

**JAHRESBERICHT 2003**

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

- |  |          |
|--|----------|
| 1. Aktionsprogramm Raum Simmering-Schwechat  | Seite 3  |
| 2. Wienerwald Deklaration – Statusbericht  | Seite 11 |
| 3. JORDES+ (Joint Regional Development Strategy for the Vienna-Bratislava-Győr Region); Interreg III A – Förderprojekt | Seite 13 |
| 4. ÖPNV Wien-Umland  | Seite 26 |
| 5. Centrope – gemeinsames Informationssystem   | Seite 32 |

# 1. AKTIONSPROGRAMM RAUM SIMMERING - SCHWECHAT

---

Das Aktionsprogramm für den Raum Simmering – Schwechat wurde 2003 mit einer Präsentation der Ergebnisse und einer Publikation der Planungsgemeinschaft Ost am 3.7.2003 in Schwechat abgeschlossen.

Im Bericht über das Geschäftsjahr 2002 konnten bereits die Ergebnisse der folgenden Projektmodule vorgestellt :

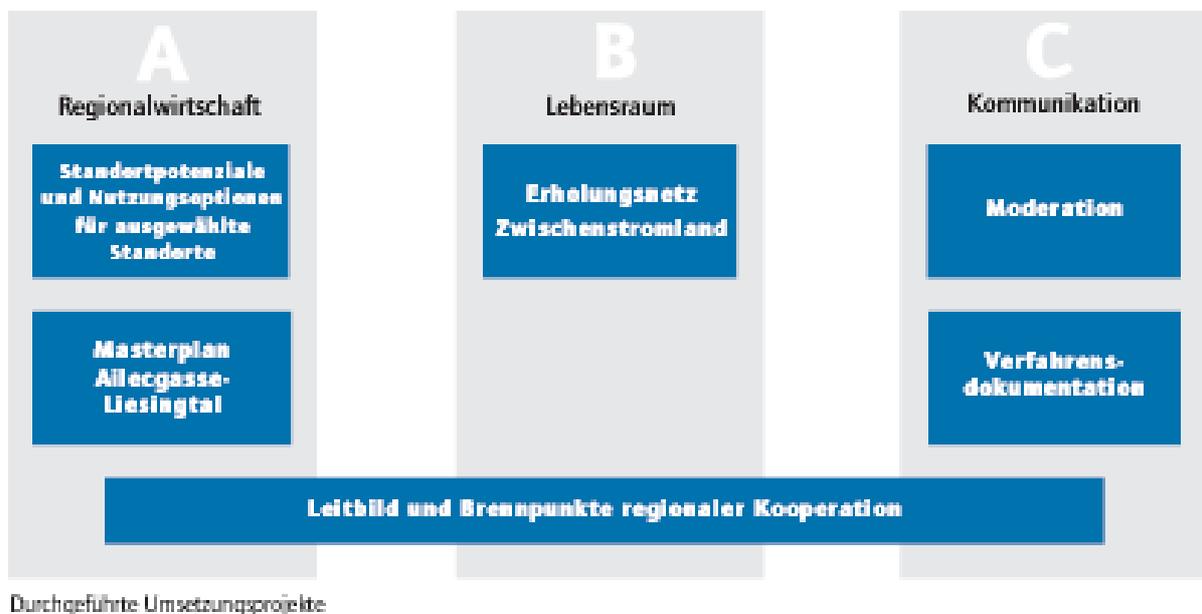
- Masterplan Entwicklungsgebiet Ailecgasse-Liesingtal (wurde 2003 – insbesondere in Verhandlungen zwischen WWFF und Stadt Schwechat weiterverfolgt)
- Erholungsnetz Zwischenstromland
- Standortpotenziale im Raum Simmering Schwechat

## Aufgaben für die Projektmoderation im Rahmen des Aktionsprogrammes:

Die Arbeiten für das Aktionsprogramm wurden auf der gesamträumlichen Ebene sowie auf der Projektebene beraten und durchgeführt.

Der Auftrag „Projektmoderation“ an die Firma ´stadtland` umfasste neben der Entwicklung und fachlichen Begleitung von Umsetzungsprojekten, der Abstimmung von Ausschreibungsunterlagen, der Unterstützung bei der fachlichen Vernetzung der Projektteams untereinander und mit den regionalen Akteuren, auch die Prozessbegleitung und Koordination für ein Zustandekommen eines **Leitbildes für die Region**.

Dieses Leitbild soll in der Folge zusammengefasst dargestellt werden.



## Leitbild für den Raum Simmering – Schwechat

### Leitsätze :

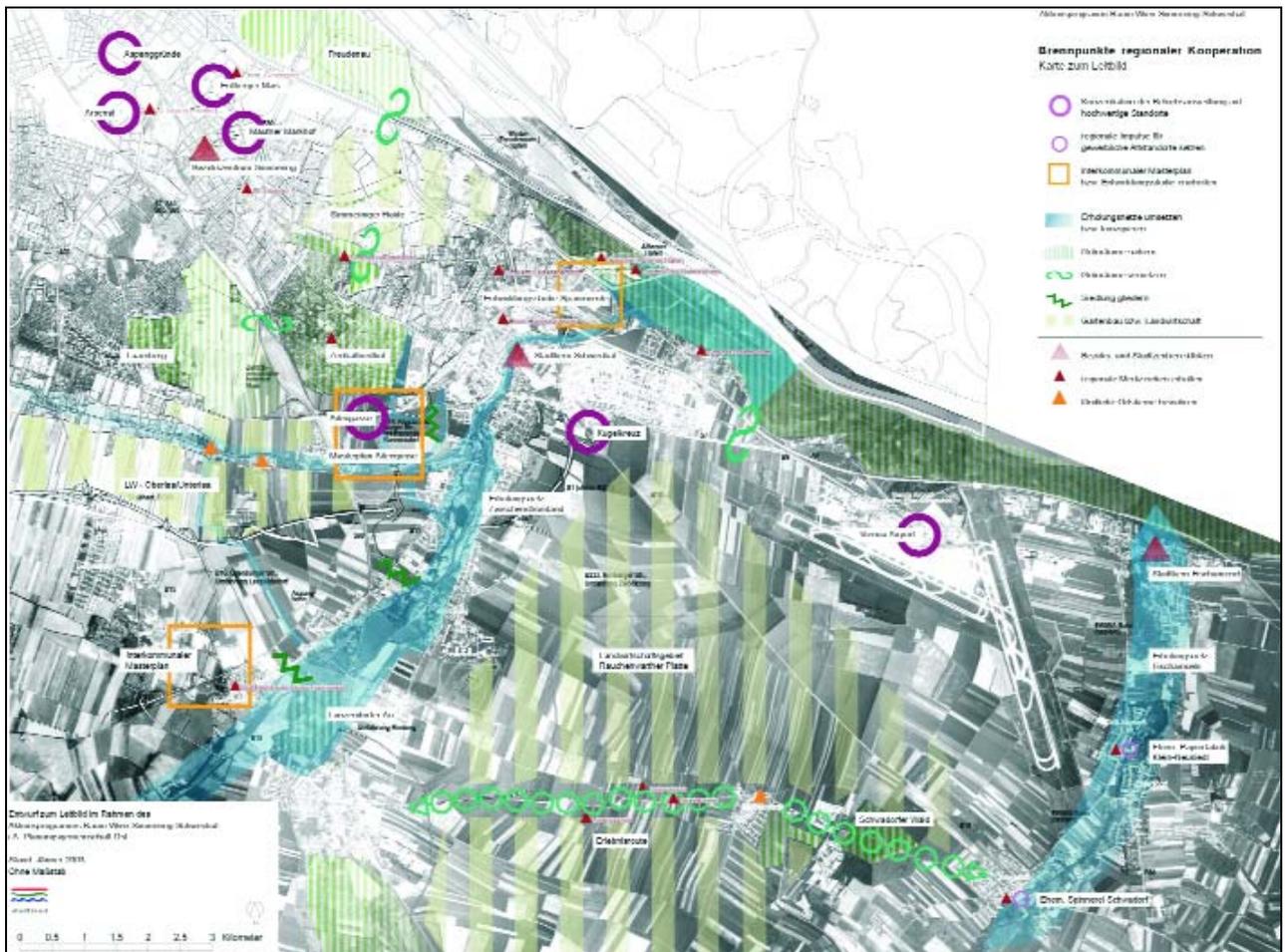
Als Grundlage für gemeinsames Handeln im Raum Wien Simmering - Schwechat, der als Flughafenregion im überregionalen Blickfeld steht, sollen für die künftige Entwicklung folgende Leitsätze dienen:

- Die Flughafenregion positioniert sich als wirtschaftlich starker Standort und als Lebensraum, in dem hohe Lebensqualität ein vorrangiges Anliegen ist.
- Wir wollen daher Betriebe im Rahmen der weiterhin zu erwartenden Eigendynamik der Region gemeinsam ansiedeln. Dafür entwickeln und etablieren wir Formen der Zusammenarbeit, um Ressourcen zu sparen, die Verkehrsbelastungen zu minimieren und die entstehenden Kosten und Nutzen zwischen den Gemeinden auszugleichen.
- In der Region besteht ein großes Potenzial an Reserveflächen für industrielle und gewerbliche Nutzung. Wir wollen die geeigneten Reserven effizient nutzen und die Industriearchitektur als Merkzeichen und Imagegeber einsetzen.
- Im Sinne einer nachhaltigen regionalen Entwicklung hat die Nutzung bereits einmal genutzter Flächen (gewerbliche Altstandorte) Vorrang vor der Inanspruchnahme neuer Baulandreserven. Diese Flächen wollen wir zuerst in unsere Nutzungsüberlegungen einbeziehen.
- Unsere großen, zusammenhängenden Landwirtschafts- und Gartenbauflächen in der Simmeringer Haide, der Rauchenwarther Platte und der Liesingterrasse erfüllen aufgrund ihrer Lage in der Wiener Stadtregion wichtige Funktionen als Produktions-, Erholungs- und ökologische Ausgleichsräume. Landwirtschafts- und Gartenbauflächen werden für künftige Nutzungsansprüche und für die Versorgung der Region mit Lebensmitteln in Krisenzeiten weitgehend von Bebauung freigehalten.
- Wir wollen die Erzeugung qualitativ hochwertiger und unbelasteter landwirtschaftlicher Produkte fördern und unterstützen unsere Landwirte und Gärtner bei einer effizienten Vermarktung ihrer Produkte.
- Wir wollen unzerschnittene Freiräume sowie ökologisch und ästhetisch wertvolle Relikte der Kultur- und Siedlungslandschaft (Auwälder und Ufervegetation der Donau und ihrer Zubringer, Aussichtspunkte, Kleindenkmäler, ...) erhalten und untereinander vernetzen.
- Wir werten die Flussniederungen der Liesing, Schwechat sowie der Fischa ökologisch und als Erholungsraum auf.
- Wir wollen die Verteilung der sozialen und medizinischen Einrichtungen sowie die Bildungs- und Freizeitinfrastruktur in der Region optimieren. Eine Vernetzung lokaler kultureller Aktivitäten und unserer Nahversorgungsinitiativen stärkt deren Attraktivität.
- Wir wollen intelligente Mobilität fördern. Der Ausbau des ÖPNV hat Vorrang.

## Räumliches Leitbild - Brennpunkte regionaler Kooperation

Grundsätzlich gilt es die guten Empfehlungen und Maßnahmen der zahlreich vorhandenen Programme, Konzepte und Studien für den Aktionsraum umzusetzen. Das Leitbild konzentriert sich deshalb auf Leitsätze und Empfehlungen, die entweder besonders wichtig erscheinen oder für deren Umsetzung interkommunale bzw. regionale Kooperation nötig ist.

Brennpunkte regionaler Kooperation, Karte zum Leitbild



Das Leitbild versteht sich als Rahmenempfehlung und Anregung für die regionale Entwicklung. Regionale oder kommunale Projekte auf allen Ebenen sollen sich an den Ansprüchen der betreffenden Leitsätze messen.

## Konzentration der Betriebsansiedlung auf hochwertige Standorte

Die Betriebsansiedlung in der Region sollte vorwiegend auf die hochwertigen Standorte konzentriert werden. Zur Ausstattung hochwertiger Standorte gehören: ein komplettes Angebot erforderlicher Nutzungen und Infrastruktureinrichtungen im näheren Umfeld, Autobahn- oder Schnellstraßenanschluss, der Anschluss an ein hochrangiges öffentliches Verkehrsmittel, größere Flächenreserven. Im Raum Wien Simmering Schwechat besteht derzeit an folgenden Standorten entsprechendes Entwicklungspotential:

- Schwechat Kugelkreuz - Concorde Businesspark, (Nutzungskonzept vorhanden)
- Standort Vienna Airport, (Masterplan 2015 für den Flughafen Wien)
- Erdberger Mais - Gasometervorfeld, (Städtebauliche Konzepte liegen vor)
- Aspanggründe, (Masterplan vorhanden)
- Mautner Markhof, (Projekte „Office Garden“, „Campus Mautner Markhof“)
- Arsenal, (Masterplan vorhanden)
- Allecgasse-Liesingtal, (Masterplan Entwicklungsgebiet Allecgasse-Liesingtal).

Abseits dieser hochwertigen Standorte wird es sehr schwierig sein, (wirtschaftliche) Nutzungen für die Betriebsflächen an der Peripherie zu finden. Es ist kaum absehbar, dass viele der in großem Umfang gewidmeten und nicht bebauten Flächen jemals besiedelt werden können. Unter der Voraussetzung, dass Klein- und Mittelbetriebe weiterhin Möglichkeiten zur Ansiedlung oder Erweiterung in den Gemeinden der Region finden, wäre die Umwidmung einiger unbebauter Industrie- und Betriebsgebiete zu überprüfen.

### Empfehlungen:

- In der Flughafenregion sollen Industrie- und Gewerbeparks nach einem gesamtregionalen Konzept gefördert und errichtet werden, so dass Betriebsansiedlungen vorrangig in regionalen Arbeitsplatzzentren an Standorten mit gutem ÖPNV-Anschluss erfolgen.
- Gleichzeitig sollen einige bestehende Widmungen unbebauter Industrie- und Betriebsgebiete ohne günstigen Verkehrsanschluss sowie in ungünstigen Lagen vor allem entlang der Flüsse Schwechat und Fischa geprüft und geändert werden.
- Für die wenigen hochwertigen Standortbereiche sollen, sofern noch nicht vorhanden, städtebauliche Konzepte und Mindestanforderungen für die Gestaltung und Ausstattung weiterentwickelt und mit den örtlichen Raumordnungs-, Stadtentwicklungs- und Bezirksteilkonzepten vernetzt werden.
- Anreizmodelle zur Steuerung der Betriebsansiedlung sowie Modelle für den interkommunalen Vorteils- und Lastenausgleich (etwa Flächenfonds) sollen ausgearbeitet und angewandt werden.

## Regionale Impulse für gewerbliche Altstandorte:

Handlungsbedarf besteht insbesondere bei der Nutzung der gewerblichen Altstandorte:

- Ehemalige Spinnerei in Schwadorf (rd. 8 ha): Der Standort ist infrastrukturell gut aufgeschlossen und verfügt über multifunktionell nutzbare Betriebshallen mit guter Bausubstanz und zahlreichen Nebengebäuden. Ein Nutzungskonzept sollte das benachbarte Schloss Schwadorf und den Schlosspark miteinbeziehen.
- Ehemalige Papierfabrik Klein-Neusiedl (rd. 3 ha): Die Sanierungsfähigkeit der Bausubstanz wäre zu prüfen. Die zum Areal gehörende Parkanlage sollte mitentwickelt werden.

Beide Altstandorte bieten ein nicht zu unterschätzendes Entwicklungspotential in industriearchitektonisch bemerkenswertem Ambiente und inmitten der reizvollen Flusslandschaft der Fischa. Sie liegen regional betrachtet nahe beim Flughafen Wien Schwechat und der A 4. Für eine gewerbliche Nutzung mit hohem Verkehrsaufkommen sind sie durch ihre Lage im jeweiligen Ortszentrum dennoch nur bedingt geeignet.

Für den Standort Schwadorf wurde auf Betreiben der Gemeinde bereits ein Ideenwettbewerb für Studenten des Institutes für Wohnbau+ Entwerfen der TU Wien durchgeführt. Ideen zur Nutzung waren unter anderen: Themenpark Fliegen mit Pilotenausbildung, Kombination Wohnen- Unterhaltung- Bildung, Fachhochschule für Umwelttechnik und Forstwirtschaft, Behindertenwohn- und werkstätte etc.).

### Empfehlungen:

- Diese gewerblichen Altstandorte nachhaltig zu entwickeln geht über den finanziellen Rahmen und die Managementkapazitäten der Gemeinden und der Eigentümer weit hinaus, selbst namhaften Projektentwicklern ist die Aufgabe zu unüberschaubar. Nur mit tatkräftiger Unterstützung potenter Partner wie z.B. dem Land Niederösterreich oder dem Flughafen Wien können die Standorte wieder belebt und einer Verwertung zugeführt werden. Dafür sind nach wie vor auch unkonventionelle Ideen gefragt, beispielsweise Kleingewerbepark, Konferenz- und Businesszentrum, Hotel, Wellnesseinrichtung, NÖ Landeskonservatorium für Musik und darstellende Kunst, Kunstcluster etc.

## Interkommunale Masterplanung durchführen

Neben einer Überprüfung der Widmungen sollte der Vorrang planerischer Überlegungen der Abstimmung der Flächenwidmung insbesondere an den Gemeindegrenzen gelten. Ansatzpunkte für interkommunale Kooperation ergeben sich vor allem zwischen den Gemeinden Klein-Neusiedl, Fischamend und Enzersdorf, Schwadorf, Leopoldsdorf, Lanzendorf und Maria Lanzendorf sowie an den Stadtgrenzen Schwechat / Wien mit den Standorten Ailecgasse und Spannweide.

### Empfehlungen:

- An den gemeinsamen Grenzen der Gemeinden Maria Lanzendorf, Leopoldsdorf und Lanzendorf wird die Durchführung einer partnerschaftlichen Masterplanung mit den Schwerpunkten Erschließung, Lärmschutz, Grünplanung, Rad- und Fußwege empfohlen.
- Das räumliche Konzept des Masterplans zum Entwicklungsgebiet Ailecgasse-Liesingtal soll in die Stadtentwicklungskonzepte aufgenommen werden. Wichtige Elemente wie Erholungszonen und Grünräume entlang der Liesing, ein dichtes Fuß- und Radwegenetz sowie gestaltete Grünflächen zwischen Betriebsgebieten und Wohngebieten werden verwirklicht.
- Für den Bereich Alberner Hafen-Spannweide sollen in einer Entwicklungsstudie Ideen zur Nutzung und Mindestanforderungen einer künftigen Ausstattung und Gestaltung formuliert werden. Durch die Nähe zum Alberner und Freudenauser Hafen und die nach Errichtung der S1 ausgezeichnete Straßenanbindung ist er als langfristig hochwertiges Standortpotenzial für hafenauffine Nutzung bzw. logistische Betriebe einzustufen.

## Erholungsnetze konzipieren bzw. umsetzen

Die landschaftlichen Lebensadern der Region sind die Flussläufe: Schwechat mit Mitterbach, Kalter Gang, Liesing und Fischa. Die Gewässer, ihre Ufer und die Auen sind die Leitstrukturen für die ökofunktionale Grünraumvernetzung, die Siedlungsgliederung und die Erholungsrouten. Nach dem NÖ Regionalen Raumordnungsprogramm sind sie als regionale Grünzonen oder erhaltenswerte Landschaftsteile festgelegt. Im Umgang mit den noch vorhandenen Grünstrukturen sind insbesondere der Siedlungsdruck, die Anforderungen des Hochwasserschutzes und das Erholungspotential zu bedenken.

### Empfehlungen:

Mit der Aktionsplanung für das Erholungsnetz „Zwischenstromland“ liegt ein Konzept zur Umsetzung eines engmaschigen Fuß- und Radwegenetzes vor, das alle wichtigen Attraktionspunkte und Naherholungsgebiete untereinander und mit den Siedlungsräumen verbindet und an bestehende und geplante überörtliche Rad- und Fußwegenetze anknüpft. Durch Weiterentwicklung und Gestaltung von Freiräumen entlang dieser Wege soll ein abwechslungsreiches Landschafts- und Erholungsnetz für die Bewohner umliegender Siedlungsgebiete entstehen. Die Umsetzung des Aktionsplans mit seinen zahlreichen Einzelprojekten durch die Gemeinden Himberg, Lanzendorf, Maria Lanzendorf, Schwechat und Zwölfaxing sowie die Wiener Bezirke Simmering und Favoriten ist unterstützt vom Regionalmanager für das südliche Wiener Umland vorbereitet.

- Landschafts- und Erholungsnetz Fischainseln konzipieren:  
Für die Flusslandschaft der Fischa, die für die großräumige Grünraumvernetzung besondere Bedeutung hat, soll ein Landschafts- und Erholungsnetz gesponnen werden. Die Erlebbarkeit der zahlreichen Flussaufzweigungen, die Zugänglichkeit ihrer Inseln und Ufer sind zentrales Thema. Der Bezugsraum umfasst die Fischa mit ihren natürlichen und künstlichen Seitenarmen sowie die Fischainseln. Er beginnt bei der Mäanderstrecke oberhalb von Schwadorf und endet bei der Mündung in die Donau im Gemeindegebiet Fischamend. Von den Erfolgen bei der Erarbeitung und den Erfahrungen bei der Umsetzung des Erholungsnetzes Zwischenstromland kann dabei profitiert werden.
- Erholungsnetze schaffen: Vom Zwischenstromland zu den Fischainseln:  
Zur weiteren Aufwertung des Erholungspotentials der Gesamtregion sollen die Landschafts- und Erholungsnetze miteinander verbunden werden. Diese Verbindungen sollen unter Verwendung vorhandener Attraktionspunkte und erhaltenswerter Landschaftsteile konzipiert werden. Eine Verbindung der beiden Nordenden der Erholungsnetze \_ zwischen Fischamündung und Schwechatmündung im Zuge der Donauauen sowie die Verbindung der Südenden im Zuge einer „Erlebnisroute“ von Schwadorf über Rauchenwarth nach Himberg bieten sich an.
- Grünräume sichern:  
Großflächige Grün- und Erholungsräume der Region sollen in ihrem Bestand erhalten und nach Eignung in ihrer Ausstattung weiterentwickelt werden. Dazu zählen die in Wien als Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel ausgewiesenen Flächen, die für die Umsetzung des Landschaftskonzepts für die Region Wien - Umland Süd wichtigen Flächen sowie die im NÖ Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) als erhaltenswerte Landschaftsteile, regionale Grünzone sowie Natur- Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenen Flächen.  
Im besonderen sind das:
  - + Freudenau
  - + Prater
  - + Erholungspark Laaer Berg,
  - + Unteres Feld (zwischen Erholungspark Laaer Berg und Zentralverschiebebahnhof Wien),
  - + Schwadorfer Wald,
  - + Lanzendorfer Au,
  - + Donauauen im gesamten Aktionsraum,
  - + Flußlandschaft der Fischa mit Auen,
  - + Uferbereiche entlang der Flüsse und Bäche,
  - + die bewaldeten Kuppen und Abhänge sowie die Weinlandschaft des Arbesthaler Hügellandes

- Grünräume vernetzen:  
Die Grün- und Landschaftsräume sind untereinander und mit den großflächigen Gartenbau- bzw. Landwirtschaftsflächen zu vernetzen. Dies wird durch die konsequente Umsetzung der Landschafts- und Erholungsnetze Zwischenstromland und Fischainseln, deren Verbindung sowie durch die Umsetzung des Grünraumkonzepts für den Wiener Südraum erreicht. Die renaturierten Flüsse und Bäche bilden dabei das Rückgrat der regionalen Grünzonen. Zusätzlich werden im bebauten Gebiet kleinräumig Grünverbindungen und Grünkorridore mit gestalteten Fuß- und Radwegen angelegt. Im besonderen sind durch Grünverbindungen zu vernetzen:
  - + Freudenau Donau Auen - Gartenbaugebiet Simmeringer Haide (Seeschlachtgraben)
  - + Simmeringer Haide - Zentralfriedhof Wien - Unteres Feld - Erholungspark Laaer Berg - Laaer Wald
  - + Laaer Berg - Unteres Feld - Landwirtschaftsflächen um Oberlaa und Unterlaa
  - + Mannswörther Au - Rauchenwarther Platte (punktuelle Überwindung der Ostautobahn)
  - + Naturnahe Abschnitte und Auwaldreste mit Grünflächen und Parks entlang der Schwechatniederung
  
- Siedlung gliedern:  
Der Suburbanisierungsring um Wien schließt sich sukzessive zwischen der Südachse und der Donau. Simmering und Schwechat sind bereits zu einem gemeinsamen Siedlungskörper zusammengewachsen. Schwechat, Zwölfaxing, Lanzendorf und Maria-Lanzendorf bilden in der Schwechatniederung ein mehr oder minder geschlossenes Siedlungsband.
  - + Gliedern der nahezu geschlossenen Siedlungsbänder durch Grün- und Freiräume, insbesondere zwischen den Gemeinden.
  - + Auf die architektonische Gestaltung von Bauten an Ortseinfahrten ist besonders Wert zu legen.

#### **Flächen für Gartenbau bzw. Landwirtschaft sichern**

Im NÖ Regionalen Raumordnungsprogramm für das südliche Wiener Umland sind die meisten Freiflächen als Vorrangzone Landwirtschaft ausgewiesen. Zusätzlich sind konsequent Siedlungsgrenzen gegenüber den Landwirtschaftszonen entlang der Liesing und der Rauchenwarther Platte festgelegt. Im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Wien sind die Ackerflächen zwischen Rothneusiedl und Kledering ebenso wie die Gartenbauflächen auf der Simmeringer Haide als Grünland, ländliche Gebiete, z.T. als Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel (SWW) gewidmet. Diese ordnungsplanerische Absicherung ist notwendig. Nur mit den Instrumenten der Raumordnung kann aber dem Verlust und der Zerschneidung zusammenhängender Landwirtschaftsflächen nicht begegnet werden. Ohne nachvollziehbare Zuweisung sonstiger Funktionen (Erholung, Ökologie, Stadtklima, Vorsorge etc.) fehlen die Argumente, wenn es darum geht, Landwirtschaftsflächen zu halten.

#### Empfehlungen:

- Die größeren zusammenhängenden Gartenbau- und Landwirtschaftsflächen sollen weitgehend von Bebauung freigehalten und die Zerschneidung durch Straßenbauten und sonstige Infrastruktureinrichtungen möglichst gering gehalten werden.
- Schnittstellen zwischen Maßnahmen der Raumordnung, des Natur- und Umweltschutzes und der Landwirtschaftsförderung sollen aufgezeigt und genutzt werden.
- Die Landwirte und Gartenbauer der Region sollen bei der Umstellung auf innovative, nachhaltige Produkte und deren Vermarktung in der Stadtregion von ihren Interessenvertretern und den Landesregierungen tatkräftig unterstützt werden.

## Bezirks- und Stadtzentren stärken

Regionale Zentren sind die Städte Schwechat und Fischamend und die Marktgemeinden Schwadorf, Enzersdorf an der Fischa und Himberg. Sie alle haben mit den für Kleinzentren in Ballungsräumen typischen Konkurrenzeffekten (Kaufkraftabflüsse, Leerstände) zu kämpfen. Das Potenzial, die lokale Wirtschaft zu stärken ist noch vorhanden Versorgungseinrichtungen „auf der grünen Wiese“ sind noch die Ausnahme.

Empfehlungen:

- Die Gestaltung der Orts-, Bezirks- und Stadtzentren sowie ein aktives Stadtmarketing sollen fortgeführt werden. Ziel ist eine ständige Verbesserung der Wohnqualität und der Bedingungen für Gewerbebetriebe.
- Verkehrs- und energieeffiziente Organisation von Stoffströmen, funktionelle Gestaltung und innovatives Marketing bieten Chancen, die Zentren der Region durch Vermeidung von Verkehr und Emissionen bei gleichzeitiger Erhöhung der Wertschöpfung zu stärken. Themen sind beispielsweise: Erreichbarkeit (kurze Wege, ÖV, Fuß- und Radwege), innovative Dienstleistungen (Lieferservice, Zustelldienste, ...), Gestaltung (z.B. Laubengänge, Passagen), administrative und rechtliche Regelungen (Zugänglichkeit, Lieferverkehr, ...), innovatives Marketing, Raumplanung (Erschließung der „zweiten Bautiefe“ etc.).
- Die Straßen und Plätze der Ortszentren sollen nach Errichtung der geplanten Umfahrungen konsequent rückgebaut und gestaltet werden.

## Regionale Merkzeichen erhalten und ländliche Ortskerne bewahren

Die Landschaften unmittelbar östlich von Wien haben kaum Tradition als Naherholungsraum. Erst in den letzten Jahren stieg auch hier die Erholungsnutzung (Radfahren, Joggen, Heurigenbesuche). Die kulturräumlichen Kleinode des Gebietes sind beinahe unbekannt, wobei sich hier eine Spurensuche lohnt.

Empfehlungen:

Die vorhandenen kultur- und naturräumlichen Merkzeichen als wichtige Elemente der regionalen und lokalen Identität sollen erhalten und zeitgemäße Nutzungsoptionen überlegt oder weiterentwickelt werden. Zu den regionalen Merkzeichen zählen z.B.:

- Schlösser: Schloss Mannswörth, Schloss Rothmühle in Schwechat, Schloss Neugebäude in Simmering
- Gartenanlagen und Parks: Fellmayrgärten Schwechat, Schlosspark Schwadorf, Schlosspark Klein Neusiedl, Schlosspark Schwechat (Schloss Alt-Kettenhof)
- Alte Industriearchitektur: Speicher Alberner Hafen, ehem. Hammerbrotwerke Schwechat, ehem. Papierfabrik Klein Neusiedl, ehem. Spinnerei Schwadorf, ehem. Gasometer Simmering, Viehhalle St. Marx
- Kirchen und Friedhöfe: Wallfahrtskirche Maria Lanzendorf, St. Laurenz mit umgebendem Ensemble in Simmering, Friedhof St. Marx, Zentralfriedhof, Friedhof der Namenlosen (Hafen Albern)
- Im intensiv agrarisch genutzten Kulturland der Rauchenwarther Platte: Bründlkirche, Kleindenkmäler, Kellerstöckl am Ortsrand, traditionelles Dorfbild, Aussichtspunkte - Königskogel, Andreasberg
- Historische Stadtkerne und ländliche Ortskerne, im besonderen: Fischamend, Schwechat, Kaiserebersdorf, Schwadorf (mit Schloss und ehem. Spinnerei), Rauchenwarth, Unterlaa, Oberlaa, Mannswörth.

## 2. WIENERWALDDEKLARATION 2002 - Statusbericht

---



Im Dezember 2002 wurde von den Landeshauptmännern NÖ, Wien und Burgenland die Wienerwalddeklaration 2002 unterzeichnet.

Die Wienerwalddeklaration 2002 als Leitbild für die künftige Entwicklung dieses Raumes muss in engem Zusammenhang mit dem Ziel der Schaffung eines Biosphärenparkes nach den Richtlinien der UNESCO gesehen werden.

Im April 2002 erfolgte daher eine gemeinsame schriftliche Einladung der Landeshauptmänner NÖ und Wien an die Gemeinden und Wiener Gemeindebezirke, der Wienerwalddeklaration beizutreten.

Nach nunmehr einem Jahr wurde von der Geschäftsstelle der PGO, basierend auf eingegangenen Meldungen und einer telefonischen Rundfrage ein Statusbericht erstellt.

Demnach ergab sich mit Stand 12. Dezember 2003 folgende Situation:

56 NÖ Wienerwaldgemeinden, davon: **19 Beitritte zur Wienerwalddeklaration**

8 Wiener Gemeindebezirke davon: **6 Beitritte zur Wienerwalddeklaration**

Zahlreiche NÖ Gemeinden sowie die noch nicht beigetretenen Wiener Gemeindebezirke haben eine entsprechende Beschlussfassung für 2004 in Aussicht gestellt, sodass die Erstellung eines weiteren Statusberichts in der ersten Jahreshälfte 2004 vorgenommen werden soll.



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+:**

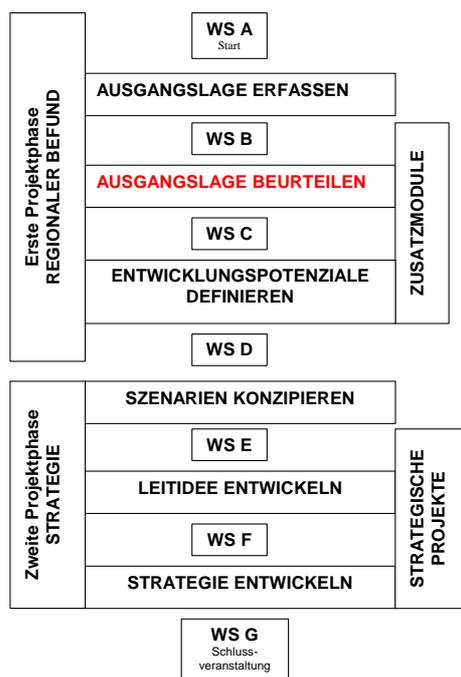
Ziel von JORDES+ ist es, auf grenzüberschreitender regionaler Ebene den gemeinsamen Wachstumsprozess einzuleiten, der – im Sinne des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes (EUREK) – zur Ausbildung einer hochrangigen Zone im europäischen polyzentrischen Regionensystem führt. Die Hauptelemente des Projekts,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

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

#### **Projektverlauf von JORDES+ im Jahr 2003:**

Das Projekt JORDES+ setzt sich aus zwei Projektphasen zusammen. In der ersten JORDES+ Projektphase werden im „*Regionalen Befund*“ gemeinsam Planungsgrundlagen erarbeitet und Entwicklungspotenziale abgeschätzt. In der zweiten Projektphase „*Strategie*“ werden strategische Aktivitäten identifiziert, die von den beteiligten Gebietskörperschaften selbst realisiert werden können und einen gemeinsamen Nutzen stiften. Die aus diesen beiden Teilen abgeleitete Strategie wird schließlich den Entscheidungsträgern in der Region zur Umsetzung empfohlen. Strategische Pilotprojekte von besonderer Relevanz können bereits im Zuge von JORDES+ vorbereitet und so beschleunigt vorangetrieben werden. Ende 2003 befindet sich das Projekt in der 1. Projektphase im Arbeitsschritt „Ausgangslage beurteilen“.

## Projektverlauf JORDES+:



Der Regionale Befund liefert die Grundlagen für die gemeinsame Formulierung von Entwicklungszielen und für die Erarbeitung einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie. Er wird in folgenden Schritten erarbeitet:

### Erfassung der Ausgangslage

Nach einer Diskussion der Problemsicht der beteiligten Gebietskörperschaften im Startworkshop wurden umfangreiche Recherchen zur Ausgangssituation in Österreich, der Slowakischen Republik und in Ungarn durchgeführt. Sie waren die Basis für die Einigung auf **Themen gemeinsamen Interesses** im Workshop B (2002). Die Projektmanagements der drei Staaten erstellten jeweils eigene *Länderberichte*. Der österreichische und slowakische Länderbericht liegen vor, der ungarische Bericht konnte aufgrund fehlender Finanzierung nicht erarbeitet werden. Die derzeit vorliegenden Länderberichte sind Teil des ersten Zwischenberichtes und stehen auf der Projekthomepage [www.jordes.org](http://www.jordes.org) zur Verfügung.

### Beurteilung der Ausgangslage

Aus den erarbeiteten Länderberichte wurde eine gemeinsame Zusammenschau erstellt, die wichtigsten Aspekte der Ausgangslage und die länderspezifischen Unterschiede darstellt. Die erfasste Ausgangssituation wird nach einer akkordierten Methode zwischen den Projektpartnern beurteilt, systematisiert und hinsichtlich ihrer Relevanz für eine gemeinsame Strategie bewertet und anschließend im Workshop C diskutiert. Damit wurde erstmals eine beurteilte Ausgangslage aus Sicht der JORDES+ Region, und nicht aus Sicht einzelner Gebiete, wahrnehmbar.

## Themen gemeinsamen Interesses:

In den bisher abgehaltenen Workshops mit österreichischen, slowakischen und ungarischen Vertretern wurden folgende Themen gemeinsamen Interesses erarbeitet und diskutiert:

### Standortpolitik

- Nachfrageorientierte, grenzüberschreitende Betriebsstandortentwicklung an der Schnittstelle von Betriebsansiedlungsagenturen und Wirtschaftsförderungsstellen
- Zusammenhang von Standortentwicklung, regionaler Wirtschaft und Verkehrssystem

### Wirtschaftsentwicklung

- Koordinierung der Wirtschaftsförderungen, der Arbeitsmarktpolitiken und der Standortentwicklung in der JORDES+ Region;
- Schaffung eines gemeinsamen Arbeitsmarktes mit Schwerpunkt High Tech und hoher Qualifizierung
- Regionale Entwicklung unter dem Aspekt geänderter Förderbedingungen der EU; Problematik der Entkoppelung von Landwirtschaft und Kulturlandschaft

### Verkehrssystem

- Weiterentwicklung der Verkehrsnetze und der Organisation des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unter der Rahmenbedingung der EU-Richtlinien:
- Verkehrsverbund Wien – Bratislava – Győr
- Schnellbahnring Wien – Bratislava und dessen Wirkung auf die Standortentwicklung (steht im Zusammenhang mit der Entwicklung eines dualen Systems im schienengebundenen ÖPNV in Bratislava, mit der Identifizierung von Standorten in der Region (Wirtschafts- und Betriebsflächen) und mit dem Arbeitsmarkt)
- Lösung auf regionaler Ebene, aber auch unter dem Gesichtspunkt einer Anbindung an internationale Verkehrswege; Vorarbeiten zur politischen Abstimmung mit Bratislava
- Möglichkeiten zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene (Logistik)

### Siedlungsstruktur

- Beschäftigung mit der Struktur und Entwicklung regionaler Zentren: Veränderungen der Regionalen Zentrenstruktur und Vernetzung von Tertiären Zentren im Rahmen der EU-Erweiterung; Zusammenhang von Siedlungsstruktur und ÖPNV
- Auslotung der Möglichkeiten der regionalen Annäherung über den Acquis communautaire hinaus
- Annäherung der Raumordnungsinstrumente;
- Abstimmung der Prozesse: exemplarische Empfehlung der SR als erster möglicher Schritt: Schaffung gemeinsamer Planungsgrundlagen (Weiterentwicklung der VITECC-Karte) langfristiges Ziel: Entwicklung eines gemeinsamen Raumplanes
- Auswirkungen der EU-Agrarreform auf die Siedlungsstruktur

### Natur und Umwelt, Tourismus und kulturelles Erbe

Bestimmendes Thema waren Optionen und Rahmenbedingungen der Schaffung einer gemeinsamen „Biosphärenregion“

- Es besteht Einstimmigkeit, dass eine Biosphärenregion/Grünraumvernetzung in grenzüberschreitender Zusammenarbeit sinnvoll ist; flächendeckende Vernetzung von Grünräumen unterschiedlichen Charakters
- Es bestehen unterschiedliche Schutzbestimmungen in den einzelnen Ländern; eine gegenseitige Information über die Schutzbestimmungen in den einzelnen Ländern ist notwendig
- Es geht hierbei nicht um eine Vereinheitlichung der Schutzgebietskategorien, sondern vielmehr um eine ökologische Funktionszugehörigkeit.
- Schutzgebiete und schützenswerte Naturräume stellen Inseln in der Region dar, die vernetzt werden sollen
- Vernetzung des bestehenden Angebotes (Natur, Kultur, Tourismus, etc.); Vernetzung der ökologischen Systeme
- Verknüpfung mit Land- und Forstwirtschaft, Wasserwirtschaft, etc.
- Einbindung der Regionalwirtschaft
- Ziel: Aufwertung der Region und gemeinsamer Gewinn; Chance für die Region; Chance für die Wirtschaft
- Verbindung von Land- und Forstwirtschaft mit Tourismus und Kultur
- Wichtig ist es, gemeinsam Zielebenen zu definieren (gemeinsame Interessen); Erfahrungen der einzelnen Länder nutzen
- „regionale Profile“ müssen herauskristallisiert werden

- die Arbeit muss in interdisziplinären Arbeitsgruppen erfolgen; eine Koordination mit anderen Themenbereichen (Wirtschaft, Verkehr, Bildung und Standortpolitik) ist notwendig
- Notwendig ist eine breite Akzeptanz; der Profit einer „Biosphärenregion“ muss aufgezeigt werden (Profit für die Bevölkerung und die Region)

### Schlussfolgerungen

Die Region war in den letzten Jahren einer starken Änderung der Rahmenbedingungen unterworfen, die auch heute noch nicht abgeschlossen sind. Die EU-Erweiterung wird bestehende Grenzen und Barrieren weiter verschieben. Davon besonders betroffen sind aufgrund der enormen Dynamik des damit einhergehenden Strukturwandels nahezu alle Bereiche. Wirkungen werden vor allem dort zu erwarten sein, wo sich Aktivitätsräume neuer Zentren mit jenen existierender Zentren überschneiden. Dem in JORDES+ zusätzlich integrierten multinationalen Aspekt kann nur durch Handeln in grenzüberschreitender Dimension Rechnung getragen werden.

Dieser Wandel, vor allem bedingt durch eine Änderung der politischen Rahmenbedingungen (Östöffnung 1989, EU-Beitritt Österreichs, Assoziierungsabkommen mit den Beitrittsländern), hat Auswirkungen auf die gesamte Struktur der Region.

Die mit dem Beitritt abnehmende Bedeutung nationaler Grenzen sowie das Entstehen funktionaler Regionen über administrative Grenzen hinweg führt zu einer stetig wachsenden regionalen Integration gekennzeichnet z.B. durch zunehmendes Verkehrsaufkommen, Umverteilung der Kaufkraftpotentiale, Arbeitskräftemigration, etc. Die Region stellt bereits heute aus europäischer und internationaler Perspektive (der Investoren) einen Wirtschaftsstandort dar. Vermehrt wird die Region auch zu einem Arbeitsmarkt werden. Initiativen zur Vorbereitung darauf werden in ersten Schritten durch Analysen und Potentialerhebungen für den grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt sowie spartenspezifische Ausbildungsprogramme bereits gesetzt.

Die übergeordneten Zentren und deren Agglomeration werden auch weiterhin diese Funktion ausfüllen. Nachgeordnete Zentren werden aufgrund der Neudefinition und Neuausrichtung durch Grenzöffnung, Netzwerkbildung und Kooperation ihre Funktionen, trotz Mangel an weichen Standortfaktoren gegenüber den Agglomerationen, vertiefen und ausweiten können. Auch gemeinsames Handeln eröffnet ihnen die Möglichkeit neue Herausforderungen zu bewältigen.

Die Entwicklung der Siedlungsstruktur wird wie bisher den wirtschaftlichen und infrastrukturellen Entwicklungen folgen, wobei bereits jetzt gesellschaftliche Entwicklungen größere Auswirkungen auf die Entwicklung der Siedlungsstruktur haben als die Erweiterung der Union und das Zusammenwachsen der Teilräume. Weiterhin hat auch der hohe Pendleranteil in beiden Agglomerationen großen Einfluss auf die Siedlungsstruktur.

Der Prozess der Integration bedarf allerdings auch einer über nationale und regionale Grenzen hinweg reichenden abgestimmten und aktiven Vorgangsweise. Existierende Chancen können nur in Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Nachbarländern optimal genutzt werden. Von der Qualität dieses Prozesses (politisch sowie institutionell) wird das Entstehen einer wahrnehmbaren mitteleuropäischen Region abhängen. Dazu ist sowohl (inter)nationales – Festlegung politischer Prioritäten – als auch regionales – Erarbeiten einer Vision, Aufbau nachhaltiger Zusammenarbeit – sowie lokales Engagement erforderlich. Besonders wichtig hierfür sind Aktivitäten in den Bereichen:

- Arbeitsmarkt (Koordination der Arbeitsmarkteinrichtungen, grenzüberschreitendes Informationsnetz, etc.);
- (Aus)Bildung (Aufbau einer „lernenden Region“ unter Nutzung des vorhandenen großen Potentials an Forschungs- und Bildungseinrichtungen sowie einer nachfrageorientierten Ergänzung dessen), insbesondere ein offensives Erlernen der Sprachen der Region kann dazu beitragen Barrieren abzubauen;
- Erreichbarkeit (Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse zur Optimierung der Entwicklung der Region);
- Institutionen (insbesondere im Falle der Slowakei hat die Schaffung nachhaltiger politischer Institutionen mit der funktionalen Integration der Region nicht Schritt gehalten).

Der regionalen aber auch der lokalen Ebene kommt dabei eine immer aktivere und wichtigere Rolle zu, die entsprechend zu unterstützen ist (Aufbau von Institutionen sowie Informationskanälen zu benachbarten Regionen aber auch zu nationalen Stellen).

## Das Zielsystem von JORDES+:

In Übereinstimmung mit den nationalen und regionalen Zielsetzungen in den unterschiedlichen Teilräumen von JORDES+ lassen sich für die Entwicklung der Region folgende generelle Zielaussagen formulieren, mit denen die Region Wien – Bratislava – Győr sowohl in der Region selbst als auch auf europäischer Ebene wahrgenommen werden soll:

## Das strategische Oberziel:

JORDES+ ist der attraktive Lebensraum und europäische Wirtschaftsstandort im Herzen Europas mit

- einer wachsenden und zufriedenen Bevölkerung,
- international vernetzten und hochgradigen Kompetenzen,
- hohen sozio - ökonomischen und humanen Ressourcen,
- einem international anerkannten Tourismus und kulturellen Erbe und
- hochwertigen, naturräumlichen Ressourcen, Biosphären.

## Die Teilziele:

Auf dem Weg zur Erreichung des strategischen Oberzieles sind einige, sehr konkrete Teilziele zu verfolgen, in denen sich die Mehrfachfunktion des Standortraumes widerspiegelt.

Folgende Teilziele sollen verfolgt werden:

### **Aufbau von Kompetenzen (in) der JORDES+ Region**

Der Aufbau einer Struktur für die Umsetzung gemeinsamer Aktivitäten und Projekte sowie die Sicherstellung der Vertretung nach Außen und Innen wird wesentlich zur positiven Entwicklung der Region beitragen.

### **JORDES+ Region als europäischer Wirtschaftsstandort**

Entwicklung der Region zu einer integrierten Metropolregion mit den beiden Hauptstädten Wien und Bratislava, die dem Ziel der polyzentrischen Gestaltung des EU-Raumes Rechnung trägt. Solche Regionen weltwirtschaftlicher Integration sind mit hochwertigen und globalen Funktionen und Dienstleistungen ausgestattet.

### **JORDES+ sozio-ökonomische und humane Ressourcen**

Die nachhaltige Qualität der sozio-ökonomischen und humanen Ressourcen ist anzustreben.

### **Optimale Verkehrserschließung in und zwischen allen Regionsteilen**

Sicherung der erforderlichen klein- und großräumigen Erreichbarkeiten in allen Regionsteilen durch ein an die funktionelle Raumstruktur und Raumnutzung angepasstes und hinreichend dimensioniertes Verkehrssystem aus Straße, Schiene, Wasserstraße, Flughäfen und deren Knoten.

### **Nachhaltige Nutzung der natürlichen Lebensgrundlagen in der JORDES+ Region**

Die natürlichen Lebensgrundlagen und Potenziale der Region sind nachhaltig zu nutzen, zu managen und zu schützen sowie im Rahmen gemeinsamer Programme zu gestalten und weiterzuentwickeln.

### **Stärkung und Vernetzung im Bereich Tourismus und Kulturelles Erbe**

Gemeinsam mit den Initiativen im Bereich Natur, Umwelt und Nutzung sonstiger Potenziale der Region soll der Tourismus und das kulturelle Erbe der Region aktiviert und entfaltet werden.

Die Verwertung gemeinsamer historischer, kultureller und gesellschaftlicher Beziehungen sowie spezifischer Naturgegebenheiten wird hierbei betont.

### **Optimierung des Stadt-Umland-Gefüges**

In dieser Region wird eine dezentrale Siedlungsstruktur mit einer abgestuften Rangfolge von Städten unter Nutzung der Potenziale angestrebt. Dabei soll die Komplementarität zwischen Städten und den Regionen gefördert werden, um Vorteile im Bereich der Wirtschaft, der Kultur, der Bildung, der sozialen Infrastruktur etc. zu nutzen.

Angestrebt wird eine Partnerschaft zwischen Stadt und Land. Beide Lebensräume verfügen über exklusive Fähigkeiten, die für eine vollwertig ausgestattete Region unabdingbar sind. Diese Zusammenarbeit soll bewusst gemacht und durch geeignete Politiken gestärkt werden.

## Die strategischen Handlungsfelder

Die Handlungsfelder sind zielübergreifend definiert und umfassen den eigentlichen Aktivitätsspielraum, in dem die Gebietskörperschaften der Region aktiv werden und zielgerichtet auf die Umsetzung der in der Regionalentwicklungsstrategie formulierten Ziele hinarbeiten können.

		Handlungsoptionen		
		hoheitlich	investiv	initiativ
Kooperationsoptionen	Zugang, Vernetzung	zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung neuer innerregionaler Verkehrsverbindungen</li> <li>Öffnung des Zugangs zu bestehenden Einrichtungen</li> </ul>	zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsverbund</li> <li>Information und Marketing regionaler Angebote</li> </ul>	zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Thematische Kooperationsnetzwerke (KMUs, Wissenschaft etc.) initiieren</li> </ul>
	Abstimmung	zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Schutzgebiete</li> <li>Entwicklungszonen</li> <li>Gesetze, Verordnungen, Richtlinien</li> </ul>	zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>akkordierte Infrastruktursysteme</li> <li>Abstimmung über komplementäre Investitionen in Spezialeinrichtungen</li> </ul>	zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Wirtschaftsförderungsmaßnahmen, -politik</li> <li>Abgestimmte Forschungs- und Ausbildungsschwerpunkte</li> </ul>
	Zusammenarbeit	zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung einer gemeinsamen Planungsorganisation (PGO-International)</li> <li>Gemeinsame Beschaffung/Bereitstellung öffentlicher Leistungen</li> </ul>	zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinsame Investitionen in Projekte und Infrastruktur</li> </ul>	zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung regionsweiter Betriebsgesellschaften</li> <li>Gemeinsames Marketing</li> </ul>

### Beurteilung der Ausgangssituation:

Aus den wahrgenommenen Problemlagen, Interessenfeldern und geführten Interviews ergeben sich Schwerpunkte innerhalb der strategischen Handlungsfelder. Innerhalb dieser Handlungsschwerpunkte kommen Projekte zur Umsetzung die mittels Fragenkatalog und Bewertungsschema auf ihre Auswirkungen auf die gesamte Region und die Realisierungschance überprüft werden.

### Vorgangsweise für die Beurteilung

Für den Arbeitsschritt ‚Ausgangslage beurteilen und bewerten‘ wurde zwischen den Projektpartnern eine Beurteilungsmethode akkordiert, um eine überschaubare, systematisierte und gemeinsame Bewertung der Projekte, Vorhaben, Maßnahmen zu gewährleisten.

Ausgangspunkt bei der Auswahl der Projekte/Vorhaben bilden die formulierten Problemsichten der Länder, die zu Beginn des Projektes JORDES+ erarbeitet wurden. Im Zuge des Arbeitsschrittes ‚Ausgangssituation erfassen‘ wurden in breit angelegten Experteninterviews und Recherchen Projekte/Vorhaben/Interessen der Akteure der Region ermittelt. In diesem Arbeitsschritt wurde bereits ein Maßstab für die Auswahl gesetzt: Projekte, Vorhaben, Interessen ohne grenzüberschreitende Auswirkungen bzw. ohne Bezug zur Aufgabenstellung wurden nicht erfasst.

Im Arbeitsschritt „Ausgangslage beurteilen“ werden die recherchierten Projekte/Vorhaben/Interessen einer weiteren Auswahl durch die einzelnen Projektpartner unterzogen. Es werden vorrangig diese Projekte ausgewählt, die für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Region notwendig / vorteilhaft sein können bzw. für dessen Realisierung eine Kooperation förderlich wäre.

Die Beurteilung aller Themenbereiche erfolgt länderspezifisch durch die österreichischen, ungarischen und slowakischen Projektpartner.

Die länderspezifischen Ergebnisse der Beurteilungen werden in einem zweiten Arbeitsschritt zwischen den Projektpartnern ausgetauscht und dazu Stellungnahmen zu den vorliegenden Bewertungen abgegeben. Somit liegt für alle Projekte eine Beurteilung der drei Länder vor.

Somit wird erstmals eine beurteilte Ausgangslage aus Sicht der JORDES+ Region, und nicht aus Sicht einzelner Gebiete, wahrnehmbar. Die beurteilte Ausgangslage wurde im Workshop C (12. und 13. Juni 2003 in Senec, SR) vorgestellt und diskutiert. Die in den folgenden Kapiteln dargestellten Beurteilungen spiegeln die Ergebnisse des Workshops wider.

### **Zusammenfassende Beurteilung Themenbereich Verkehr:**

Insgesamt wurden im Zuge der Bearbeitung 64 Projekte aus dem Sachbereich Verkehrssystem durch die einzelnen Projektpartner zur Beurteilung eingebracht: 34 Projekte von Österreich, 24 von den slowakischen Partnern und 7 von Ungarn. Von diesen 67 Projekten wurden

- 14 Projekte neutral
- 30 Projekte positiv in der Auswirkung auf die regionale Entwicklung und dessen Realisierungschance und
- 15 Projekte positiv in der regionalen Entwicklung, jedoch mit schlechter Realisierungschance

bewertet.

Bei der Beurteilung von drei weiteren Projekten wurde kein Konsens erzielt und bei fünf Projekten liegt nur eine lückenhafte Bewertung vor.

Bei einigen Projekten besteht Handlungsspielraum in JORDES+. Diese Projekte wurden in Hinblick auf die regionale Entwicklung positiv eingestuft, deren Realisierungschance jedoch gering beurteilt. Ausschlaggebend für diese Bewertungen, v.a. bei den österreichischen Projekten, war die Verankerung der einzelnen Vorhaben im Generalverkehrsplan bzw. in den Landesverkehrsplänen.

Die Erreichbarkeit der Region sowie ihrer Teilregionen ist ein entscheidender Faktor für die Attraktivität des Standortes JORDES+. Die Erreichbarkeit und Erschließung der Region ist beiderseits durch die jahrzehntelange Lage an einer geschlossenen Grenze gekennzeichnet. Dennoch ist die Ausstattung der Kernregion Wien-Bratislava durch eine ausreichende Anzahl an Verbindungen gekennzeichnet, die jedoch einer Optimierung bedürfen. Der Erschließung der peripheren Regionen muss jedoch mittels entsprechender Infrastrukturen verbessert werden. Das Aus- und Einpendlerwesen in die beiden Agglomerationen stellt einen wesentlichen Teil des täglichen Verkehrsaufkommens dar und wird Ein durch das Fallen der administrativen Grenzen sowie das Zusammenwachsen der Region weiter zunehmen.

Der Ausbau von Infrastruktur steht jedoch oft in Widerspruch zu Umwelt- und Naturschutzfragen. Umweltverträgliche Verkehrssysteme sollen dabei vorrangig gestärkt werden. Die einzelnen Projekte sind mit den konkreten JORDES+ Zielvorstellungen; vor allem mit dem derzeit diskutierten Thema Biosphärenregion abzustimmen.

Konkretere Beurteilungen für den Sachbereich Verkehr werden nach Abschluss des Zusatzmoduls „Regionales Organisationsmodell Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und deren Wirkungsbeziehungen“ und dem Zusatzmodul „Biosphärenregion und Leitbild Grüne Mitte“ möglich sein.

### **Zusammenfassende Beurteilung Themenbereich Wirtschaftsentwicklung und Standortpolitik**

Insgesamt wurden im Zuge der Bearbeitung 46 Projekte aus den Sachbereichen Wirtschaftsentwicklung und Standortpolitik durch die einzelnen Projektpartner zur Beurteilung eingebracht: 26 Projekte von Österreich, 17 von den slowakischen Partnern und 5 von Ungarn. Von diesen 48 Projekten wurden

- 3 Projekte neutral
- 38 Projekte positiv in der Auswirkung auf die regionale Entwicklung und dessen Realisierungschance und
- 4 Projekte positiv in der regionalen Entwicklung, jedoch mit schlechter Realisierungschance

Die Region verfügt über ein sehr vielfältiges Potential an Standorten für die Nutzung durch Unternehmen. Dabei kommt es in der Region zu der sehr seltenen Situation, dass ein hoch entwickelter Wirtschaftsraum (Metropolenregion Wien) und ein derzeit noch sehr kostengünstiger Wirtschaftsraum (Raum Bratislava, Komitat Győr – Moson – Sopron) direkt aneinander grenzen.

Für Unternehmen bedeutet das, dass sich hier für fast jeden Unternehmenszweck geeignete Standorte finden lassen, die von jedem Punkt in der Region innerhalb kurzer Zeit erreichbar sind.

Die Entwicklung der regionalen Wirtschaft unter den geänderten Bedingungen (globale Veränderungsprozesse, Veränderung des Status der Nachbarregionen) eröffnet eine Reihe von möglichen Entwicklungsszenarien.

Mögliche Aktivitäten in diesem Bereich sind die:

- Sicherung und Bereitstellung von Standorten, die den international üblichen Anforderungen von Unternehmen entsprechen,
- grenzübergreifende Abstimmung der Gebietskörperschaften bei der Ausweisung der Standortzonen,
- Optimierung der Verkehrsinfrastruktur,
- Voraussetzungen für einen funktionierenden Telekom-Markt,
- Abstimmung der eigenen Infrastrukturausbaumaßnahmen zur Bündelung von Standortvorteilen in den Wirtschaftsentwicklungszonen,
- Schaffung durchgehender, standardisierter Qualitäten,
- Sicherstellung der Verbindung und Vernetzung funktionell komplementärer Standortzonen,
- Untersuchung zur Definition der wirtschaftlichen Funktion der Region in Europa,
- Forschungsschwerpunkte, Centres of Excellence, Technologieparks;
- Gemeinsame Investition in exklusive innovative Einrichtungen, Ausweisung von Vorrangzonen und Fördergebieten,
- Einsatz von Clustermanagements, Ausbildungsangeboten, Förderung von Forschungsk Kooperationen;
- Standortmarketing, Bürgschaften, Wirtschaftsförderung, Clusterentwicklung, Risikokapitalfonds, öffentliche Beteiligungen, Unterstützung von spin-offs und Unternehmensgründungen, regional akkordierte Betriebsansiedlungsaktivitäten,
- Kooperationen von Universitäten/Forschungseinrichtungen und Unternehmen

## Zusammenfassende Beurteilung Themenbereich Bildung Wissenschaft Forschung

Insgesamt wurden im Zuge der Bearbeitung 13 Projekte aus den Sachbereichen Bildung/Wissenschaft/Forschung durch die einzelnen Projektpartner zur Beurteilung eingebracht: 7 Projekte von Österreich und 6 von den slowakischen Partnern. Von Ungarn wurden keine Projekte eingebracht. Von diesen 13 Projekten wurden

- 1 Projekte neutral
  - 6 Projekte positiv in der Auswirkung auf die regionale Entwicklung und dessen Realisierungschance und
  - 1 Projekt positiv in der regionalen Entwicklung, jedoch mit schlechter Realisierungschance
- bewertet. Bei der Beurteilung von fünf weiteren Projekten wurde kein Konsens erzielt.

Die JORDES+ Partner haben in diesem Sachbereich die Möglichkeit Aktivitäten zu setzen. Dieser Handlungsspielraum sollte auch für eine zielgerichtete Entwicklung der Region sowie individuelle aber abgestimmte Ausrichtung der Teilregionen auf dem Bildungssektor genutzt werden.

Im Falle von Wien und Bratislava besteht großes Vernetzungspotenzial. Stabile und gut ausgebaute Wissensinfrastruktur, gute Erfahrungen aufgrund der großen Anzahl von Universitäten und Fachhochschulen und eine gute Wissens-Kultur sind vorhanden. Ziel ist es, diese Grundlage zu aktivieren und den Integrationsprozess zu beschleunigen.

Wissen, Innovation und der Einsatz neuer Technologien sind die Triebkräfte der modernen Wirtschaft. Das Thema Bildung, Wissenschaft, Forschung hängt somit eng mit den Fragen der Wirtschaftsentwicklung zusammen und bietet Gelegenheiten zur Zusammenarbeit in der Region.

Erfahrungen von grenzüberschreitenden Regionen zeigen, dass Wissenstransfer, erweiterte Verteilung von Innovation und steigende Kooperationen über die Grenzen hinweg zwischen höheren Bildungseinrichtungen und Unternehmen einen zentralen Beitrag zur Überwindung der Grenzwirkung auf die Wirtschaftsentwicklung darstellen. Es besteht politisches Interesse für die Einrichtung einer Learning region, für die Stärkung von Clusters und Festigung der Verbindungen

Mögliche Aktivitäten sind in den Bereichen Forschung, Technologie, Netzwerkbildung sowie Kooperation zu setzen durch

- Etablierung neuer Ausbildungswege und Ausbildungsstätten;
- ein Konzept für gemeinsame regionale Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkte;
- eine Vereinbarung über komplementäre Forschungs- und Ausbildungsschwerpunkte der Universitäten der Region,
- Aufbau von Programmen zur intensiven Zusammenarbeit, die Förderung der innerregionalen Mobilität von F&E, Studenten und hochqualifizierten Fachkräften sowie aktiven
- Einsatz um internationalen Austausch zu initiieren.

## Zusammenfassende Beurteilung Themenbereich Siedlungsstruktur

Insgesamt wurden im Zuge der Bearbeitung 10 Projekte aus dem Sachbereich Siedlungsstruktur durch die einzelnen Projektpartner zur Beurteilung eingebracht: 3 Projekte von Österreich und 7 von den slowakischen Partnern. Die ungarischen Projektpartner haben keine Projekte eingebracht. Von diesen 10 Projekten wurden

- 2 Projekte neutral
  - 7 Projekte positiv in der Auswirkung auf die regionale Entwicklung und dessen Realisierungschance und
  - 1 Projekt positiv in der regionalen Entwicklung, jedoch mit schlechter Realisierungschance
- bewertet.

Das Ziel eines gemeinsamen Vorgehen von der SK, HU und Ö hinsichtlich Siedlungsentwicklung wird von allen Projektpartnern als wichtig und deren Auswirkungen als positiv für die regionale Entwicklung beurteilt. Die Realisierung wird hingegen längere Zeit in Anspruch nehmen. Der Untersuchungsbereich ist sowohl durch die räumliche Nähe zweier europäischer Hauptstädte als auch durch bedeutende naturräumliche Potenziale definiert, die teilweise aufgrund der Lage an Grenzen erhalten geblieben sind. In diesem Spannungsfeld hat die erhoffte dynamische Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung zu erfolgen. Die anderen Siedlungsräume der Region sind geprägt durch regionales Pendlerwesen, d.h. die Orte, kleineren und mittleren Städten sind durch Zersiedlung und wachsende Einfamilienhaussiedlungen gekennzeichnet. Dieser Trend wird sich auch in absehbarer Zeit nicht umkehren.

Konkretere Beurteilungen hinsichtlich Siedlungsentwicklung in der Region werden nach Abschluss des Zusatzmoduls „Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und deren Wirkungsbeziehungen“ möglich sein.

Ansätze für künftige Überlegungen:

- Klärung von Regeln und eines Leitbildes für die Raumentwicklung zur Schaffung von regionalen Qualitätsstandards und zur Stärkung der Wirkung der Ordnungsplanung,
- Deklaration zur Einhaltung einheitlicher ökologischer Standards und Prinzipien bei der Flächennutzungsplanung,
- Abstimmung der Investitionen in Verkehrssysteme und Wirtschaftsstandortentwicklung mit den Zielen der Wohn- und Freizeitnutzung
- gemeinsame Maßnahmen für Bewusstseinsbildung hinsichtlich nachhaltiger Wohn- und Siedlungsformen.

## **Zusammenfassende Beurteilung Themenbereich Natur und Umwelt**

Insgesamt wurden im Zuge der Bearbeitung 22 Projekte aus dem Sachbereich Natur und Umwelt von den einzelnen Projektpartnern zur Beurteilung eingebracht: 11 Projekte von Österreich, 9 von den slowakischen Partnern und 2 von Ungarn. Von diesen 22 Projekten wurden

- 1 Projekt neutral
- 10 Projekte positiv in der Auswirkung auf die regionale Entwicklung und dessen Realisierungschance und
- 1 Projekt positiv in der regionalen Entwicklung, jedoch mit schlechter Realisierungschance

bewertet. Bei der Beurteilung von zehn weiteren Projekten wurde kein Konsens erzielt.

Der Auwaldkorridor entlang der Donau zwischen Wien und Bratislava bildet das „grüne Rückgrat“ der Region. Die Sicherung und Entwicklung dieses zentralen Natur- und Naherholungsraums sowie dessen Vernetzung mit anderen Grünräumen (March- und Donauauen, Wienerwald, Neusiedler See, Kleine Karpaten, etc.) zu einem grenzüberschreitenden regionalen Biotopverbund oder noch weitergehend zu einer Biosphärenregion sind wesentliche Eckpunkte einer am Prinzip der Nachhaltigkeit orientierten Raumentwicklung.

Die „Biosphärenregion und Grüne Mitte“ wurde bereits in vorigen Workshops diskutiert und als Thema gemeinsamen Interesses definiert. Das Thema Biosphärenregion wird als „Strategie“ gesehen, alle weiteren Projekte sind dieser Strategie unterzuordnen.

Das strategische Projekt „Biosphärenregion“ stellt den Meilenstein in diesem Sachbereich dar und sollte „zu einer Philosophie der Entwicklung der JORDES+ Region werden“. Die Gesamtphilosophie setzt sich einerseits mosaikartig aus einer Vielzahl und Vielfalt „kleinerer“ Projekte zusammen, andererseits ergibt jedes einzelne dieser Projekte für die Gesamtphilosophie eine zusätzliche Bedeutung. Eine Klärung der Begriffe und das Festlegen auf eine gemeinsame Definition hat jedenfalls zu erfolgen.

Die Ergebnisse des derzeit laufenden Zusatzmoduls „Biosphärenregion und Leitbild Grüne Mitte“ werden weiterführende Schlussfolgerungen ermöglichen.

Folgende Aktivitäten sind anzudenken:

- Definition der Schutz- und Erhaltungsgebiete von regionalem Interesse;
- Vereinbarung über den Umgang mit diesen Gebieten; Sicherstellung von Vernetzungsmöglichkeiten der wertvollen Naturräume an den Grenzen;
- Kauf von Schlüsselliegenschaften
- Sicherstellung nachhaltigen Bewirtschaftungsweisen der Naturgebiete;
- Unterstützung von naturverträglichen Nutzungen (sanfter Tourismus, nachhaltige Landwirtschaft);
- Entwicklung von prägenden Bildern für die Naturzonen („Grüne Mitte“);
- Förderung von Schutz- und Bewahrungsinitiativen;
- Verbreitung von Best Practices für die Landwirtschaft

## Zusammenfassende Beurteilung Themenbereich Tourismus und Kulturelles Erbe

Insgesamt wurden im Zuge der Bearbeitung 24 Projekte aus dem Sachbereich Tourismus und kulturelles Erbe durch die einzelnen Projektpartner zur Beurteilung eingebracht: 14 Projekte von Österreich und 10 von den slowakischen Partnern. Von diesen 24 Projekten wurden

- 1 Projekt neutral
- 13 Projekte positiv in der Auswirkung auf die regionale Entwicklung und dessen Realisierungschance und
- 2 Projekte positiv in der regionalen Entwicklung, jedoch mit schlechter Realisierungschance

bewertet. Bei der Beurteilung von 7 weiteren Projekten wurde kein Konsens erzielt und bei einem Projekt liegt nur eine lückenhafte Bewertung vor.

Es wurden im Zuge der Diskussion im Rahmen des Workshops drei strategische Themenbereiche festgelegt:

- Grenzüberschreitende Destinationsentwicklung und Angebotsvernetzung
- Trademark für die Region
- Grenzüberschreitende Tourismus-Projekte / touristische Kooperationen

Die anderen Projekte können diesen strategischen Themen untergeordnet werden.

Die strategischen Themen „Grenzüberschreitende Destinationsentwicklung und Angebotsvernetzung“ und „Trademark für die Region“ wurden als wichtig für die regionale Entwicklung der Region sowie für deren Positionierung als international wahrnehmbare Tourismusregion eingestuft. Einzelprojekte dazu laufen bereits bzw. sind in Vorbereitung, die Realisierung dieser beiden Rahmeninitiativen wird jedoch Zeit in Anspruch nehmen.

Gemeinsam mit den Initiativen im Bereich Natur- und Umwelt soll der Tourismus und das kulturelle Erbe der Region aktiviert werden. Die bestehende Vielfalt auf engem Raum, in unmittelbarer Nähe zweier Hauptstädte, eröffnet Entwicklungsmöglichkeiten sowohl für den Erholungs- und Ausflugstourismus als auch für die Entwicklung von attraktiven Angeboten für Gästen von außerhalb.

Anhand der angeführten Projekt zeigt sich, dass in den Bereichen Tourismus und kulturelles Erbe bereits einige Initiativen gesetzt wurden und weitere Konzeptionen neuer touristischer Angebote in die Wege geleitet werden. Die Optimierung und Integration der touristischen Infrastruktur kann vorrangig durch Investitionen erreicht werden (z.B. in den Bereichen Transport,

Information, Buchung, Marketing). Die Vernetzung der einzelnen touristischen Infrastrukturen sowie von regionsweiten Themen und Angeboten spielt eine wichtige Bedeutung.

In eine abschließende Beurteilung müssen auch die Ergebnisse des Zusatzmoduls „Biosphärenregion und Leitbild Grüne Mitte“ einbezogen werden

### Zusatzmodule:

Zu gemeinsam definierten Themen wurden zur Vertiefung Zusatzmodule beauftragt. Die Ergebnisse werden zu Beginn des Jahres 2004 vorliegen.

#### Zusatzmodul 1: **Biosphärenregion und Leitbild Grüne Mitte**

Auftragnehmer: stadthand – mecca consulting – ÖIR

„Biosphärenregion“ bedeutet sowohl eine Programmatik / eine Zielvorstellung, als auch ein Element der Vermarktungsstrategie. Beides soll letztlich die Chancen erhöhen, die Region als eine spezifische und unverwechselbare Region in Europa zu positionieren.

Ziel ist die Schaffung eines grenzüberschreitenden Netzwerkes der landschaftlich und ökologisch bedeutendsten naturräumlichen Einheiten der Ostregion unter regionalwirtschaftlichen Aspekten.

„Grüne Mitte“ bedeutet in dem Zusammenhang ein Leitbild-Element innerhalb der Regionalentwicklung der „JORDES-Region“, insbesondere in der Doppelstadt-Region Wien-Bratislava.

Das Modul soll grundsätzlich zu einer Klärung der Potenziale beitragen, die in dieser Programmatik und in diesem Leitbild-Element für die gesamte Entwicklung der Region enthalten sind sowie einen Überblick über die im Detail zu klärenden bzw. vorhandenen Implementierungsoptionen und –schritte beinhalten.

Die Erarbeitung von z.B. Business-Plänen für ausgewählte Optionen / Elemente könnte in einem Folge-Modul bearbeitet werden.

#### Zusatzmodul 2: **Regionales Organisationsmodell Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und deren Wirkungszusammenhänge**

Auftragnehmer: ÖIR

Ein wesentlicher Aspekt in der Bearbeitung ist der Zusammenhang zwischen ÖPNV-Angebot und Siedlungsstruktur.

Einerseits sollen ausgehend von den siedlungsstrukturellen Entwicklungspotenzialen im JORDES+ Raum Überlegungen getroffen werden, wie diese Potenziale mittels öffentlicher Verkehrsmittel bedient werden können, andererseits die Chancen für eine induzierte Siedlungs- bzw. Standortentwicklung durch neue / verbesserte Verkehrsangebote (infrastrukturell, betrieblich und tariflich) in der gesamten JORDES+ Region analysiert werden.

In weiterer Folge soll die „Reaktivierung“ und Attraktivierung des „Marchegger Astes“ der Ostbahn und der Bahnverbindungen südlich der Donau (z.B. Spange Kittsee, Wolfstahl, etc.) genauer beleuchtet werden. Die siedlungspolitischen Side effects durch eine Aufwertung dieser Schienenverbindungen sollen analysiert und dargestellt werden.

### Zusatzmodul 3: **Stadt-Umland Kooperation Bratislava**

Auftragnehmer: TU Wien, Institut für Stadt- und Raumplanung – mecca consulting

Ziele des Projektes sind:

- die Schaffung der analytischen und methodischen Grundlagen für eine nachhaltige und abgestimmte räumliche Entwicklung der Gemeinden, der Region bzw. der Kreise in der Slowakischen Republik innerhalb des funktionellen Agglomerationsraumes von Bratislava.
- Die Entwicklung von planerischen und organisatorischen Strukturen im Zuge der Bearbeitung, die einen Dialog zwischen den Gemeinden der Agglomerationsregion und der Stadt Bratislava ermöglichen.
- Die Programmatik eines mit der „JORDES+“ Strategie kompatiblen regionalen Entwicklungskonzeptes.

Eine Einbindung der Gemeinden wird im Zuge des Projektablaufes als zweckmäßig erachtet. Die Bearbeitung sollte jedoch nicht auf der Basis der Gemeindeplanung erfolgen, sondern der Planungsebene von JORDES+ entsprechen („top-down“). Sowie auf wissenschaftlicher bzw. forschungsorientierter Basis erfolgen.

### **Workshop C in Senec**

Im Zuge des Projektes sind sieben Workshops vorgesehen, bei denen die einzelnen Länder vertreten sind und die Themenbereiche von JORDES+ diskutiert werden. Seit Projektbeginn wurden drei Workshops abgehalten. Im Berichtsjahr 2003 fand der Workshop C in Senec (SK) statt. Im Zuge des Workshops C wurden u.a. folgende Themen erörtert:

- Entwicklungsstrategie des Selbstverwaltungskreises Bratislava
  - Raumplan der Stadt Bratislava
  - Strategieplan und STEP Wien
  - NÖ Landesentwicklungskonzept
  - Raumordnung im Burgenland
  - Entwicklungsplan der Stadt Győr.
- 
- Präsentation und Diskussion der Ergebnisse des Arbeitspaketes „Ausgangslage erfassen“ sowie „Ausgangslage beurteilen und bewerten“
  - Impulsreferate zu den Themen: Biosphärenregion, Kooperation der Wirtschaftsförderer, grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei Natur und Umweltschutz (March Auen) nachhaltiger Verkehr, Hochschulbildung,
  - Eine Diskussion in Arbeitskreisen über mögliche gemeinsame strategische Projekte.

Der nächste Workshop D zum Thema „Entwicklungspotenziale“ ist im Frühjahr 2004 in Ungarn vorgesehen.



Detaillierte Informationen über das Projekt JORDES+, den Stand der Bearbeitung, Kontakte und die Ergebnisse der Workshops findet man unter [www.jordes.org](http://www.jordes.org).

### Vorbemerkungen

Die dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung im Stadt-Umland Bereich hat hier auch zu mehr Verkehr und Umweltbelastungen geführt. Die höchsten Belastungen an Werktagen in der Morgenspitze ergeben, dass 148.000 Pendler zwischen 6 und 9 h Richtung Wien verkehren, davon 103.000 mit dem Auto, 39.000 mit der Bahn und 6.000 mit dem Bus. Weitere Zunahmen an der Stadtgrenze sind prognostiziert, wobei sich das Verkehrsaufkommen aufgrund der EU-Erweiterung in den bereits stark belasteten Korridoren „Süd“ und „Südost“ aber auch in den bisher schwächsten Korridoren „Nord“ und „Nordost“ noch verstärken wird. Es muss daher das gemeinsame verkehrspolitische Ziel sein, den Verkehr mehr als bisher über umweltfreundliche Verkehrsträger und Verkehrstechnologien abzuwickeln und den Modal Split zugunsten des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

In der gemeinsamen Deklaration vom 23. Juni 2003 für ein Europa des Friedens, der Demokratie, des Wohlstands und des Zusammenhalts sprechen sich Landeshauptleute der Ostregion für die Gründung einer Europaregion aus, bei der es um die Zusammenarbeit für eine gemeinsame Regional- und Standortentwicklung, Infrastrukturplanung, Umweltpolitik sowie den Aufbau von Netzwerken in Kultur, Tourismus und Freizeit geht. Für den Ausbau der Verkehrsnetze enthält die Deklaration konkrete Vorschläge zur besseren Erschließung der Wirtschaftsräume und zur Schaffung intermodaler Verkehrsknoten für den Personen- und Güterverkehr.

Es bedarf der Sicherung der Erreichbarkeit der Region durch Maßnahmen für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr, indem wesentliche Anteile von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Zu diesem Zweck sollen das Konzept „S-Bahn plus“ und die stadtgrenzenübergreifenden schienengebundenen Projekte, Verlängerung der Straßenbahn nach Groß Enzersdorf und Schwechat und Verknüpfung Badner Bahn mit U6, rasch verwirklicht werden. Im Zusammenhang damit stehen die Modernisierung der Bahnhöfe und der weitere Ausbau von P+R-Standorten in Abstimmung mit zu beschleunigten Regionalbuslinien und organisatorischen Maßnahmen, wie insbesondere Fahrgemeinschaften.

Schwerpunkt der Tätigkeit der PGO zu diesem Thema waren drei stadtgrenzenübergreifenden Schienenprojekte:

1. Mischverkehr WLB – U6 (Wien/Tscherttegasse-Vösendorf/SCS)
2. Straßenbahnverlängerung von Simmering nach Schwechat
3. Straßenbahnverlängerung von Aspern nach Groß-Enzersdorf

für deren Machbarkeit (Nutzen-Kosten, Grobtrassierung) wurden folgende Untersuchungen beauftragt:

„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)

„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); Stufe 1

„Mischsystemtechnik im schienengebunden ÖPNV Wien-Umland: Beurteilung von U6 – WLB Varianten“ an Bietergemeinschaft Regional Consulting & DE-Consult (Auftraggeber NÖVOG und Übereinkommen zwischen NÖVOG, NÖ, Wien, Wiener Linien und Wiener Lokalbahnen; Kostenteilung je 50% NÖ / Wien)

„Mischsystemtechnik im schienengebunden ÖPNV Wien-Umland: Vorstudie Straßenbahn nach Schwechat“ an Regional Consulting ZT GmbH, Federführung Dr. Snizek (Auftraggeber: NÖ und Übereinkommen mit Wien über 50% Kostenbeteiligung)

„ÖV – Korridor Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 von Aspern nach Groß Enzersdorf: Machbarkeit“ an Zivilingenieurbüro Mittnik (Auftraggeber Wien – MA 18)

„Mischsystemtechnik im schienengebunden ÖPNV Wien-Umland: Variantenuntersuchung U6 nach Wr. Neudorf“ an Regional Consulting ZT GmbH, Federführung Dr. Snizek (Auftraggeber: NÖ und Übereinkommen mit Wien über 50% Kostenbeteiligung)

## **zu 1.: Mischverkehr WLB – U6 (Wien/Tscherttegasse-Vösendorf/SCS)**

### **Projektbeschreibung**

Die Trasse der U6 wird auf einer etwa 1.800 m langen Neubaustrecke über die Landesgrenze nach Niederösterreich geführt und bei Vösendorf in die bestehende Trasse der Badner Bahn eingebunden.

Zur Verbesserung des ÖV - Angebotes im Südraum von Wien werden bestehende Linien derselben Fahrzeugtypen miteinander verknüpft. Züge der Badner Bahn werden in Folge zwischen Vösendorf und Tscherttegasse auf der Strecke der U6 geführt und vor Philadelphiabrücke/Meidling wieder in die ursprüngliche Strecke der Badner Bahn Richtung Oper eingebunden. In einer weiteren Stufe erfolgt die Verlängerung der U6 auf der Neubaustrecke und über das Netz der Badner Bahn bis Wiener Neudorf.

### **Verkehrliche Wirkung**

Der Synergieeffekt erlaubt bei gemeinsamer Streckenführung eine effizientere Nutzung und somit Betriebskosteneinsparungen bzw. lediglich geringe Steigerungen an Betriebskosten bei gleichzeitiger Erhöhung der Angebotsvielfalt im öffentlichen Verkehr des Südraumes bis Wiener Neudorf.

Durch die Züge der Badner Bahn wird ein zusätzliches Angebot von Philadelphiabrücke bis Siebenhirten realisiert. Direktfahrten vom südlichen Netzabschnitt der U6 ins Stadtzentrum sind möglich. Zusätzlich entstehen fünf Möglichkeiten des bahnsteiggleichen Umsteigens zwischen Badner Bahn und U-Bahn. Durch die Verlegung des Badner Bahn Astes entfallen auch die Behinderungen durch Querungen auf der B 17 zwischen Inzersdorf und Vösendorf. Es kommt somit zu einer Verbesserung der Verkehrssituation auch für den Kfz – Verkehr.

Demgegenüber steht die Angebotsreduzierung der U6 Züge über Philadelphiabrücke hinaus. Es wird für einen Teil der Fahrgäste, bei den durch die Badner Bahn ersetzten U6 Zügen, ein zusätzlicher Umsteigevorgang notwendig. Für die aufgelassene Teilstrecke, die die geringsten Fahrgastzahlen im Personenverkehr der Badner Bahn aufweist, ist ein Busersatzbetrieb vorgesehen. Geringfügige Fahrgastverluste der Badner Bahn im Bereich Inzersdorf bzw. durch die geänderte Taktführung der U6 stehen höheren Zuwächsen durch Angebotsverbesserung und Attraktivierung gegenüber.

### **Umsetzung**

Für die Kostenschätzung wurde aus Kostengründen von einer Hochlage der Neubaustrecke Siebenhirten–Vösendorf, sowie von einer niveaugleichen Verbindung der Gleisanlagen im Bereich Tscherttegasse ausgegangen. Für die Strecke samt niveaugleicher Verbindung fallen Infrastrukturkosten von rund 60 Mio. € an, davon etwa 37 Mio. € auf dem Wiener Teilabschnitt,

23 Mio. € in Niederösterreich. Dem stehen jährliche Betriebskosteneinsparungen von etwa 0,2 Mio. € gegenüber. Für eine mögliche Verlängerung der U-Bahn bis Wr. Neudorf werden weitere 22 Mio. € in Niederösterreich benötigt. Es entstehen zusätzliche jährliche Betriebskosten von ca. 2 Mio. €. In weiterer Folge wird in Form einer Betriebssimulation das Ein- und Ausbinden der Badner Bahn im Bereich Tscherttegasse geprüft um festzustellen, ob mit einer niveaugleichen Verbindung das Auslangen gefunden werden kann. Die Hochlage des Abschnittes Siebenhirten–Vösendorf ist noch mit den Betroffenen abzustimmen.

Weiters ist eine Detailplanung („generelles Projekt“) durch die Stadt Wien und ein Detailprojekt vorzusehen. Hier sind auch rechtliche Belange hinsichtlich Errichtung und Eigentümerschaft der Neubaustrecke, sowie die Kostenaufteilung von Detailplanung, Bau und Betrieb zu klären. Eine Realisierung ist mit der 4. Ausbaustufe der Wiener U-Bahn abzustimmen. Als Realisierungszeitraum wird aufgrund der notwendigen Planungsschritte und Verfahren das Jahr 2009 als möglich erachtet.

#### Variantenuntersuchung U6 nach Vösendorf

Die Betriebssimulation des in der Tscherttegasse verknüpften Mischverkehrs U6 – WLB im Auftrag der WL zeigte bei Annahme einer pünktlichen Betriebsabwicklung beider Verkehre kein Problem. Der Spielraum für unpünktliches Einbinden in den Mischverkehr beträgt jedoch nach Aussage der WL nur 20 Sekunden. Ein von den WLB eingebrachtes Verspätungsszenario einer Betriebssimulation führt zu einer Destabilisierung der Fahrpläne, was insbesondere für die WLB weitere Wartezeiten bedeuten würde. Beide Unternehmen wollen kein Risiko eingehen und können einen fahrplanmäßigen Mischbetrieb nicht garantieren. Vorstellbar ist nach Aussagen der WL eine Verlängerung der U6 über die Stadtgrenze, eine Variante die grundsätzlich bereits angedacht aber insbesondere wegen der höheren Betriebskosten zunächst nicht näher betrachtet wurde.

Um die Palette der Möglichkeiten zur Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland (gemeinsames verkehrspolitisches Ziel der Länder) zu vervollständigen, soll nun auch die Verlängerung der U6 nach Wr. Neudorf im Auftrag des Landes Niederösterreich und der Stadt Wien durch Regional Consulting untersucht und mit den vorliegenden Ergebnissen hinsichtlich Nutzen und Kosten vergleichend dargestellt werden.

Die WL werden die im Rahmen der PGO-Arbeitsgruppe weiterzuführenden Arbeiten mit den zuständigen Abteilungen unterstützen. Das Ergebnis wird voraussichtlich im September 2004 präsentiert vorliegen.

## **zu 2. Straßenbahnverlängerung von Simmering nach Schwechat**

### **Projektbeschreibung**

Zur Verbesserung der ÖV Angebote und der Erreichbarkeiten im Osten Wiens ist die Ausdehnung des Wiener Straßennetzes nach Schwechat vorgesehen. Auf einer etwa 3.200 m langen Neubaustrecke werden die Gleise der Straßenbahn ab der Zentralwerkstätte der Wiener Linien entlang der Simmeringer Hauptstrasse über die Landesgrenze auf der Wiener Strasse nach Schwechat geführt. Die Wendeschleife ist am Ortsende der Gemeinde Schwechat beim Concorde Business Park bzw. der Anschlussstelle der S 1 vorgesehen. Die Züge verkehren zwischen Simmering – Schwechat und dem Concorde Business Park.

Betrieblich kann die Linie 6 ab Zentralfriedhof 3. Tor verlängert werden, wobei jeder zweite oder dritte Zug nach Schwechat geführt werden kann. Alternativ kann auch, bei Zurücknahme der Straßenbahnlinie 6, eine neue Linie zwischen Simmering/Grillgasse und Schwechat betrieben werden.

### **Verkehrliche Wirkung**

Mit der Verlängerung der Straßenbahn wird das Zentrum von Schwechat mit starken Pendelbeziehungen zu den Wiener Bezirken Simmering (XI), Landstraße (III) und Innere Stadt (I) direkt an das hochrangige ÖV Netz angeschlossen, die bisher auf Umsteigen bzw. auf in unregelmäßigen Intervallen verkehrende Regionalbusse angewiesen waren. Zusätzlich zum Stadtzentrum wird der Concorde Business Park sowie P& R Möglichkeiten an der S 1 erschlossen.

Nach Fertigstellung der S 1 2006, soll die Wiener Straße im Zentrum von Schwechat rückgebaut und somit vom Durchzugsverkehr entlastet werden. Der Entfall von zwei Fahrstreifen pro Richtung für den MIV sowie die Einbindung eines Gleiskörpers in das Stadtbild sind somit problemlos möglich.

### **Umsetzung**

Für die Strecke werden Infrastrukturkosten von etwa 12 Mio. € notwendig, davon etwa 3 Mio. € auf dem Wiener Teilabschnitt, 9 Mio. € in Niederösterreich. Abhängig vom Angebot entstehen jährliche Betriebskosten zwischen 3 und 7 Mio. €.

In weiterer Folge ist eine Konkretisierung und weitere Detaillierung (Generelles Projekt bzw. Detailprojekt) der derzeit vorliegenden Studien erforderlich, wobei eine Kostenaufteilung von Planung, Bau und Betrieb noch zu klären wäre. Eine Realisierung ist mit dem Um- und Rückbau der Wiener Straße sowie der Fertigstellung der S1 abzustimmen. Als Realisierungszeitraum werden nach den notwendigen Planungsschritten die Jahre 2006/07 angestrebt.

## **zu 3. Straßenbahnverlängerung von Aspern nach Groß-Enzersdorf**

### **Projektbeschreibung**

Als eines der Ergebnisse des „Brainstormings“ zur vierten Ausbauphase der U-Bahn der MA 18 und vor allem vor dem Hintergrund, dass die räumliche Entwicklungskonzeption für Wien für die Achse Stadlau - Aspern – Ebling eine städtebauliche Verdichtung entlang der Erzherzog-Karl-Straße in Verbindung mit der Bildung bzw. Aufwertung von Zentren vorsieht, wurde die Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 ab der derzeitigen Endstelle Aspern nach Groß-Enzersdorf als verkehrswirksame Maßnahme eingestuft. Für die geplante ca. 6.800 m lange Neubaustrecke wurden dabei zwei Szenarien ausgearbeitet.

Variante 1 geht dabei von einer Verkehrsreduktion auf der B 3 durch Umsetzung der in der SUPer NOW vorgeschlagenen Maßnahmen aus, während Variante 2 von der Beibehaltung der derzeitigen Verkehrsmengen ausgeht. Unabhängig von der gewählten Variante kann für den Bereich zwischen der derzeitigen Endschleife und dem Ortsbeginn Ebling ein eigener Gleiskörper, sowie je eine Richtungsfahrbahn für den MIV, für den Bereich zwischen Stadtgrenze und neuem Endpunkt in Groß-Enzersdorf aus Platzgründen hingegen nur ein vom MIV mitbenützter mittlerer Gleiskörper angeboten werden. Für die restlichen Abschnitte (Ortskern Ebling bis Stadtgrenze) kann bei Variante 1 aufgrund der erzielten Verkehrsreduktion ein vom MIV mitbenützter mittlerer Gleiskörper eingerichtet werden. Bei Umsetzung der Variante 2 kann in einem Abschnitt eine vollständige Trennung MIV – ÖV durch Einrichtung eines eigenen Gleiskörpers und je einer Richtungsfahrbahn, in weiten Teilen allerdings nur für die stadteinwärts führende Richtung ein eigener Fahrstreifen eingerichtet werden.

Betrieblich unterstützt werden die baulichen Maßnahmen durch Koordinierung der Verkehrslichtsignalanlagen und der damit verbundenen Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs.

## Verkehrliche Wirkung

Mit der Linienführung in der B 3 kann eine wichtige und leistungsfähige Trasse für den öffentlichen Verkehr geschaffen werden, die die Bezirksteile Kagran, Stadlau, Aspern, Eßling und die Gemeinde Groß-Enzersdorf schienengebunden verbindet. Neben der kleinräumigen Verknüpfung der einzelnen Bezirksteile wären diese Zentren durch Umsetzung dieser Straßenbahnverlängerung auch direkt an die höherrangigen Verkehrsmittel U 1, U 2; R 20, R 80 und S 80 angebunden. Darüber hinaus könnte künftig auch das geplante Stadterweiterungsgebiet Flugfeld Aspern am südlichen Ende erschlossen werden.

## Umsetzung

Für die Strecke werden Infrastrukturkosten von etwa 33 Mio. € notwendig, davon etwa 23 Mio. € auf dem Wiener Teilabschnitt, 10 Mio. € in Niederösterreich. Abhängig vom Angebot entstehen jährliche Betriebskosten zwischen 6 und 9 Mio. €. In weiterer Folge ist eine Konkretisierung und weitere Detaillierung (Generelles Projekt bzw. Detailprojekt) der derzeit vorliegenden Studien erforderlich, wobei eine Kostenaufteilung von Planung, Bau und Betrieb noch zu klären ist.

Eine Realisierung ist bei Einhaltung der notwendigen Planungsschritte bei Umsetzung der Variante 2 (keine Entlastung der B 3) mit 2009, bei Umsetzung der Variante 1 (Realisierung der SUP Maßnahmen) frühestens für den Zeitraum 2012 – 2015 denkbar.

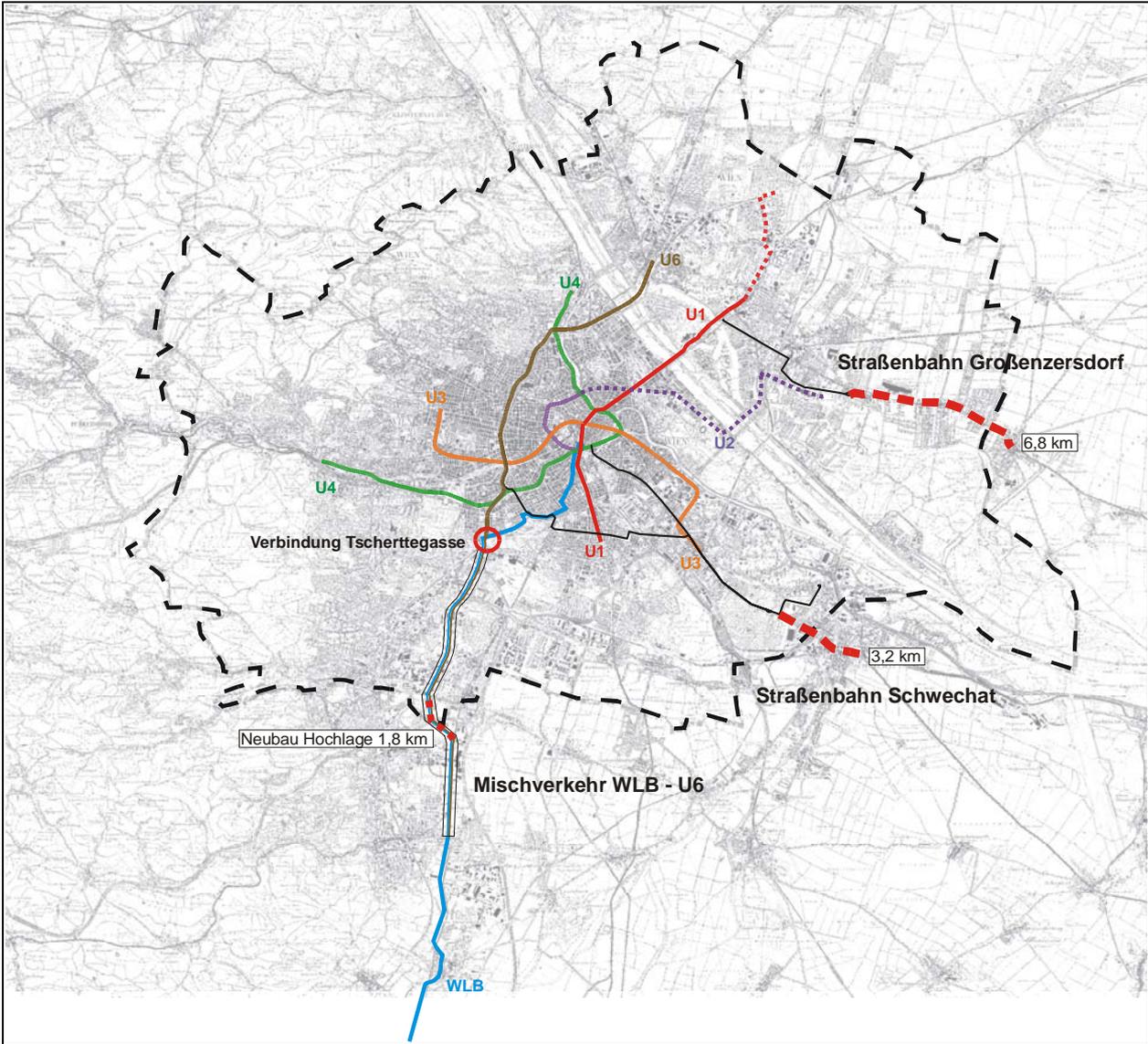
## Zusammenstellung der Gesamtkosten gemäß Grobkostenschätzung

<b>KOSTENÜBERSICHT GEMÄSS GROBKOSTENSCHÄTZUNG</b>						
<b>[in Mio. € netto]</b>						
	<b>Mischverkehr U6 - WLB</b>		<b>Straßenbahn Schwechat</b>		<b>Straßenbahn Groß-Enzersdorf</b>	
	Siebenhirten (HVZ: 5 min)	Wr. Neudorf (HVZ: 15 min)	Linie 6 (HVZ: 6 min)	neue Linie (HVZ: 7,5 min)	jeder Zug (HVZ: 3 min)	jeder 2. Zug (HVZ: 6 min)
<b>Investitionskosten</b>						
Wien	37,0	37,0	3,0 **	3,0 **	22,6 ***	22,6 ***
Niederösterreich	23,0	45,0	9,0 **	9,0 **	10,1 ***	10,1 ***
<b>Σ Investitionskosten</b>	<b>60,0</b>	<b>82,0</b>	<b>12,0 **</b>	<b>12,0 **</b>	<b>32,7 ***</b>	<b>32,7 ***</b>
<b>Betriebskosten p.a.</b>						
Wien	-0,2	-0,2	2,9 *	-1,0 *	7,2 *	5,5 *
Niederösterreich	-	2,0	4,4 *	3,9 *	1,8 *	0,4 *
<b>Σ Betriebskosten</b>	<b>-0,2</b>	<b>1,8</b>	<b>7,3 *</b>	<b>2,9 *</b>	<b>9,0 *</b>	<b>5,9 *</b>
* gemäß Grobkostenschätzung WL ** gemäß Grobkostenschätzung Snizek *** gemäß Kostenschätzung Netzanalyse der WL						

## Weitere Planungs- und Kooperationsschritte

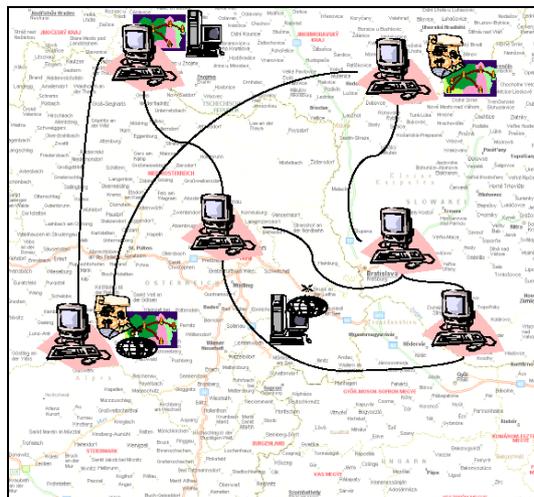
Generelle Projekte zur Klärung offener Planungsfragen als Vorstufe für Bauprojekt (Detailprojekt der Wiener Linien). Durchführung Stadt Wien, MA 18 mit Kostenbeteiligung NÖ / Gemeinden.

Vereinbarungen zwischen Gebietskörperschaften (Finanzierung, Antragsteller, Verträge) Genehmigungsverfahren (Wiener Linien)



## 6. REGION „CENTROPE“ – digitale Basiskarte und Informationssystem

---



Im Zuge der Durchführung des Interreg IIIa Projektes JORDES+ stellte sich heraus, dass eines der größten Probleme bei der Kooperation mit Partnern aus der Slowakei und Ungarn aus dem Fehlen einer digitalen Kartengrundlage und eines gemeinsam nutzbaren Informationssystems resultiert.

Es wurde daher bereits mehrfach die Erstellung eines gemeinsamen Informationssystems angedacht. Um diesen Prozess zu beschleunigen und zu erleichtern, wurde von der Geschäftsstelle vorgeschlagen, auf Ebene der PGO eine Erstellung einer digitalen Basiskarte bzw. die Grundlagen für ein digitales Informationssystem nicht nur für die „Jordes-Region“ sondern für die „Centrope“ Region (also einschließlich der Region Brünn) in Angriff zu nehmen.

### Ziel des Projektes:

Erstellung einer digitalen Basiskarte und Informationssystems für die „REGION CENTROPE“ (also für eine Region, welche die Bundesländer Wien, NÖ, Burgenland, die Räume Bratislava – Trnava, Győr - Moson – Sopron sowie Brno - Budjovice umfasst).

Dabei geht es wesentlich um folgende Punkte:

- Zusammenführung vorhandener Geo-Daten, um eine einheitliche grenzüberschreitende Darstellung der Gesamtregion zu ermöglichen (Ziel-Maßstabsbereich von Europa-Übersicht (1:20.000.000) bis max. 1:200.000; Zusammenführung in einheitlichem Bezugssystem, Festlegung der Koordinatensysteme und Projektionen etc.)
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der öffentlichen Verwaltung, privater Planungsbüros und kommerzieller Datenanbieter, um eine optimale Daten-Strategie zu entwickeln
- Ergänzung um benötigte Datenbestände, die noch nicht vorhanden sind
- Verknüpfung von Geometrie- und Sachdatenbeständen, wo dies sinnvoll ist
- Entwicklung von Methoden, um:
  - + eine möglichst einfache kontinuierliche Vorhaltung
  - + der Ausgangsdaten zu ermöglichen
  - + bei Projekten den Bearbeitern rasch und unkompliziert die benötigten Datengrundlagen zur Verfügung stellen zu können
  - + Daten aus Einzelprojekten in die Gesamtdatenbasis zu übernehmen und somit die
  - + Grundlagendaten laufend zu ergänzen und zu verbessern (Definition der Datenformate, Attributierungen, Schnittstellen usw.)

**Bearbeitung:**

Nach einer Projektbesprechung in der Geschäftsstelle der PGO mit Experten der Länder wurde die Firma „multimediplan.at“ (DI. Manfred Schrenk) von der Geschäftsstelle der PGO mit Organisation und Durchführung des Projektes beauftragt. Die Bearbeitung des Projektes wird in engem Einvernehmen mit den zuständigen Stellen der Länder erfolgen.

**Bearbeitungszeitraum:**

Die Beauftragung erfolgte im Dezember 2003, gemäß dem Anbot werden die Ergebnisse voraussichtlich im Mai 2004 vorliegen. Das Informationssystem soll anschließend u.a. im Rahmen von JORDES+ implementiert werden.

**PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST**

Adresse Rockhgasse 6/3  
A-1010 Wien

Telefon 0043 1 533 44 30  
Fax 0043 1 533 44 30 24

e-mail [post.pgo@noel.gv.at](mailto:post.pgo@noel.gv.at)  
web [www.pgo.wien.at](http://www.pgo.wien.at)