bei der Umsetzung regionalplanerischer Konzepte soll weiter verbessert werden. Ihre Kontakte zu regionalen Akteuren wie Gemeinden, Bauträgern, Investoren, Nutzergruppen sollen genutzt werden, um Partnerschaften für konkrete Projekte zu etablieren.

## Stärkere Einbeziehung von Qualitätskriterien bei der Betriebsansiedlung.

- Qualitätskriterien und Mindeststandards sollen zwischen Gemeinden und Ländern abgestimmt werden: Flächenproduktivität (Flächenverbrauch/Arbeitsplatz in m<sup>2</sup>), Verkehrsgenerierung (Verkehrserzeugung/Arbeitsplatz), Qualitätsniveau und Sicherheit der Arbeitsplätze, Steuerrückflüsse, Erschließungskosten, Zukunftsfähigkeit der Produkte, mögliche Impulse und Synergien für andere Betriebe in der Region etc.
- Neben regional- und kommunalwirtschaftlichen Effekten sind Raum- und Umweltverträglichkeit wesentliche Kriterien.

## 2. WIENERWALDDEKLARATION 2002

---



Im Rahmen des Wienerwaldmillenniums 2002 wurde der PGO die Aufgabe übertragen, die Wienerwalddeklaration aus dem Jahre 1987 zu überarbeiten und zum Thema „Zukunft Wienerwald“ eine Enquete zu veranstalten.

### Aufgabenstellung:

- Die Deklaration soll einen Beitrag zur Erhaltung, nachhaltigen Sicherung und qualitative Entwicklung des Wienerwaldes als einzigartiger Landschafts- und Kulturraum leisten.
  - Schutzziele und Entwicklungsziele so aufeinander abzustimmen, dass der Wienerwald auch für künftige Generationen als Natur- und Erholungsraum erhalten bleibt und die Wienerwaldregion als qualitativ hochwertiger Wirtschafts- und Lebensraum für die dort lebende Bevölkerung an Attraktivität gewinnt.
- Vorgangsweise:**
- Evaluierung der Deklaration 1987 durch Fachabteilung der Länder und Änderungsvorschläge
  - Zusammenfassung durch PGO
  - Arbeitskreise mit Fachabteilungen – Deklarationsentwurf durch PGO
  - Diskussion des Entwurfes mit Gemeinden, Wiener Gemeindebezirken, Interessensvertretungen und NGO's
  - Einladung zur schriftlichen Stellungnahme – Auswertung durch PGO
  - Erstellung der Wienerwald - Deklaration 2002 durch PGO
  - Veranstaltung der Wienerwaldenquete der PGO am 14.10.2002 in Gablitz
  - Unterzeichnung der Wienerwalddeklaration 2002 am 16.12.2002 in Mödling durch die Landeshauptmänner.

Abbildung 10: Wienerwaldregion



Ergebnis:



## ZIELE UND AKTIVITÄTEN ZUR WIENERWALD-DEKLARATION 2002

Wienerwald in der Region
Wienerwald als Natur- und Landschaftsraum
Wienerwald als Siedlungs- und Wirtschaftsraum
Wienerwald als Erholungsraum

Wienerwald in der Region	Ziele:	Aktivitäten:
<b>Überregionale Funktion</b>	<p>Nachhaltige Sicherung und Entwicklung der großräumigen, überregionalen Funktion und Bedeutung des Wienerwaldes als Natur-, Lebens- und Erholungsraum in der Ostregion in Übereinstimmung mit der Alpenkonvention.</p> <p>Vernetzung der ökologisch und landschaftlich bedeutendsten naturräumlichen Einheiten der Ostregion: Wienerwald, Nationalpark Donau-Auen, March/Thaya-Auen, Ausläufer der Kl.Karpaten, Leithagebirge, Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel.</p>	<p>Erstellung eines Konzeptes zur Schaffung eines „Biosphärenparks Wienerwald“ unter besonderer Berücksichtigung der Naturschutzinteressen, der Funktion des Wienerwaldes als Erholungsraum, der Wirtschaft, insbesondere Land- und Forstwirtschaft, sowie den Interessen der Wienerwaldgemeinden und der betroffenen Wiener Gemeindebezirke.</p> <p>In Abstimmung mit der lokalen Bevölkerung soll die Umsetzung des „Biosphärenparks“ angestrebt werden. In diesem Zusammenhang soll auch die Idee eines Dokumentations- und Forschungszentrums als „Kristallisationspunkt“ für einen Biosphärenpark Wienerwald geprüft werden.</p> <p>Erstellung und Umsetzung eines Konzeptes zur großräumigen Vernetzung der naturräumlichen Einheiten: Wienerwald, Nationalpark Donau-Auen, March-Thaya-Auen, Ausläufer der Kleinen Karpaten, Leithagebirge, Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel zu einer „Biosphärenregion“</p>
<b>Regionale Entwicklung und Kooperation</b>	<p>Erhaltung, Wiederherstellung und Steigerung der Lebensqualität in der Wienerwaldregion.</p> <p>Verstärkung der Zusammenarbeit und Koordination der Wienerwaldgemeinden untereinander sowie mit Wiener Gemeindebezirken und im Wienerwald aktiven Organisationen.</p> <p>Schaffung einer „Wienerwaldidentität“, Profilierung des Wienerwaldes sowie Ausbau der regionalen Potenziale.</p>	<p>Ausbau von Städte- und Regionspartnerschaften zur Verstärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sowie gemeinsame Entwicklung und Umsetzung von Strategien zur Schaffung eines nachhaltigen Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraumes.</p> <p>Entwicklung und Umsetzung eines für Regionen wie den Wienerwald geeigneten Finanzausgleichsmodells, das u.a. auch dem Ziel einer freiwilligen Beschränkung der Bevölkerungsentwicklung in sensiblen Räumen bzw. der Problematik der Zweitwohnsitze Rechnung trägt..</p> <p>Erstellung und Umsetzung kleinregionaler Entwicklungs- und Rahmenkonzepte. Abstimmung von Entwicklungs- und Raumordnungszielen sowie Maßnahmen der Wienerwaldgemeinden und Wiener Gemeindebezirke untereinander sowie mit jenen der Wienerwalddeklaration.</p> <p>Positionierung, Koordinierung und Management der „Dachmarke Wienerwald“ für Öffentlichkeitsarbeit, Naherholung, Freizeit, Tourismus und Produkte aus dem Wienerwald.</p> <p>Verstärkte Unterstützung der Aktivitäten der Regionalmanagements in ihrer Funktion als Koordinierungsstelle sowie Projektentwickler und Projektbegleiter im Wienerwald durch Länder und Gemeinden.</p> <p>Verstärkung des partizipativen Ansatzes bei Planungen des Landes und der Gemeinden.</p> <p>Weiterführung und Ausweitung von Aktivitäten im Rahmen von Dorferneuerung, Stadterneuerung und Gemeindeentwicklung sowie der „Landentwicklung“ in den Wienerwaldgemeinden und Wiener Gemeindebezirken.</p> <p>Aufwertung der Funktion der für Umweltfragen zuständigen Gemeinde- und Bezirksräte sowie jährliches Treffen dieser zum Erfahrung- und Meinungsaustausch.</p>

Wienerwald als Natur- und Landschaftsraum:	Ziele:	Aktivitäten:
<b>Ökosystem Landschaft Schutzsystem (NP,NS,LSG etc.)</b>	<p>Erhaltung des Wienerwaldes als europäisch bedeutendes Laubwaldgebiet mit allen seinen Lebensformen.</p> <p>Erhaltung der landschaftsökologischen und morphologischen Vielfalt</p> <p>Dauerhafte und langfristige Sicherung der mitteleuropäisch bedeutsamen Wienerwald-Thermenregion im Rahmen des Europäischen Schutzgebietsnetzwerkes Natura 2000 mit ihren zahlreichen gesamtstaatlich bedeutsamen Vorkommen von Lebensraumtypen und Arten.</p> <p>Sicherung der Lebensräume für national und landesweit bedeutende Pflanzenarten und Wildtierpopulationen.</p> <p>Erhaltung ,Wiederherstellung und angemessene Pflege der besonders im zentralen Wienerwald das Landschaftsbild prägenden Wiesengebiete.</p> <p>Sicherung und Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit von Oberflächengewässern einschließlich ihrer Uferbereiche und Einzugsgebiete.</p> <p>Wiederherstellung des natürlichen Wasserrückhaltevermögens der Landschaft zur Sicherung und Verbesserung des natürlichen Wasserhaushaltes.</p>	<p>Ausarbeitung eines naturschutzfachlichen Leitbildes für den Wienerwald im Rahmen der Naturschutzkonzepte der Länder.</p> <p>Neupositionierung der bestehenden Schutzgebiete (insbesondere der Naturparke) im Rahmen der Überlegungen zur Schaffung eines Biosphärenparks.</p> <p>Erarbeitung von Pflege- oder Managementplänen für die auf der Grundlage der beiden EU-Naturschutz-Richtlinien (FFH- und Vogelschutz- Richtlinie) auszuweisen besonderen Schutzgebiete in Zusammenarbeit mit betroffenen Interessensgruppen (insbesondere der Land- und Forstwirtschaft) und Gemeinden.</p> <p>Verstärkte, institutionalisierte Einbindung des Naturschutzes bei Planungen und Ausbaumaßnahmen im Bereich Siedlungswesen, Infrastruktur und Tourismus.</p> <p>Optimaler Einsatz des Förderinstrumentariums für Maßnahmen des Natur- und Artenschutzes (durch entsprechende Beratung). Sowie Schaffung geeigneter Fördermöglichkeiten zur Umsetzung von Natur- und Artenschutzzielen im Wald.</p> <p>Einrichtung eines Monitorings für gefährdete Habitate, Lebensräume, Tier- und Pflanzenpopulationen sowie regelmäßige Evaluierung der Maßnahmen im Natur- und Artenschutz.</p> <p>Erhaltung und Schaffung totholzreicher Waldgebiete zur Sicherung der natürlichen Entwicklung und Dynamik der standorttypischen Wälder mit ihrer reichen Tier- und Pflanzenwelt (z.B. Naturwaldreservate)</p> <p>Schwerpunktsetzung zur Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit von Oberflächengewässern und Verbesserung des natürlichen Wasserrückhaltevermögens der Landschaft sowie entsprechende Dotierung besonders schützenswerter Gewässer u.a. im Rahmen der „Landentwicklung“.</p> <p>Erstellung von Wasserwirtschaftlichen Rahmenplänen.</p> <p>Erstellung von regionalen und örtlichen Klimaschutzprogrammen; Motivation der Wienwaldgemeinden für den Beitritt zum Klimabündnis und zum Gemeindeforum „Allianz in den Alpen“.</p>
<b>Wienerwald als Siedlungs- und Wirtschaftsraum</b>	<b>Ziele:</b>	<b>Aktivitäten:</b>
<b>Siedlung und Bebauung</b>	<p>Begrenzung bzw. gezielte Lenkung der Siedlungsentwicklung im Wienerwald</p> <p>Berücksichtigung der besonderen Sensibilität des Wienerwaldes bei allen Verfahren, die mit der Siedlungstätigkeit zusammenhängen.</p> <p>Erhaltung und Entwicklung des Wienerwaldes unter Bedachtnahme seiner Funktion als großräumige Ruhezone im Nahbereich eines Ballungsraumes.</p>	<p>Begrenzung der Siedlungstätigkeit durch geeignete Maßnahmen in Regionalen Raumordnungsprogrammen (in NÖ v.a. durch Siedlungsgrenzen)</p> <p>Entwicklung und Umsetzung eines geeigneten Wohnbauförderungsmodells, das verstärkt solchen raumordnerischen Zielsetzungen Rechnung trägt.</p> <p>Erstellung örtlicher Entwicklungskonzepte als langfristige Grundlage der Siedlungsentwicklung insbesondere auch als Basis für Rückwidmungen, Vertragsraumordnung u.a., um mit möglichst geringen Baulandflächen eine geordnete Siedlungsstruktur zu erreichen.</p> <p>Begrenzung der Siedlungstätigkeit auf die Belange der öffentlichen Interessen und den örtlichen Bedarf auf Grundlage von örtlichen Entwicklungskonzepten.</p> <p>Überprüfung der Auswirkungen größerer Bauvorhaben und Infrastrukturmaßnahmen (u.a. auf die Umwelt unter verstärkter Einbindung der Umwelthanwaltschaft.</p> <p>Stärkung der Funktion bestehender Ortszentren.</p> <p>Abstimmung der Bebauungsdichte mit Einzugsbereichen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel.</p> <p>Erlassung von Bebauungsplänen für Gebiete mit maßgeblichen Baulandreserven oder übermäßigen Verdichtungstendenzen.</p>

		<p>Abstimmung der Gebäudehöhen und Bauformen auf die lokalen Siedlungsstrukturen (Ortsbild), Geländeverhältnisse und landschaftlichen Gegebenheiten.</p> <p>Strenge Kontrolle von Mobilfunkanlagen in landschaftlich sensiblen Bereichen. und betreffend Störung des Ortsbildes.</p> <p>Beratung und Schulung der Gemeindeverantwortlichen in Umweltfragen, die im Zusammenhang mit Baumaßnahmen und baurechtlichen Entscheidungen stehen (verstärkte Einbindung der Umweltgemeinderäte in die Planungsausschüsse der Gemeinden). Einbindung von Umweltberater/Innen.</p> <p>Schaffung geeigneter Instrumente zur aktiven Bodenpolitik von Land und Gemeinden.(auch zur Rückwidmung von Baulandflächen)</p> <p>Setzung geeigneter Maßnahmen zur Lärmabschirmung von Siedlungs- und Erholungsgebieten.</p>
<b>Wirtschaft und Tourismus</b>	<p>Schaffung von Voraussetzungen zur Sicherung und Verbesserung der wirtschaftlichen Situation insbesondere betreffend die Nahversorgung, die Infrastruktur sowie eines entsprechenden Arbeitsplatzangebotes.</p> <p>Verbesserung der Erwerbsmöglichkeiten aus den Bereichen Freizeit und Erholung unter Beachtung von Umwelt- und Raumverträglichkeit.</p> <p>Sicherung und Steigerung der Wertschöpfung im Wienerwald aus dem Bereich Wirtschaft und Tourismus im Großraum Wien.</p> <p>Berücksichtigung der Sensibilität der Wienerwaldlandschaft bei Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen im Bereich Wirtschaft und Tourismus.</p> <p>Vorrangige Nutzung von bestehenden Industriebauten- und Standorten.</p>	<p>Erhebung von bestehenden ungenützten Industriebauten und Erstellung von Nutzungs- bzw. Revitalisierungskonzepten.</p> <p>Schaffung eines attraktiven Angebotes an Büro- und Dienstleistungsinfrastruktur mit entsprechender Telematikausstattung an geeigneten Standorten</p> <p>Aufbau regionaler Wirtschaftskreisläufe und Wertschöpfungsketten im Wienerwald</p> <p>Ausbau der Kooperation des Handels und der Gastronomie mit der Landwirtschaft (Angebot von Wienerwald - Produkten)</p> <p>Umsetzung der Strategien des „Kursbuches Tourismus Wienerwald“ und forcierte Einbindung des „Tourismusproduktes“ Wien in die Angebotsgestaltung.</p> <p>Regionale Wirtschafts-, Tourismus- und Projektbewerbung unter einem gemeinsamen Markenverbund.</p> <p>Positionierung der Region Wienerwald als Naherholungsraum und traditionelle Sommerfrische; Schwerpunktsetzungen zum Thema „Ausflugsziele“ und „naturverträgliche Sportarten“ sowie Kur-, Wellness-, Wirtschafts- und Kongresstourismus in geeigneten Regionsteilen (v.a. Thermengebiet).</p> <p>Freizeit-touristische Aufbereitung geschichtlicher und kultureller Inhalte bzw. Wienerwald als Naturerlebnis (Naturparks - Biosphärenpark). Entwicklung von Infrastrukturen für mentales Bewusstseinstaining in freier Natur (Seminare, Coachings etc.)</p> <p>Unterstützung dieser Angebote durch Kombination von Produkten aus den Bereichen „Heurigen-Gastronomie“ und „Gesundes Landleben“</p> <p>Erstellung professioneller Grundlagen für die touristische Vermarktung (Karten, Kulturführer, Prospektmaterial, neue Medien, einheitliche Beschilderung etc.)</p> <p>Durchführung von Markt- und Wettbewerbsanalysen mit laufender Überprüfung.</p>
<b>Land- und Forstwirtschaft</b>	<p>Erhaltung einer lebens- und leistungsfähigen Land- und Forstwirtschaft im Wienerwald.</p> <p>Vorrangige Erhaltung landwirtschaftlicher Flächen.</p> <p>Erhaltung und Schaffung möglichst naturnaher und ökologisch orientierter Bewirtschaftungsformen in der Land- und Forstwirtschaft</p> <p>Verstärkte Einbindung der Landwirtschaft in landschaftspflegerische Maßnahmen, gesellschaftliche Anerkennung und Förderung von solchen Leistungen.</p> <p>Ausbau alternativer Erwerbsmöglichkeiten für die Landwirtschaft nach Prüfung von Natur- Raumverträglichkeit</p>	<p>Schaffung von Schutz- und Bewirtschaftungsanreizen für die Erhaltung der landwirtschaftlichen Nutzung von Wienerwaldwiesen sowie der Weinbauflächen am Alpenostrand. (Beispiel Okopunkteprogramm)</p> <p>Förderung traditioneller, bodenständiger und biologischer Produktionen mit mehreren Sparten (Mischbetriebe) sowie der Direktvermarktung von Produkten insbesondere in Hinblick auf die zunehmende Nachfrage nach Bioprodukten im Ballungsraum Wien.</p> <p>Weiterführung und Intensivierung von Programmen zur Erhaltung und Ökologisierung der Landwirtschaft im Wienerwald</p> <p>Ausbau der Förderung und Beratung der Landwirtschaft in Hinblick auf zusätzliche Einkommensmöglichkeiten und Alternativproduktionen.</p> <p>Weiterführung/Intensivierung der Aktion „Landentwicklung“ im Wienerwald</p> <p>Förderung und Unterstützung einer naturnahen, standortgerechten und bodenschonenden, dem Vegetationszustand angepassten Waldbewirtschaftung.</p> <p>Unterstützung boden- und bestandsschonender Bringungsmethoden sowie maßvolle, natur und landschaftsverträgliche land- und forstwirtschaftliche Erschließung,</p>

		<p>unter flächendeckender Berücksichtigung von ökologischen und den Artenschutz betreffenden Aspekten.</p> <p>Rückführung nicht standortgemäßer Monokulturen auf naturnahe Bestände.</p> <p>Gezielte Einbringung seltener, heimischer Baumarten.</p> <p>Erhaltung/Schaffung von Ruhezeiten für das Wild (Waldwiesen)</p>
<b>Rohstoffgewinnung</b>	<p>Schrittweise Reduktion des Abbaues und der Verarbeitung von Rohstoffen durch Beschränkung auf einige wenige Standorte, wo die Gewinnung sowohl vom ökologischen, wirtschaftlichen und raumordnerischen Standpunkt vertretbar ist.</p>	<p>Behutsame Rekultivierung bzw. Renaturierung abgebauter Rohstoffgewinnungsstätten unter besonderer Berücksichtigung des standörtlichen und landschaftlichen Charakters bzw. der möglichen Folgenutzung für spezifische Zwecke des Natur- und Artenschutzes (z.B. Felsbrüter)</p> <p>Keine Ansiedlung weiterer Materialgewinnungs- und Aufbereitungsanlagen im Wienerwald.</p>
<b>Wasserwirtschaft</b>	<p>Sicherung bzw. Wiederherstellung der Qualität und nachhaltigen Nutzbarkeit von Wasservorkommen, insbesondere von (Heil-) Quellen, Grundwasserspeichern und deren Einzugsbereichen.</p> <p>Sicherung und Wiederherstellung der Gewässergüte (chemisch, physikalisch, biologisch und strukturell) unter Miteinbeziehung des Einzugsgebietes und Umlandes.</p> <p>Sicherung natürlicher Versickerungs- und Abflussverhältnisse</p> <p>Sicherung einer ordnungsgemäßen Wasserversorgung und Abwasserentsorgung</p> <p><i>Hinweis: Siehe dazu auch entsprechende Ziele und Aktivitäten im Kapitel „Wienerwald als Natur- und Landschaftsraum“</i></p>	<p>Umsetzung der vorhandenen Wasserversorgungs- und Abwasserkonzepte. Sicherstellen einer geordneten Abwasserentsorgung insbesondere auch für die in Randlagen und Streulagen angesiedelten Liegenschaften, die nicht an öffentliche Kanalnetze angeschlossen werden können.</p> <p>Prüfung und sofern geologisch und bautechnisch möglich, Versickerung von nichtkontaminierten Niederschlagswässern auf eigenem Grund und Boden im Wiener Teil des Wienerwaldes auch Vorschreibung solcher Maßnahmen.</p> <p>Verhinderung der abflussbeschleunigenden Wirkung von Straßen und Wirtschaftswegen durch geeignete Versickerungs- und/oder Retentionsmaßnahmen. Vermeidung qualitativer Beeinträchtigungen.</p> <p>Wiederherstellung von ehemaligen Feuchtgebieten an geeigneten Standorten.</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung des passiven und aktiven Hochwasserschutzes.</p> <p>Sicherung und Freihaltung von Grünzonen entlang von Gewässern und Überflutungsbereichen; Einhaltung ausreichender Abstände zu Parzellierungen.</p> <p>Weiterführung der Projekte und Programme zum Rückbau hart verbauter Gewässerstreifen mit naturnahen Wasserbaumethoden.</p>
<b>Abfallwirtschaft</b>	<p>Sicherung einer dem Stand der Technik entsprechenden umweltgerechten Erfassung und Behandlung von Abfällen.</p>	<p>Entwicklung einer länderübergreifenden Strategie zur gemeinsamen Erreichung der gesetzlich vorgeschriebenen Ziele der Abfallbehandlung</p> <p>Erhebung und konsequente Sanierung von Altlasten</p> <p>Weiterführung der Initiativen zur Abfallvermeidung und - wo erforderlich - Ausbau einer gesicherten und umweltgerechten Erfassung von Abfällen.</p>
<b>Energiewirtschaft</b>	<p>Förderung des Einsatzes von umweltfreundlicher, erneuerbarer Energie in der Wienerwaldregion</p>	<p>Erstellung und Umsetzung eines Konzeptes insbesondere über die Nutzung von Sonnenenergie und Biomasse (Holz, Biogas) in der Wienerwaldregion</p> <p>Förderung biomassegespeicherter Fernheizwerke mit lokalen Dimensionen.</p> <p>Förderung des Einsatzes umweltfreundlicher Energieträger und moderner, effizienter Technologien in Haushalten, Gewerbe- und Industriebetrieben sowie in der Land- und Forstwirtschaft.</p> <p>Umstellung der Beheizung von öffentlichen Gebäuden auf umweltfreundliche bzw. erneuerbare Energieträger.</p> <p>Förderungs-, Beratungs- und Informationsaktionen zur Herabsetzung des Energieverbrauches von Haushalten und Betrieben (Verbesserung der Wärmedämmung, alternative Warmwasserbereitung, aktive und passive Nutzung der Sonnenenergie) in Zusammenarbeit mit der Umweltberatung.</p> <p>Keine Errichtung von Windkraftanlagen in landschaftlich/ökologisch sensiblen Bereichen, v.a. in Landschaftsschutzgebieten und Natura 2000 Gebieten.</p>

<b>Verkehr</b>	<p>Vorrang und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs</p> <p>Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.</p> <p>Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs.</p> <p>Verlagerung von Gütertransporten insbesondere im Durchgangsverkehr von der Straße auf die Schiene.</p>	<p>Erstellung und Umsetzung von Verkehrskonzepten für regionale Teile des Wienerwaldes.</p> <p>Entwicklung und Umsetzung naturverträglicher Stellplatzkonzepte für Wienerwaldbesucher im Bereich von sensiblen Landschaftsteilen und stark frequentierten Erholungsräumen.</p> <p>Bevorzugter Ausbau von Park and Ride -Anlagen bei relevanten Umsteigstellen (Eisenbahn- und Busstationen, Parkmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften) im Einzugsbereich des Wienerwaldes.</p> <p>Verstärkte Erschließung auch peripherer Siedlungsgebiete mit geeigneten öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. Sammeltaxi)</p> <p>Schaffung eines attraktiven Angebotes öffentlicher Verkehrsmittel zu Erholungsgebieten. (z.B. Wienerwaldbus)</p> <p>Forcierte Durchführung der Aktion „Verkehrsspargemeinde“ im Wienerwald.</p> <p>Lokale Maßnahmen zur Beruhigung der Verkehrssituation bzw. zur Eindämmung der Verkehrsbelastungen (ggf. Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Lärminderung)</p> <p>Sperre bestimmter Straßenabschnitte für den Schwerverkehr sowie Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das höherrangige Netz.</p> <p>Verstärkte Planung von Fuß- und Radwegen zur Erschließung und Vernetzung von Siedlungsgebieten (insbesondere Schulen, Zentren, Einkaufsmöglichkeiten) und Erholungsgebieten.</p> <p>Berücksichtigung des Einsatzes von Bussen mit umweltfreundlichen Technologien als Qualitätskriterium bei der Bestellung von Verkehrsleistungen im Rahmen der Verkehrsverbünde.</p> <p>Einsatz von umweltfreundlichen Streumethoden beim Winterdienst im gesamten Wienerwaldbereich</p>
<b>Wienerwald als Erholungsraum</b>	<b>Ziele:</b>	<b>Aktivitäten:</b>
<b>Freizeit / Naherholung</b>	<p>Erhaltung und umweltverträgliche Entwicklung des Wienerwaldes als bedeutende Freizeit- und Erholungsregion insbesondere in Abstimmung mit den Zielen des Natur -und Landschaftsschutzes.</p>	<p>Prüfung geplanter Erholungs-, Sport - und Freizeiteinrichtungen hinsichtlich der Natur- und Raumverträglichkeit.</p> <p>Anbindung des Wienerwaldes an das übergeordnete Freizeitwegenetz in Zusammenarbeit mit Wegerhaltern (z.B. alpinen Vereinen)</p> <p>Abstimmung von Freizeitwegen (Rad-, Wander-, Reitwege) in Hinblick auf eine konfliktfreie Nutzbarkeit.</p> <p>Gezielte Förderung von natur- und raumverträglichen Erholungs- und Freizeiteinrichtungen u.a. im Rahmen des Vereins „Wien -NÖ gemeinsame Erholungsräume“.</p> <p>Ausbau des Fahrradverleihsystems im Wienerwald</p>

Die Wienerwalddeklaration 2002 kann als Leitbild für die gesamte Region, insbesondere für die Entwicklung eines Biosphärenparkes gesehen werden.

Das im Jahr 2001 vorbereitete Interreg IIIa /Phare CBC - Projekt wurde 2002 gestartet.



#### Die Projektidee von JORDES+:

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.

#### 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 Erfolges

#### Bisheriger Projektverlauf von JORDES+:

Der offizielle Projektbeginn des Projektes JORDES+ war **Ende April 2002**. Dem geht jedoch eine Vorbereitungszeit für die Projektentwicklung von 12 Monaten voraus.

Das Projekt wurde im Rahmen einer intensiven Zusammenarbeit zwischen den Niederösterreichischen, Burgenländischen und Wiener Landesregierungen auf der Ebene der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) entwickelt. Im Laufe der 12-monatigen Projektentwicklung wurden intensive Gespräche mit den zukünftigen Partnern aus den Städten Bratislava und Győr geführt. Das entscheidende Gespräch vor dem definitiven Abschluss der Projektentwicklung erfolgte am 18.12.2001. Dort wurde fest gehalten, dass JORDES+ auf österreichischer Seite mit April 2002 starten wird und die slowakischen und ungarischen Partner den nächst möglichen PHARE Einreichtermin wahrnehmen wollen.

Das erste koordinative Gespräch zwischen den Projektpartner innerhalb Österreichs (Burgenland, Niederösterreich, Wien) und den Partner aus der Slowakischen Republik und Ungarn erfolgte am 1.2.2002. Als Ergebnis dieses Gesprächs wurde ein **Pre-Kick-Off Workshop** vereinbart, der vor allem die generellen inhaltlichen und koordinativen Fragen der Projektpartner klären soll. Mit dieser Abstimmung und der Planung dieses Workshops wurde der Projektstart des Projektes JORDES+ eingeleitet.



### **Pre-Kick-Off Workshop**

Datum: 22. April 2002

Ort: TZ Eisenstadt, Burgenland

Schwerpunkte:

- Diskussion über den erwarteten Nutzen von JORDES+ in allen Partnerländern
- Klärung der Projektstruktur
- Klärung der Rollen innerhalb des Projektes
- Vorbereitung des Startworkshops (Workshop A)

Als Resultat dieses Workshops konnte ein definitiver Termin für den Startworkshop (Workshop A) gefunden werden. Die Projektstruktur wurde diskutiert und abgestimmt und die Rollen auf Koordinationsebene definiert.

### **Workshop A**

Datum: 13. und 14. Juni 2002

Ort: Hotel Klaus im Weinviertel, Wolkersdorf, Niederösterreich

Aufgrund der produktiven Arbeit des Pre-Kick-Off Workshops konnte der Workshop A bereits inhaltlich vertiefend gestaltet werden. Im Vorfeld des Workshops wurde eine Posterausstellung vorbereitet, die im Rahmen des Workshops präsentiert und diskutiert wurde.

#### Präsentation und Diskussion des JORDES+ Konzeptes

Das JORDES+ Konzept fügt sich aus folgenden Kapiteln zusammen:

- Befund (Problemsichten, Tendenzen, Ressourcen)
- Das strategische Handlungsfeld
- Organisation der Umsetzung
- Regional integrierte Interventionen (Standortpolitik, Wirtschaftsentwicklung, Verkehrssystem,....)

Die Definition der „Handlungsoptionen“ gemäß JORDES+ Konzept wurde diskutiert, wobei nur teilweise eine Einigung erzielt werden konnte. Vor allem die Abstimmung des Managements der einzelnen Ländern ist noch zu vertiefen. Dies wird beim nächsten Arbeitstreffen der Projektmanager nachgeholt.

#### Informationsaustausch über Problemfelder grenzüberschreitender Regionalentwicklung

In drei Arbeitsgruppen werden die Problemsichten der JORDES+ Regionen eingehend diskutiert. Das Ziel dieser Diskussion ist einerseits eine inhaltliche Vertiefung und andererseits eine erste Strukturierung hinsichtlich vorhandener Gemeinsamkeiten oder Divergenzen.

Arbeitsgruppe 1: Standortpolitik / Wirtschaftsentwicklung / Bildung / Wissenschaft / Forschung

Arbeitsgruppe 2: Verkehrssystem / Siedlungsstruktur

Arbeitsgruppe 3: Natur und Umwelt / Tourismus und kulturelles Erbe

Des Weiteren wird in drei länderweise aufgeteilten Arbeitsgruppen (A, H, SK) die Frage der potenziellen

JORDES+ Akteure erörtert. U.a. wurden folgende Länderkoordinatoren definiert:

Österreich: Regional Consulting ZT GmbH

Ungarn: Research Institute & City of Győr

Slowakische Republik: Slowakische Umweltagentur

#### **Projektmanagement Österreich:**

Datum: 2. September 2002

Ort: PGO, Wien

Regional Consulting informierte über den Projektstatus, speziell über den Fortschritt der Arbeitspakete "Kommunikation" und "Ausgangslage erfassen".

Mit dem Auftraggeber wurden Ziele und Arbeitsschritte des Workshop B abgestimmt.

Weiters wurden erste Vereinbarungen hinsichtlich der Vorbereitung der Beauftragung der Zusatzmodule sowie der dazu nötigen Vorarbeiten im Rahmen des Workshop B getroffen.

#### Arbeitspaket "Ausgangslage erfassen":

Der Regionale Befund von JORDES+ definiert das Umfeld, in dem die gemeinsame Regionalentwicklungsstrategie umzusetzen ist. Es geht einerseits um die generellen europäischen und globalen Prozesse und Trends, die laufend auf die Region einwirken werden, andererseits um die Bausteine, derer sich die Strategie bedienen kann. Die erste Teil der Erstellung eines regionalen Befundes, nämlich das Erfassen der Ausgangslage der österreichischen Teilräume Wien, Niederösterreich und Burgenland wurde von RC abgeschlossen, ein erster Werkstattbericht Mitte November an die Auftraggeber geliefert.

Basis dieses Berichtes sind folgende Recherchen zur Erfassung der Ausgangslage:

- 37 Expertengespräche im österreichischen Teil der JORDES+ Region
- Teilnahme an Veranstaltungen (Wienerwaldkonferenz, Aktionsprogramm Marchfeld, OECD Experten Hearing, Standortvorteil Magistrale für Europa, Startworkshop Stadtentwicklungsplan 2005, Diane Partner Meeting)
- Internetrecherche (Homepages der JORDES+ Akteure, Projektdatenbanken)
- Sichtung einer Fülle vorhandener Materialien (Konzepte, Strategien, Projektberichte, ....)

Der Bericht gibt einen Überblick über

- Akteure der Regionalentwicklung
- Aktivitäten der Regionalentwicklung:

- Interessen, Ideen und Fragen der Akteure	- in den JORDES+ - Sachbereichen, geclustert nach
- Projekte, Vorhaben und Kooperationen der Akteure	- Natur & Tourismus & Kultur
	- Wirtschaft & Arbeitsmarkt
	- Raumstruktur
- Überblick über den Realbestand in den JORDES+ Teilräumen	
- Überblick über Stärken und Schwächen der JORDES+ Region	

Die Fertigstellung des österreichischen Berichtsteiles ist für Anfang 2003 geplant.

Parallel dazu werden von den slowakischen und ungarischen Partners die komplementären Länderberichte fertiggestellt.

Auf Basis dieser Länderberichte sowie der Ergebnisse des Workshop B erstellt RC eine Synopse.

#### Interne Kommunikation:

- Die interne Kommunikation wird durch regelmäßig stattfindende Jour Fixe unter der Teilnahme aller Projektmitarbeiter sicher gestellt.

#### Externe Kommunikation

- Das Kommunikationstool (Internetseite) wurde fertiggestellt. Seit November sind Projektinformationen, Protokolle, Projektbeteiligte, etc. auf dieser Homepage abrufbar.
- Eine interne Kommunikationsseite „Projektdokumente für Projektpartner“ wurde eingerichtet. Das Passwort für diese Seite wurde den slowakischen und ungarischen PM bekannt gegeben. Diese Seite steht für die interne Veröffentlichung von Arbeitsberichten, Entwurfsversionen von Protokollen und dergleichen zur Verfügung

## Workshop B

Datum: 21. und 22. November 2002

Ort: Seehotel Rust am Neusiedler See, Burgenland

### Ausgangssituation:

- Erfasste Ausgangslage ist bekannt
- 3-4 Themen gemeinsamen Interesses sind identifiziert und formuliert
- Die weitere Vorgangsweise ist bekannt und akkordiert

### Schwerpunkte:

- Präsentation des Projektstatus:
  - aus strategischer Sicht
  - aus Projekt-Management-Sicht
  - betreffend Kommunikationstool JORDES+ Website
  
- Präsentation und Diskussion des Standes der Bearbeitung der Arbeitspakete "Ausgangslage erfassen" durch die Projektpartner Österreich, Slowakei und Ungarn.
  
- Themen gemeinsamen Interesses:
  - Identifizierung
  - Vertiefung in thematischen Arbeitsgruppen
  - Vertiefung durch Experten-Vorträge zu möglichen Themen gemeinsamen Interesses:

Naturschutz und Regionalwirtschaft am Beispiel Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel  
Nachhaltiger Verkehr in sensiblen Gebieten  
Erweiterung des Verkehrsverbundes Ostregion nach Bratislava

Die identifizierten Themen gemeinsamen Interesses bilden für die österreichischen Projektpartner eine Grundlage für die Beauftragung des im Projekt vorgesehenen Zusatzmodule.

Protokolle und Präsentationen der Workshops und Informationen über das Projekt stehen auf der JORDES+ Website [www.jordes.org](http://www.jordes.org) zur Verfügung.

### Aufgabe

Mit dem Ziel, die massiven Verkehrsprobleme im Süden Wiens zu lösen, wurde auf Wunsch der Landeshauptmänner von Wien und Niederösterreich in der Geschäftsstelle der PGO eine Arbeitsgruppe eingerichtet, um konkrete Vorschläge für die Verknüpfung der Badner Bahn mit der U6 mittels Mischsystemtechnik auszuarbeiten.

Unter der Federführung von Baudirektor Gerhard Weber (Wien) und Prof. Friedrich Zibuschka (NÖ) und der Mitwirkung der Planungsdienststellen von Wien und NÖ, des VOR, der NÖVOG, der Wiener Linien KG OHG und der Wiener Lokalbahnen AG (WLB, Badner Bahn) wurde vereinbart, zunächst eine mögliche Einbindung der Badner Bahn in die U6, zu prüfen.

Die bereits Ende 2001 abgeschlossene Untersuchung „Mischverkehrssysteme im schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland“ empfiehlt dazu eine bauliche Verknüpfung der Badner Bahn mit der U6 im Bereich Tscherttegasse, wodurch es möglich wäre, Züge der Badner Bahn in die U6 einzufädeln, sodass Fahrgäste aus der Region ohne Umsteigen nicht nur Fahrtziele Richtung Oper/Karlsplatz sondern auch Richtung Floridsdorf erreichen können. In der Prognoseberechnung ergeben sich für diese Verknüpfung nahezu 5.000 zusätzliche Personenfahrten / 24h. Der größte Anteil an Neuverkehr ergibt sich durch die im Mischbetrieb vorgenommene Verdichtung auf der existierenden Strecke der U6.

### Abwicklung der Untersuchung – Probetrieb, technische Verknüpfung

Es wurden 2 Aufträge erteilt:

„Mischsystemtechnik im schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland; weiterführende Projektbegleitung“ an Regional Consulting ZT GmbH, Federführung Dr. Snizek (Auftraggeber: NÖ und Übereinkommen mit Wien über 50% Kostenbeteiligung) als Paketlösung:

- Bestandsverbesserungen Badner Bahn
- Verknüpfung Badner Bahn – U6
- Attraktivierung der Verknüpfung von S- und U-Bahn, Heiligenstadt, Hütteldorf
- Straßenbahnverlängerungen ins Umland, Südraum

„Beraterleistung zur Einbindung der WLB in die U6“ an Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH (DE-Consult), Karlsruhe (Auslober und Auftraggeber NÖVOG und Übereinkommen mit NÖ und Wien zur geteilten Kostenübernahme) mit Bearbeitung in zwei Stufen:

- **Stufe 1:** Begleitung und Beratung des Probetriebes bzw. Grundlagen / Parameter für eine von den Wiener Linien mit Fa. Siemens vereinbarte Betriebssimulation (Juli-November 2002)
- **Stufe 2:** Bei positivem Ergebnis der Stufe 1, Vertiefung der bau-, betriebs- und fahrzeugtechnischer Entwicklung dieses Mischbetriebes WLB – U6 (ab Dezember 2002).

Zu prüfen war, ein Nachfahren hinter der U6 mit konstantem Sicherheitsabstand, in der HVZ 4 WLB Züge, ansonsten 2WLB Züge in der Stunde, wobei sich die Fahrzeiten aus den Intervallen der WLB, 7,5 Minuten in der HVZ bzw. 15 Minuten, ergeben.

Der Arbeitsgruppe vorgestellt wurde das von der Fa. Siemens im Auftrag der Wiener Linien entwickelte Betriebsmulationsmodell Falko/Transit, das Signaltechnik und Dienstplan unterstützt. Demnach ist die U6 ist auf ein theoretisches Intervall von 140 Sekunden gerechnet, tatsächlich kommt es in Spitzenzeiten bereits zu 150 Sekunden = 2,5 Minuten Intervallen.

Für den Einsatz dieses Modells waren alle Fragen zu klären, die sich aus den signifikanten Unterschieden der Betriebsmittel ergeben. Hinsichtlich des Ein- und Aussteigeverhaltens der Fahrgäste wurde ein Probebetrieb erforderlich, der zunächst außerhalb der Betriebszeiten mit Unterstützung des Bundesheeres geplant, aber schließlich von den Wiener Linien und der Badner Bahn am 11. 11. 2002 im Frühverkehr organisiert und abgewickelt wurde. Die Erfahrungen und Auswertungen wurden der Arbeitsgruppe in Berichten der Wiener Linien und der DE-Consult präsentiert.

#### Die Wiener Linien ziehen folgende Rückschlüsse aus dem Probebetrieb:

- Eine den Qualitätsrichtlinien gerecht werdender dauernder und stabiler Betrieb mit Kurzzügen ist entschieden abzulehnen.
- Die erkannten Auswirkungen lassen bei gleichzeitiger Anwesenheit von vier bis fünf Kurzzügen auf der Strecke der U6 Rückschlüsse auf ein Aufschaukeln des instabilen Betriebszustandes mit nachfolgendem Zusammenbruch eines geordneten Betriebes zu.
- Für einen qualitativen U-Bahnbetrieb ist es notwendig, Aufenthalte auf der Strecke tunlichst zu vermeiden. Da für das auf der Linie U6 angewandte Signalsystem das bereits angewendete 2 ½ Minutenintervall eine Belastungsgrenze darstellt, wäre der Einsatz von WLB-Zügen nur anstatt von U6 Zügen realisierbar. Dies hätte Angebotsreduzierungen im Streckenteil Philadelphiabrücke – Siebenhirten zu Folge. Diese Lokalbahnzüge müssten das gleiche Fassungsvermögen wie U6 Garnituren bereitstellen können (Abbildung 11)

Abbildung 11: Einbindung WLB in die U6



nicht bekannter oder nicht erkannter Haltplatz führt zu Verzögerung

### Beurteilung durch DE-Consult:

DE-Consult bestätigt im Grundsatz diese Beurteilung der Wiener Linien und spricht die Ursachen und die noch fehlenden Erfordernisse eines Mischbetriebes WLB – U6 an:

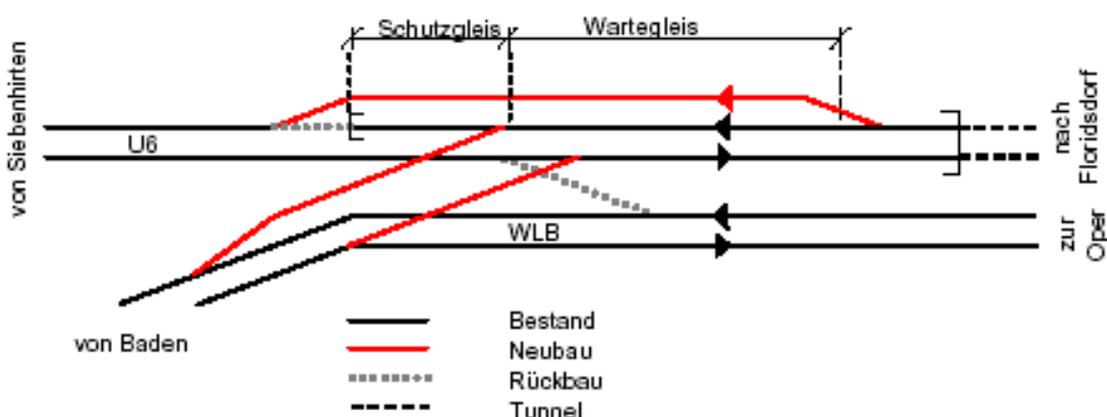
- Anschlussaufnahme an der Station Längenfeldgasse (U4) führte zu Verzögerungen, die in der HVZ durch zeitlich versetztes anfahren zu verhindern wären.
- Die heutige Kennzeichnung der Kurzzüge ist unzureichend und zu verbessern
- Züge müssten im Blockabstand aus der Einfädelstelle (Verknüpfung Tscherttegasse) bzw. aus der Endstelle (Floridsdorf) und nicht später.
- Zwangsschließen bei WLB Zügen wäre erforderlich (event. Akustische / optische Vorankündigung)
- Ausrüstung der WLB Züge mit einem U-Bahn kompatiblen RBL wäre erforderlich.
- Der Einsatz von 2-Wagenzügen auf der Linie U6 ist nicht möglich aufgrund der Beeinflussung der Fahrzeit bei der geringen Zugfolgezeit. Es ist mindestens ein 3-Wagenzug zu empfehlen.
- Heutige WLB-Züge mit nur 2 Doppeltüren sind ungeeignet; im Mischverkehr WLB – U6 sollten nur Triebwagen zum Einsatz kommen, die den heutigen T-Wagen entsprechen (künftig gemeinsame Fahrzeuggeneration beschaffen).

Die Wiener Linien ziehen aus dem Probebetrieb die Erkenntnis, dass 2-Wagen Züge als Verdichtung auf der U6 im stark frequentierten Bereich (Philadelphiabrücke – Nußdorfer Straße) unzureichend sind. Die Badner Bahn kann derzeit mit maximal 3-Wagenzüge fahren. Für einen derartigen Betrieb von Wiener Neudorf bis Floridsdorf müssten 26 zusätzliche Fahrzeuge neuer Bauart angeschafft werden. Die Kosten für diese Fahrzeuge + Infrastrukturanpassungen + Aufrüstungen im Sicherungssystem würden rund 112 Mio. Euro betragen.

### Bauliche Machbarkeit Verknüpfungsbauwerk (Regional Consulting)

Vom Büro Snizek / Prem wurde eine trassierungstechnische Verknüpfung der beiden Strecken geprüft. Diese liegt zwischen der Haltestelle Tscherttegasse und dem Tunnelmund der U6 in Richtung Floridsdorf. Aus der Projektplanung ergibt sich folgende Beurteilung (Abbildung 12)

Abbildung 12: Systemskizze Gleisverbindung Tscherttegasse



**DE-Consult - Vienna Consult**

- Die beiden Schienenstrecken verlaufen nördlich der Haltestelle Tscherttegasse der U6 parallel ohne große Höhenunterschiede. Eine Verknüpfung der beiden Linien besteht schon derzeit, jedoch von der U6 auf die Gleise der Badner Bahn in Richtung Wien Oper.
- Eine niveaufreie Verbindung ist, neben dem hohen finanziellen Aufwand, nach Prüfung der Tiefenlagen auch technisch kaum machbar. Zusätzlich gerät eine niveaufreie Lösung auch in Konflikt mit dem im Bau befindlichen Lainzertunnel der ÖBB.
- Trotz des Kreuzens der U6 Gleise in einem 3-4 Minuten Takt wird daher eine niveaufreie Lösung vorgeschlagen. In weiterer Folge muss betrieblich geprüft werden, ob das Einfädeln eines Mischsystemzuges in einen 2.5 Minuten Takt ohne Weiteres erfolgen kann bzw. ob ein Einfädeln mit zumindest 25km/h möglich ist.
- Die Umbaumaßnahmen können hinsichtlich ihrer Länge für einen 3 – und 4- Wagenzug der U6 dimensioniert werden. In Hinblick auf die Langfristigkeit der Maßnahme, die zukünftigen Betriebsstrategien der Wiener Linien und dem Problem des Fahrgastwechsels bei verringerter Kapazität, ist in weiterer Folge von einem 4 – Wagenzug der U6 auszugehen. .
- Um eine zukunftssichere Anlage herzustellen, sollte die Aufstelllänge des Wartegleises für 4 Triebwagen der Baureihe T 400 ausgelegt werden (115m Aufstelllänge).

Die Kosten für die zumindest notwendigen Tiefbaumaßnahmen (Stützwände, Tunnelbauwerke, Gleisbaumaßnahmen, Bauprovisorien etc. ) betragen rund 95 Mio. ATS. (7 Mio. €). Im einzelnen sind folgende wesentliche Infrastrukturmaßnahmen notwendig: Stützmauern, Untertunnelung und Einleitung in die U6 Gleise, signaltechnische Ausstattung.

#### Abschluss der Stufe 1, keine Vertiefung in Stufe 2

Aufgrund dieser Erkenntnisse wird in der Arbeitsgruppe entschieden, dass die Stufe 1 des Auftrages an DE-Consult abzuschließen ist. Unter Hinweis auf das Erkennen großer Probleme beim Betrieb der U6 wird die Stufe 2 als Vertiefung der Stufe 1 dieses Auftrages nicht weitergeführt. Die dafür vorgesehenen Mittel können für weiterführende Untersuchungen zur Beurteilung weiterer Mischsystemvarianten verwendet werden, die sich bei einer nach Süden weiterzuführenden U 6 in Verknüpfung mit der WLB ergeben.

Abzuschließen sind die an Regional Consulting beauftragten Arbeiten mit der Empfehlung für Maßnahmen und weiterführende Planungen.

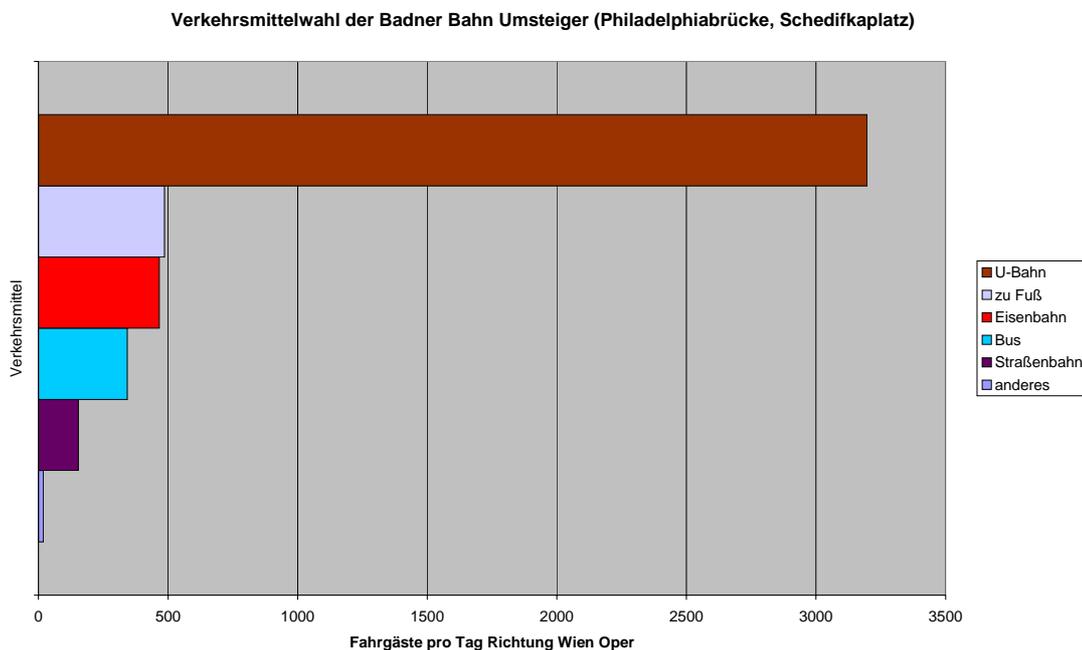
#### **Ergebnis**

Die Aufgabenstellung an Regional Consulting war als Paketlösung derart konzipiert, dass neben der Prüfung des Mischverkehrs WLB – U6 auch Maßnahmen zur Verbesserung bestehender Linien und Umsteigeknoten (U-Bahn, Badner Bahn, S-Bahn) sowie Straßenbahnverlängerungen zu untersuchen waren. Es sind dies

Bestandsverbesserungen bei der Badner Bahn

Philadelphiabrücke (ca. 5.500 Fahrgäste/Tag) und Schedifkaplatz (ca. 3.500 Fahrgäste/Tag), zusätzlich noch Ein- und Aussteiger der U6 (29.000 Fahrgäste/Tag) (Abbildung 13)

Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl



Plattform Crossing in Heiligenstadt und Hütteldorf  
die Straßenbahn nach Schwechat bzw. die Linie 67.

#### Überdachung Schedifkaplatz

An der Haltestelle Schedifkaplatz benützen wartende Fahrgäste mangels Wetterschutz die überdachten Abgänge zur U6. Hierbei kommt es zu Stauerscheinungen. Zur Verbesserung des Komforts auf der Badner Bahn kann ein Wetterschutz bzw. Einhausung der Station vorgesehen werden. Die Kosten einer Überdachung liegen zwischen 550 und 800 €/m<sup>2</sup>. Bei einer Überdachung des Haltestellenbereichs Schedifkaplatzes, analog zur Gestaltung des Urban Loritz Platzes, auf einer Grundfläche von ca. 250 m<sup>2</sup> ist mit Kosten von ca. 182.000 € zu rechnen. (Membrandach 728 €/m<sup>2</sup>; MA 19).

#### Neugestaltung Abgang U6

Durch die Situierung des Personenaufzugs linksseitig im Abgangsbereich zur U6 kommt es zwischen verschiedenen Fahrgastgruppen wie Umsteigern und Wartenden zu Konflikten bzw. Stauerscheinungen. Zur Verbesserung der Umsteigesituation kann eine Verlegung bzw. der Neubau eines zweiten Personenaufzugs an der westlichen Kante des Abganggebäudes realisiert werden.

Die Kosten für die Herstellung eines Personenaufzugs variieren mit den notwendigen baulichen Maßnahmen im Haltestellenbereich und der Anzahl der zu überwindenden Geschosse. Für die Herstellung eines Personenaufzuges ist mit Kosten zwischen 800.000 € und 2.3 Mio. € zu rechnen.

### Dynamische Wartezeitanzeige

Zur Verbesserung der Umsteigesituation kann für Umsteiger von der U6 auf die Badner Bahn analog zum Informationsdisplay der Wiener Linien eine Wartezeitanzeige für die Badner Bahn realisiert werden:

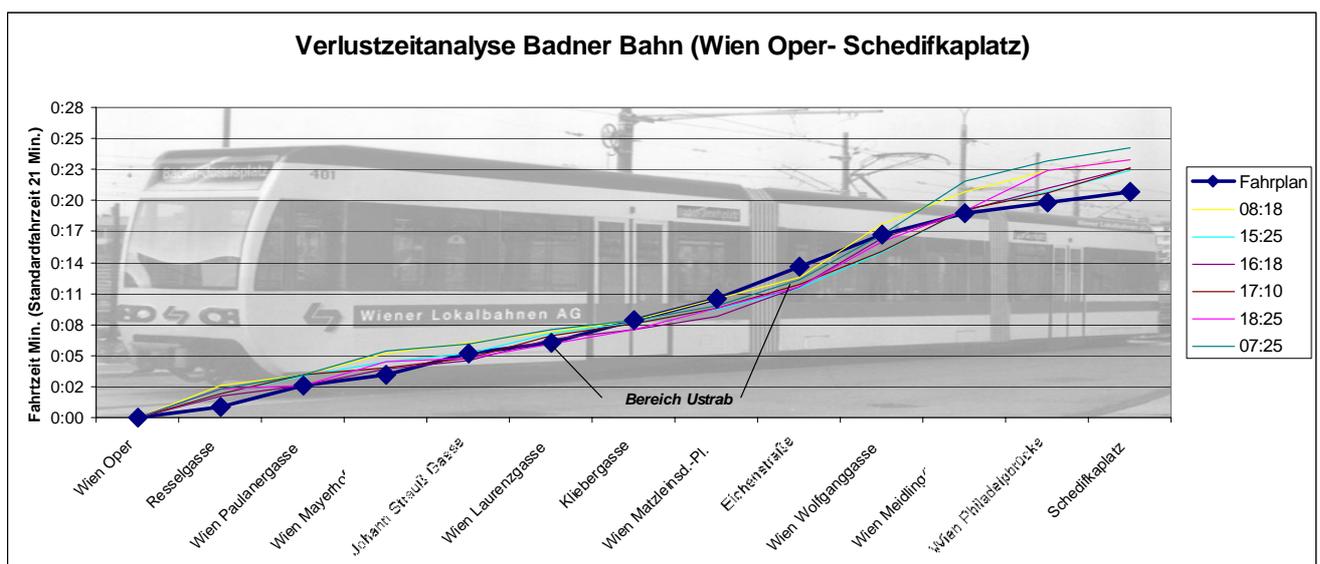
- An den Haltestellen der Badner Bahn, Richtung Oper und Richtung Baden für alle Umsteiger (U6, 62, 62A, 64A) und Einsteiger.
- In der Unterführung der U6 Station Philadelphiabrücke/Schedifkplatz für Umsteiger der U6 auf die Badner Bahn in Fahrtrichtung Baden

Voraussetzung ist die Integration der Badner Bahn Züge in das RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem in Echtzeit) und das Informationssystem der Wiener Linien. Gespräche sind derzeit im Gange, der Zeitraum bis zum Vorliegen erster Ergebnisse wird auf zwei bis drei Jahre geschätzt. Für eine Ausrüstung der Triebwagen der WLB mit dem Funksystem der Wiener Linien können ca. 10.000 € pro Fahrzeug veranschlagt werden. Für die Ausstattung der Haltestelle (Anteigetafeln etc) ist mit Kosten zwischen 15.000 € und 20.000 € zu rechnen.

### Beschleunigung Badner Bahn

Entlang der Wiedner Hauptstraße und Eichenstraße entstehen durch für die Badner Bahn ungünstige bzw. fehlende ÖPNV Bevorzugung längere Wartezeiten für die Züge der WLB und der Wiener Linien. (Abbildung 14)

Abbildung 14: Badner Bahn Wien Oper - Schedifkplatz



Die Reisezeitanalyse ergibt, dass die Fahrt zwischen Hst. Schedifkaplatz und Hast. Wolfganggasse 6 Minuten betragen soll. Tatsächlich sind für diesen 1,4 km langen Streckenabschnitt ca. 8 – 9 Minuten erforderlich. Bei einer optimalen Koordinierung der VLSA in der Eichenstraße ist diese Strecke in 4,4 Minuten zurückzulegen. Die mittlere Reisegeschwindigkeit dieses Streckenabschnittes würde von 9 km/h auf 20 km/h erhöht werden. Eine Änderung der Signalphasen ist nicht bei allen VLSA möglich und sinnvoll.

Es wurden folgende Maßnahmen näher betrachtet:

- VLSA Längenfeldgasse
- Hinzufügen einer zweiten Linksabbiegergrünphase nach dem Hauptgrün (derzeit lediglich vor dem Hauptgrün) um die Züge der WLB stadtauswärts zu beschleunigen. Die daraus resultierende Schwächung der Gegenrichtung ist zu untersuchen
- VLSA /Flurschützstraße/Gürtel
- Derzeit ist für PKW eine Querung des Gaudenzdorfer Gürtels Flurschützstraße – Siebenbrunnengasse stadteinwärts möglich. Durch eine Sperre dieser Fahrtrichtung, den Platzgewinn und eine geringfügige Änderung des Phasenplanes ist das Vorziehen von Zügen und der Entfall einer Umlaufwartezeit möglich.
- Zusätzlich kann die Situation durch ein Halteverbot im Bereich Dörfelstraße und Hoffmeistergasse bzw. durch eine durchgängige einstreifige MIV Führung verbessert werden.

Der Zeitgewinn beträgt im Durchschnitt etwa 2 Minuten pro Maßnahme und Fahrtrichtung. Die Kosten sind mit etwa € 90.000 pro Signalphasenänderung anzunehmen. Für die Umsetzung müssen die Bezirke (Beschlüsse der Bezirksverkehrskommissionen) gewonnen werden.

#### Bahnsteiggleiches Einfahren – (Platform Crossing)

Um Umsteigevorgänge zu beschleunigen bzw. komfortabler zu gestalten wurden die Möglichkeiten für bahnsteiggleiches Einfahren von Zügen des ÖBB Nahverkehrs und der U-Bahn in den Bahnhöfen Hütteldorf und Heiligenstadt untersucht.

#### Heiligenstadt:

Bahnsteiggleiches Einfahren ist zwischen U4 und S45 bereits realisiert.

Ein bahnsteiggleiches Umsteigen zwischen dem ÖBB Nahverkehr der FJB und den Wiener Linien ohne baulich größere Änderungen bedingt folgende betrieblichen Voraussetzungen:

- Züge des Regionalverkehrs stadteinwärts und/oder stadtauswärts müssen über dasselbe Gleis (Gleis 4) geführt werden ebenso muss die S45 über andere Gleise geführt werden können.
- Züge des Regionalverkehrs der FJB müssen stadtauswärts den gesamten Betrieb kreuzen.
- Können Züge des Regionalverkehrs nicht in beide Richtungen über dasselbe Gleis geführt werden, so ist betrieblich die Führung der stadteinwärts fahrenden Züge leichter möglich.

Die Nachteile dieser betrieblichen Umstellung sind:

- Die S45, die dieses Gleis im Zweirichtungsverkehr benutzt, muss auf ein anderes Gleis gelegt werden, was die Umsteigebeziehung S45-U4 stört.
- Das Gleis 2 der U4 ist ein Stumpfgleis. Die fahrerlose Kehrfahrt über die Wendeanlage ist nicht möglich. Es wird daher im Tagesbetrieb nicht immer benutzt.
- Betrieblich bedeutet das, dass Züge des ÖBB Nahverkehrs abhängig von der Verkehrszeit pro Richtung möglicherweise von verschiedenen Bahnsteigen abfahren müssen. Zumindest für die Fahrgäste, die in Heiligenstadt nicht in die U4 umsteigen, stellt dies eine Verschlechterung der Umsteigesituation dar.

Die Änderung der derzeitigen Situation Platform Crossing U4 / S45 in beiden Richtungen zugunsten eines Platform Crossing U4 / FJB nur eine Richtung (stadteinwärts) kann nicht empfohlen werden.

## Hütteldorf:

Derzeit kein Platform Crossing.

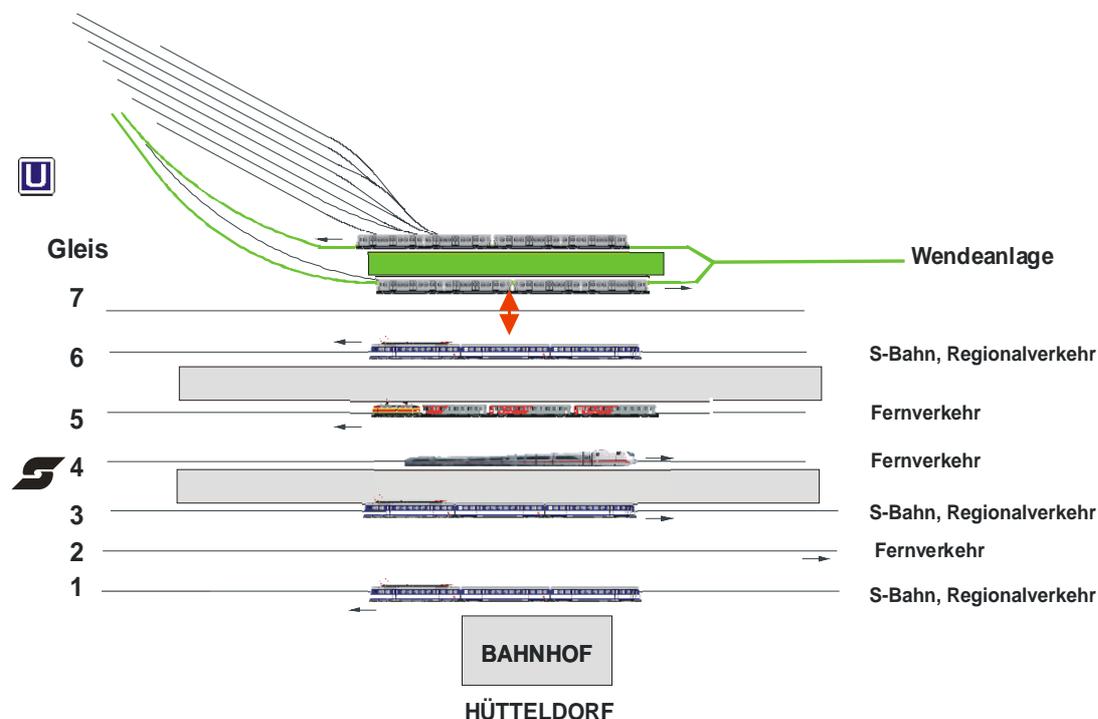
Am Bahnhof Hütteldorf benützen Züge des Nahverkehrs Richtung Wien Westbahnhof S 50 im Regelfall das Gleis 5, Regionalzüge und Fernverkehrszüge im Regelfall das Gleis 4. Züge in Richtung St. Pölten (S 50 und Regionalzüge) benützen im Regelfall das Gleis 1. Die Verbindungsbahn nach Meidling wird von Gleis 3 geführt.

Ein bahnsteiggleiches Umsteigen zwischen dem ÖBB Nahverkehr und den Wiener Linien ist ohne niveaufreie Baumaßnahmen nur zwischen dem Gleis 6 und dem nördlichen U4 Gleis möglich. Dies setzt bauliche und betriebliche Maßnahmen voraus, wie insbesondere die Entfernung und Überbrückung des Gleis 7, die Umlegung des Regionalverkehrs auf das Gleis 6 und eine Seitenumkehr der U4 (Selbstkreuzung) vor Hütteldorf, um ein stadteinwärts gerichtetes Platform Crossing zu erreichen.

Aus betrieblichen Gründen kann das nicht empfohlen werden.

Der Bahnhof Hütteldorf wird allerdings innerhalb der nächsten 10 Jahre aufgrund einer Stellwerkserneuerung eine grundlegende Umgestaltung erfahren. Nach dieser Umgestaltung werden zwei umgebaute Bahnsteige, die auf Fernverkehrslänge ausgebaut werden, die Verkehre abwickeln. Analog zum Betrieb auf der Westbahnstrecke nach Fertigstellung des Lainzer- und Wienerwaldtunnels werden die Züge im Rechtsverkehr mit dem Fernverkehr innenliegend geführt (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Die Möglichkeiten für Platform Crossing werden sich dadurch nicht verbessern, weil sich an der Lage der U4 nichts verändert.

Abbildung 15: Bahnhofumbau Wien Hütteldorf



## Straßenbahnverlängerung Schwechat

Durch den Neubau einer Straßenbahntrasse zwischen den WVB-Zentralwerkstätten und dem Zentrum Schwechat soll die Verkehrsverbindung Schwechat-Wien verbessert werden. Eine Straßenbahnverlängerung steht in Konkurrenz zu einer theoretischen Verlängerung der U3 nach Schwechat, ist aber aus Nutzen-Kosten-Überlegungen dieser in jedem Fall vorzuziehen.

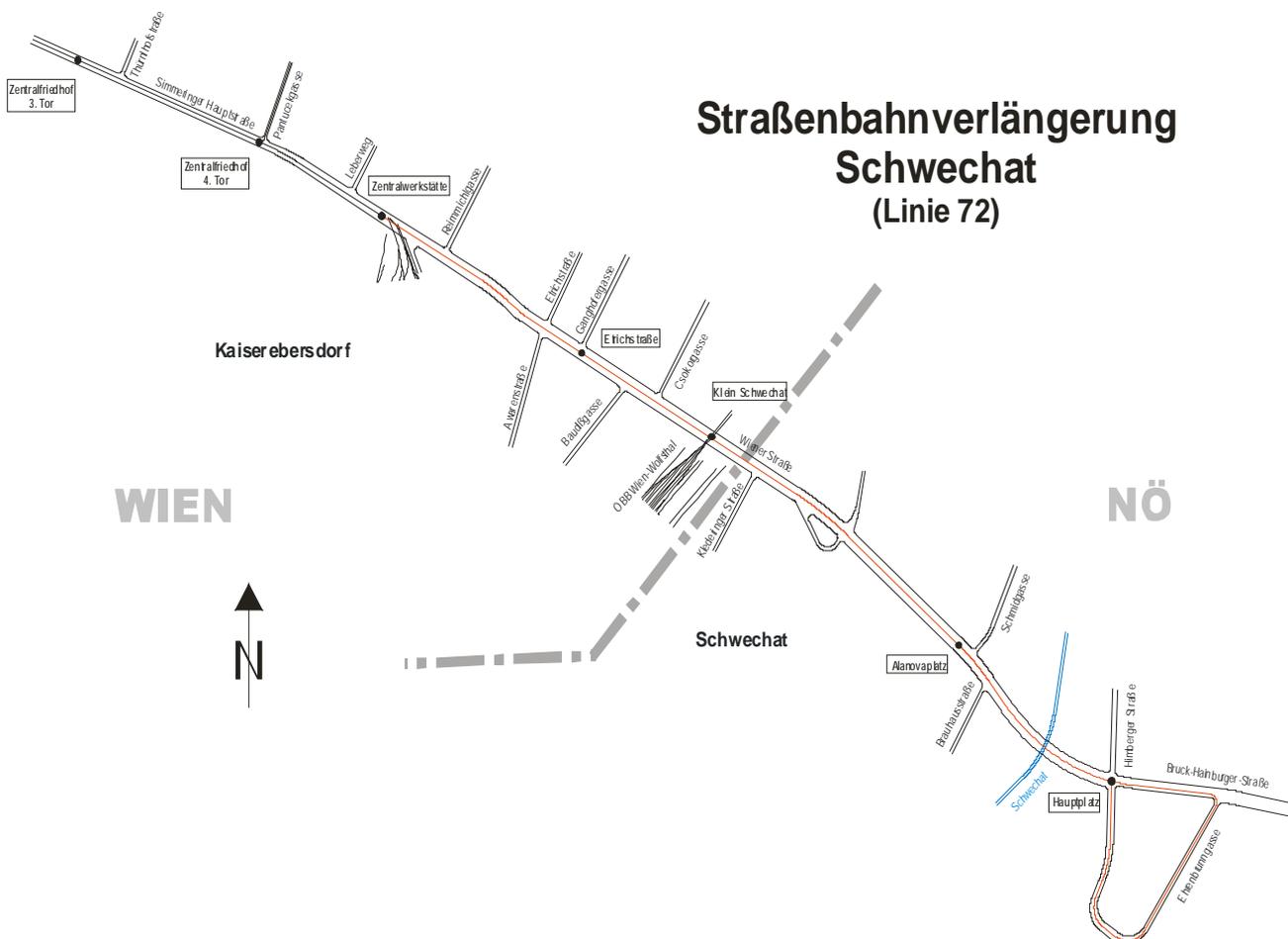
Für eine Straßenbahnverlängerung nach Schwechat gibt es mehrere Linienoptionen z. B. die Verlängerung der Straßenbahnlinie 71, wobei eine Gabelung der Linie (Kaisererborsorf/Schwechat) erfolgen muss. Als Alternative bietet sich die Linie 6 an.

Eine Straßenbahnlinie, die vom Zentrum Schwechat nach Wien geführt wird kann, muss primär mit der U3 in Simmering verknüpft werden, und kann bei Bedarf auch bis Grillgasse, analog zur Linie 6 bis zur Burggasse oder entlang der Linie 18 bis zur Schlachthausgasse geführt werden.

Die tatsächliche Neubaustrecke ist ca. 1,7 km lang, die Baukosten liegen zwischen 8 und 11 Mio. € .

Probleme bei einer Gabelung sind, abgesehen von der Akzeptanz durch die Fahrgäste, die Aufrechterhaltung eines akzeptablen Intervalls auf beiden Ästen. Es ist eine Linienführung ohne Gabelung für eine weitere Betrachtung zu empfehlen (Abbildung 16)

Abbildung 16: Straßenbahnverlängerung Schwechat (Linie 72)



### Straßenbahnverlängerung in den Südraum (Linie 67)

Durch den Neubau einer Regionalstraßenbahntrasse in Verlängerung der Straßenbahnlinie 67 im westlichen Ast nach Süden können sowohl der Ortskern Inzersdorf als auch die anliegenden Industriegebiete erschlossen werden. Für die ganztägige Auslastung sollten auch die Wohngebiete in Inzersdorf mitangeschlossen werden. An der Vorarlberger Allee bietet sich eine Park & Ride Anlage bei der Ast. der zukünftigen S1 Südrand Schnellstraße an. Eine Verlängerung zum Ortskern Vösendorf ist möglich.

Der östliche Ast der Straßenbahnlinie 67 könnte von der Per Albin Hansson Siedlung nach Rothneusiedl und weiter über Leopoldsdorf - Maria Lanzendorf – nach Himberg geführt werden. Allerdings ist in Hinblick auf die Haltstelle Oberlaa eine Gabelung der Linie erforderlich.

Durch die mittlerweile abgeschlossenen Planungen für die U1 Süd wird die Linienführung der Linie 67 neu zu bewerten sein. Eine Empfehlung ist dahingehend zu geben, dass bei den vorgesehenen Untersuchungen der MA 18 regionale Aspekte berücksichtigt werden.

### **Empfehlungen für Maßnahmen und weitere Planungen**

Die Empfehlungen resultieren aus den positiv bewerteten Ergebnissen der Untersuchungen.

Für die Umsetzung durch die Wiener Linien und die Badner Bahn werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen, die auch den Intentionen des Masterplan Verkehr 2003 der Stadt Wien entsprechen:

- Überdachung Schedifkaplatz
- Personenaufzug Schedifkaplatz zur U6
- Ausstattung der Badner Bahn mit RBL der Wiener Linien, Echtzeitanzeige Schedifkaplatz
- Verbesserungsmaßnahmen und VLSA Beeinflussung Längenfeldgasse und Flurschützgasse/Gürtel

### Keine weiteren Veranlassungen:

Der Umbau in Heiligenstadt und Hütteldorf für bahnsteiggleiches Einfahren von U-Bahn und S-R-Zügen zwecks „Platform Crossing“ für Umsteiger kann – über die bereits bestehende Umsteigemöglichkeiten hinausgehend - vor allem aus Kostengründen nicht empfohlen werden.

### Weitere Planungen:

Maßnahmen bei der Straßenbahnlinie 67 sind im Zusammenhang mit der Verlängerung der U1 Süd zu sehen. Der östliche Flügel der Linie 67 wird obsolet und könnte durch eine neue Linienführung in der Laaerbergstraße mindestens zum „Monte Laa“ (städtebauliches Entwicklungsgebiet über der A23) ersetzt werden. Diese Untersuchung wird die MA 18 veranlassen, bei der auch der westliche Flügel der Linie 67, einschließlich einer möglichen Verlängerung nach Süden (Inzersdorf-Vösendorf, P+R A23) im Gesamtsystem geprüft wird.

Die Straßenbahnverlängerung nach Schwechat soll im Hinblick auf die bessere ÖV-Erschließung des gewachsenen Stadtgebietes und der östlich und südlich gelegenen Standorte „Concordiapark“ sowie „Entwicklungsgebiet Aileggasse“ im Rahmen der PGO auf Machbarkeit untersucht werden.

### Mischsystemvarianten U6-WLB

Bisher wurden die Möglichkeiten ohne Trassenverlängerungen ins Umland betrachtet. Die unter diesen Rahmenbedingungen untersuchte Einbindung der WLB in die U6 durch Verknüpfung der bestehenden Trassen ist aus bereits beschriebenen Gründen nicht positiv zu beurteilen und nicht zu empfehlen.

Bereits 1997 wurde von der PGO eine Grobuntersuchung der U-Bahnverlängerungen ins Wiener Umland veranlasst, deren Ergebnisse mit Stand Ende 2002 im Auftrag der MA 18 evaluiert wurden und grundsätzlich bestätigt werden können. Der Befund zeigt, dass von den sechs zu betrachtenden Korridoren der Südkorridor U6 / Badner Bahn das eindeutig höchste Verkehrspotenzial hat und in Kooperation mit Niederösterreich insbesondere hinsichtlich der zweckmäßigen Verknüpfung im Mischbetrieb untersucht werden sollte.

Die Arbeitsgruppe hat die Empfehlung aufgenommen und entschieden, dass dieser Korridor auf Grundlage eines Übereinkommens zwischen NÖVOG, NÖ, Wien, Wiener Linien und Wiener Lokalbahnen näher untersucht wird.

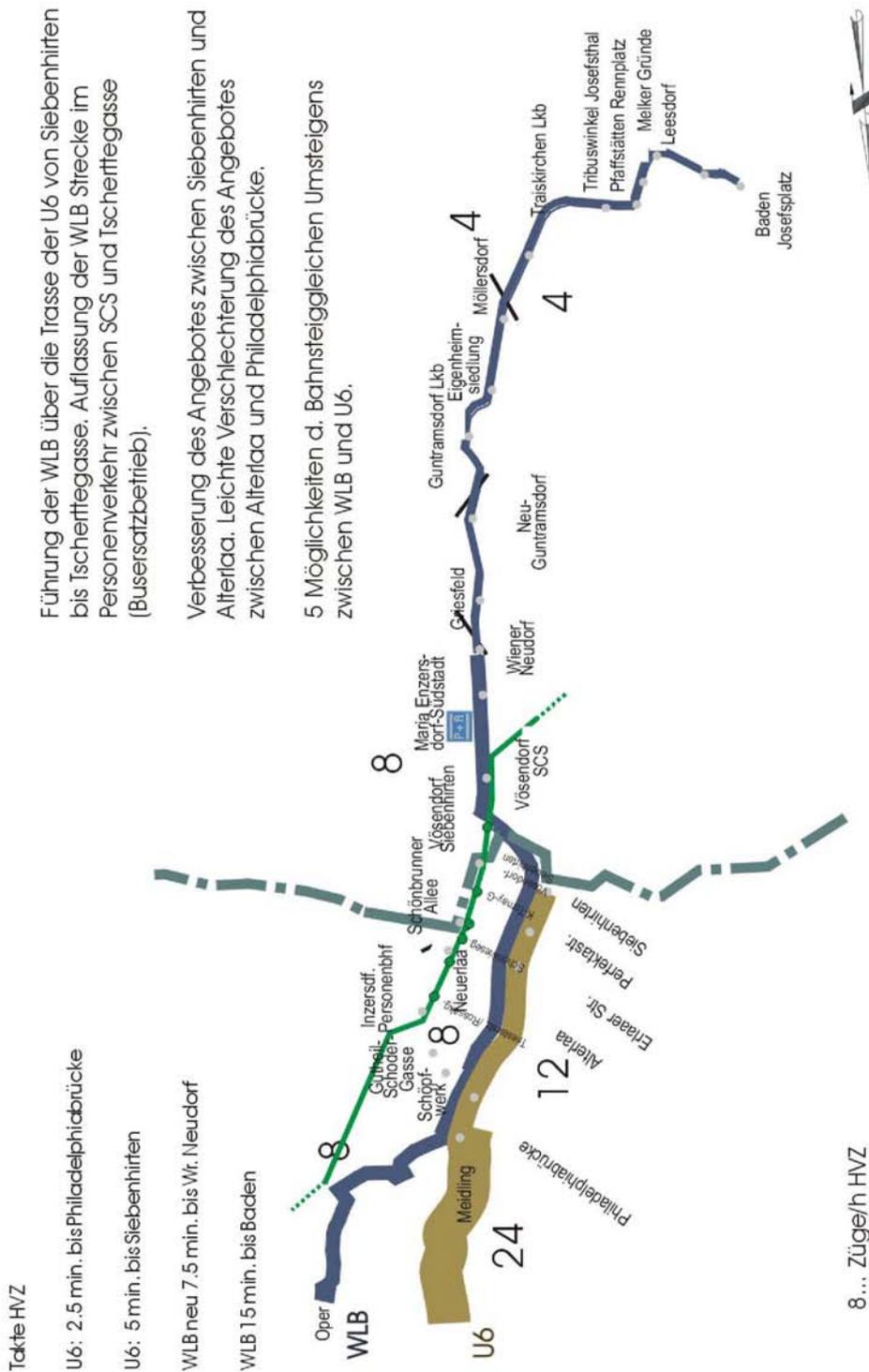
Der weiterführende Auftrag an Regional Consulting & DE-Consult wurde erteilt und es sollen fünf Mischsystemvarianten U6-WLB geprüft werden:

- Variante 1: Verlängerung der U6 bis Wr. Neudorf
- Variante 2: Verlängerung der U6 bis Traiskirchen
- Variante 3: Einbindung der Badner Bahn in die U6 zwischen Siebenhirten und Tscherttegasse (Abbildung 17)
- Variante 4: Verlängerung der U6 bis Wr. Neudorf & Einbindung der Badner Bahn in die U6
- Variante 5: Verlängerung der U6 bis Wr. Neudorf – P&R A2 & Einbindung der Badner Bahn in die U6

Die Varianten mit dem besten Nutzen/Kosten Verhältnis sollen planerisch weiterverfolgt und vertieft werden.

Abbildung 17: Variante 3: Einbindung der Badner Bahn in die U6 zwischen Siebenhirten und Tscherttegasse

**Variante 3 c**



## 5. REGIONALES VERKEHRSKONZEPT WESTLICHER WIENERWALD

---

### Projektentwicklung

Das Regionalmanagement Wien-Umland entwickelte im Rahmen der PGO mit den NÖ Gemeinden Gablitz, Mauerbach, Pressbaum, Purkersdorf, Tullnerbach und Wolfsgraben sowie den Wiener Bezirken 13 und 14 das Bearbeitungsprofil für dieses Verkehrskonzept mit dem Schwerpunkt ÖPNV und orientierte sich dabei am Busbeschleunigungskonzept für den südöstlichen Wienerwald (Liesing, Kaltenleutgeben, Breitenfurt, Laab i.W. und Perchtoldsdorf).

„Verkehrsplanung Snizek“ wurde mit der Bearbeitung und Moderation des Verkehrskonzeptes beauftragt. Diese erfolgte durch den VOR unter finanzieller Beteiligung der NÖ Gemeinden und Wiener Bezirke, sowie der Länder NÖ und Wien. Beim Projektstart im Dezember 2001 in Purkersdorf bildete sich die Projektarbeitsgruppe aus Vertretern der Gemeinden, Wiener Bezirke, der beiden Länder / PGO, des VOR sowie von NÖVOG, ÖBB Bahnbus.

### Aufgabenstellung

Zu erstellen war ein umsetzungsorientierter regionaler Strategieplan mit Bearbeitung folgender einzelner Fragestellungen:

- Anbindung der peripheren Bereiche an das höherrangige Verkehrsnetz (öffentlicher Verkehr – Anrufsammeltaxi, Busanbindung Wolfsgraben)
- Möglichkeiten einer verbesserten Erreichbarkeit des Krankenhauses Tulln
- Schaffung zusätzlicher Umsteigemöglichkeiten durch Park and Ride-Anlagen mit Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radfahrern (Erreichbarkeit, überdachte Radstellplätze ...)
- Erhöhung des Bedienungskomforts im öffentlichen Verkehr, insbesondere bei den Busverbindungen (Busbeschleunigung, Pünktlichkeit, attraktivere Anbindungen an das Eisenbahnnetz, Anordnung und Gestaltung von Haltestellen)
- Prüfung von Optionen – konkret:
- Aufwertung des Bahnhofs Unterpurkersdorf zu einem Nahverkehrsknoten
- Durchbindung der S80 oder der S3 unter Berücksichtigung der S50
- Anbindung der regionalen Buslinien
- Ersatz von Busverbindungen bis nach Hütteldorf durch die bessere Schnellbahnanbindung mit Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Wiener Bezirke
- Entwicklung eines bedarfsgerechten Angebots von Haltestellen an der zukünftigen Schnellbahnverbindung

Im Rahmen des vom Auftragnehmer inhaltlich und organisatorisch zu betreuenden kooperativen Prozesses war die notwendige Information und Kommunikation sicherzustellen. Für die je nach Priorität kurz-, mittel- und langfristige zu erarbeiteten Maßnahmen waren Grobkostenschätzungen vorzunehmen und dabei zu achten, dass die Gesamtbetriebskosten des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Bestand nicht steigen.

### **Arbeitsweise:**

Im Rahmen der Projektarbeitsgruppe wurden fünf Sitzungen abgehalten, in denen die Probleme und Maßnahmen erläutert wurden. Daneben gab es zwischen der Projektsteuerung und den Mitgliedern der Arbeitsgruppe zahlreiche bilaterale Gespräche zu spezifischen Problemstellungen.

Die Präsentation der Arbeitsergebnisse erfolgte Ende 2002. Es wurde ein Umsetzungsplan sowie eine begleitende Betreuung durch „Verkehrsplanung Snizek“ bis Mitte 2003 vereinbart.

### **Ergebnis, weitere Vorgangsweise**

Erhoben und analysiert wurden das Verkehrsangebot und die Verkehrsnachfrage.

Vor allem aus Gesprächen mit den Vertretern der Gemeinden und mit Bürgern und Experten konnten etliche Probleme eruiert werden, die in den Arbeitssitzungen vertieft wurden. Die Probleme lassen sich in zwei Blöcken zusammenfassen, einerseits Probleme im Öffentlichen Verkehr im Sinne von Linien und Strecken und andererseits Probleme an den Schnittstellen zwischen Verkehrsmitteln und Nutzern. Zusätzlich gibt es auch MIV – verursachte Probleme Wien Linzer Straße.

Die Problemstellungen in den Gemeinden waren durchaus unterschiedlich sowohl was die Qualität als auch was die Quantität betrifft.

Während die Gemeinden Mauerbach und Gablitz im ÖV keine wesentlichen Probleme orten und Verbesserungen eher in der Errichtung von P&R – Anlagen außerhalb ihres Gemeindegebietes sehen, haben die anderen Gemeinden konkrete Probleme vor Ort. Für die Wiener Bezirke liegen die Probleme in erster Linie in der stark belasteten Westeinfahrt und im Bereich des Bahnhofes Hütteldorf. In der Linzer Straße kommt es aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen in einigen Abschnitten zu Stauerscheinungen. Aufgrund der Problemanalyse wurden entsprechende Lösungen entwickelt deren Umsetzung einzuleiten und zu begleiten sind.

Maßnahmen	Vorgangsweise
Einrichtung einer Nachtbusverbindung (Abbildung 18)	<p>Wie auch schon im Vorjahr bei der Einführung des Wienerwaldbusses müssen die Gemeinden über den VOR den ÖBB den Auftrag zur Durchführung der Leistung erteilen. Die Kosten für den Betrieb des Busses können von Bund und Land gefördert werden.</p> <p>Die weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt durch SNIZEK Verkehrsplanung.</p>
<p>Nutzung der bestehenden Verbindung über Gablitz bzw. Sieghartskirchen durch Erstellung spezieller Fahrpläne</p> <p>Führung neuer Buskurse nach Tulln</p>	<p>Der Verkehrsverbund bzw. die Gemeinden erstellen einen leicht lesbaren Fahrplan für die Patienten und Besucher des Krankenhauses Tulln und ggf. für andere spezifische Nutzergruppen.</p> <p>Sollte sich ein Besteller finden, so kann diese Leistung jederzeit über den VOR bei den ÖBB bestellt werden.</p> <p>Die weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt im Rahmen der Aktion „Verkehrsparen“.</p>
<p>nachfrageorientierte Verkehrsmittel in peripheren Siedlungen und Tälern z.B. AST</p> <p>bzw. Bedarfshaltestellen BEHA</p>	<p>Mit der Linienplanung und dem Fahrplanentwurf kann begonnen werden, wenn über eine Ausschreibung ein AST-Betreiber zu kostengünstigen Bedingungen gefunden wird.</p> <p>Dieses System ist sehr neu und noch in Erprobung. Der Wunsch diese Maßnahme umzusetzen ist an den VOR und über diesen an die Verkehrsunternehmen heranzutragen.</p> <p>Die weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt im Rahmen der Aktion „Verkehrsparen“.</p>
Errichtung einer neuen Haltestelle beim Bhf. Tullnerbach - Pressbaum	<p>Bei dieser Maßnahme ist lediglich die Finanzierung der Haltestelle durch Gemeinde oder das Busunternehmen notwendig. Nachdem die Zusage zur Finanzierung gegeben wurde, kann die Konzession beantragt werden und mit der nächsten Fahrplanänderung die neue Route befahren werden.</p> <p>Die weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt durch SNIZEK Verkehrsplanung.</p>
entweder Verlängerung der Linie 253 oder Anbindung durch die Linie 350/351	<p>Eine Anbindung von Wolfgraben liegt in erster Linie im Interesse der Gemeinde. Auch hier ist ein Besteller der Leistung zu suchen und die Leistung über den VOR beim Verkehrsunternehmen zu bestellen.</p> <p>Ein Probetrieb zur Ermittlung der Nachfrage soll kurzfristig eingeführt werden.</p> <p>Die weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt durch den VOR und die Gemeinde.</p>
Neugestaltung des Zugsangebotes	<p>Der Ausbau der Westbahn gibt in Zukunft die Möglichkeit das Zugsangebot hinsichtlich der Vertaktung der Züge und Vereinheitlichung der Haltepunktgestaltung je Zugsart zu ändern.</p> <p>Die Bestellung der Züge erfolgt durch Land bzw. Bund und die Fahrplangestaltung liegt bei den ÖBB und der NÖVOG.</p> <p>Die weitere Bearbeitung dieses Themas wird als Vorschlag der Region in zukünftige Planungen zur neuen Westbahn eingebracht.</p>
Kaphaltestellen	<p>Auf Antrag des Verkehrsunternehmen oder des Bezirkes beim Magistrat der Stadt Wien MA 46 können Kaphaltestellen errichtet werden. Die Kosten haben grundsätzlich die Unternehmen zu tragen, es können aber auch andere Lösungen gefunden werden.</p> <p>Die weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt durch den 13. Bezirk in Zusammenarbeit mit der MA 46 und den ÖBB.</p>
verbesserte Information durch Fahrplangestaltung	<p>Grundsätzlich sind die Fahrpläne in der Region vor allem im Busverkehr äußerst kompliziert gestaltet. Dies sowohl was den Busverkehr an sich betrifft als auch was die grafische Aufbereitung und Lesbarkeit betrifft.</p> <p>Sowohl die Gemeinden als auch der VOR und die Busunternehmen sollten bemüht sein, in ihrem Wirkungsbereich für ausreichende und leicht verständliche Information über das Angebot im ÖV zu sorgen.</p> <p>Die weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt im Rahmen der Aktion „Verkehrsparen“ durch den VOR.</p>

<p>Fahrplanabstimmung und Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus</p>	<p>Die Abstimmung zwischen den Fahrplänen der unterschiedlichen Verkehrsmittel zum Zwecke der Anschlusssicherung sollte eine standardisierte Tätigkeit zwischen den Verkehrsunternehmen sein. Der Nutzen für die Kunden und deren Zufriedenheit ist ein ständig proklamiertes Ziel der Verkehrsunternehmen und kann dadurch erhöht werden.</p> <p>Die weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt durch die NÖVOG und den VOR.</p>
<p>Instandhaltung und Pflege der Bahnhöfe; Errichtung neuer Wartehäuschen</p>	<p>Die derzeitigen Bahnhöfe können in Abstimmung zwischen den Gemeinden und den ÖBB mit relativ geringem Aufwand gegen neue und den Verhältnissen angepasste Wartehäuschen ausgetauscht werden. Die Gemeinden können sich hierbei an die ÖBB um Unterstützung wenden und im Einzelfall versuchen kostengünstige Lösungen zu erarbeiten.</p> <p>Die weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt durch den Regionalmanager.</p>
<p>P&amp;R in den Gemeinden anstatt in Wien, Verbesserung der Anbindung im ÖV</p>	<p>Die Errichtung von P&amp;R-Anlagen an der Quelle der Fahrt – in den Gemeinden ist die verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich zu bevorzugende Lösung. Die Errichtungskosten solcher Anlagen in Wien sind deutlich höher als in den Gemeinden. Zudem ist eine Anbindung an den Öffentlichen Verkehr zusätzlich notwendig.</p> <p>Dieser Vorschlag (P&amp;R in Wien) wird nicht weiter verfolgt.</p>

Abbildung 18: Einführung des Wienerwaldnachtbusses



## 6. BUSKORRIDOR Stadlau-Aspern-Essling-Groß Enzersdorf

---

### **Aufgabenstellung, Projektentwicklung**

Eine im Rahmen der PGO (Auftrag der Stadt Wien MA 18 an TRAFICO, finanzielle Mitbeteiligung des Landes Niederösterreich Abt. RU7) erstellte Studie „ÖV-Korridor Stadlau-Aspern-Eßling-Gr.Enzersdorf“ lieferte gemeinsame Empfehlungen für Sofortmaßnahmen, zur Einrichtung eines Buskorridors. Die baulichen Maßnahmen konnten bereits in den Sommermonaten 2002 verwirklicht werden. Der Buskorridor ist an Werktagen in der Frühspitze stadteinwärts und in der Nachmittagspitze stadtauswärts wirksam.

Eine „Bürgerinitiative für schnelle Autobusse in der Donaustadt“ in Kooperation mit der Stadtgemeinde Groß Enzersdorf unterstützt diese Maßnahmen, von der insbesondere auch die Beschleunigung und der verstärkte Einsatz der Regionalbusse gefordert wird.

### **PGO-Gesprächsrunde**

Im Oktober 2002 startete dazu in der PGO eine Gesprächsrunde mit Vertretern der Verkehrsplanungen der Länder, des VOR, der Österreichischen Postbus AG – Verkehrsleitung Wien/NÖ-Ost, der Wiener Linien und der Regionalmanagerin Wien Nord-Ost, die den verbesserten Einsatz der Postbuslinie 1002 (Kagran – Orth/Donau – Hainburg/Donau) zum Ziel hat.

### **Vorliegende Ergebnisse:**

Mitbenützung der Vorteile der städtischen Buslinie 26A (Kagran-U1 – Groß Enzersdorf Busbahnhof)

Berücksichtigung beim Umbau der Busspuren in Kagran (Maßnahmen im Zuge der U1-Verlängerung); Einladung Postbus zu Gesprächen unter Federführung MA 28).

Vorbereitung und Abschluss eines Vertrages Postbus/Wiener Linien betreffend Ostbahn-Unterführung Stadlau, damit Postbus 1002 wie Bus 26A die Schienentrasse und Umsteigestation zur S 80 benutzen kann.

Die neu eingesetzten Postbusse haben nun die elektronische Einrichtungen, um VLSA - Regelungen im gesamten Korridor nutzen zu können.

Zur Beschleunigung des 26A wurden in den Stationen Gunther Straße (Stadtgrenze), Englisch-Feld Gasse, Podlagasse und Seefeldergasse Buskaps errichtet. Der Postbus 1002 bedient diese Stationen nicht, kann aber hier auch nicht überholen und ist somit auch nicht schneller als der 26A fahren. Fahrplananpassungen sind wegen der kurzen Intervalle des 26a in den maßgeblichen Spitzenzeiten nicht möglich.

Die Regionalmanagerin berichtet über Forderungen aus Bürgerforen:

Die Verlängerung der Postbuslinie 1002 zur U6. VOR und Postbus stellen fest, dass diese völlig unwirtschaftlich ist. Mit der Verlängerung der U2 (2009 verkehrswirksam) wird eher eine Kürzung der Postbuslinie erwartet (also auch die U1 wird dann nicht mehr angefahren).

Zusätzliche Kurse in der Frühspitze sind hingegen ein legitimer Wunsch, vor allem auch hinsichtlich der zu erwartenden weiteren Siedlungsentwicklung in dieser Region und dem Ziel „Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖV“.

Der VOR hat an zwei Werktagen im September 2002 Zählungen und Befragungen im Postbus 1002 durchgeführt, die folgendes Bild ergeben:

- In Fahrtrichtung Wien sind es 6% der Fahrgäste (629/Werktag), die in Wien ein- und aussteigen. In Fahrtrichtung Region tun dies nur 3% der Fahrgäste (726/Werktag).
- Im Verlauf eines Werktages zeigt sich, dass in Fahrtrichtung Region nur ein Morgenkurs und ansonsten die Mittags- und Frühnachmittagskurse gut genutzt werden (65% Schüler, 21% Arbeitende, 14% Sonstige); in Fahrtrichtung Wien sind die Früh-Morgenkurse und ein Mittagkurs (Schüler) am gefragtesten (65% Schüler, 24% Arbeitende, 11% Sonstige).
- Die Quell-Ziel-Matrix eines Werktages zeigt, dass die Fahrgäste aus der gesamten Region des Raumes von Groß Enzersdorf bis Eckartsau kommen und insbesondere die Ziele Kagran (U1, Donauzentrum), Groß Enzersdorf und Orth/Donau anpeilen. Fahrgäste aus Wien spielen kaum eine Rolle.
- Die Wahl der Fahrkarten bestätigt die Angaben über den Fahrtzweck (kaum Unterschiede in der Fahrtrichtung): 58% Schülerkarten, 20% Einzelfahrscheine, 11% Jahreskarten, 8% Monatskarten und 3% Wochenkarten.

Die Frühbusse Richtung Wien sind ausgelastet und kommen von Groß Enzersdorf bereits voll nach Wien herein. Es war daher der Wunsch, dass der Postbus ein Anbot über den Einsatz für zusätzliche Frühkurse um 7:30 und 8:30 Uhr von Groß Enzersdorf nach Kagran legt. Die dabei ermittelten Kosten für zusätzliche Kurse um 7:30 und 8:30 Uhr belaufen sich auf € 241,73 exkl.USt. /Werktag; ein zusätzlicher Kurs um 8:30 würde hingegen nur € 43,32 exkl.USt. /Werktag kosten.

#### **Weitere Vorgangsweise:**

Die NÖ Verkehrsabteilung sieht den Bedarf für die Region gedeckt, wird aber auf Anregung der PGO das Angebot der Postbus AG überprüfen und die Führung zusätzlicher Kurse der Postbuslinie im Zusammenhang mit kommunalen Verbesserungen und kleinregionalen Lösungen überlegen. Die Regionalmanagerin wird mit der Stadtgemeinde Groß Enzersdorf Kontakte bezüglich Mitfinanzierung aufnehmen.

Zu berücksichtigen sind jedenfalls auch die mittel- und längerfristigen Ausbaumaßnahmen im ÖV-Netz, hier insbesondere der bis 2009 verkehrswirksamen U2-Verlängerung nach Aspern/Flugfeld/S80 und der beabsichtigten Weiterführung der STBL 25 nach Eßling/Groß Enzersdorf. Nach ersten Überlegungen soll der Postbus 1002 dann an die verlängerte U2 angebunden werden (Endstelle?) und dort enden. Die fehlende direkte Verbindung nach Kagran könnte durch eine Verknüpfung mit der verlängerten Straßenbahnlinie 25 ersetzt werden.