



# JAHRESBERICHT 2004

Wien

Niederösterreich

Burgenland

## INHALTSVERZEICHNIS 2004

---

JORDES+(Joint Regional Development Strategy for the Vienna-Bratislava-Győr Region); Interreg III A – Förderprojekt	3
Stadt-Umland Kooperation Bratislava KOBRA)	40
Verkehrsinfrastruktur Wien – NÖ - Bratislava	42
Centrope – digitales Informationssystem	47
ÖPNV Wien Umland	50
Wienerwald – Regionalanalyse, Statusbericht Wienerwalddeklaration 2002	57
Studie „Zuzügler ins Wiener Umland!“	60



**Die Projektidee von JORDES+:**

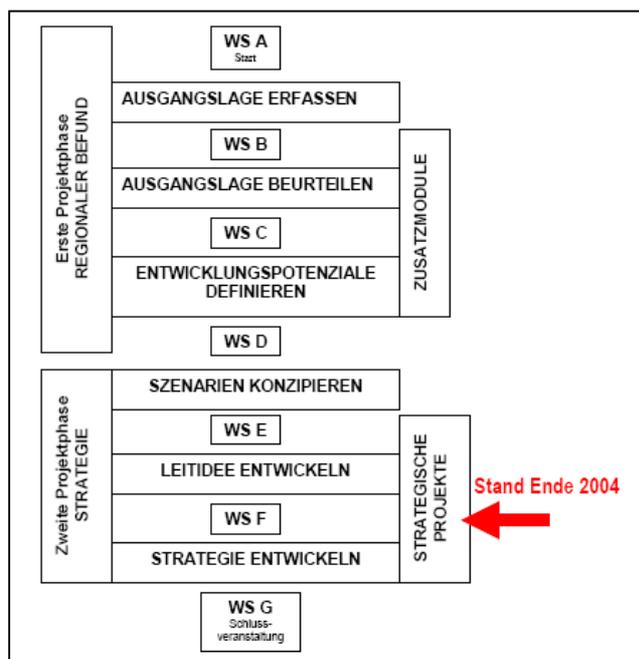
JORDES+ ist ein Strategieprojekt. Es ist auf kurzfristiges Handeln und auf längerfristige Weichenstellungen orientiert. Es ist ein Instrument für die Gebietskörperschaften in der grenzüberschreitenden Region Wien-Bratislava- Győr, Projekte von gemeinsamem Nutzen vorzubereiten und umzusetzen. JORDES+ 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 2004:**



Das Projekt JORDES+ setzt sich aus zwei Projektphasen zusammen. In der ersten JORDES+ Projektphase wurden im „Regionalen Befund“ gemeinsam Planungsgrundlagen erarbeitet und Entwicklungspotenziale abgeschätzt. In der zweiten Projektphase „Strategie“ werden nun 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 2004 befindet sich das Projekt in der 2. Projektphase. Die Schritte Entwicklungspotenziale definieren und Szenarien konzipieren sind mit Jahresende 2004 durchgeführt, die Leitidee einer „Biosphären-Wachstumsregion“ ist entwickelt und durch Zusatzmodule vertieft. Mitte 2005 soll das Projekt abgeschlossen werden.

#### **Workshop D, 25. - 26. März 2004 in Sopron**

Durch die Bewertung von relativen Stärken und Schwächen der Region und dem Vergleich des Entwicklungsstandes der JORDES+ Region mit anderen Regionen wurden Entwicklungsspielräume aufgezeigt und beurteilt. Im Workshop D wurde ein gemeinsames Verständnis über mögliche, aber auch über auszuschließende Entwicklungspfade hergestellt.

Schwerpunkte:

- Präsentation der ersten Analyseergebnisse und der Beurteilung der Entwicklungsoptionen
- Präsentation der Ergebnisse der Zusatzmodule Teil 1 (ZM1, ZM2, ZM3)
- Diskussion und Identifikation von weiteren Ansätzen und Ideen in Arbeitsgruppen
- Ableitung von gemeinsamen Entwicklungszielen aufgrund der erfolgversprechendsten Vorschläge
- Entwicklungspotenziale sind erkannt und diskutiert
- gemeinsame Entwicklungsziele für die Region bzw. deren Teilräume sind formuliert

#### **Workshop E, 25. – 26. Juni 2004 in Wien**

Schwerpunkte:

- Präsentation des Projektstatus – Abschluss der Phase „regionaler Befund“ der ungarischen Partner
- Diskussion des Arbeitspaketes „Konzeption von Szenarien“
- Präsentation der Arbeitskonzepte und erste Ergebnisse der Zusatzmodule 5,6,7
- Vereinbarung über weitere Bearbeitung der nächsten Arbeitspakete
- Input externer Experten zu strategisch relevanten Themen

#### **Workshop F am 14. und 15. November 2004 in Sopron**

- Diskussion der erarbeiteten Szenarien
- Klärung mit Partnern, welche Ressourcen zur Verwirklichung eingesetzt werden
- Bezeichnung der Aktivitäten, die von den Partnern zur Umsetzung der Leitidee unternommen werden können
- Konkretisierung der Arbeit, Vorbereitung einer politischen Entscheidung
- Identifizierung von Maßnahmenvorschlägen im Sinne der Leitidee.

#### **Szenarien für die JORDES+ Region**

Ausgehend von der Analyse der Region wurden für den Zeitraum bis 2020 und darüber hinaus zwei Szenarien entwickelt, die sich im wesentlichen durch die Intensität der Umsetzung von JORDES+ Zielen unterscheiden.

Die Frage, die an die Szenarien gestellt wird lautet: Wie wirken sich, unter der Rahmenbedingung von Trends (Marktdynamiken) und unter der Rahmenbedingung übergeordneter politischer Entscheidungen unterschiedliche Regionalpolitiken auf die einzelnen Themenfelder von JORDES+ aus ?

Formuliert wurde ein Szenario „Trend“ und ein Szenario „Biosphären-Wachstumsregion (BWR)“



Das Ergebnis sind zwei Szenarien „Trend“ und „BWR“ mit einer Differenzierung des Intensitätshorizonts. Diese Differenzierung ermöglicht die Wirksamkeit von großen (verkehrlichen) Infrastrukturprojekten zeitlich richtig zu positionieren. Bei der Wirkungsanalyse wird implizit davon ausgegangen, dass auch bereits bestehende regionale Politiken ihre Wirkung entfalten. Im einzelnen sind das der Stadtentwicklungsplan für Wien, das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich, das Landesentwicklungsprogramm neu für das Burgenland, der KURS 2001 für die Slowakei, der nationale Entwicklungsplan für Ungarn sowie die INTERREG Programmplanungsdokumente. Im Fall des Szenarios „Trend“ dominieren diese Zielsysteme die Regionalentwicklung. Im Szenario „BWR“ werden diese Zielsysteme wesentlich ergänzt um die in JORDES+ formulierten Schwerpunktorientierungen für die Region.

Die generellen Trends werden für beide Szenarien als dieselben angenommen:

- Wirtschaft und Standort - Netzwerkökonomie
- Unterschiedliche wirtschaftliche Ausgangssituation
- Lebensstile
- Verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen
- Bevölkerung
- Regionalpolitische Konzepte
- Hohe Energiepreise

Mit der Annahme, dass im Szenario "BWR" sämtliche übergeordneten Rahmenbedingungen „positiv“ verändert sind, wird die Möglichkeit eröffnet dieses Szenario als ein idealtypisches zu formulieren.

Die JORDES+ Leitidee: Biosphärenwachstumsregion

- Die Idee einer Biosphärenwachstumsregion entstand aus der Analyse internationaler Zukunftsstrategien und aus Diskussionen in der Region, diese unter neuen und interessanten Aspekten zu positionieren und zu vermarkten.
- Dabei soll die Biosphäre in der Weise nachhaltig genutzt werden, dass ein Mehrwert für alle Beteiligte entsteht und ersichtlich wird.
- Das äußert sich einerseits in der verstärkten Einbeziehung regionaler Ressourcen (natürliche Ressourcen, Wissen, Humankapital ...) in die Wirtschaftskreisläufe, was gleichzeitig auch eine Aufwertung der regionalen Akteure und Möglichkeiten nach sich zieht und andererseits in einer stärkeren Außenwirksamkeit der Region.
- Diese neuen Ansätze sollen auch zur Erreichung internationaler und europaweiter Ziele (Kyoto- Umweltziele, Etablierung eines europäischen Hochschulraumes, Lissabon-Ziel) ihren Beitrag leisten.
- Die Anerkennung dieser Initiative wird auch durch einen Paradigmenwechsel auf regionaler, nationaler und europäischer politischer Ebene (verstärkte Einbindung endogener Potentiale, Kooperation regionaler Akteure, steuerliche Impulse im Umweltbereich ...) unterstützt.
- Trends können durch die angesprochenen Aktivitäten nicht umgekehrt, jedoch für die Entwicklung der Region positiv beeinflusst werden.
- Die Idee einer „Grünen Mitte“ als Thema der Raumplanung ist in beiden Szenarien präsent.

- Die raumplanerischen Ordnungselemente, die sich aus den verschiedenen Rechtsmaterien und Festsetzungen (Natura 2000, Nationalparks, Wienerwald-Deklaration u.a.) ergeben sind in Kraft und erfüllen jedenfalls ihre Funktion im öffentlichen Interesse.
- Die Intensität der räumlichen Weiterentwicklung dieses Themas in Richtung auf ein grenzüberschreitendes Verbundsystem bzw. in Richtung auf eine siedlungsstrukturelle Konzeption und Praxis auf Gemeindeebene welche auch geeignet ist (unerwünschten) Prozessen der Suburbanisierung gegenzusteuern wird allerdings in den beiden Szenarien unterscheidbar sein.

Es wird angestrebt, die Leitidee einer Biosphärenwachstumsregion auch im Rahmen von CENTROPE zu implementieren.

Die Szenarien „Trend“ und „Biosphärenwachstumsregion“ (BWR) tragen beide Entwicklungspotential in sich. Die Wirkungen im Szenario Trend werden primär durch unabhängig von einander implementierte Strategien erreicht.

Im Szenario Biosphärenwachstumsregion tragen darüber hinaus die Leitideen und verwirklichten Potentiale dieser Leitideen sowie eine abgestimmte Implementierung integrierter Strategien zur positiven Entwicklung der JORDES+ Region bei.

Dies kann vor allem durch abgestimmte Vorgangsweise bzw. Vernetzung und Kooperation bei Sektorpolitiken erreicht werden.

Im Bereich neuer Werkstofftechnologien ist es z.B. gelungen, natürliche Rohstoffe mittels neuer Produktionstechniken (z.H. Hanf als Ausgangsmaterial für die Produktion von Verkleidungen für die Innenausstattungen der Autoindustrie) in den industriellen Produktionsprozess einzugliedern. Somit wurden etwa der Landwirtschaft neue Erwerbsmöglichkeiten eröffnet und zur Sicherung von Standorten in ländlichen Regionen beigetragen.

Weitere Informationen über den Stand des Projektes JORDES+ sowie Ergebnisse und Protokolle unter <http://www.jordes.org>

## Die JORDES+ Zusatzmodule:

Zu gemeinsam definierten Themen wurden zur Vertiefung Zusatzmodule beauftragt und im Jahr 2004 abgeschlossen. Da diese Teilmodule sich in sehr detaillierter Art mit den zentralen JORDES+ Themen auseinandersetzen und eine wesentliche Grundlage zur Entwicklung und Argumentation der Leitidee für die JORDES+ Region bilden, wird in der Folge auf die wichtigsten Inhalte genauer eingegangen.

Folgende Module wurden erarbeitet, deren Ergebnisse in der Folge dargestellt werden:

- Biosphärenregion – Grüne Mitte
- Konzept für Investoren
- Arbeitsmarktpolitische Implikationen
- Lernende Region
- Organisationsmodell Siedlung – Verkehrsentwicklung
- Stadt-Umland Kooperation Bratislava

## Modul: Biosphärenregion/ Grüne Mitte

Auftragnehmer: stadtländ – mecca consulting – ÖIR

### Ziel:

„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 sollte 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.

### Ergebnis zusammengefasst:

#### Ausgangsfragen:

- Welche Besonderheiten der Region sind für die nächsten 10 bis 15 Jahre als sozioökonomisch international relevant zu bezeichnen und können zu einer Profilierung beitragen (oder diese behindern)?
- Welche Impulse und Beschränkungen ergeben sich aus einer *wirtschaftlichen* Profilierung der Region mit dem Thema Biosphäre?
- Welche Maßnahmen/Entwicklungsimpulse würden zu einer bestmöglichen Nutzung der Potenziale beitragen, die in dieser umfassend verstandenen Profilierung der Region Wien-Bratislava-Győr liegen?

Mit der Beantwortung dieser Fragen sollten die Grundlagen zu einer strategischen Ausrichtung gegeben werden, die darin besteht, ob die Region Wien-Bratislava-Győr:

- das naturräumliche Potenzial im Sinne der wirtschaftlichen Profilierung und Weiterentwicklung nutzen will (und dafür auch gewisse räumliche und andere Beschränkungen in Kauf nimmt / nehmen müsste)
- dies als komplementäres Profil, als positiver soft factor geschieht oder ob
- dies als umfassende Ausrichtung und Schwerpunktsetzung bei der Entwicklung wirtschaftlicher Aktivitäten in der Region verstanden wird, die somit zum thematischen Impuls für integrierte Entwicklungsmaßnahmen wird.

Mit dieser strategischen Ausrichtung ist zu beantworten, ob es um eine auf komplementäre Ergänzung des Standortprofils (außerhalb der wirtschaftlichen Aktivitäten im engeren Sinn) geht oder ob eher eine Integration der Idee der Biosphärenregion in das wirtschaftliche Profil der Region selbst angestrebt wird. Letzteres würde u.a. eine wirtschaftliche Entwicklungsstrategie mit einer Ausrichtung auf Nachhaltigkeit – zumindest in ausgewählten Sektoren – nahe legen.

Zur Einschätzung und Diskussion der Vor- und Nachteile dieser beiden strategischen Ausrichtungen ist es erforderlich, die vorhandenen Besonderheiten und die Entwicklungsperspektiven der Region Wien-Bratislava-Győr in Hinblick auf Stärken und Schwächen im internationalen Kontext zu analysieren.

Folgende Charakteristika der Region sind hervorzuheben:

- Mittelgroße Städteagglomeration in Randlage zum ökonomischen Kernraum der alten EU, davon zwei Hauptstädte
- Drei EU-Staaten mit unterschiedlichem sozio-ökonomischem Entwicklungsstand auf relativ engem Raum
- Drei Verwaltungsstrukturen und Sprachen
- Großes Entwicklungspotenzial durch nachholendes Wachstum in den neuen EU-Staaten sowie durch Entwicklungsimpulse und Transfers aus der EU

In wirtschaftlicher Hinsicht ist die Entwicklungsperspektive der Region geprägt durch die Dichotomie aus unterschiedlichem Entwicklungsniveau einerseits und der Dynamik/Spannung andererseits, die aus dem wirtschaftlichen Aufholprozess der neuen EU-Länder resultiert.

Es ist davon auszugehen, dass bei einer stabilen ökonomischen Entwicklung in den beiden Nachbarländern auf absehbare Zeit deutlich höhere Wachstumsraten als in Österreich realisiert werden können, dass die Einkommen dort (langsam) aufholen werden, sich die Preisgefüge bei Boden, Wohnen und Gütern des täglichen Bedarfs einander annähern werden. Für die Zeitspanne der nächsten zehn Jahre ist als besonderes Charakteristikum der Region (aus internationaler Sicht) jedoch davon auszugehen, dass v.a. bei den Personalkosten erhebliche Unterschiede bestehen bleiben werden und dass dieser Vorteil der östlichen Teile der Region, zusammen mit der generellen Wachstumsperspektive zu einer im internationalen Vergleich erheblichen, sehr günstigen Wachstumsdynamik führen kann.

Eine gemeinsame strategische Ausrichtung bei der wirtschaftlichen Entwicklung ist dabei ein wesentliches Instrument, das zur laufenden Abstimmung der einzelnen Maßnahmen und Aktivitäten führen könnte – insofern wäre eine inhaltliche Leitlinie und die gemeinsame Arbeit an deren Erstellung und Umsetzung grundsätzlich positiv zu bewerten. Eine derartig ausgerichtete Entwicklungsstrategie würde – was ein wesentlicher Erfolgsparameter sein könnte – dazu beitragen, dass inhaltlich fokussiert über Entwicklungsmaßnahmen und -konflikte gearbeitet wird.

In der Region Wien-Bratislava-Győr kann das Thema Biosphäre – bei integrierter Verankerung und Umsetzung – in den nächsten 10 bis 15 Jahren in erheblich stärkerem Maße relevant werden als in Regionen, die sich schon auf höchstem Entwicklungsstand befinden. Die spannende Kombination in diesem Fall besteht also aus:

- Hohem naturräumlichen Potenzial
- Starker wirtschaftlicher Dynamik bei erheblichem Niveauunterschied
- Absehbarem, tief greifendem Umbau der wirtschaftlichen Strukturen durch die nachholende Entwicklung der beiden neuen EU-Staaten (in der gesamten Region)
- Impulswirkung und Mitteltransfers aus dem EU-Beitritt in die Region

Mit diesem international konkurrenzfähigen Entwicklungsprofil könnte, bei entsprechender infrastruktureller und technischer Ausstattung, mit guter verkehrlicher Erreichbarkeit und den in der Region verfügbaren Flächen durch die langfristige Sicherung und Entwicklung potenziell geeigneter Standorträume eine sehr moderne, zukunftsweisende Organisation der Produktionsweise der Wirtschaft im Raum und in inhaltlich-technischer Hinsicht eingeleitet werden.

Die Bedeutung dieser Entwicklungschance wird durch zwei weitere Tendenzen noch gesteigert:

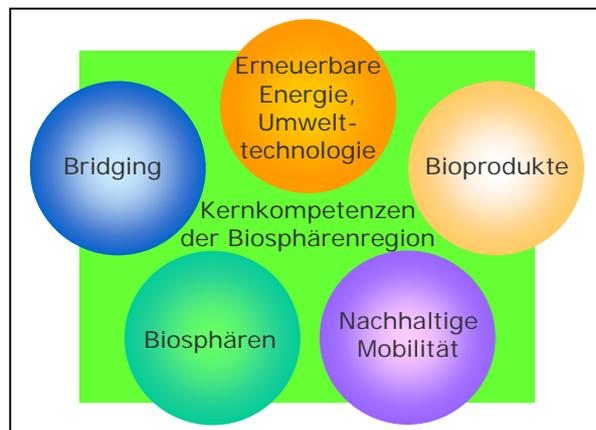
- Die EU-Erweiterung wird in absehbarer Zeit eine große Zahl von Standorten in die europäische Landkarte der Investoren einfügen, die mit spezifischen Konkurrenzvorteilen und –nachteilen ausgestattet sein werden (zB Kosten- und Förderungsvorteile); im Verhältnis zu diesen neuen Mitbewerbern wird es entscheidend sein, hervorragende Managementstrukturen in Stadtregionen zu entwickeln, um am Ball zu bleiben.
- Aufgrund der oben geschilderten Anforderungen und auch mit beeinflusst durch die EU-Wettbewerbspolitik, die in den wirtschaftlichen Ballungsräumen direkte Unternehmensförderungen nur mehr sehr eingeschränkt zulässt, ist die Schaffung von Umfeldbedingungen für Unternehmen zu einem wesentlichen Wettbewerbselement zwischen Regionen geworden.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass eine international herausragende Profilierung der Region Wien-Bratislava-Győr bereits selbst zu einem ausschlaggebenden Standortfaktor geworden ist und dass dieser Faktor in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen wird. Das Thema Biosphäre kann in diesem Kontext zu einem wesentlichen Element der Entwicklung für alle drei Regionsteile werden

## Die fünf Kernkompetenzen einer Biosphärenregion

Im Zuge der Erhebung der nachhaltigen Ressourcen der Region aus Sicht sowohl des Naturraumes als auch des Humanpotenziales hat sich ein Bündel von Kernkompetenzen herausgebildet. In diesen Kompetenzfeldern, sie liegen in den Bereichen Biosphären, Erneuerbare Energie/Umwelttechnologie, Bioprodukte, nachhaltige Mobilität, und Bridging (Vorhandensein von Kooperationsinfra- und suprastrukturen) ist die nachhaltige Nutzung von Ressourcen auch zum wirtschaftlichen Vorteil der Bewohner der Biosphärenregion möglich.

### Kernkompetenzen der Biosphärenregion



Die Darstellung fokussiert auf die Kernkompetenzen. Dies bedeutet auch, dass über die Kernkompetenzen hinausgehende, zusätzliche Attraktivitätsfaktoren zwar wahrgenommen, aber nicht in den Vordergrund gestellt werden. Ein Beispiel dafür ist der Tourismus. Sowohl der Städtetourismus von Wien (und Bratislava und Győr) als auch die Tourismusregion Neusiedler See sowie der Ausflugstourismus der Agglomerationen in der Region sind wichtige Potenziale für die Biosphärenregion. Die Tourismuskompetenz ergänzt die Kernkompetenzen und profitiert von deren Ausbau. Insbesondere betrifft dies die Partnerschaften mit Bioproduzenten, nachhaltigen Mobilitätsangeboten und grenzüberschreitenden Organisationen. Die besonderen Biosphären sind wesentlicher Attraktivitätsfaktor für Touristen und auch neue Energie- und Umwelttechnologien können in touristische Programme eingebunden werden (zB Energieparks). Ein weiterer, zugleich Kernkompetenzen vernetzender Faktor, sind die Wissensressourcen der Region.

### Kernkompetenz Erneuerbare Energie / Umwelttechnologie

#### Erzeugung von erneuerbarer Energie:

- Windenergie – Planung, Entwicklung und Bau von Windkraftanlagen
- Biomassennutzung für die Energieerzeugung im Rahmen von Kraftwerken mit Kraft-Wärmekoppelung, zT unter Verwertung von Anbau auf Brachflächen und der Verwertung von Abfällen der agrarischen Produktion
- Energiepflanzungen für die Brennstoffproduktion – Biodiesel, aber auch für die Herstellung von pflanzlichen Energieträgern für weiter fortgeschrittene Anwendungen, wie zB für die Wasserstofftechnologie
- zT in Abstimmung und Verschränkung mit der Produktion von NAWARO's für die Autoindustrie (in Kooperation zwischen der Autoindustrie (General Motors in Wien, Audi in Győr, VW bzw. Skoda in Bratislava, Autozulieferbetriebe wie zB Magna) und den Agrarproduzenten.

#### Verteilung von erneuerbarer Energie:

- Anbindung an und Nutzung von vorhandenen Fern- und Nahwärmenetzen, v.a. im städtischen Bereich, aber auch im ländlichen Raum
- Ausbau neuer Fern- und Nahwärmenetzen mit der Ausrichtung auf die Einspeisung von Energie aus Biomasse
- Lagerung von Biomasse als Energiespeicher

## Vermeidung/Reduktion von Energieverbrauch

- Bau und Umbau von Wohnbebauung auf Standards von Niedrigenergie- oder Passivhäusern – die betrifft potenziell den gesamten regionalen Baubestand, inklusive der Großstädte, mit besonderem Augenmerk auf der Verbesserung der schlecht isolierten Altbauungen (bis etwa in die 70er Jahre) und auf der Neubebauung, die auch die (pilotmäßige) Anwendung neuester Technologien ermöglicht
- Dazu Nutzung der mittel- bis längerfristig ausgerichteten, dynamischen Anpassung der Baustandards als Rahmenbedingung.
- Kooperation zwischen der Baustoffindustrie und den Agrarproduzenten zur Herstellung von biologisch abbaubaren und recycelbaren Dämm- und Baustoffen (z.B. im Rahmen des österreichischen Forschungsschwerpunktes Haus der Zukunft u.ä.)

Bei dieser gesamthaften Betrachtung des Kompetenzfeldes wird deutlich, dass die Nähe der beiden Großstädte nicht nur wegen der vorhandenen und (noch weiter) ausbaufähigen F&E – Infrastruktur ein essentielles Asset der Biosphärenregion darstellt, sondern dass gerade die Nähe und die räumliche Konzentration einer großen Zahl von Energieverbrauchern eine große Entwicklungschance darstellt: Erst in dieser Konzentration wird es möglich, eine große Zahl von Anwendungsprojekten herzustellen, die sukzessive für die Erzeuger einen attraktiven Markt darstellen. Dies betrifft in besonderem Maß die Verteilung von Energie in Wärmenetzen und die schrittweise Senkung des Energieverbrauches im Wohnungsbestand.

Dem steht ein erhebliches quantitatives Potenzial für die Erzeugung und Nutzung von Biomasse gegenüber: Große, zusammenhängende Flächen lassen in der Region Mengen darstellen, die auf absehbare Zeit gar nicht genutzt werden können. Begleitend zur intensiven Nutzung von Biomasse im Sinn von flächendeckenden Energiepflanzungen ist es erforderlich, Biosphären-konforme Anbau- und Bearbeitungsstandards festzulegen und ein Landschaftskonzept zu erstellen, das die Einpassung in die wertvolle, teilweise einzigartige Landschaft in der Biosphärenregion gestaltet.

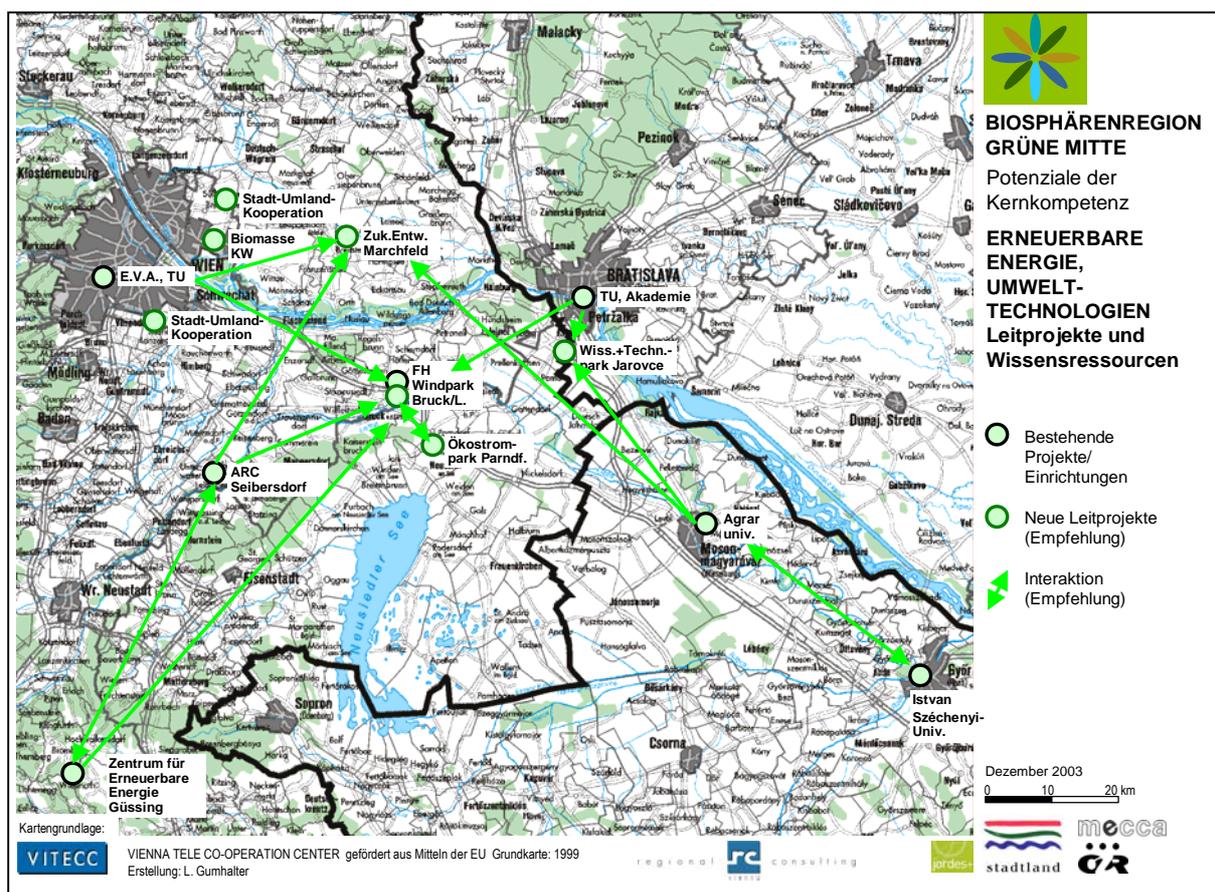
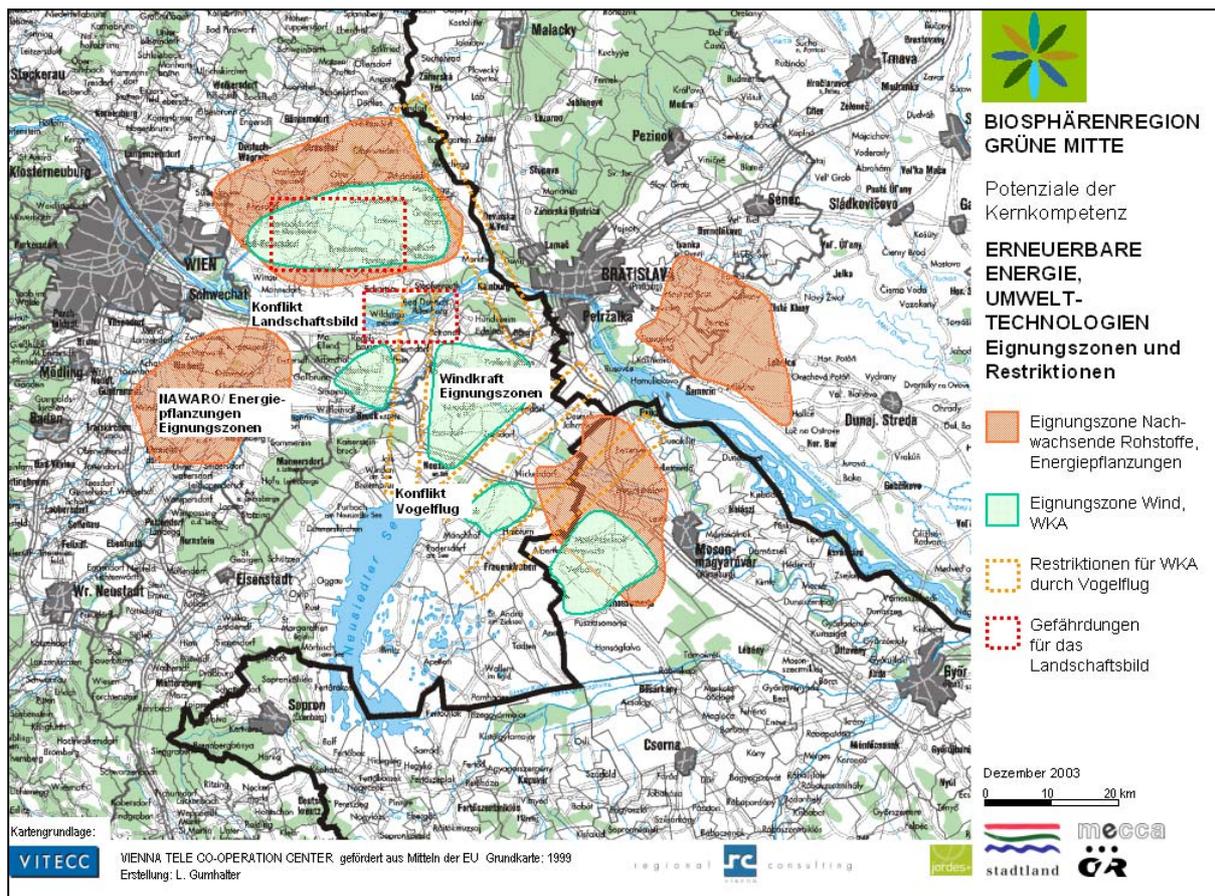
Der zweite, wesentliche Ansatz im Rahmen der Kernkompetenz erneuerbare Energien besteht in der Nutzung der Windenergie für die Erzeugung von Strom. Die derzeit erkennbare intensive Aus- und Aufbauphase ist sehr wesentlich von Aktivisten und Know-How-Trägern aus der Region getragen und bietet noch erhebliches Ausbaupotenzial. Das Ausmaß der in den nächsten Jahren errichtbaren WKA wird sehr stark von zwei Faktoren bestimmt: Einerseits energiepolitische Rahmenbedingungen wie Einspeisetarif und Förderung der Errichtung von WKA und andererseits landschafts- und naturraumbedingte Standortbeschränkungen. Es ist klar, dass in einer Biosphärenregion auch bei der Erzeugung von erneuerbarer Energie hohe Standards des Natur- und Landschaftsschutzes gelten sollen (so wie dies auch z.B. für die Wasserkraft gilt). Deshalb ist es notwendig, WKA ausschließlich in geeigneten Standorten und in einer gewissen räumlichen Konzentration zu errichten – die Vollräumung einer an sich sehr wertvollen Landschaft mit einer großen Anzahl von ungeordnet errichteten (Einzel-)WKA wäre hier kontraproduktiv. Dennoch könnte in der gesamten Biosphärenregion auch unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen allein in Österreich eine Leistung von 600 bis 800 MW errichtet werden, in der SK und in HU können noch mal ähnliche Größenordnungen erwartet werden.

Da in dieser Hinsicht in Österreich bereits eine langjährige Erfahrung vorliegt (Planung, Design, naturräumliche Einbettung) könnte mit der grenzüberschreitend angelegten Entwicklung dieses Energiesegementes auch für Akteure aus der Region eine langfristig nutzbare fachliche und ökonomische Kompetenz erwachsen. Mittelfristig stellt sich hier allerdings die Frage, inwieweit nicht wenigstens Teile der WKA in Österreich (in der Biosphärenregion) entwickelt und hergestellt werden können.

Langfristig ist ein weiterer Aspekt der Erneuerbaren Energie als entwicklungsfähig eingestuft worden: Energiepflanzungen können auch als Grundlage für die Herstellung von Wasserstoff dienen, der als hochwertiger Brennstoff in vielen modernen Verbrennungskraftmaschinen einsetzbar ist. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob eine intensive Kooperation der in der Region ansässigen F&E- Einrichtungen und der in jüngster Zeit massiv (v.a. in der SK) an Bedeutung gewonnenen Automobilproduktion eine interessante Kombination ergibt.

Die jordes+ Region hat eine bemerkenswerte Dichte an Bildungseinrichtungen aufzuweisen Synergiepotenziale im Bildungsangebot werden aber derzeit noch nicht ausreichend genutzt. Zum Erreichen von kritischen Größen sollten die wissenschaftlichen und technischen Ressourcen innerhalb der Region durch Standortnetzungen konzentriert und mit verschiedenen Schwerpunkten versehen werden (z.B. Forschungsschwerpunkt Erneuerbare Energie TU Wien, Uni Mozonmagyaróvár, Bratislava, Güssing, Bruck/Leitha).

# Kernkompetenz Erneuerbare Energie: Umwelttechnologie, Eignungszonen und Restriktionen / Leitprojekte, Wissensressourcen



## Kernkompetenz Bioprodukte/agrarische Qualitätsprodukte

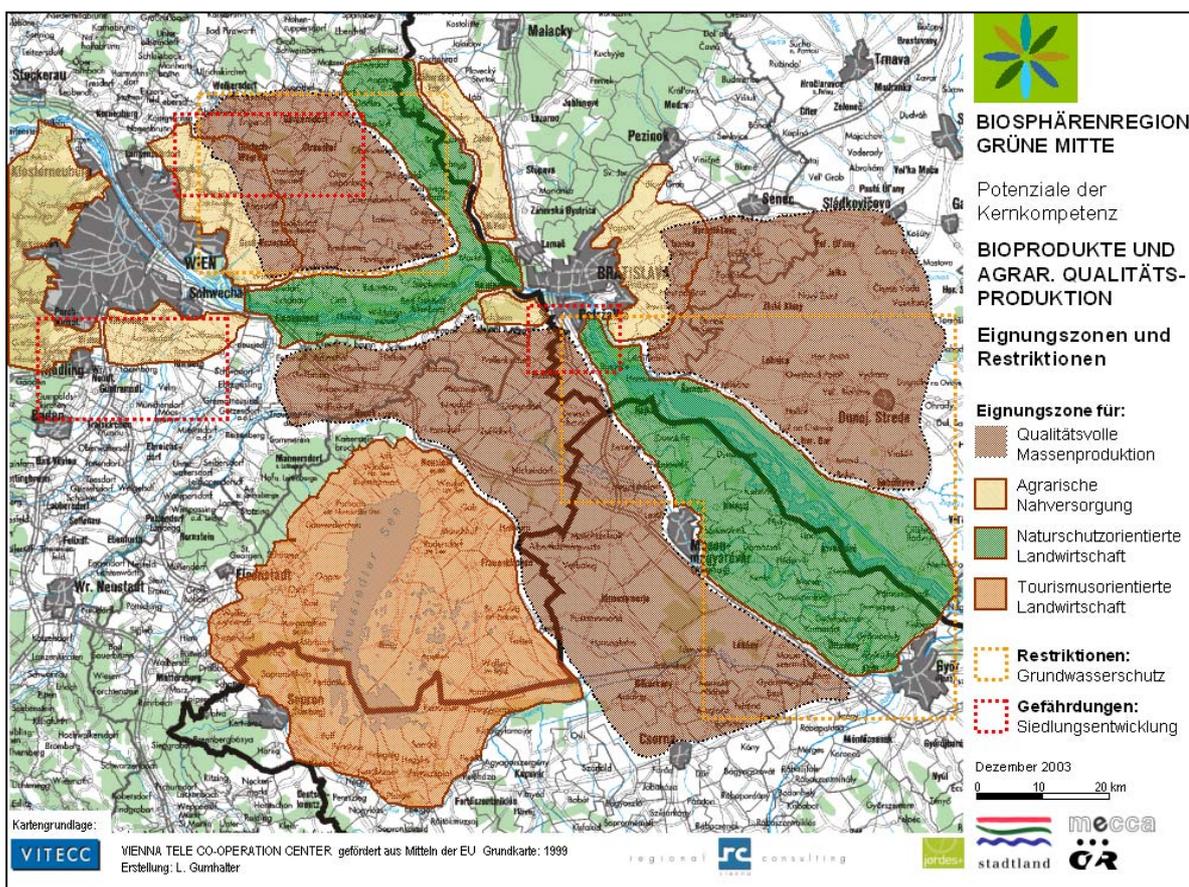
Die Produktionsbedingungen der Landwirtschaft sind in der gesamten Biosphärenregion sehr günstig. Fruchtbare Böden machen die Landwirtschaft nicht nur zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor, sondern tragen auch maßgeblich zur regionalen Identität bei - Musterbeispiele sind der Marchfelder Spargel, der Grüne Veltliner aus dem Weinviertel oder die pannonischen Rotweine.

Ostösterreich ist mit seinen hoch entwickelten und hochwertigen Agrarprodukten vielfach ein Vorbild für die Nachbarländer. Der Landwirtschaft in den Nachbarstaaten fehlt es derzeit vor allem an Geld und Know-how. Viele Betriebe sind veraltet und bräuchten dringend Investitionen. Der Boden als Besicherung für Investitionskredite ist jedoch derzeit viel zu billig (in Tschechien beispielsweise ist der Boden um den Faktor 15 – 20 billiger als in Österreich).

Ein Manko, das jedoch neue Möglichkeiten der Kooperation in der Biosphärenregion eröffnet, ist das derzeitige Fehlen von schlagkräftigen Vermarktungsstrukturen in Ungarn und der Slowakei. Auch hier ergäben österreichisches Know-how zum Aufbau von Vermarktungsstrukturen und zusätzliche Produktionskapazitäten aus dem Osten eine Wettbewerbsverbesserung für die Landwirtschaft. Absatzmärkte sind vorhanden. Im Zwei-Stunden-Umkreis um den Großraum Wien – Bratislava leben neun Millionen Menschen.

Die Möglichkeiten der Landwirtschaft sind sehr vielfältig:

- Massenproduktion qualitativ hochwertigster Lebensmittel im Marchfeld, in der ungarischen Tiefebene oder der Parndorfer Platte,
- Produktion von Bioprodukten im Nahbereich der großen Städte mit der Chance, diese Produkte regional abzusetzen
- Bereitstellung von Bildungs- und Freizeitleistungen durch die Etablierung von Selbsterntegruppen und Schaubauernhöfen (Erlebnislandwirtschaft v.a in der Nähe der Großstädte)
- Produktion von Energiepflanzen oder NAWAROs (Nachwachsende Rohstoffe) in großem Stil in den weiten Ebenen der Biosphärenregion (Marchfeld, Parndorfer Platte, Donaubene..)
- Erhaltung der Lebensfähigkeit von Agrarbetrieben durch die Erfüllung von Naturschutzleistungen für die Allgemeinheit (vor allem in Einflussbereich der wertvollen Biosphären March-Thayaauen, Donauauen, kleine Schüttinsel – Sicherung der Grundwasserreserven)
- Erhaltung der kleinräumigen Landschaftsvielfalt und Identität, welche die Grundlage für einen nachhaltigen Tourismus im Gebiet des Neusiedler Sees bildet und Finanzierung dieser Leistungen über den Absatz landwirtschaftlicher Veredelungsprodukte an ein größtenteils touristisches Publikum.



## Kernkompetenz „Nachhaltige Mobilität“

Eine nachhaltig umweltverträgliche Verkehrsentwicklung, welche die regionale Wertschöpfung und ein attraktives Mobilitätsangebot für die Bevölkerung und Gäste der Biosphärenregion ermöglicht ist eine vorrangige Aufgabe. Die Bandbreite der in der Jordes+ Projektliste aufscheinenden Ausbaumaßnahmen für den öffentlichen Verkehr ist ein wesentlicher Impuls in Richtung nachhaltiger trilateraler Regionalentwicklung. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit blieb jedoch offen, ob das Kompetenzfeld „nachhaltige Mobilität“ für die Region bereits entsprechend aufgespannt ist. Ansätze sind vorhanden, andere wesentlichen Elemente einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie, so attraktive, innovative und ressourcenschonende Mobilitätsangebote ein Markenzeichen der Region sein sollen, müssen erst entwickelt werden.

- Ein viel versprechender teilregionales Projektbündel stellen die bilateralen (A, H) Pilotprojekte in sensiblen Gebieten am Beispiel der Region Neusiedler See dar. Hier werden innovative öffentliche Verkehrsangebote, Mobilitätsinformation, Ökomobilität und Ökotourismus, betriebliches Mobilitätsmanagement, Logistik im Wirtschafts- und Geschäftsverkehr, „maßgeschneiderte“ Infrastrukturen und neue Fahrzeugtechnologien gebündelt. Die ersten Projekte im Rahmen von Interreg IIIA und anderen Förderschienen befinden sich in Umsetzung, andere in Vorbereitung.
- Positive Erfahrungen wurden auch in der Region auch in Bezug auf Treibstoffe aus erneuerbaren Energieträgern gemacht, während in Bezug auf neue Antriebstechnologien beispielsweise auf Basis der Wasserstofftechnologie nur Ansätze aus Deutschland genannt werden. Ein entsprechendes Forschungsnetzwerk fehlt hier.
- Besonders hervorzuheben sind die Vorbereitungen für einen S-Bahn-Ring Wien-Bratislava, sowie die Ausbaumaßnahmen des S-Bahn-Netzes Bratislava.
- Defizite werden vor allem in Hinblick auf eine wirksame Verkehrsvermeidung gesehen: verkehrsinduzierende Wirkung neuer Straßenprojekte (Großprojekte), Abstimmung der Infrastrukturentwicklung mit der Siedlungsentwicklung, räumliche Organisation der „Verkehrsverursacher“, reale oder vorgeschobene überregionale Interessen.



## Kernkompetenz „Besondere Biosphären“

Die hohe Dichte an hochwertigsten Naturräumen, die bis in die Städte hereinreichen, und die noch gegebene Erlebbarkeit von offener, wenig zerschnittener Kulturlandschaft zwischen den Großstädten und regionalen Agglomerationen ist ein wesentlicher Faktor für die Lebensqualität in der Region. Wie Befragungen gezeigt haben, wird die Nähe und Nutzbarkeit dieser Freiräume im Hinblick auf die Wohnzufriedenheit große Bedeutung zugeschrieben. Hingegen wird das besondere Freiraumangebot noch kaum als soft factor des Standortpotenzials aktiv in der Standortpolitik der Region eingesetzt, obwohl die Natur- und Freiräume als besondere Biosphären ein markantes Alleinstellungsmerkmal der Region darstellen. Während in der Alltagswahrnehmung – d.h. in der „mentalen Landkarte“ der in der Region lebenden Bevölkerung – die naturräumlichen Besonderheiten sehr wohl verankert sind, werden sie unter dem Blickwinkel wirtschaftlicher Interessen eher als Hemmnis, denn als Potenzial für ökologische Stabilität, gesunde Lebensbedingungen, Freizeit- und Erholungsqualität und Identifikation und damit als grüne Infrastruktur einer wirtschaftlich leistungsfähigen Region wahrgenommen.

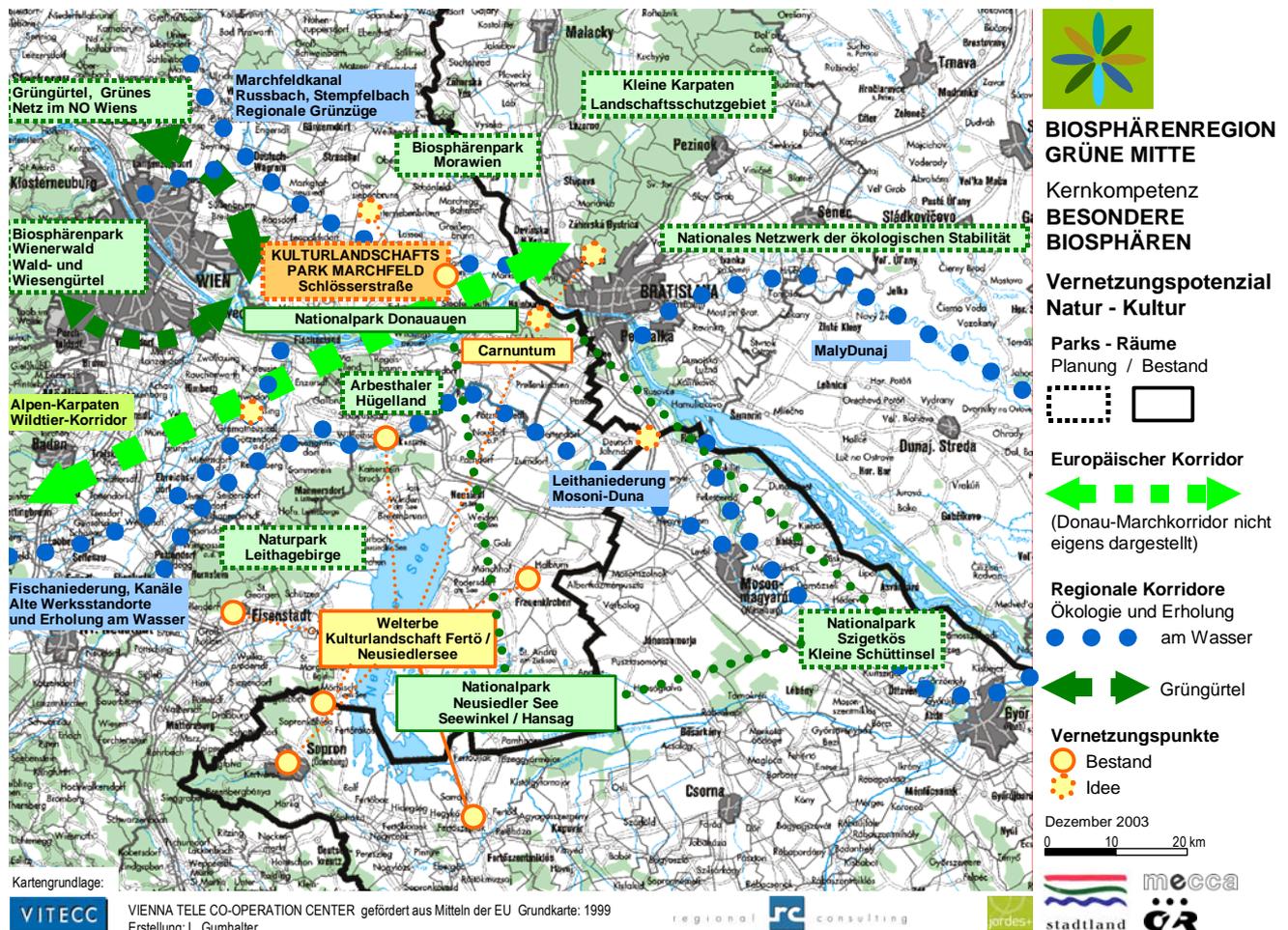
### Die besonderen Biosphären der jordes+ Region – im Kopf, am Plan und in natura

Große Chancen bestehen in der realen und mentalen Vernetzung der besonderen Biosphären: In einer gesamteuropäischen oder weltweiten Perspektive erscheint die Region nicht als „Fleckerlteppich“ von besonderen Biosphären (d.h. der Nationalparks, Biosphärenparks, Natura 2000 Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Naturparks, Welterbestätten) sondern als Netzwerkstruktur einer Grünen Mitte einer europäischen Großstadregion. Für viele der besonderen Biosphären bestehen bereits kompetente Managementstrukturen bzw. sind solche im Aufbau (zB Managements für Nationalparks, Biosphärenparks, Schutzgebiete, Welterbe-Kulturlandschaften). Noch sind jedoch „gemeinsame Auftritte“ selten, zu wenig ausgeprägt und bewusst gemacht sind die Vernetzungserfordernisse in natura, in den Planungsinstrumenten und in den Köpfen der regionalen Akteure innerhalb und zwischen den Nachbarländern /-staaten.

### Bestehende Ansätze nutzen

Es bestehen innovative und engagierte Ansätze, Natur- und Freiraumqualitäten zu sichern und weiterzuentwickeln. Während aber für Teilregionen bereits gute organisatorische und räumliche Ansätze für die Grünraumvernetzung bestehen (siehe auch Kernkompetenz „Bridging“), ist das Thema auf der länderübergreifenden Ebene wenig verankert.

Die Kernkompetenz „besonderer Biosphären“ sollte beim Aufbau einer Europaregion (CENTROPE) von vornherein zu etabliert werden.



## Kernkompetenz „Bridging“

Historische Voraussetzungen haben schon in der Vergangenheit die Entstehung einer Kooperationskultur begünstigt. Darauf aufbauend hat sich seit dem Fall des Eisernen Vorhanges eine Kooperationskompetenz entwickelt, die versucht durch Zusammenarbeit auf allen Gebieten (Kunst, Wissenschaft, Wirtschaft und Politik) die Entstehung einer gemeinsamen Region zu fördern.

Manche Trennlinien, wie beispielsweise die March, bestehen noch heute als echte Barrieren für die Mobilität der hier lebenden Menschen (bis nach dem Ende der Donaumonarchie war es noch möglich die March an 12 Stellen (über eine Eisenbahnbrücke und vier sonstige Brücken sowie sieben Überführungen) zu überqueren, heute sind wir von der Dichte an Überfuhrmöglichkeiten, wie sie bis 1945 bestanden haben, noch meilenweit entfernt.

In keiner anderen europäischen Region sind zwei Hauptstädte so dicht über eine grüne Achse derart hochwertiger Naturräume wie der Nationalpark Donauauen und der Korn- und Gemüsekammer Marchfeld bzw. der Region Neusiedler See miteinander verbunden sind. In Niederösterreich, dem Burgenland, in Westungarn, der Westslowakei und in Südmähren zeigen Regionalmanagements, grenzüberschreitende Impulszentren, Entwicklungsagenturen, NGO's etc. schon seit vielen Jahren, wie die Cross-border-cooperation in erfolgreiche Projekte umsetzbar ist.

Eine Kooperationsinfrastruktur sollte vor allem in den folgenden Bereichen aufgebaut werden:

### Stadt- Land Kooperation

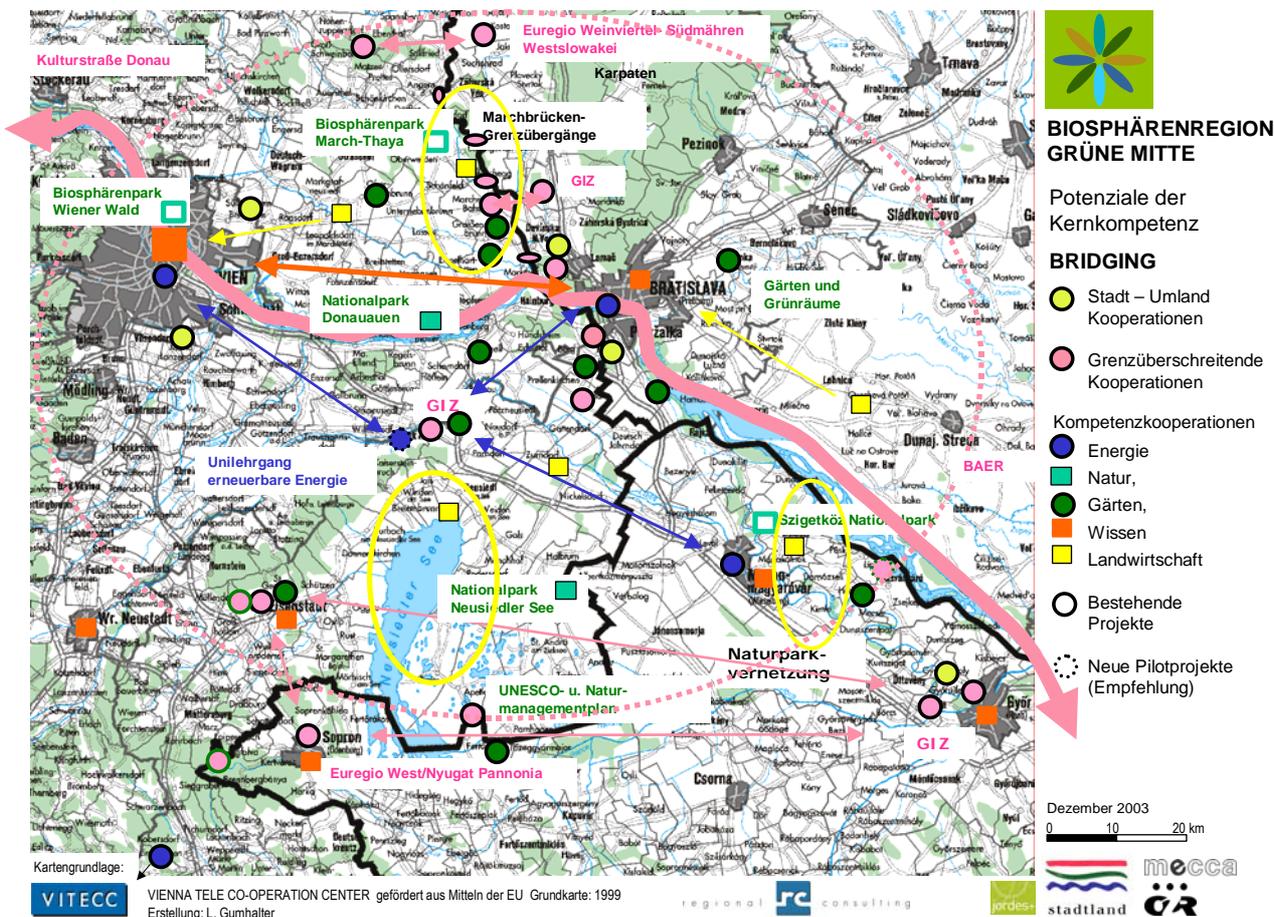
Zur nachhaltigen Nutzung der in der Region vorhandenen und produzierten Ressourcen ist es notwendig, die urbanen Ballungsräume mit ihren Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkten mit dem Umland als Lieferant von hochwertigen biogenen Rohstoffen und deren Produzenten zu verknüpfen.

### Grenzüberschreitende Kooperation

zur Verknüpfung von existierenden Kompetenzfeldern in der Biosphärenregion (zB softwareintensive Service Industrie, Umweltforschung, Universitäts- und Studentenaustausch, Forschungsschwerpunkt Umweltwissenschaften)

Verknüpfung von Aktivitäten in den von uns identifizierten Kompetenzfeldern der Biosphärenregion

Aufbau von grenzüberschreitenden Kooperationsstrukturen der öffentlichen Verwaltung mit dem NGO Sektor



## Implementierung einer Biosphärenregion

In Hinblick auf die übergeordnete Fragestellung, wie sich die Region Wien-Bratislava-Győr als Wirtschaftsraum in einem künftigen, vereinten Europa positionieren kann, ist die naturräumliche Qualität als standörtlicher „soft factor“ zu sehen, der eine günstige Lebensqualität in der Arbeitsumgebung signalisiert. Darüber hinaus stellt sich aber die Frage, inwieweit die Wirtschaftsstruktur, die in einer Region entwickelten und hergestellten Produkte und die Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen auf das Thema Biosphäre im umfassenden Sinn ausgerichtet werden können und ob daraus ein produktives Mehr gegenüber einer herkömmlichen Wirtschaftsregion mit einer besonders wertvollen Umwelt entstehen kann.

Damit stellt sich die Frage, ob und wie eine strategische Ausrichtung der Wirtschaftsentwicklung auf das Leitmotiv Biosphärenregion in der Region Wien-Bratislava-Győr gelingen kann.

Es geht um die Integration der Idee der Biosphärenregion in das wirtschaftliche Profil der Region selbst, nicht um eine bloß additive Darstellung von wie immer geartet positiven soft factors. Dies legt eine wirtschaftliche Entwicklungsstrategie mit einer Ausrichtung auf Nachhaltigkeit – zumindest in ausgewählten Sektoren – nahe.

In wirtschaftlicher Hinsicht ist die Entwicklungsperspektive der Region geprägt durch die Dichotomie aus unterschiedlichem Entwicklungsniveau einerseits und der Dynamik/Spannung, die aus dem wirtschaftlichen Aufholprozess der neuen EU-Länder resultiert. Es ist davon auszugehen, dass bei einer stabilen ökonomischen Entwicklung in den beiden Nachbarländern auf absehbare Zeit deutlich höhere Wachstumsraten als in Österreich realisiert werden können, und dass auch die Ostregion Österreichs durch eine höhere Dynamik davon profitieren wird.

Dieses mittlerweile (auch in der Vermarktung) bereits gängige Standortprofil der jordes+-Region berücksichtigt (nutzt) das Profil der Biosphärenregion bisher nicht oder nur am Rande.

Mit diesem international konkurrenzfähigen Entwicklungsprofil könnte, bei entsprechender infrastruktureller und technischer Ausstattung, mit guter verkehrlicher Erreichbarkeit und den in der Region verfügbaren Flächen die langfristige Sicherung und Entwicklung potenziell geeigneter Standorträume eine sehr moderne, zukunftsweisende Organisation der Produktionsweise der Wirtschaft im Raum und in inhaltlich-technischer Hinsicht eingeleitet werden.

Für die Implementierung wesentlich sind drei weitere Fragestellungen, die eine Steuerung der regionalen Entwicklung im Sinne der Biosphärenregion betreffen:

- Wer könnte in der Region als Träger und Promotor der Idee fungieren?
- In welcher organisatorischen Plattform können die große Zahl von Stakeholdern und Key Playern zusammengeführt und inhaltlich sowie organisatorisch so betreut und geführt werden, dass es zu einer Meinungsbildung und Aktivierung im Sinne des Umsetzungszieles kommt? Welche finanziellen Ressourcen stehen für diese Aufgabe zur Verfügung?
- Welche Investoren und potenzielle Projektentwickler könnten mit einer entsprechend auf sie ausgerichteten Initiative als Entwicklungspartner angesprochen werden, und zwar sowohl in der Region schon vorhandene Unternehmen als auch externe Ansiedler?

## Was bringt das Label „Biosphärenregion / Grüne Mitte“ in der Praxis?

Die „Grüne Mitte“ kann – im besten Fall – als Branding dienen bzw. mittel- bis langfristig zur etablierten Qualitätsmarke werden. Falls das gelingt, werden die enorm komplexen Bedeutungsschichten, die im vorliegenden Bericht umfassend präsentiert wurden, zu einem praxistauglichen Werkzeug bzw. zu einem konkreten Image der Region.

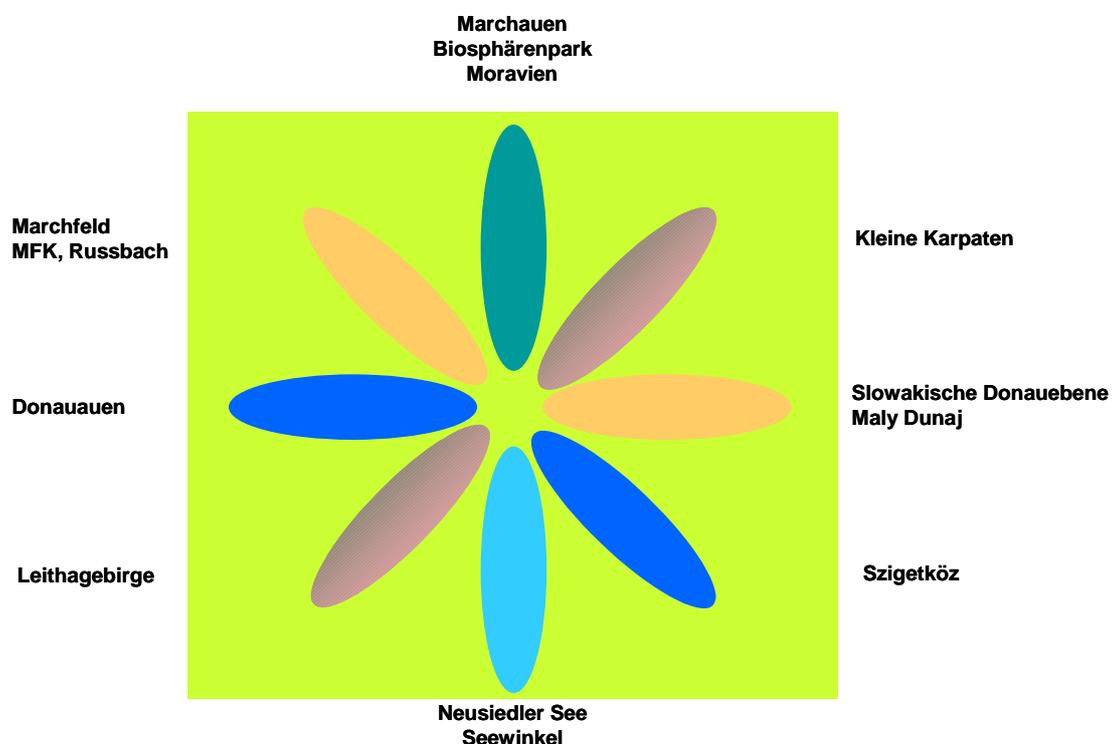
Was bietet also das Label „Grüne Mitte“ für Projektbetreiber im Grenzland AT-HU-SK und die dort lebende Bevölkerung?

- Es enthält umfassende konkrete Handlungsempfehlungen, weist Eignungszonen und Projekte, aber auch Restriktionen und Gefahren für die regionalen Kernkompetenzen – erneuerbare Energie / Umwelttechnologie, Bioprodukte, besondere Biosphären, nachhaltigen Verkehr und Bridging – aus. Ausgangspunkt waren Themenfelder, die in bisherigen Bestandsanalysen häufig vernachlässigt oder unterschätzt wurden. Kurz gesagt: wo zwischen Wien, Bratislava, Győr, Sopron und Eisenstadt haben welche Projekte gute Erfolgchancen?
- Die Grüne Mitte ist das leicht und relativ schnell benutzbare Zentrum einer größeren und somit abstrakteren trilateralen Biosphärenregion- (aber insbesondere als räumliches Ordnungsprinzip zu verstehen !)
- Damit bietet es Entscheidungshilfen für Projektbetreiber, politische Entscheidungsträger auf regionaler und lokaler Ebene, Verwaltungsorgane, NGO's und potenzielle Investoren.

Das Branding „Biosphärenregion/Grüne Mitte“ steht deshalb für eigenständige Regionalentwicklung mit folgenden Leitzielen:

- Nachhaltige Nutzung „grüner“ Ressourcen und Ausbau der „grünen“ Infrastruktur. Die naturräumliche Qualität und Ausstattung der Biosphärenregion signalisiert als „weicher“ Standortfaktor eine günstige Lebensqualität in der Arbeitsumgebung. Die Wirtschaftsstruktur, die in einer Region entwickelten und hergestellten Produkte und die Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sollen auf das Thema Biosphäre im umfassenden Sinn ausgerichtet werden. Daraus kann ein produktives Mehr gegenüber einer herkömmlichen Wirtschaftsregion mit einer besonders wertvollen Umwelt entstehen
- Erschließung von Kompetenzfeldern für eine Biosphärenwachstumsregion, in denen sowohl die naturräumlichen Voraussetzungen als auch die Humankompetenzen vorhanden. Es soll gelingen wirtschaftliches Wachstum mit nachhaltiger Ressourcennutzung zu vereinen.
- Identifikation von Leitprojekten zur Umsetzung der Biosphärenregion: Durch erste Leitprojekte soll demonstriert werden, dass den Worten auch Taten folgen und bereits die ersten Schritte vom Konzept zur Implementierung gemacht werden
- Informationstransfer: Adressat dieser programmatischen Erwägungen sind die in jordes+ integrierten Gebietskörperschaften (PGO-Ebene). In weiterer Folge sollen jedoch auch Investoren, regionale Akteure, und die Bevölkerung angesprochen werden
- Das Leitbild verfolgt explizit einen pro-aktiven und nicht einen restriktiven Ansatz.
- „Grüne Mitte“ („Zöld térség“, „Zelený sred“) kann mittelfristig zu einer echten „physikalischen“ Produktmarke zB für Bio-Produkte, aber auch für nachhaltige Tourismuspackages, die Initiative Zukunftsenergie, umwelttechnische Innovationen, oder grenzüberschreitende Kooperationen werden.

Die Strategie der Biosphärenregion mit einer Grünen Mitte tritt den Beweis an, dass man unter diesem Titel der natürlichen Werte der Region erhalten kann, indem wir sie mit der Wertschöpfung verknüpfen. Die Biosphärenregion / Grüne Mitte ist ein Wachstumskonzept, dass trilaterale Arbeitsmarktchancen eröffnet (arbeitsplatz- und know-how-intensive Wertschöpfung, hoher Lebensstandard, hohe Umweltqualität).



## Modul: Biosphärenregion II – Konzept für Investoren

Auftragnehmer: stadtländ – mecca consulting – ÖIR

Ziel:

Ziel des Investorenpapiers ist es, aufbauend auf der im vorstehenden Modul analysierten Leitidee einer Biosphärenregion der Wirtschaft ein Argumentarium zur Nutzung von grünen Potenzialen in die Hand zu geben und die darin vorgeschlagenen Entwicklungsstränge mit Politik und Verwaltung abzustimmen.

Ergebnis zusammengefasst:

Aufbereitung der Kompetenzfelder der Biosphärenregion als Umfeld für Investoren

Kernkompetenz	Faktor der Lebensqualität = „Umsetzung der Kernkompetenz“, Bedeutung für BewohnerInnen der Grünen Mitte im Idealzustand	Momentane Ausprägung, inkl. Kommentar zu Teilregionen (0 = schlecht, 10 = optimal)
Biosphären	Freizeit- und Sportoptionen im Freien, angenehmes Klima, saubere Gewässer, vielseitige Naturerlebnisse in der Nähe, „im Grünen wohnen“ ist möglich. Hohe Landschaftsqualität und Biodiversität durch rechtliche Kontroll- und Schutzmechanismen.	4 Hohe Dichte und Qualität gut erreichbarer und gut geschützter Biosphären in allen Teilregionen der grünen Mitte bei ausbaufähiger transnationaler Vernetzung der Grün- und Lebensräume
Erneuerbare Energie/Umwelttechnologie	Kooperationen in F&E, gute Arbeitsplatzooptionen. Saubere und dezentrale Energie, reine Luft.	4 Kompetenz- und Umsetzungsschwerpunkt in der österreichischen Teilregion, gleiche Standort- und Produktionsbedingungen in allen Teilregionen, hohes Interesse an weiteren Kooperationen
Bioprodukte	Gesunde und vielseitige Ernährung, kontrollierte Qualität, hervorragende Nahversorgung mit etablierten Märkten und Marken. Hochqualitative Nischenprodukte sind ebenso verfügbar wie Massenprodukte in guter Qualität.	2 Stark ausgeprägter Schwerpunkt in der österreichischen Teilregion bei sehr guten Marktchancen Richtung Westungarn und –slowakei.
nachhaltige Mobilität	Gute Erreichbarkeit & Verkehrserschließung, öffentliche Verkehrsmittel & Dienstleistungen. Barrierefreier innerregionaler wie grenzüberschreitender Personenverkehr, freier Waren- und Dienstleistungs- und Kapitalverkehr, freie Arbeitsplatzwahl	3 Generell hoher Handlungsbedarf in der gesamten grünen Mitte. Verbesserungen v.a. bei Schienen und Grenzübergängen geschehen zu langsam. Politische Statements zum Thema EU Erweiterung und Arbeitsmarkt stehen im Gegensatz zur Realität
Bridging	Stabile und regelmäßige nachbarschaftliche Beziehungen, etablierte Kooperationsstrukturen, Mehrwert durch ein dichtes transnationales und komplementäres F&E Angebot, schneller Informationszugang und -transfer. Vielseitiges mehrsprachiges Bildungs- und Forschungsangebot. Starke innerregionale Identität. Sichere Zivilgesellschaft..	4 Höhere Flexibilität Mobilität, Dynamik und bessere Sprachkenntnisse in der slowakischen und ungarischen Teilregion der grünen Mitte. Generell (noch) keine gemeinsame Identität.

Insbesondere in Niederösterreich, aber auch im Burgenland existieren dazu zahlreiche Initiativen und Aktionen wie z.B. die Klimabündnisgemeinden, die Aktionen „Natur im Garten“, „Gesünder leben“, „Faire Wochen“, Ökomanagement und ISO-Zertifizierung für Betriebe, umweltrelevante Förderungsinstrumentarien u.v.m. Diese Maßnahmen produzieren seit Jahren solide Erfolge und haben längst Eingang in Lehrpläne und andere Ökopädagogische Ansätze gefunden. Mittlerweile ist dieses Know-how auch zu einem erfolgreichen Exportartikel geworden (gutes Beispiel ist die 1. slowakische Klimabündnisgemeinde Tomašov, aber auch die Ausstellung „Klima verbündet“, die in slowakischen Schulen auf Tour ist) – womit gezeigt wird, wie die Kernkompetenz „Bridging“ funktioniert.

In der Region Wien-Bratislava-Győr kann das Thema Biosphäre – bei integrierter Verankerung und Umsetzung – in den nächsten 10 bis 15 Jahren in erheblich stärkerem Maße relevant werden als in Regionen, die sich schon auf höchstem Entwicklungsstand befinden.

## Besondere Biosphären:

Die Projektregion zeichnet sich durch eine europaweit einzigartige Ansammlung von Naturschutz- und Erholungsgebieten in unmittelbarer Nähe der großen Städte Wien, Bratislava und Győr aus. Einer breiten Öffentlichkeit sind diese landschaftlichen Reichtümer mit ihrer enormen Vielfalt größtenteils unbekannt. Gerade diese besondere Biosphären können jedoch identitätsstiftend sein und durch bessere Freizeit und Erholungsmöglichkeiten die Lebensqualität jedes Einzelnen erhöhen.

## Landwirtschaft:

### Ökonomisches Potenzial: Bioprodukte / Landwirtschaft

- Möglichkeit zur Produktion von hochwertigen Produkten in unmittelbarer Nähe zu Verarbeitern
- Top Produkte (z.B. Bioschokosjabohnen etc.) könnten Motor sein für Nischeninvestoren (KMU, high quality, weltmarktorientiert; Modell DARBO)
- zahlreiche Möglichkeiten für neue Produkte und für neue Absatzmärkte (Energie, NAWARO)
- Landwirtschaft und Lebensqualität (z.B. kulinarische und touristische Reisen durch Teilregionen der Grünen Mitte)



Logo: stadtländ mecca ÖR

BIOSPÄHRENREGION - KONZEPT FÜR INVESTOREN

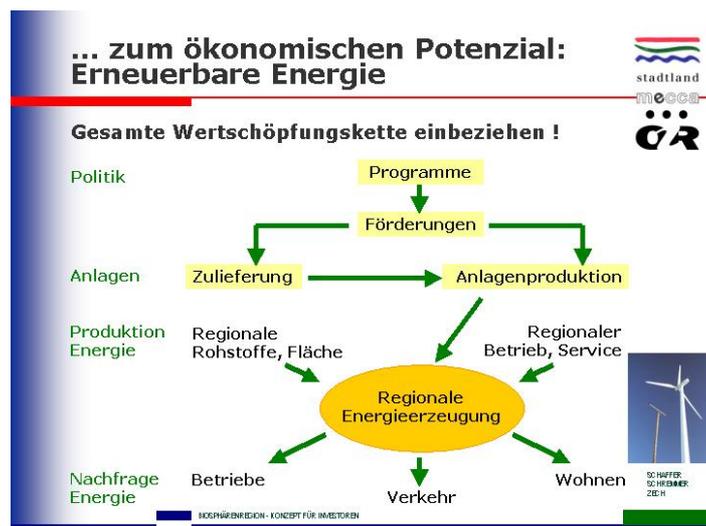
Die Produktionsbedingungen der Landwirtschaft sind in der gesamten Biosphärenregion sehr günstig und machen die Landwirtschaft zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor. Sie bietet möglichen Investoren beispielsweise große Mengen qualitativ hochwertiger Produkte in unmittelbarer Reichweite von potenziellen Verarbeitern. Diese Nähe spielt besonders im Bereich der NAWARO's (nachwachsenden Rohstoffe) eine große Rolle. Die Forschungsaktivitäten in diesem Bereich sind allerdings noch stark ausbaufähig. Dies betrifft sowohl die Schnittstelle zur Biotechnologie, als auch die Verwendung von nachwachsenden Rohstoffen in der Autoindustrie. Ein erfolgreiches Beispiel, wie man allein durch die Ausdehnung der agrarischen Produktpalette die Konkurrenzfähigkeit der Agrarwirtschaft wesentlich verbessern konnte, gibt das Modell Edelfhof im Waldviertel, wo man unter wesentlich ungünstigeren Bedingungen biologische Dämmstoffe oder Heilkräuter in großem Stil produziert

Ökonomisch interessante Entwicklungsmöglichkeiten liegen auch in der Erschließung des internationalen Marktes für Spezialprodukte (z.B. Biokarotten in großen Mengen, Heil- und Gewürzkräuter oder in der Produktion von Energiepflanzen bei gleichzeitiger Kooperation mit Forschungsinstitutionen in diesem Bereich).

Die große Nähe zu den urbanen Ballungsräumen - im zwei-Stunden-Umkreis um den Großraum Wien – Bratislava leben neun Millionen Menschen – erhöht durch die große Anzahl potentieller KonsumentInnen auch die Marktchancen für Bioprodukte. Top Produkte, haben das Zeug dazu, Motoren für die gesamte Bioszene zu werden. Sie zielen nämlich auch auf den internationalen Markt (z.B. USA) und sind attraktiv für Nischeninvestoren. Dies sind keine Großkonzerne sondern KMU's (50 – 200 Beschäftigte) mit einem qualitativ höchsten Anspruch (z.B. Modell DARBO): Diese Betriebe zielen auf den Weltmarkt und haben dadurch keine Konkurrenzprobleme in der Region (A, SK, H).

Ein erster Schritt zur Realisierung dieses Potenzials wäre ein Qualifizierungsverbund von Innovatoren aus 4 Ländern. Dabei sollten die bereits erfolgreichen Produktions- und Marketingmodelle in der Biosphärenregion (z.B. Modell Landgarten, Modell Sokoró, Modell Biokistl) analysiert und für NeueinsteigerInnen aufbereitet werden. Ein zweiter Schritt wäre die Kooperation mit „Trendscouts“ um durch die Abschätzung der künftigen Entwicklungen (z.B. Änderungen in Lebensstil und Konsumverhalten) neue ökonomisch verwertbare Produkte oder Dienstleistungen zu erkennen. Ein Vorbild für die erfolgreiche Aufwertung eines Agrarproduktes zu einem Top Produkt ist der aus dem österreichischen Weinskandal geborene Höhenflug des Weines mit durchaus positiven Effekten für die gesamte Wirtschaft (Vinotheken, Touristische Weinreisen, Ausbildungen zum Weinakademiker, Verkostungsseminare etc)

Große Chancen gibt es auch für Energielandwirtschaft und NAWAROs (Nachwachsende Rohstoffe). Die geplante Novelle des Mineralölsteuergesetzes, die noch heuer im Parlament beschlossen werden soll, sieht künftig die verpflichtende Beimischung von Biosprit zu Treibstoffen - rund 5 Prozent - vor, und zwar bei Diesel bereits mit Oktober 2005, bei Benzin mit Oktober 2007. Der jährliche Bedarf an Bioethanol allein in Österreich beträgt damit rund 200.000 Kubikmeter. Der Rohstoffbedarf für eine derartige Menge beträgt rund 80.000 Hektar Fläche für Zuckerrübe, Mais und Getreide. Daneben ist eine ausgezeichnete Infrastruktur (Bahn, Autobahn, evtl. Wasserstraße) notwendig. Der Landwirtschaft könnten damit zusätzliche Absatzalternativen geboten werden - rund 8.000 bis 10.000 Betriebe könnten davon profitieren. Die Projektregion wäre in der Lage eine derartige Anforderung zu bewältigen und könnte auch einige Standorte anbieten (z.B. Bruck/Leitha)



Ziel ist es, die Entwicklungspolitik für die Biosphärenregion auf die gesamte Wertschöpfungskette zu beziehen, von der Forschung und Entwicklung bis zur Endabnahme und Verteilung der erzeugten Energie (gilt analog auch für andere Umwelttechnologien). D.h. die Energieproduktion und die dafür gegebene Standorteignung ist nur ein Teilschritt aus dem gesamten Entwicklungsprogramm. Als Beispiel können die zwischen Industrie und Regierungen akkordierten Wasserstoffinitiativen in Deutschland angeführt werden

Grundsätzlich ist bei dieser Vorgangsweise auch zu untersuchen, in welchen Teilschritten des gesamten Prozesses (von Produktion bis Verteilung) die regionalen Ressourcen besonders wettbewerbsfähig sind oder wo das Potenzial dazu besteht. Beispielsweise wird bei den in den letzten Jahren massiv errichteten Windkraftanlagen noch immer ein Großteil der technischen Installation aus dem Ausland importiert. Die Planung, der Bau und der Absatz sind bei inländischen/regionalen Stellen konzentriert. Die Anlagenproduktion in Deutschland ist aber aufgrund des dort 50fach größeren Absatzpotenzials für Windkraftanlagen ökonomisch fundiert – der Aufbau eigener Produktionskapazitäten würde daher besondere Strategien erfordern, die weit über die hier betrachtete Region hinausgehen.

Das Abnehmerpotenzial für erneuerbare Energie in der Region ist hingegen beträchtlich, wobei die Ballungsräume eine besondere Rolle spielen. Aber auch hier ist die Konkurrenzsituation ausschlaggebend für die Abschätzung des realisierbaren Abnahmepotenzials. Diese Bewertung folgt den Kriterien: Preis, Versorgungssicherheit, technische Sicherheit, Bedienungscomfort. Die in den letzten Jahren massiv ausgebauten Erdgasnetze haben eine Situation geschaffen, in der z.B. die vor Jahren propagierten Nahwärmenetze mit Biomassekraftwerken bei den gegebenen Preisniveaus nicht mithalten können. Zu prüfen wird etwa sein, ob die Produktion von Biogas hier einen neuen Zugang schaffen könnte. Dies gilt auch für neue technische Ansätze, etwa die dezentrale Nutzung von Biogas in Fahrzeugen, bei Bauernhöfen und Gewerbebetrieben. In diesen Bereichen ist in der Region einiges an Forschungspotenzial gegeben (Güssing, Bruck/L., die Technischen Universitäten, Energy center Bratislava).

Die Nutzung von Biogas steht derzeit in einer Entwicklungsphase, wo es für entsprechende Neuerungen noch großes Umsetzungspotenzial *auch* bei der Anlagenproduktion gibt: In diesem Bereich könnte daher – anders als bei der Windkraft – noch an der Spitze (mit analogen Entwicklungen in Deutschland) Europas gearbeitet werden. Entsprechende Förderung durch F&E und die tariflichen Rahmenbedingungen sind Voraussetzungen, um dieses noch gegebene Zeitfenster nutzen zu können.

#### Nachhaltige Mobilität:

Während die Planungen und administrativen Vorbereitungen über den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den Bereichen Straße und Schiene – nach anfänglich jahrelangen Verzögerungen – bereits konkrete Ergebnisse zeigen, die zumindest teilweise auch im Sinn einer an Nachhaltigkeit orientierten Verkehrspolitik verstanden werden können, gibt es insbesondere im Bereich der Gütertransportlogistik und der Nutzung des Verkehrspotenzials Wasserstraße erhebliche Defizite. Sowohl die Konzipierung als auch weitere Umsetzungsperspektiven fehlen noch weitgehend.

Bekannt ist die Perspektive einer dramatischen Zunahme des Güterverkehrs in der Ostregion Österreichs, einer Zunahme, die zu einem Großteil auf der Straße abgewickelt wird, wenn nicht markante Investitionen gesetzt und Rahmenbedingungen geschaffen werden, die den Gütertransport auf Schiene und Wasserstraße wesentlich attraktiver machen und für einen größeren Teil der Wirtschaft zugänglich machen. Die im Großraum Wien seit einigen Jahren als Standorte in die Planungsdiskussion

eingebrachten Güterverteilzentren (Nord-Süßenbrunn, Freudenu, Inzersdorf) wären eine wesentliche Weichenstellung und Basis, um überhaupt einen Teil der Transporte auf die Alternativmodi (Bahn, Wasserstraße) verlagern zu können und nur mehr die innerregionale Fein-Verteilung mit Lkws durchführen zu müssen. Allerdings ist hier – soweit bisher in Erfahrung gebracht werden konnte – noch kein konkreter Umsetzungsbeginn für eine der genannten Einrichtungen absehbar.

Ein weiteres wesentliches Standbein für die umweltgerechtere Bewältigung des Güterverkehrszuwachses wäre die Wasserstraße Donau, wo Transportpotenziale existieren, die alle sonstigen Infrastrukturausbauten der nächsten Jahrzehnte bei weitem übersteigen; es sind hier somit echte Verlagerungen aus dem Bereich des Straßenverkehrs möglich.

Der Donaukorridor verbindet zehn Nationen, mehr als 100 Mio. Menschen wohnen und leben in diesem in den nächsten Jahrzehnten zunehmend dynamischer werdenden Wirtschaftsraum. Durch die bevorstehende Integration der Donauländer in die Europäische Union rückt Österreich noch stärker ins Zentrum Europas. Die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse auf den nicht-gestauten Donau-Abschnitten östlich von Wien sind dazu wesentliche Voraussetzungen. Im Zuge der Errichtung des Nationalparks Donau-Auen wurde die rechtliche Verankerung eines Interessensausgleich zwischen Ökologie und Schifffahrt gemäß Artikel 15a B-VG (BGBl. Nr. 17/1997) erreicht. Für die Umsetzung des Vorhabens östlich von Wien ist nun, als Abschluss eines mehrjährigen Planungs- und Prüfungsprozesses, vor einigen Monaten eine Umweltverträglichkeitserklärung abgeschlossen worden. Das Ergebnis zeigt, dass eine Vereinbarkeit zwischen dem Nationalpark und – bei entsprechender Gestaltung – der Nutzung der Donau für die Schifffahrt möglich ist. Dieses Ergebnis kann – zumindest aus Sicht der Region Grüne Mitte – als Durchbruch gewertet werden, da von dieser Einigung abhing, ob hier mittelfristig das oben zitierte Transportpotenzial auf der Donau überhaupt entwickelt werden könnte.

Neben einer Reihe weiterer Förderprojekte, wie etwa dem Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien, mithilfe des Binnenschifffahrtinformationssystems DoRIS (Donau River Information Services), und der diesbezüglichen Unterstützung der Donaustaaten bei deren Aufbau sind einige, auch für die Grüne Mitte unmittelbar relevante Vorhaben und Projekte zu entwickeln. Dazu zählen etwa:

- Die Entwicklung der österreichischen Häfen zu intermodalen Logistikzentren (Schaffung trimodaler Infrastrukturen und kompatibler Informationssysteme sowie neuer Logistik-Services)
- Die Konzentration von Industrie- und Logistik-Standorten in unmittelbarer Nähe der Wasserstraße Donau mittels Raumplanungs- und Wirtschaftspolitik auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene
- Die verbesserte Verknüpfung zwischen Binnenschifffahrt und Schienenverkehr (infrastrukturell und organisatorisch)
- Der Aufbau von Haus-Haus-Liniendiensten im intermodalen Verkehr (Schiff-Schiene-Straße), um mit dem Lkw-Transport konkurrenzfähige Angebote zu schaffen

Die ersten beiden Punkte betreffen unmittelbar die Raumplanungs- und Standortpolitik in der Region, wobei die Wiener Häfen, die oben angesprochenen Logistikzentren und die südöstliche Umlandregion von Wien (mit dem Flughafen Schwechat) im Zentrum der Überlegungen stehen sollten (Stadtentwicklungsplan Wien, Strategieplan Wien, regionale und örtliche Konzepte in NÖ). Kernstück ist die Zielsetzung, von derzeit etwa 1,2 Mio t Güterumschlag in den Wiener Häfen (wovon ein Großteil in ÖIprodukte entfällt) zu einem signifikanten Transportvolumen bei anderen Gütern bis hin zum Bereich der Sachgüter zu kommen.

Die beiden folgenden Punkte weisen darauf hin, dass die Wirtschafts- und Verkehrspolitik insbesondere auf Bundesebene gefordert ist, entsprechende Rahmenbedingungen zu setzen und Aufträge an die nachgeordneten Verkehrsträger zu formulieren.

Im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs sind einzelne Ansätze vorhanden, die in Hinkunft wesentliche Elemente einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie bilden könnten, mit dem Ziel, attraktive, innovative und ressourcenschonende Mobilitätsangebote als Markenzeichen der Region Grüne Mitte zu entwickeln.

- Die bilateralen (A, H) Pilotprojekte „Verkehr in sensiblen Gebieten“ (im Rahmen von Interreg IIIA) am Beispiel der Region Neusiedler See umfassen innovative öffentliche Verkehrsangebote, Mobilitätsinformation, Ökomobilität und Ökotourismus, betriebliches Mobilitätsmanagement, Logistik im Wirtschafts- und Geschäftsverkehr, „maßgeschneiderte“ Infrastrukturen und neue Fahrzeugtechnologien.
- Die Planungen und Vorbereitungen zur Schaffung eines S-Bahn-Ringes Wien-Bratislava sind in Hinblick auf die mittelfristig entstehende offene Region, ohne Grenzen und mit vollständiger Arbeitsplatz- und Niederlassungsfreiheit, eine essentielle Voraussetzung zur Bewältigung des innerregionalen Personenverkehrs. Dazu gehören auch die weiteren Ausbau- und Attraktivierungsmaßnahmen der S-Bahn-Netze um Wien und Bratislava.
- Ebenso wichtig wie die „Hardware“ der Verkehrsinfrastrukturen ist die „Software“, die Suprastruktur im Mobilitätsangebot. Besondere Bedeutung hat hier die grenzüberschreitende Ausdehnung der Verkehrsverbände im Hinblick auf die Tarifgestaltung aber auch hinsichtlich Mobilitätsmanagement und Mobilitätsinformation (VOR-grenzüberschreitender Verkehrsverbund Bratislava, Verkehrsverbund Győr-Sopron)
- Abstimmung der Siedlungsentwicklung und der räumlichen Organisation der Verkehrsverursacher auf die oben beschriebene Entwicklung der ÖPNV-Infrastruktur (vgl. jordes+-Teilmodul „Siedlungsentwicklung und Verkehr“)

Bisher keine erkennbaren Ansätze gibt es in Richtung konkreter Projekte zur *Verkehrsvermeidung und Verkehrssteuerung*. Der absehbar stark verkehrsinduzierenden Wirkung neuer Straßenprojekte in der Region (S1, A22, B3d, B8 etc.), steht bisher kein Ansatz gegenüber, der darauf hinwirken würde, dass die neu geschaffenen Straßenkapazitäten durch gesteigertes Aufkommen in kürzester Zeit wieder gefüllt und der heutige Zustand des latenten Verkehrszusammenbruchs bloß weiter in die Fläche ausgedehnt würde. Dieser – aus Investorensicht standortgefährdende – Dauerzustand kann nur durch intelligente, zeitlich und räumlich differenzierte Lenkungsmaßnahmen reguliert werden, was eine diesbezügliche vorausschauende Konzeption erfordert.

#### Umsetzungsschritte für eine Wirtschafts- und Raumentwicklungsstrategie in der Biosphärenregion:

- Aufbau einer eigenen thematischen Arbeitsgruppe in der Industriellenvereinigung zur Weiterführung, Vertiefung und Prüfung der aufgezeigten Potenziale. Zusätzlich zu dieser Arbeitsgruppe wurde in der IV Interesse an einzelnen Themenprodukten und –aspekten angemeldet, ua an der Verwendung der im Rahmen des Projektes *Grüne Mitte* erstellten und des Nachfolgeprojektes *Investorenpapier* weiterentwickelten Karten.
- Analoge Ansätze bei den Wirtschaftsförderungsinstitutionen der Bundesländer W, N. B anregen
- Ergänzung der Standortvermarktungs-Informationsmaterialien der Wirtschaftsförderungseinrichtungen um den Bereich der Soft-Factors
- Ausformulierung von konkreten weiteren Schritten im Rahmen des laufenden CENTROPE-Projektes
- Anregung einer inhaltlichen Auseinandersetzung/Diskussion mit den relevanten Planungsabteilungen der Bundesländer

## Modul: Biosphärenregion II – Arbeitsmarktpolitische Implikationen

Auftragnehmer: ÖIR

Ziel:

Der Bericht soll einen Überblick über die Arbeitsmarktsituation in der JORDES+ Region geben, der die aktuellen arbeitsmarktpolitischen Rahmenbedingungen darstellt, sowie eine Einschätzung der Möglichkeiten, mit dem zur Verfügung stehenden arbeitsmarktpolitischen Instrumentarium eine Entwicklung entsprechend dem Leitbild „Biosphärenregion“ zu unterstützen, vornehmen.

Ergebnis zusammengefasst:

### Charakteristik des Arbeitsmarktes in der JORDES+ Region

Die Struktur und Entwicklung des Arbeitsmarktes stellt sich innerhalb der JORDES+ Region als sehr heterogen dar:

- Urbane Ökonomien – starke Stadt-Umlandverflechtungen, grenzüberschreitende Pendlerverflechtungen
- Innerregionale Disparitäten
- Diskrepanz zwischen Arbeitskräfteangebot und -nachfrage und Segmentierungstendenzen

### Einschätzungen der Arbeitsmarktsituation

#### Österreich

- Wien: Arbeitsplatzzentrum der Region mit schwachem Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum
- Umlandregionen in den letzten Jahren positive Entwicklung, Aufholprozess im 3. Sektor (Frauenbeschäftigung steigt)
- Teilzeitarbeit/geringfügige Beschäftigung nimmt zu
- Ausweitung der Arbeitsplätze v.a. KMUs

#### Slowakei

- Arbeitsplatzzentrum Bratislava: hoher Industrieanteil, steigender Anteil tertiärer Sektor
- In den Umlandregionen hohe Dynamik an Standorten mit intensiver Ansiedlung (v.a. Automobilindustrie)
- Angebots- und Nachfragediskrepanzen:
  - Arbeitskräftemangel in Teilbereichen der Wirtschaft
  - Probleme bestimmter Berufe/wenig oder nicht richtig qualifizierter Arbeitskräfte
  - Bereich öffentliche Verwaltung – Rückgang der Beschäftigten, hohe Fluktuation (v.a. jüngerer Arbeitskräfte) in Richtung Privatwirtschaft

#### Ungarn

- Mittelstädte sind Arbeitsplatzzentrum der Region, hohe wirtschaftliche Dynamik
- Sehr diversifizierte Wirtschaftsstruktur, hoher Anteil des sekundären Sektors, hohe Ansiedlungsdynamik in den städtischen Bereichen Aufholprozess im tertiären Sektor
- Angebots- und Nachfragediskrepanzen:
  - Arbeitskräftemangel in Teilbereichen der Wirtschaft
  - Probleme bestimmter Berufe/wenig oder nicht richtig qualifizierter Arbeitskräfte
  - Qualifikationsmängel v.a. in Bereich technischer Berufe wird immer wieder attestiert

### Arbeitsmarktpolitische Implikationen für die Kernkompetenzen

Im Leitbild zur „Biosphärenregion“ wurden 5 Kernkompetenzen entwickelt:

- Erneuerbare Energie/Umwelttechnologie
- Besondere Biosphäre
- Nachhaltige Mobilität
- Bioprodukte und
- Bridging

Es wird davon ausgegangen, dass die Weiterentwicklung und der Ausbau dieser genannten Kompetenzfelder für Projektentwickler und Investoren nicht nur ein attraktives Umfeld, sondern auch eine Ressource darstellen. Durch die Erschließung dieser Kompetenzfelder, die sowohl naturräumliche Voraussetzungen als auch die Humankompetenzen beinhalten, soll es gelingen, wirtschaftliches Wachstum mit nachhaltigen Ressourcenverbrauch zu vereinen.

Die Entwicklung und Ausgestaltung der Kernkompetenzen im oben genannten Sinne wird demnach auch als Chance für die Unterstützung einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung und damit auch für den Arbeitsmarkt gesehen.

Wenn von Arbeitsmarkt- bzw. Beschäftigungspolitik die Rede ist, so können folgende Bereiche unterschieden werden:

- Beschäftigungspolitik
- Bildungspolitik als angebotsorientierter Politikbereich
- Verhinderung von Arbeitslosigkeit bzw. Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt
- Aufbau von unterstützenden Kooperationsstrukturen im Bereich der Betriebe, der Arbeitsmarktverwaltungen, der Bildungs- Qualifizierungseinrichtungen
- Verbesserung der Qualität der Arbeitsplätze
- Verbesserung der Verkehrsorganisation und des Angebotes

## Branchenspezifische Besonderheiten – Kernkompetenzen der JORDES+ Region

### Der primäre Sektor – Land- und Forstwirtschaft

Im Bezug auf den Arbeitsmarkt ist die Branche gekennzeichnet durch

- einen hohen Anteil unqualifizierter Beschäftigter
- niedriges Einkommensniveau
- hoher Anteil an mithelfenden Familienangehöriger und Nebenerwerbsbeschäftigung
- hoher Anteil nicht einheimischer Arbeitskräfte
- Saisonarbeit
- Schwarzarbeit

Gleichzeitig lässt sich in einigen Bereichen auch ein Trend zu Höherqualifizierung vor allem bei der nachkommenden Generation der Landwirte (z.B. Spezialkulturen, Weinbau...) feststellen. Diese Höherqualifizierung führt vielfach zur notwendigen Spezialisierung einerseits aber auch zu neuen Produktions- und betriebs- und branchenübergreifenden Kooperationsformen. (z.B. Handel, Tourismus, soziale Infrastruktur – Kindergärten, Großküchen, Spitäler usw.)

Im Zusammenhang mit der Landwirtschaft sind vor allem zwei Kernkompetenzen von Bedeutung:

- die Kernkompetenz Bioprodukte und
- die Kernkompetenz Erneuerbare Energie

Um die möglichen Potenziale in diesen beiden Bereichen zu heben, sind aus arbeitsmarktpolitischer Sicht folgende Maßnahmenbereiche zu entwickeln:

- Qualifizierung von BetriebsinhaberInnen sowie von Beschäftigten
- Erweiterung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten
- Kooperation mit Bildungseinrichtungen bzw. überbetriebliche Kooperationen

Im Rahmen der landwirtschaftlichen und anderer Förderprogramme (z.B. ÖPUL, Leader+, Ziel 2, INTERREG) wird dem im wesentlichen entsprochen. In Ungarn und der Slowakei waren bis zum Jahr 2004 die Programme PHARE und SAPARD im Einsatz, die allerdings sehr stark auf den betrieblichen Strukturwandel abzielten und nicht so sehr die Qualifizierung und regionale Entwicklung in den Vordergrund stellten. In der JORDES+ Region gibt es in allen drei Ländern eine Reihe von Bildungs- und Qualifizierungseinrichtungen, die sich auch vor dem Hintergrund der genannten Kernkompetenzen insbesondere im Bereich Bioprodukte – Entwicklung und Vermarktung, Biomasse, erneuerbare Energie, ländlicher Tourismus, Direktvermarktung usw. engagieren. Landwirtschaftliche Fachschulen, Universitäten, Fachhochschulen bieten die Möglichkeit sich in einem umfassenden Sinn aber auch im Sinne einer Spezialisierung auszubilden.

### Der sekundäre Sektor – Industrie und Gewerbe

Die JORDES+ Region bzw. einzelne Teilregionen haben eine sehr lange industriell-gewerbliche Tradition. Die Beschäftigungsanteile im sekundären Sektor liegen hier zwischen ca. 18% in den Städten Wien und Bratislava und erreichen über 40% bspw. in den ungarischen Komitaten. Im Zusammenhang mit den Kernkompetenzen erscheinen uns folgende Branchen insofern erwähnenswert, als hier Entwicklungspotenziale gehoben werden könnten und zum anderen weil die Entwicklung dieser Bereiche eine wichtige Rolle für die derzeit eingeschlagenen wirtschafts- und standortpolitischen Strategie spielt. Es sind dies:

- Nahrungs- und Genussmittelindustrie (siehe Landwirtschaft),
- Fahrzeugbau
- Chemieindustrie
- Holzver- und -bearbeitung.

Auf die Ostregion entfallen im Wirtschaftsbereich Fahrzeugbau (NACE 34, 35) mehr als 50% aller Beschäftigten Österreichs, wobei der Anteil KFZ und KFZ-Bestandteile rd. 11% beträgt, während der sonstige Fahrzeugbau bei rd. 40% liegt. Im Bereich der Chemischen Industrie (NACE 24) sind in der Ostregion ca. 43% aller österreichischen Beschäftigten dieser Branche tätig.

Die Westslowakei ist eines der industriellen Zentren des Landes. In der Hauptstadt Bratislava sowie in der angrenzenden Region Trnava befinden sich Standorte namhafter Unternehmen. In den letzten Jahren ist diese Region durch eine sehr intensive Standort- und Ansiedlungspolitik vor allem für Investoren aus dem Bereich der Automobilhersteller und –zulieferer attraktiv geworden. Traditionellerweise spielt auch die chemische Industrie (Slovnaft) und wie schon erwähnt die Nahrungs- und Genussmittelindustrie hier eine große Rolle.

Auch in Westungarn haben sich neben den heimischen Fahrzeugbauunternehmen auch international agierende Unternehmen (z.B. Audi, GM..) und diverse Zulieferer angesiedelt. Auch die Nahrungsmittelindustrie (z.B. Mosonmagyaróvár, Győr) haben hier traditionelle Standorte und finden auch entsprechende Unterstützungsstrukturen (z.B. Bildungs- und Forschungseinrichtungen).

Der intensive Ansiedlungstätigkeit in Westungarn und der Westslowakei hat den regionalen Arbeitsmarkt stark verändert. Durch die neuen Betriebe konnten neue Arbeitsplätze geschaffen werden, das vorhandene Know-How und damit die Beschäftigungsstruktur konnte verbessert werden, neue Lohn- und Gehaltsstrukturen sind entstanden. Teilweise hat diese Entwicklung aber auch zu einem Ungleichgewicht auf dem regionalen Arbeitsmarkt geführt, weil neuen Ansiedler sowohl quantitativ als auch qualitativ Arbeitskräftepotenzial abgesaugt haben und die (neuen) lokalen bzw. regionalen Betriebe dadurch bei der Rekrutierung von Arbeitskräften mit Problemen konfrontiert sind.

Der Arbeitsmarkt in den Branchen Fahrzeugbau und Chemie gekennzeichnet durch:

- einen hohen Anteil qualifizierter Beschäftigter, vorwiegend Männer
- relativ hohes Einkommensniveau
- hohe Arbeitsplatzkonzentration auf wenige Großbetriebe
- die Branchen und damit auch die Arbeitsplätze unterliegen laufenden Strukturwandel
- in den letzten Jahren starker Abbau der Beschäftigten in vielen Betrieben
- hohe Abhängigkeit der Produktion von Export bzw. öffentlichen Investitionen
- einzelne Betriebe hohes Innovationspotenzial und Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten

In der Nahrungs- und Genussmittelindustrie dominieren mittlere und Großbetriebe, allerdings ist das Qualifikations- und das Einkommensniveau eher gering, der Frauenanteil und der Anteil ausländischer Arbeitskräfte dementsprechend hoch. Vereinzelt werden auch hier Forschung und Entwicklung durchgeführt.

Die Holzbranche (in Österreich) ist im Gegensatz dazu gekennzeichnet durch einen hohen Anteil von Klein- und Mittelbetrieben, die sehr stark auf dem heimischen Markt agieren. In den letzten Jahren kann in dieser Branche eine hohe Innovationsbereitschaft und eine Tendenz der Marktausweitung beobachtet werden, was sich auch sehr positiv auf die Beschäftigungsentwicklung ausgewirkt hat.

Folgende Kernkompetenzen lassen sich mit den genannten Branchen in Verbindung bringen:

- Erneuerbare Energie/Umwelttechnologie
- Nachhaltige Mobilität
- Bioprodukte

In den genannten Branchen gibt es grundsätzlich Potenziale, die allerdings aus unserer Sicht weder quantitativ abschätzbar noch über arbeitsmarktpolitische Maßnahmen zu heben sind. Hier werden vor allem Maßnahmen in den Bereichen notwendig sein:

- Forschung- und Entwicklung, Technologie- und Innovationspolitik
- Kooperation mit Bildungseinrichtungen bzw. überbetriebliche Kooperationen

Angebotsseitig kann davon ausgegangen werden, dass innerhalb der JORDES+ Region ein breites Spektrum an qualifizierten, teilweise sehr gut branchenspezifisch ausgebildeten Arbeitskräften zur Verfügung steht. In der Region existieren auch eine Reihe von spezialisierten Bildungseinrichtungen im Fachschul-, Fachhochschul- und im universitären Bereich.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der genannten Branchen in der Region zu stärken, haben sich die Betriebe zu Clustern (in Österreich und Ungarn) zusammengeschlossen. Derzeit existieren in der JORDES+ Region Automotive Cluster, ein Lifescience Cluster, ein Holzcluster und ein Ökocluster, auf der ungarischen Seite kommt noch der Nahrungsmittelcluster dazu. Vernetzung und Erfahrungsaustausch sind die wesentlichen Aufgaben. In Bezug auf arbeitsmarktpolitische Maßnahmen werden derzeit im Rahmen der Clusteraktivitäten nur punktuell die Möglichkeiten ausgeschöpft.

Für den Bereich der kleineren und mittleren Betriebe bieten u.a. Qualifikationsverbände eine gute Möglichkeit der Weiterbildung und Qualifizierung für die Mitarbeiter. In Niederösterreich wird bspw. der Qualifizierungsverbund „Niedrigenergiehaus für Handwerker“ als bedarfsgerechte Weiterbildungsmaßnahme zur Förderung von KMUs im Rahmen des Ökoclusters angeboten.

Eine wichtige arbeitsmarktpolitische Fragestellung, die nicht nur in der Produktion zum Tragen kommt, aber an dieser Stelle angesprochen werden soll, ist das Problem der älteren ArbeitnehmerInnen. Ein Blick auf die Struktur der arbeitslosen Personen zeigt, dass bereits ein erheblicher Teil der Arbeitslosen aus der Produktion kommt. Es kann auch festgestellt werden, dass immer stärker ältere Personen aus dem Arbeitsprozess ausscheiden und von Arbeitslosigkeit betroffen sind. Diese Personengruppe kann nur mehr sehr schwer wiedervermittelt und nur mehr schwer für andere Branchen umqualifiziert werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der erwarteten demografischen Entwicklungen (steigender Anteil älterer Personen), wird sich dieser Problembereich in Zukunft zu einer sehr großen arbeitsmarktpolitischen Herausforderungen herauskristalisieren.

## Forschung und Entwicklung

Die Region ist gut ausgestattet mit universitären und außeruniversitären Forschungseinrichtungen, die teilweise sehr nahe an den bestehenden Wirtschaftsstrukturen angelagert sind. Beschäftigungsmäßig handelt es sich hier insgesamt um ein sehr kleines Segment, der Anteil der Beschäftigten ist nur in den städtischen Regionen bedeutsam.

Im Zusammenhang mit den genannten Kernkompetenzen erscheint in diesem Bereich insgesamt das quantitativ größte Beschäftigungspotenzial. Allerdings bedarf es hier nicht nur eines Bekenntnisses zu einer aktiven universitären, außeruniversitären als auch im betrieblichen Forschungs- und Entwicklungspolitik sondern auch einer klaren strategischen Ausrichtung und dementsprechend einer ausreichenden finanziellen Ausstattung. Frage der Kooperation und die Frage der Mobilität höherqualifizierter Personen spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

## Versorgung und Infrastruktur

Die JORDES+ Region ist eine dynamische Metropolenregion mit intensiven innerregionalen und internationalen Verflechtungen. Die Bewältigung des Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung ökologischer wie auch ökonomischer Anforderungen wird hier auch in Zukunft große Priorität haben müssen. Im Bereich Transport, Verkehr, Logistik liegt ein beträchtliches Potenzial sowohl was die Forschung, die Produktion aber auch die Verkehrsorganisation betrifft.

Durch die fortschreitende Technologisierung, das wachsende Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft auf der einen Seite, die erhöhten Ansprüche an Zuverlässigkeit, Service und Qualität aber auch nachhaltige Produktion und Einsatz von Energie und Infrastruktur steigen die Qualifikationsanforderungen auch in Bezug auf die Arbeitskraft. Wenngleich allgemeine technische Fachkenntnisse bereits als Basisqualifikation in allen Berufen vorausgesetzt werden, so sind im Hinblick auf nachhaltige Mobilität und erneuerbare Energie zukünftig weitere Spezialisierungen der Beschäftigten (Einsatz umweltfreundlicher Technologien, nachhaltige Verkehrsorganisation, Logistik, Verbesserung des Angebotes des Umweltverbundes usw.) gefragt.

## Der tertiäre Sektor

### Tourismus

Der Tourismus ist in der JORDES+ Region eine wichtige Säule der ökonomischen Entwicklung. Nicht nur die Stadt Wien – sie gehört zu den attraktivsten Tourismusdestinationen der Welt – oder Bratislava, sondern auch die naturräumlichen Gegebenheiten bieten gute Voraussetzungen für touristische Entwicklung. Die Region bietet ein breites Spektrum an touristischem Angebot. Es reicht von Kunst und Kultur, Kongress-, Event und Veranstaltungen, Erholung und Sport, über Gesundheit und Wellness usw. Je nach Region überwiegt entweder der Ausflugs- und Naherholungstourismus, der Städtetourismus oder der Aufenthaltstourismus. So heterogen wie das touristische Angebot bzw. die Schwerpunktsetzung ist auch die Struktur der Betriebe (KMUs, Hotelketten, Familienbetriebe) und das Qualitätsniveau des Angebotes und der Arbeitskräfte.

Im Bezug auf den Arbeitsmarkt ist die Tourismusbranche gekennzeichnet durch:

- sehr heterogene Beschäftigungsstruktur in Abhängigkeit von den vorherrschenden betrieblichen Strukturen
- Vielfältige Beschäftigungsmöglichkeiten (z.B. Hotel- und Gastgewerbe, Reisebüro, Guides, Marketing, usw.)
- einen hohen Anteil unqualifizierter Beschäftigter
- relativ niedriges Einkommensniveau
- hohe Fluktuation bzw. Mobilität zwischen Betrieben/Regionen/Branchen
- hoher Anteil an mithelfenden Familienangehöriger (im Hotel- und Gastgewerbe)
- hoher Anteil nicht einheimischer Arbeitskräfte
- Saisonarbeit
- Sehr flexible Arbeitszeiten, Nacht-, Schicht- und Sonn- und Feiertagsarbeit
- Oftmals unzureichende soziale Absicherung
- Geringe Aufstiegschancen
- Steigende Internationalisierung

Die Verfügbarkeit von geeigneten Arbeitskräften ist ein zentraler Standort- und Entwicklungsfaktor insbesondere für arbeitsintensive Branchen wie den Tourismus. Insgesamt ist in allen Teilregionen der JORDES+ Region eine dynamische Beschäftigungsentwicklung im Tourismus zu beobachten. Allerdings treten im Bereich Beherbergung und Gaststättenwesen immer wieder für die Branche typische Arbeitsmarktprobleme zutage. Das gleichzeitige Auftreten von relativ hoher Arbeitslosigkeit und Problemen, offene Stellen zu besetzen, deutet auf strukturbedingte Ungleichgewichte zwischen Arbeitskräfteangebot und

Arbeitskräftenachfrage hin. Die Tourismusbranche verliert aufgrund der schlechten Arbeitsbedingungen immer mehr vor allem qualifizierte Arbeitskräfte an andere Dienstleistungen und Produktionsbranchen als aus diesen rekrutiert werden können. Dies ist eine Tendenz, die speziell in entwickelten Tourismusregionen viel deutlicher sichtbar wird als etwa in Regionen, in denen der Tourismus erst aufgebaut wird und diese Branche als einer der wichtigsten Motoren für die regionalwirtschaftliche Entwicklung gilt.

Die Tourismusbranche ist, was die Zusammensetzung der Beschäftigten betrifft, weltweit grundsätzlich eine sehr „internationale“ Branche. Der Anteil ausländischer Arbeitskräfte ist seit jeher überdurchschnittlich hoch und wird je nach Qualifikationsstufe bzw. Betrieb unterschiedlich bewertet und reicht von der Möglichkeit innerhalb international agierender Hotelketten Erfahrungen zu sammeln bis hin zum Rekrutieren billiger Arbeitskraft.

Die Tourismusbranche in Österreich rechnet für die Zukunft mit zunehmender Knappheit an qualifizierten Beschäftigten, wengleich es auch in dieser Branche in den letzten Jahrzehnten insgesamt zu einer Höherqualifizierung gekommen ist. Fachschulen sowie weiterführende Colleges konnten dazu beitragen. In der JORDES+ Region gibt es sowohl auf österreichischer Seite als auch in der Slowakei und Ungarn eine Reihe von einschlägigen Bildungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten, wengleich nicht in der standörtlichen und inhaltlichen Breite.

Das breit gefächerte Angebot an Lehrinhalten sowie der Trend zu Spezialisierungen bieten guten Anknüpfungspunkte für eine Weiterentwicklung des touristischen Angebotes auch im Zusammenhang mit der Entwicklung bestimmter Kernkompetenzen. Damit könnten neue Nachfragesegmente für die Neben- und Zwischensaisonen erschlossen sowie geeignete Produkte entwickelt werden, die u.a. auch zur Erhöhung der Auslastung und der Beschäftigung beitragen könnten.

Mit dem Tourismus lassen sich folgende Kernkompetenzen in Verbindung bringen:

- Nachhaltige Mobilität
- Bioprodukte
- Biosphäre

Aus derzeitiger Sicht liegen hier noch beschäftigungswirksame Potenziale brach. Die Möglichkeiten werden gesehen in

- der Entwicklung neuer Produkte und Packages sowie neuer touristischer Schwerpunkte,
- ein weiterer Ausbau der Kooperation zwischen Tourismusbetrieben auf der einen Seite, dem Tourismus und der Landwirtschaft auf der anderen Seite
- in der Bewusstseinsbildung sowie im Marketing
- in der – auch betriebsübergreifenden – Qualifizierung von BetriebsinhaberInnen sowie Beschäftigten

Im Zusammenhang mit dem Thema der überbetrieblichen Kooperation seien hier der Wellbeing bzw. Gesundheitstourismus-Cluster, die sowohl auf österreichischer Seite als auch auf ungarischer Seite aktiv sind, erwähnt. Damit wird den Anforderungen nach Vernetzung und Erfahrungsaustausch auch in diesem für die JORDES+ Region tourismuspolitisch wichtigen Angebotssegment Rechnung getragen. Im Burgenland wurde daran anknüpfend auch eine Qualifizierungsinitiative „Gesundheitstourismus“ ins Leben gerufen.

### Kommunikation/Beratung/Vermittlung

Bridging verstanden als Aufbau von Kooperations- und Kommunikationsstrukturen ist insbesondere in einer Region wo drei verschiedene Kulturen, Sprachen und Systeme aufeinandertreffen ein besondere Herausforderung aber auch eine wichtige Voraussetzung für den Aufbau und das Funktionieren von grenzüberschreitenden Strukturen.

Im Zusammenhang mit Beschäftigung und Arbeitsmarkt können hier die Bereiche Kommunikation/Beratung/Vermittlung angesprochen werden.

In diesen Dienstleistungen bestehen grundsätzlich eine relativ hohe Nachfrage auch von Seite der Unternehmen, der Administration, verschiedenster Organisationen. Allerdings zeigen die bisherigen Erfahrungen, dass die Aufnahme solcher Fragestellungen und vor allem die Finanzierung sehr stark von den konjunkturellen und aktuellen betriebswirtschaftlichen Erfordernissen und Möglichkeiten abhängig ist.

Dieses Arbeitsmarktsegment ist vor allem im höherqualifizierten Bereich angesiedelt und es bedarf vielfach eines sehr spezialisierten Wissens. Die Betriebs- bzw. Organisationsstruktur ist außerordentlich heterogen und reicht von EinzelunternehmerInnen/BeraterInnen bis hin zu international agierenden Beratungsunternehmen.

Qualifikationsbedarf besteht in Bezug auf eine laufende Aktualisierung der legislatischen, sozialen, kulturellen, sprachlichen und politischen Kenntnisse der Rahmenbedingungen innerhalb der JORDES+ Region.

## Einflussfaktoren für die Entwicklung grenzüberschreitender Arbeitsmärkte – raumplanerische Aspekte

Für die JORDES+ Region wird in einer langfristigen Perspektive von einem Rückgang der Erwerbspersonen als Folge einer negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung ausgegangen. In einer mittelfristigen Perspektiven wird damit gerechnet, dass es vorerst etwa durch die Förderung der beruflichen Aktivitäten im Alter (Stichwort Erhöhung des Pensionsalters), Erleichterungen im Bereich der Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Zunahme der Frauenerwerbstätigkeit zu einer Zunahme der Erwerbspersonen kommen wird. Diese Annahmen entsprechen auch den Kernannahmen vorliegender Prognosen des Arbeitskräfteangebotes für die EU insgesamt und berücksichtigen auch die im Rahmen der Europäischen Beschäftigungspolitik festgeschriebenen und in die Nationalen Beschäftigungspläne übernommenen Zielvorstellungen.

Die voranschreitende europäische Integration sowie die Umsetzung der Prinzipien des freien Waren, Personen, Dienstleistung und Kapitalverkehr wird in einer längerfristigen Perspektive nicht nur Auswirkungen auf die nationalen Ökonomien und Gesellschaften mit sich bringen, sondern auch das regionale und funktionale Gefüge innerhalb der europäischen Regionenlandschaft verändern.

Aus der Sicht des regionalen Arbeitsmarktes könnten sich für die JORDES+ Region daraus folgende Konsequenzen ergeben:

- Die bestehenden städtischen Arbeitsmarktzentren werden weiterhin den größten Teil des Arbeitskräftepotenzials anziehen, wenngleich es als Folge des Strukturwandels zu einer Veränderung bzw. einer Neupositionierung einzelner Standorträume kommen kann/wird. (Dienstleistungszentren, industriell-gewerbliche Zentren, KMU – beschäftigungsstarke Unternehmen usw.)
- Wie für Grenzregionen mit offenen Grenzen typisch, werden sich auch in der JORDES+Region grenzüberschreitende Arbeitsmarktbeziehungen entwickeln. Richtung und Intensität der Arbeitsmarktbeziehungen ist abhängig von den raum- und wirtschaftsstrukturellen Gegebenheiten (z.B. Zahl, Qualität und Erreichbarkeit der Arbeitsplätze), den Disparitäten in Bezug auf Einkommen, Ausbildung, Karrierechancen, soziale Sicherheit sowie der aktuellen Wirtschaftsentwicklung und Arbeitsmarktlage (Niveau der Arbeitslosigkeit, Entwicklungsperspektiven usw.) sowie Arbeitsplatzqualität. Die Pendelverflechtungen sind innerhalb der Region bereits jetzt sehr intensiv. Es kann erwartet werden, dass sich diese Tendenz nicht nur verstärken wird, sondern innerhalb der Region auch neue Relationen entstehen werden.
- Sofern den Städten – etwa durch Maßnahmen zur Steigerung der Lebensqualität (Wohnbaupolitik, Sozialpolitik, Grün- und Freiraumgestaltung) – keine entsprechende Attraktivitätssteigerung gelingt, wird sich der Suburbanisierungstrend ins Umland weiter fortsetzen.
- Die Veränderung von Produktionsweisen und die Flexibilisierung der Arbeitswelt, neue Lebenswelten und – lebensformen lassen nicht nur neuen Zeit- und Raumstrukturen entstehen, sondern führen auch zu einer weiteren Erhöhung der Mobilität. Neue Anforderungen an das (öffentliche) Verkehrssystem sind die Folge.
- Die Umlandregionen in der JORDES+ Region sind mit den zentralen Städten über den Arbeitsmarkt stark verbunden, sodass eine Verschlechterung der Bedingungen in den Städten auch zu einem Export dieser negativen Erscheinungen in die Umlandregionen führen kann.

Grundsätzlich wird hier davon ausgegangen, dass ein funktionierender grenzüberschreitender Arbeitsmarkt Voraussetzung für eine nachhaltige ökonomische und soziale Entwicklung der JORDES+ Region ist. Erfahrungen in Westeuropa zeigen, dass – in Abhängigkeit von den jeweiligen topografischen, siedlungs- und wirtschaftsstrukturellen aber auch kulturellen Rahmenbedingungen – ein intensiver und für die regionale Entwicklung gedeihlicher Arbeitskräfteaustausch zum regionalen Alltag gehört.

**Auftragnehmer:** ZSI – Zentrum für soziale Innovation

**Ziel:**

Das Modul „Lernende Region“ zielt auf die praktische Anwendung einiger grundlegender Konzepte zum Thema „Lernen“ und „Regionalentwicklung“ ab.

Aus der Komplexität und denkbaren Vielfalt von infrage kommenden Leitprojekten und davon ableitbaren Aktivitäten für das Lernen in der „Biosphärenregion“ sollen als Ergebnisse dieses Moduls

- ein überschaubares Bündel von Vorhaben heraus gefiltert, und
- die dafür relevanten Akteure (Stakeholder) zu weiter führender Kooperation verbunden werden.

In der Hauptsache geht es somit um eine Vertiefung des Verständnisses, was eine „lernende Region“ im Kontext „Biosphärenregion und Leitbild Grüne Mitte“ bedeuten und bewirken kann: Was muss getan und gelernt werden, um die Ziele der Biosphärenregion zu erreichen bzw deren Verwirklichung zu unterstützen?

**Ergebnis zusammengefasst:**

Die „lernende Region“ - Definition

Der Begriff der „lernenden Region“ folgt in seiner Logik dem der „lernenden Organisation“, ist somit nicht gleich zu setzen mit „lernen // der Region“ – allerdings steigt in einer lernenden Region der Stellenwert des Lernens in zweierlei Hinsicht: Erstens rückt Lernen in das Zentrum von regionalen Prozessen (vergleichbar der Bedeutung des Wissens gemäß oben stehender Definition der „learning society“), zweitens wird Lernen (allgemeiner: Wissen) ein systemischer Teil von Planung und Regionalentwicklung.

Ziel der Lernenden Region ist es, über eine bloße Anhebung des Wissensstandes oder Bildungsgrades der Bevölkerung in einer Region hinaus, „systemisches Lernen“ der Bewohner, von Institutionen und Organisationen in der Region zu fördern. Diese Form des Lernens führt nicht nur (auch) dazu, dass Einzelpersonen Lernkurven durchlaufen, sondern dass die Prozesse des Lernens selbst verändert werden: Die Art und Weise, wie Erfahrungen, Daten, Information und Wissen verarbeitet werden, die Anzahl und auch die Formen von Alternativen, aus welchen durch Entscheidungen ausgewählt werden, verändern sich. Dies erfordert die Einleitung und Steuerung von Lern-Prozessen, die Veränderung von Institutionen und Formen des Lehrens und Lernens.

**Zentrale Fragen für eine erfolgreiche Implementierungsschritte einer „Lernenden Region“ :**

Wie können Regionen kreatives Lernmilieu entwickeln, um in der Lage zu sein, auf gesellschaftliche und ökonomische Rahmenbedingungen und Herausforderungen zu reagieren.“

- Wo liegen Lernpotenziale der Biosphärenregion?
- Wo liegen die Innovationspotenziale der Biosphärenregion?

Wer sind die relevanten *Akteure* (handelnden Subjekte) der Region, mit deren Hilfe sich erste Schritte hin zur einer Lernenden Region verwirklichen lassen?

- Schaffung eines Überblicks (Transparenz) über regionale Bildungs-, Forschungsangebote, Betriebe, Dienstleistungsanbieter (Tourismus), arbeitsmarktpolitische Maßnahmen, Kommunen, Projekte.
- Bei der Wahl der Akteure ist zu beachten, dass folgende Funktionen in einer Biosphären-Region erfüllt werden müssen:
  - Schutzfunktion** (Biosphären sollen zum Schutz von Landschaften, Ökosystemen, Arten und genetischen Variationen beitragen)
  - Entwicklungsfunktion** (Biosphären sollen einer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung förderlich sein, die so wohl sozio-kulturell als auch ökologisch tragfähig ist)
  - Forschungsfunktion** (Biosphären sollen bevorzugte Orte für Umweltforschung, Umweltbeobachtung und Umwelt-erziehung sein. Durch das weltweite Netz der Biosphärenreservate können wissenschaftliche Informationen ausgetauscht werden)

Auswahl zentraler (regionaler) Akteure, bei denen Potenzial und Interesse zur Initiierung einer Lernenden Region im Bereich Biosphäre gesehen wird, bzw. bereits besteht und die in Folge auch als Multiplikatoren agieren können.

Entwicklung eines „Pilotbereichs“ in Kooperation mit den ermittelten Akteuren bezüglich

- des derzeitigen regionalen Entwicklungsstands (Differenz zwischen Soll und Ist)
- der gemeinsamen Zielfindung und –entwicklung (= Prozess der regionalen Schwerpunktentwicklung)



scheidbarkeit (Wettbewerbsfähigkeit) und zugleich funktionale Verknüpfung (Interaktion) gegenüber anderen Regionen gefördert.

Aus den Ergebnissen des Projekts JORDES+ können in den verschiedenen Bereichen der festgestellten Kernkompetenzen Visionen und strategische Zielsetzungen abgeleitet werden, für deren Umsetzung in einem oder mehreren exemplarischen Projekten Akteursgruppen in Workshops gebildet werden. Das gemeinsame Lernen an der Realisierung von Zielsetzung kann durch eine BSC pro Vorhaben angeleitet werden.

Mögliche Vorhaben dieser Art können, etwa im Feld der Kernkompetenz „Erneuerbare Energie/Umwelttechnologien“ das Projekt „Reed“ („Schilf“) in Neusiedl/See, oder die beträchtlichen Investitionen in Windenergie (Petronell-Carnuntum) sein. Ganz speziell bietet sich im Feld „Geschützte Zonen und offene Räume“ eine genauere Beobachtung und das Lernen vom Biosphärenreservat Entlebuch an: Die „grüne Mitte“ zwischen den großstädtischen Regionen Wien und Bratislava (etwa Nationalpark Donau-Auen) hat eine spezielle Problemlage in Form des Kontrasts zwischen Naturschutz und Nutzungsinteressen, woraus sich ganz eigenen Standortbedingungen ergeben.

Die Prozessfolgen in einer BSC verbinden Aktivitäten, Strategien und Ziele auf vier wesentlichen Ebenen:

- Ressourcen (Grundlagen und Potenziale der Organisation, des Betriebs, des Projekts, der Region ...)
- Organisation (Strukturen, Managementkomponenten, Teile und Maßnahmen etc.)
- Märkte und Kundenaspekte (Adressaten von Dienstleistungen, Konsumenten etc.)
- Erfolg (Geschäftsziele, quantitative und qualitative Ziele, an welchen die Umsetzung der strategischen Vorhaben gemessen werden können)

#### **Bildung eines Netzwerks als Impulsgeber für die Lernende Biosphärenregion**

Der Weg von der Theorie zur Praxis führt über die Auswahl von Fallbeispielen und die Zusammenarbeit von Akteuren: Eine Region – in welchen Grenzen auch immer definiert – agiert durch Akteure, wobei gleiche Ausrichtung und kollektives Handeln nicht aufgrund eines vorgegebenen Konzepts erwartet werden können. Als Ergebnis des Moduls „Learning Region“ soll daher nicht ein Vorschlag dafür abgeleitet werden, wie die „Lernende Biosphärenregion“ strukturiert bzw. (im mehrdeutigen Sinn) gebildet sein soll – sondern wie Impulse in die Richtung einer Lernenden Region bewirkt werden können. Zur Förderung einer solchen Entwicklung müssen nicht von Beginn an alle potenziellen Akteure vernetzt und auf ein gemeinsames Ziel verpflichtet werden. Es erscheint viel realistischer und wirksamer, eine Gruppe von Akteuren auszuwählen und so zusammen zu führen, dass die Arbeit an ihren jeweils eigenen Zielsetzungen gemeinsame künftige Projekte oder Aktivitäten begünstigt.

Im Zuge eines Such- und Analyseprozesses wurden daher verschiedene Aktivitäten und Programme, die einen Bezug zu den Kompetenzbereichen der Biosphärenregion (Erneuerbare Energie, Landwirtschaft, Tourismus, Schutzräume, „Bridging“) haben, selektiert.

Dazu zählen u. a.:

- Österreichische „UNESCO-Biosphärenregionen“ (Neusiedler-See, Wienerwald, Kleines Walsertal)
- Aktivitäten von LA21-Gemeinden (Lokale Agenda 21)
- Umsetzungsschritte im Zusammenhang mit dem Österreichischen Nachhaltigkeitskonzept
- Territoriale Beschäftigungspakte (Grenzüberschreitende Paktvereinbarung Burgenland-Westungarn seit Frühjahr 2004 in Kraft)
- Euregio Burgenland-Westungarn
- INTERREG-Projekte (neu: UNIREGIO)
- BMWA-Programm „STRAPAMO“ mit konkret vier biosphärenzielrelevanten Projekten (TESKA, INTERFOOD, SREP, ÖKONET)
- BMVIT-Programm „Nachhaltig Wirtschaften“
- ERASMUS-Projekt „Intensivkurse für verantwortungsbewusste Bodennutzung und Regionalentwicklung“
- Forschungs- und Bildungsnetzwerke (BOKU, Academia Danubiana, FH Eisenstadt ...)
- EU-Projekte (BOKU, Öko-Park Hartberg ECOSITE)
- Planungsvorhaben in Neusiedl/See: Ecosite-Projekt „Reed“ (Schilfverwertung)
- Strategien, Zielsetzungen und Schwerpunkte der Entwicklungskonzepte für die Europaregion CENTROPE
- U.a.

In einer Reihe von Vorgesprächen mit Experten und Expertinnen aus diesen Gruppierungen wurden Möglichkeiten und Interessen an künftigen Kooperationen eruiert. Einen wichtigen Maßstab bildeten dabei nicht nur die inhaltlichen Bezugspunkte, sondern vor allem Laufzeiten von Vorhaben, sodass im Fall einer künftigen Zusammenarbeit Chancen für die Entwicklung von Synergien und mittelfristige Wirksamkeit bestehen.

Eine vorläufige Reduktion der potenziellen Kooperationspartner erfolgte in einem Workshop im Rahmen der Auftaktveranstaltung des ERASMUS-IP „Soil, landuse and regional development“ in Neusiedl/s. (5. November 2004; Teilnehmer kamen aus der Region sowie aus Bulgarien und Serbien; Präsentation des Konzepts der „Learning Region“ und der Perspektiven möglicher Vernetzungen durch J. Hochgerner). Danach wurde mit Vertretern des IP (aus Wien und Bratislava), dem BIC (Eisen-

stadt), der WIBAG, dem IFF (Wien), und EUREA (Bratislava) die Durchführung eines Abschlussworkshops am 2. Dezember in Wien vereinbart, bei dem das ZSI auch Informationen über weitere Projekte (insbesondere: EU-Network of Excellence PRO-LEARN sowie LA21-Prozesse) einbrachte.

Die an diesem Workshop teilnehmenden Projekte bzw. Firmen bilden die eingangs erwähnten „Netzwerk-Knoten“, von denen aufgrund ihrer Einbindung in weitere regional und international bedeutende Aktivitäten wesentliche Impulse für die Lernende Biosphärenregion Wien-Bratislava-Győr ausgehen werden. Alle haben ihre Absicht zur Zusammenarbeit erklärt und arbeiten in mehrjährig laufenden Projekten mit Bezug zu den Themen (Kompetenzen) der Biosphärenregion.

Als optimaler Schnittpunkt der Interessen und Kompetenzen aller Workshop-Teilnehmer kristallisierten sich in der Diskussion zwei Themenschwerpunkte heraus:

- „Erneuerbare Energie“
- „Grenzen im Kopf“

Erneuerbare Energie ist nicht nur einer der fünf Kernkompetenzen, die für die Biosphärenregion festgestellt wurden. Es handelt sich dabei auch um das wirtschaftlich ausschlaggebende Kriterium künftiger Entwicklungen. Dies gilt weltweit (die Bestimmungen des Kyoto-Protokolls sind - soweit zwingend - seit 10. März 2004 geltendes Gemeinschaftsrecht der Europäischen Union und daher in gleicher Weise für Österreich, Slowakei und Ungarn verpflichtend) und in regionalen Größenordnungen.

In allen mittelfristig bis etwa 2020 angelegten Szenarien der sozio-ökonomischen Entwicklung muss damit gerechnet werden, dass der Verteuerung *und* den ökologischen Auswirkungen der Verbrennung von Erdölprodukten Alternativen der Energiever- und Entsorgung entgegen gestellt werden müssen. Gerade in Grenzregionen zwischen alten und neuen Mitgliedstaaten der EU sind zudem die derzeit noch enormen Kaufkraftunterschiede und die davon ausgehenden Konsequenzen für das Verhalten von Individuen wie auch Institutionen und Betrieben in Bezug auf Energieverwendung zu berücksichtigen. Das (Er-) Lernen von Verhaltensweisen, Konsummustern und neuen Produktionsweisen (für Energie und durch Energie) wird in den kommenden Jahren von größter Bedeutung für die regionalen Ökonomien ebenso wie für Formen der Identitätsbildung und Zugehörigkeit zu den regional geprägten Sozialstrukturen werden.

Basierend auf dem Faktor Wissen können „Lernende Regionen“ neue „Infrastrukturen des Wissens“ schaffen und die Chancen für regionale Weiterentwicklung erweitern. Zu diesen Infrastrukturen zählen nicht zuletzt die Mobilität, die Formen, Häufigkeiten und soziale Qualität von Begegnungen der Bewohner, Beschäftigten und Durchreisenden in den Grenzregionen. Auch diesbezüglich sollen daher gemeinsame Arbeitsvorhaben (zum Abbau der „Grenzen im Kopf“ und Förderung geistiger bzw. sozialer Mobilität) entwickelt werden.

# Modul:

## Regionales Organisationsmodell Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und Wirkungszusammenhänge

**Auftragnehmer:** ÖIR

**Ziel:**

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.

Die Arbeit ist auf den Zusammenhang zwischen ÖPNV-Angebot und Siedlungsstruktur fokussiert

**Ergebnis zusammengefasst:**

Ausgehend von den verkehrlichen Möglichkeiten werden Überlegungen zu den siedlungsstrukturellen Entwicklungspotenzialen im JORDES+ Raum getroffen. Die Chancen für eine induzierte Siedlungs- bzw. Standortentwicklung durch neue verbesserte Angebote im ÖPNV in der gesamten JORDES+ Region werden somit analysiert.

Die Entwicklungspotenziale der Zukunft in der JORDES+ Region werden einerseits aus der historischen Verteilung der Bevölkerungsschwerpunkte, aber auch aus der strategischen Lage der einzelnen Teilräume zu den internationalen Transportrouten abgeleitet. Aus dieser Darstellung einer funktions- und siedlungspolitischen Langfristperspektive ergibt sich das Leitbild einer polyzentrischen Standortstruktur.

Überlegungen werden auch dahingehend angestellt, welche siedlungspolitischen Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel getroffen werden müssen, um die durch die Infrastrukturvorhaben eröffneten Chancen optimal nutzen zu können. Auch in jenen Teilräumen, in denen erst längerfristig durch Infrastrukturmaßnahmen die Chance zu einer Standortaufwertung und Dynamik entsteht, müssen siedlungspolitische Maßnahmen gesetzt werden: einerseits ist zu verhindern, dass durch Zersiedlung bzw. suboptimale Nutzung die späteren Chancen eingeschränkt werden, andererseits sind möglicherweise Ausgleichsmaßnahmen zu treffen, um der Gefahr einer Desinvestition und Abwanderung vorzubeugen.

### Szenarien für die JORDES+ Region: Kumulative Dynamik versus polyzentrische Struktur

Aufgrund der großen Bedeutung, die die Entwicklung der Wirtschaftsstandorte auch für die Entwicklung der Wohnstandorte besitzt, erfolgt eine Betrachtung der JORDES+ Region zunächst auf der Ebene der Wirtschaftsstandorte und ihrer Ausstattung.

Die Entwicklungsimpulse, die in der kurz- bis mittelfristigen Perspektive gesetzt werden, werden die Entwicklungsdynamik im Süden der JORDES+ Region weiter verstärken. Die Stadtränder der Großstädte Wien und Bratislava gewinnen besonders an Standortgunst.

- durch den Ausbau der S1 und den Güterterminal Wien-Inzersdorf erhalten die Standorträume Süd- und Südostachse zusätzliches Gewicht
- die Spange Kittsee eröffnet zusätzliche Möglichkeiten für eine Flächenausdehnung von Bratislava in den Süden

Das Ziel einer ausgewogenen räumlichen Verteilung der Chancen – entsprechend den siedlungspolitischen Leitbildern einer Erhaltung und Entwicklung der polyzentrischen Struktur bzw. einer dezentralen Konzentration – wird durch die Ausstattung der Teilräume mit einer hochrangigen Infrastruktur und Wirtschaftsinfrastruktur verfolgt. Hier sind insbesondere zu nennen:

- Der Güterterminal Sopron, der Technologiepark Eisenstadt sowie mehrere Business- und Industrieparks im Teilraum Sopron – Eisenstadt – Wiener Neustadt
- Der Güterterminal Tulln / Judenau, mit dem Entwicklungsimpulse für die Achse Korneuburg – Stockerau und den Niederösterreichischen Zentralraum gesetzt werden sollen, sowie die ergänzende Ausstattung beider Teilräume mit Business- und Industrieparks
- Für den Raum Trnava sind kurz- bis mittelfristig keine wesentlichen Aufwertungsmaßnahmen bekannt, langfristig soll die Umfahrung Bratislava die Entwicklung des Raums unterstützen. In diesem Zusammenhang ist jedoch das große Bevölkerungsgewicht sowie die hohe Bevölkerungsdynamik zu nennen, die durch Boden- und Wohnungsknappheit in Bratislava mit unterstützt wird und die eine Stärkung dieses Raums bewirkt

Im Norden der Städte Wien und Bratislava fehlt ein eigenständiger Teilraum, zu dem hin sich die Dynamik entfalten kann, diese wird im Nahbereich der beiden Städte verbleiben. Der Vorsprung des Südens und Südostens vor dem Norden der JORDES+ Region in Bezug auf die Entwicklungsdynamik bleibt allerdings voraussichtlich kurz- und mittelfristig noch erhalten.

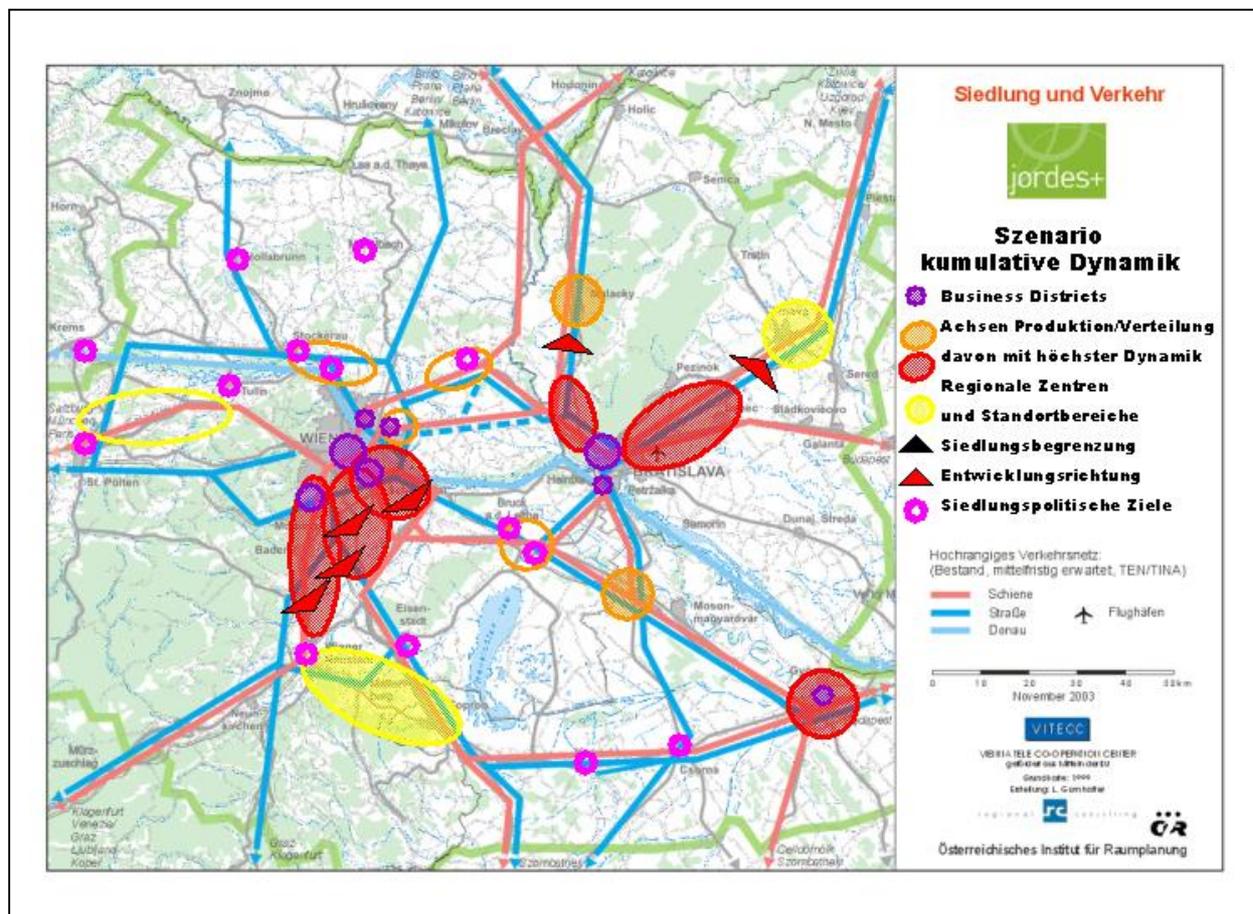
In der längerfristigen Perspektive sollen der Norden und der Nordosten der JORDES+ Region v.a. durch Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz gestärkt werden. Dies gilt v.a. auch für Trnava, das durch die Umfahrung Bratislava besser mit den anderen Teilräumen der JORDES+ Region vernetzt wird und für Malacky, das durch die Umfahrung in die Lage versetzt wird, auf ein größeres Bevölkerungspotenzial im slowakischen Teil der JORDES+ Region zurückgreifen zu können.

Durch den langfristig geplanten Güterterminal Wien Nordost erreichen die Achsen Eibesbrunn – Wolkersdorf bzw. Gänserndorf ihre volle Standortgunst. Aufgrund der Anbindung zu Bratislava und Malacky ist für den Raum Gänserndorf eine verstärkte Dynamik zu erwarten. Der Standortbereich Süssenbrunn – Gerasdorf – Eibesbrunn – Wolkersdorf wird durch die Nahelage zum Güterterminal in langfristiger Perspektive stark profitieren.

### Siedlungsszenario KUMULATIVE DYNAMIK

In Anbetracht der großen Flächenpotenziale in neugeschaffenen Business- und Industrieparks in der Süd- und Südostachse ist die Bewältigung eines beträchtlichen Teils der kurz- und mittelfristig zu erwartenden Dynamik in diesem Standortbereich möglich. Rechnet man die zusätzlich bestehenden Baulandreserven kleineren Zuschnitts sowie die möglichen Baulanderweiterungspotenziale in den Gemeinden Hennersdorf, Leopoldsdorf, Maria Lanzendorf, Himberg und Ebreichsdorf für betriebliche Nutzungen dazu, ist es denkbar, die gesamte zu erwartende Flächennachfrage der Wirtschaft und einen wesentlichen Teil der Wohnungsdynamik im südöstlichen nahen Umland von Wien unterzubringen. Eine kumulative Dynamik in diesem Standortbereich scheint plausibel.

Dies hätte allerdings zur Folge, dass die anderen Teilräume im österreichischen Teil der JORDES+ Region vergleichsweise wenig Dynamik erzielen werden. Die siedlungspolitischen Zielsetzungen könnten weniger gut umgesetzt werden: Dies betrifft vor allem die Entwicklung der Achsen im nördlichen Wiener Umland und den Niederösterreichischen Zentralraum, aber auch den Bereich Bruck / Leitha – Parndorf. Der Teilraum Sopron – Eisenstadt – Wiener Neustadt scheint aufgrund der zunehmenden Verflechtung mit Sopron etwas weniger von einem Verlust an Dynamik gefährdet zu sein.



## Siedlungsszenario POLYZENTRISCHE STRUKTUR

Das Siedlungsszenario unterstellt, dass zusätzlich zu den positiven Entwicklungsimpulsen für die außenliegenden Teilräume auch Maßnahmen zur Beschränkung der Entwicklung in der Süd- und Südostachse ergriffen werden, um damit sicherzustellen, dass die dezentralen Angebote auch angenommen werden.

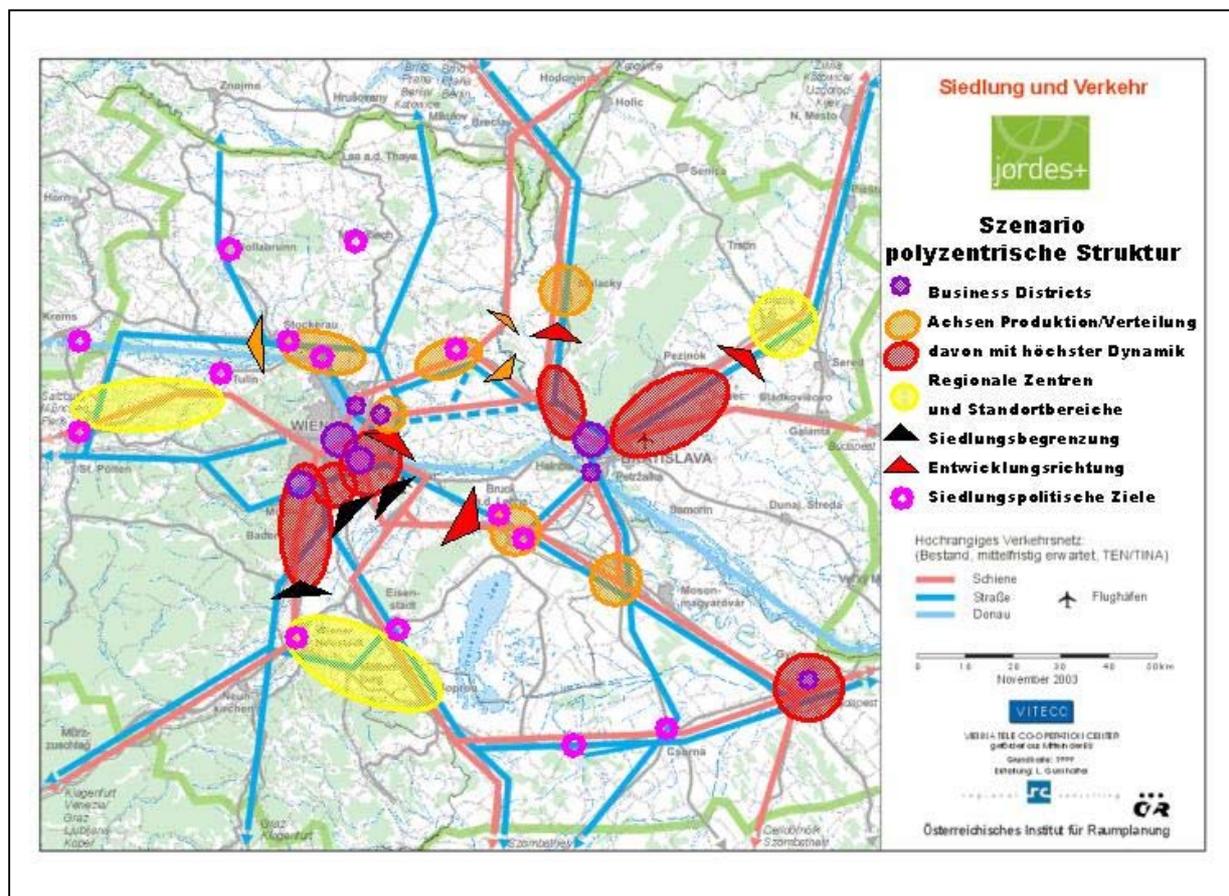
Dies bedeutet, dass in der Süd- und Südostachse eine Reorganisation und Aufwertung der Betriebsflächen angestrebt wird – etwa durch Businessparks und durch Industrieparkangebote, v.a. im Einzugsbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel, dass aber gleichzeitig zumindest die Altbestände an kleinen Baulandreserven abseits des ÖV rückgewidmet werden, um das Gesamtangebot an Betriebsflächen in Grenzen zu halten. Eine derartige Vorgangsweise entspricht den Vorschlägen im Aktionsprogramm der PGO für den Raum Simmering – Schwechat.

Der Standortraum zwischen Süd- und Südostachse ist nicht mit dem hochrangigen ÖV erschlossen – hier wäre auf eine punktuelle Ausweisung großflächiger Betriebsgebiete zu achten, es wäre zu verhindern, dass ein geschlossenes Siedlungsband entlang der S1 entsteht und es wäre zu prüfen, wie diese Betriebsgebiete an den ÖV angeschlossen werden könnten.

Nur unter der Bedingung einer Beschränkung der Dynamik im nahen südlichen und südöstlichen Umland ist eine ausgewogenere Dynamik in den Achsen im Norden und den anderen Teilräumen wahrscheinlich.

Im nördlichen Wiener Umland werden durch die umfangreichen Ausbaumaßnahmen im Straßennetz sehr große Baulandpotenziale eröffnet. Eine punktuelle Konzentration der Dynamik auf wenige auserwählte Standortbereiche ist erforderlich, um diese Standortbereiche in eine Größenordnung der Einwohner und Arbeitsplätze zu bringen, die die Entwicklung einer eigenständigen Dynamik unterstützt. In diesem Zusammenhang ist die Anzahl der angedachten Achsen und möglichen Standorte zu prüfen – damit die positive Wirkung nicht verpufft, sind wenige einzelne Achsen zu stärken und dort punktuell jene Gemeinden, die bereits über ein gewisses Potenzial an Unternehmen und Einwohnern verfügen und einen entsprechenden Größensprung schaffen können. Dieser Nachteil für kleinere Gemeinden kann teilweise über die Errichtung von interkommunalen Wirtschaftsparks und Betriebsgebieten ausgeglichen werden.

Aufgrund der schwächeren Dynamik und eines fehlenden eigenständigen Teilraums im Norden sind Hollabrunn und Mistelbach die einzigen Zielstandorte der dezentralen Konzentration, die durch das Zusammenwachsen der JORDES+ Region zu einem gemeinsamen Wirtschaftsraum kurz- bis mittelfristig wenig Impulse erhalten werden. Eine Förderung dieser Standorte wird vor allem aus einer offensiven Angebotspolitik an Wohnungen und wohnungsnahen Dienstleistungen sowie der Anlage von öffentlichen Diensten bestehen. Die Errichtung von Gründerzentren durch die NÖ Landesregierung unterstützt die Entwicklung endogener Impulse.



## Modul: Stadt-Umland Kooperation Bratislava (KOBRA)

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

### Ziel:

- 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.

### Planungsraum:

Gemeinde	Bezirk	Bundesland
Berg	Bruck an der Leitha	Niederösterreich
Wolfsthal	Bruck an der Leitha	Niederösterreich
Hainburg	Bruck an der Leitha	Niederösterreich
Marchegg	Gänserndorf	Niederösterreich
Lasee	Gänserndorf	Niederösterreich
Engelhartstetten	Gänserndorf	Niederösterreich
Edelstal	Neusiedl	Burgenland
Kittsee	Neusiedl	Burgenland
Pama	Neusiedl	Burgenland
Deutsch Jahrndorf	Neusiedl	Burgenland

### Arbeitsschritte:

- Erhebung der Realsituation und Vergleich vorhandener Planungen (Erhebungen, Workshops, Befragungen)
- Analyse der Realsituation und vorhandener Planungsinhalte
- Abschätzung künftiger Interaktionspotentiale und Trends
- Entwicklung programmatischer Ansätze für ein regionales Entwicklungskonzept

### Ergebnis zusammengefasst:

Der Raum zwischen Wien und Bratislava ist europaweit einzigartig. In einer Entfernung von nur 50 km befinden sich zwei mitteleuropäische Hauptstädte, die unter anderem durch einen Nationalpark verbunden bzw. getrennt sind. Die politische Zäsur durch den „Eisernen Vorhang“ machte jahrelang eine gemeinsame Entwicklung unmöglich. Der „Eiserne Vorhang“ existiert zwar seit 1989 nicht mehr, in den Köpfen, nicht nur der lokalen Bevölkerung, ist das Element „Grenze“ aber nach wie vor vorhanden. Diese Situation erschwert die Entwicklung in der Region, da zumeist nur ein begrenztes Verständnis bzw. Bewusstsein für die sich bereits abzeichnenden oder zu erwartenden massiven Veränderungen vorhanden ist. Gerade in Hinblick auf den EU-Beitritt der Slowakei im Jahre 2004 und die absehbare endgültige Öffnung der Grenze durch den wahrscheinlichen Beitritt der Nachbarstaaten Österreichs zum Schengen-Vertrag in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts ist jedoch ein rasches Handeln und die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie unumgänglich.

Betrachtet man das Projektgebiet von KOBRA etwas genauer, so fällt auf, dass es sich bei den österreichischen Gemeinden um eher ländlich geprägte Gemeinden mit niedrigen Bevölkerungsdichten (durchschnittlich 60 Einwohner/km<sup>2</sup>) handelt. Die Stadtteile von Bratislava hingegen weisen einer Großstadt entsprechende Bevölkerungsdichten mit durchschnittlich 1.166 Einwohner/km<sup>2</sup> auf. Dieser Umstand ist nicht außergewöhnlich. Betrachtet man diese Situation jedoch unter dem Aspekt der EU-Osterweiterung und des Inkrafttretens des Schengen-Abkommens wird klar, welchem beträchtlichen Entwicklungsdruck die in Hinkunft zentrumsnahen und von Bratislava leicht zu erreichenden Gemeinden ausgesetzt sein werden.

### Demografische Entwicklung

In den letzten Jahren ist es in den meisten österreichischen Grenzgemeinden zu einem relativ starken Bevölkerungszuwachs gekommen. Sowohl von den Bürgermeister als auch von den Experten wurde immer wieder angemerkt, dass die Grenzöffnung eine weitere Zunahme der Bevölkerung und damit verbunden eine Ausweitung von Bratislava über die Grenze mit sich bringen wird. Doch eine damit verbundene Zuwanderung könnte politische Strukturen in den Gemeinden verändern. Es könn-

ten sich zunehmend slowakische Bürger in Österreich ansiedeln und in weiterer Folge dort ihren Hauptwohnsitz anmelden. Nach EU-Recht sind diese Personen in Österreich auf Gemeindeebene wahlberechtigt.

#### **Baulandentwicklung/Grundstückspreise**

In den Randgemeinden von Bratislava sind, laut Auskunft der slowakischen Experten, nur relativ geringe Baulandreserven verfügbar. Die attraktivsten Wohngegenden von Bratislava befinden sich in den Karpaten, wo die Siedlungsform Einfamilienhausbebauung dominiert. Die restliche Siedlungsentwicklung vor allem der mehrgeschossige Wohnbau konzentriert sich derzeit vor allem auf die südlich gelegenen grenznahen Stadtteile von Bratislava, hier ist die Siedlungsentwicklung bis unmittelbar an eine Grenze geplant.

Nach Meinung der Experten ist aufgrund der geografischen Gegebenheiten nach Inkrafttreten des Schengen-Vertrages in der Slowakei mit einer Ausweitung Bratislavas vor allem auf die südlich der Donau liegenden österreichischen Gemeinden zu rechnen. Denn im Süden der Region können auch zahlreiche kleine Übergänge nach Bratislava (heutige kleine Feldwege) realisiert werden. Durch diese Situation wird vor allem auf jene Gemeinden, deren Grenzbereich relativ nah zum Zentrum Bratislavas liegen, ein beträchtlicher Druck zukommen, in diesen Bereichen zusätzlich Bauland zu widmen.

Aufgrund der topografischen Gegebenheiten muss die österreichische Grenzregion in zwei Teilbereichen betrachtet werden. Einen südlichen Teil (bis Wolfsthal), der wesentlich früher einem Entwicklungsdruck ausgesetzt sein wird und einen nördlichen Teil (Marchfeldgemeinden), bei dem aufgrund der topografischen Lage (Trennwirkung der March) vorerst noch ein Ausbau des hochrangigen Straßennetzes notwendig sein wird. Außerdem kann man unter Berücksichtigung der Planungen in Bratislava davon ausgehen, dass die österreichischen Marchfeldgemeinden eher mit einer Industrieentwicklung, die südlichen österreichischen Gemeinden eher mit einer Wohnentwicklung auf slowakischer Seite konfrontiert werden.

In Österreich wird Bauland nur im 5- bis 10-Jahres-Bedarf einer Gemeinde ausgewiesen. Bei kleineren Widmungen muss der Bedarf, bei größeren Widmungen auch das Bewirtschaftungsvorhaben nachgewiesen werden. Der Baulandbedarf wird in den Landes- und Gemeindeentwicklungszielen festgelegt. Doch wie ändert sich der Bedarf nach der Grenzöffnung? Der Aspekt der Grenzöffnung hat in den örtlichen Planungsinstrumenten der österreichischen Gemeinden bisher kaum Berücksichtigung gefunden. Lediglich eine der befragten Gemeinden hat diese Tatsache in ihrem örtlichen Entwicklungskonzept zumindest kurz erwähnt.

#### **Wohnungsmarkt/Mietpreise**

Die Mietpreise in Bratislava haben teilweise bereits österreichisches Niveau erreicht und sogar überschritten. Nach Auskunft des slowakischen Experten Prof. Maros Finka beträgt z. B. der Mietpreis für eine Zwei-Zimmer-Wohnung in Bratislava durchschnittlich 8.000 Kronen (190 Euro). In Relation zu den Einkommensverhältnissen in Bratislava sind diese Mieten sehr hoch. Aus diesem Grund ist es wahrscheinlich, dass slowakische Wohnbaugesellschaften sich bemühen werden in Österreich spätestens nach dem Beitritt der Slowakei zum Schengen-Vertrag auch Wohnanlagen zu errichten. Dieses Szenario ist sehr wahrscheinlich, da die Baulandpreise in den österreichischen Gemeinden derzeit wesentlich günstiger sind als in Bratislava.

#### **Betriebsansiedlung/Pendlerbeziehungen**

Die Erwartung „Verringerung der Abwanderung aus der Grenzregion“ wird sich nach Ansicht der Experten voraussichtlich bewahrheiten. Die Erwartung „Verstärkte Betriebsansiedlung“ wurde jedoch ziemlich skeptisch zu betrachten. In der Expertenrunde wurde von einer Mitte der 90er-Jahre durchgeführten Befragung der Grenzgängern an der slowakisch-österreichischen Grenze berichtet (Fassmann Studie), deren Ergebnis zeigte, dass 40-50% der Befragten einen Universitätsabschluss hatten und vor allem Wien zum Arbeiten pendelten. Angesichts des hohen Ausbildungsniveaus der Bevölkerung Bratislavas ist zu erwarten, dass für dieses Arbeitskräfteangebot eher Unternehmen interessant sein werden, die entsprechend qualifizierte Arbeitskräfte benötigen und die mit hoher Wahrscheinlichkeit eher im Raum Wien angesiedelt sind. Umgekehrt gesehen ist es fraglich, ob Unternehmen, die an relativ „billigen“ Arbeitskräften interessiert sind, sich in den österreichischen Grenzgemeinden ansiedeln werden und nicht gleich auf der slowakischen Seite. Das bedeutet für die Gemeinden der österreichischen Grenzregion, dass die Chance einer verstärkten Betriebsansiedlung durchaus vorhanden ist, jedoch nicht überbewertet werden darf. Die Erkenntnis aus der Expertenrunde war, dass es eher zu einem Austausch von Arbeitskräften zwischen Bratislava und Wien kommen wird und die Region ziemlich sicher mit einer Erhöhung der Pendlertätigkeit rechnen muss.

In der Diskussion mit den Gemeinden tauchte daher auch die Frage auf, ob die österreichischen Grenzlandgemeinden sich nicht eher als „klassische Umlandgemeinden“ einer Großstadt profilieren sollten, deren Betriebsstruktur eher auf ein Angebot für spezifische Bedürfnisse der Bevölkerung der Großstadt (wie „shopping“, Erholung, Unterhaltung, etc.) ausgerichtet ist.

#### **Verkehrssituation**

Die Thematik der Verkehrssituation in der Region wird in einem eigenen Zusatzmodul „Regionales Organisationsmodell Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und deren Wirkungsbeziehungen“ bearbeitet. An dieser Stelle werden daher lediglich die Themen aufgelistet, die bei der Experten- und Bürgermeisterrunde zur Sprache kamen.

Verlängerung der S7 nach Bratislava - Aufgrund der Siedlungstätigkeit auf slowakischer Seite ist seit 1994/95 eine direkte Verbindung Wolfsthal - Petržalka nicht mehr möglich, eine schleifenartige Verbindung unter Einbindung der Gemeinde Berg ist

nach Auskunft von Herrn Herbert Hoffmann (Bürgermeister der Gemeinde Wolfsthal), Herrn Georg Hartl (Bürgermeister der Gemeinde Berg) und Frau Olga Vrankova (Slowakische Expertin, die an der Erstellung des Flächenwidmungsplanes in Bratislava mitgearbeitet hat) sowohl von österreichischer als auch von slowakischer Seite realistisch und wird als sinnvoll bewertet. Allerdings erweist sich die derzeitige Streckenführung in Hainburg als „Nadelöhr“ und erlaubt keinen mehrgleisigen Ausbau in diesem Bereich. Es gibt jedoch Lösungsansätze, die jedoch als sehr kostenträchtig (Tunnelführung) einzustufen sind.

Interessant ist die Mitteilung der slowakischen Experten, dass sich Bratislava den Ausbau eines Schnellbahnringes (über Marchegg, Bratislava und Bruck/Leitha) erwartet, sodass zusammen mit einem Anschluss der S7 insgesamt drei Bahnverbindungen nach Österreich existieren sollten.

Der fehlende Autobahnanschluss auf österreichischer Seite sorgte immer wieder für Diskussionsstoff, da die Autobahn auf slowakischer Seite bereits bis zur Grenze reicht. Die österreichischen Bürgermeister kritisierten immer wieder, dass aufgrund des Fehlens des Autobahnanschlusses noch keine rege Betriebsansiedlung auf österreichischem Gebiet eingesetzt hat.

Langfristig gesehen ist es aus Sicht der Experten durchaus realistisch, dass unter Anbetracht der grenzüberschreitenden Siedlungsentwicklung auch eine Anbindung der österreichischen Gebiete an das öffentliche Verkehrsnetz von Bratislava stattfinden wird, d. h. städtische slowakische Buslinien bis in österreichischen Gemeinden geführt werden.

### Informationsaustausch

Aus der Befragung ging ganz deutlich hervor, dass der Informationsaustausch zwischen Österreich und der Slowakei nicht optimal funktioniert. Allerdings wurde der Begriff Informationsaustausch von den meisten Befragten zu abstrakt gesehen. Das erklärt warum sich laut Befragung nur einige wenige Bürgermeister dafür interessieren. Sobald man den Informationsaustausch aber auf konkrete Projekte bezieht, ist sehr wohl Interesse vorhanden. Eine Identifikation von potenziellen Themen (z. B. Radwege) wäre also sowohl für den Informationsaustausch, als auch in weiterer Folge für eine grenzüberschreitende Kooperationstätigkeit sehr hilfreich. Vereinzelt gibt es schon zweckgebunden Kooperationen – z. B. im Tourismusbereich die grenzüberschreitende Weinstraße. Innerhalb Österreichs funktioniert der Informationsaustausch auf Länderebene über die Plattform der PGO und auf Gemeindeebene insbesondere über die Plattform des Grenzkommunalforums (hier sind jedoch auf österreichischer Seite nur burgenländische Gemeinden, sowie einige slowakische Gemeinden und Stadtteile von Bratislava und einige ungarische Gemeinden involviert).

### Zielsetzungen für die Grenzregion

Die österreichischen Gemeinden von im Raum von Bratislava werden zunehmend den Charakter von Stadt-Umland-Gemeinden Bratislavas annehmen. Ziel für die österreichischen Umland-Gemeinden muss es daher sein, sich möglichst gut auf diese neue Situation vorzubereiten. Spätestens mit dem Schengen-Beitritt der Slowakischen Republik sollte dieser Vorbereitungsprozess abgeschlossen sein. Bis dahin sollten die Gemeinde klare Zielsetzungen erarbeitet haben, welche Rolle/Funktion sie in der Agglomeration Bratislava wahrnehmen wollen.

Die österreichischen Gemeinden nördlich der Donau werden von diesem Prozess weniger betroffen sein als die Gemeinden südlich der Donau. Die Donau und die March bilden eine starke räumliche Barriere und zudem ist im Norden von Bratislava eher mit einem linearen Wachstum entlang der Verkehrsachsen zu rechnen. Im Süden hingegen ist eine flächenmäßigen Ausdehnung von Bratislava zu erwarten. Die Nahe am Zentrum Bratislavas liegenden Gemeinden Berg, Wolfsthal und Kittsee werden davon besonders betroffen sein. Wie rasch dieser Prozess verlaufen wird ist schwer absehbar. In Zukunft werden diese Gemeinden jedoch eine räumliche Einheit mit der Stadt Bratislava bilden.

Nachfolgend werden Zielsetzungen für die zukünftige Entwicklung der Grenzregion formuliert und begründet, wobei zwischen generellen Zielsetzungen (GZ) und vordringliche Zielsetzungen (VZ) unterschieden wird. Bei letzteren ist die Verwirklichung bereits vordringlich anzustreben. Dies trifft insbesondere für die zuvor erwähnten, nahe am Zentrum Bratislavas liegenden Gemeinden Berg, Wolfsthal und Kittsee zu.

#### Generelle Zielsetzungen:

##### 1: Umwandlungsprozess als Chance begreifen

Ziel muss es sein, dass die österreichischen Umlandgemeinden den zu erwartenden Umwandlungsprozess als Chance sehen. Denn er ermöglicht prinzipiell neue Gestaltungsperspektiven. Ziel muss es daher sein, diese neuen Perspektiven aktiv im Interesse der Stadtumlandregion zu gestalten.

##### 2: Kulturelle und ökologische Qualitäten in den Vordergrund stellen

Ziel muss es sein, den Umgestaltungsprozess vorrangig unter Berücksichtigung der einzigartigen, örtlich gebundenen und nicht ohne weiteres reproduzierbaren Eigenschaften und Qualitäten, wie etwa kulturellem Reichtum und landschaftlicher Schönheit zu gestalten.

##### 3: Identitäten (weiter-) entwickeln

Im Sinne einer „dezentralen Konzentrationen“ – gilt es Identitäten zu entwickeln, die einen „eigenen Charakter“ aufweisen und von außen deutlich ablesbar sind sowie unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen eine Heimat bieten. Es müssen Überlegungen angestellt werden, wie die Identität der österreichischen Umlandgemeinden bewahrt bzw. weiterentwickelt werden kann.

#### 4: Flächen für die Zukunft sichern

Ziel muss es sein, Flächen die von Bebauung freizuhalten sind, nachhaltig zu sichern (landwirtschaftlichen Vorrangflächen, ökologische wertvolle Gebiete ...). Es gilt hochwertige Freiräume mit entsprechender Leistungsfähigkeit für Natur und Mensch, für Stadtökologie sowie für Freiraum bezogene Nutzungen (Freizeit, Erholung usw.) in z. B. Achsen-Ringe-Systemen und/oder Vernetzungsmodellen zu sichern.

#### 5: Standortplanung auf die neue wirtschaftliche Situation anpassen

Ziel muss eine vermehrt auf die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung reagierende wirtschaftliche Standortplanung in den Umlandgemeinden sein. Dazu zählt auch der Landwirtschaftssektor. Es ist anzustreben, dass der Absatzmarkt regional erzeugter landwirtschaftlicher Produkte zunehmend auf die Stadt Bratislava ausgedehnt wird.

Ziel muss es auch sein, die bereits in der Region vorhanden landwirtschaftliche Forschungseinrichtungen stärker mit der Forschungs- und Bildungslandschaft von Bratislava zu vernetzen. Dieses große Potenzial für innovative nachhaltige Vermarktungs- und Bewirtschaftungsweisen muss verstärkt genutzt werden.

Ziel ist es auch, insbesondere im Freizeit- und Erholungsbereich die spezifische Nachfrage einer Stadtbevölkerung durch ein zielgruppengerechtes Angebot seitens der Umlandgemeinden zu befriedigen.

#### 6: Nachhaltige und integrierte Verkehrslösungen entwickeln

Ziel muss eine nachhaltige und integrierte Verkehrslösung für das Umland von Bratislava unter Einbeziehung der österreichischen Gemeinden sein. Insbesondere sind die öffentlichen Verkehrslinien von Bratislava auf österreichisches Gebiet auszuweiten. Aber auch für den motorisierten Individualverkehr sind leistungsfähige Infrastrukturen zu schaffen um die Umlandgemeinden mit Bratislava zu vernetzen.

Vordringliche Zielsetzungen deren Verwirklichung bereits vordringlich anzustreben ist

##### 1: Baulandbedarf neu bewerten

Ziel muss es sein, die Flächenwidmung der Umland-Gemeinden auf den zukünftigen Baulandbedarf einzustellen. Daher ist der Baulandbedarf aus dieser Situation heraus neu zu bewerten und für eine nachhaltige Entwicklung in diesem Gebiet dementsprechend Vorsorge zu treffen.

##### 2: Schutz der vorhandenen Ortsbilder

Ziel ist es, die vorhandenen Ortsbilder der österreichischen Umland-Gemeinden möglichst zu schützen.

##### 3: Überkommunale Kooperationsformen (weiter-) entwickeln

Ziel ist es, eine effiziente überkommunale Kooperationsformen zu entwickeln, die geeignet ist partnerschaftlich Entwicklungsfragen in der Stadt-Umland-Region Bratislava zu lösen.

#### Schwerpunktmaßnahmen und strategische Projekte

In der Folge wurde Schwerpunktmaßnahmen bzw. Projekte zu den Themenbereichen Infrastruktur, örtliche Raumordnung und Kooperation vorgeschlagen.

#### Weitere Vorgangsweise

Das Ergebnis der Studie wurde im April 2004 in Engelhartstetten mit den betroffenen Gemeinden diskutiert. Eine Fortführung und Vertiefung der Zusammenarbeit der österreichischen Umlandgemeinden von Bratislava wurde allgemein als dringend erforderlich erachtet. Die Länder Burgenland und NÖ kamen überein, im Rahmen der PGO diese Zusammenarbeit durch Beauftragung eines gemeinsamen räumlichen Entwicklungsleitbildes zu unterstützen. (siehe TOP 2.2)

*Exkursion mit Bürgermeistern der Stadt-Umlandregion nach Bratislava im Rahmen von KOBRA*



## 2. STADT - UMLANDKOOPERATION BRATISLAVA (KOBRA +)

---

Am 23. April 2004 wurden in Engelhartstetten die Ergebnisse des JORDES+ Teilmoduls „Stadt-Umlandkooperation Bratislava“ vorgestellt.

Dabei wurde seitens der Länder- und Gemeindevertreter insbesondere die Notwendigkeit einer gemeinsamen Vorgangsweise bei der künftigen Entwicklung und Gestaltung dieses sensiblen Raumes und bei einer künftigen Kooperation mit der Stadt Bratislava erkannt.

Die Raumordnungsabteilungen der Länder Burgenland und Niederösterreich beschlossen daher, die im Rahmen von JORDES+ begonnene Arbeit an einer Stadt-Umlandkooperation Bratislava fortzuführen und zu vertiefen. Gemeinsam wurde im Wege der Planungsgemeinschaft OST als nächsten Schritt ein entsprechendes Räumliches Entwicklungskonzept /Leitbild in Auftrag gegeben.

Der Planungsraum umfasst nunmehr 14 Gemeinden:

Burgenland:

Deutsch Jahrndorf, Edelstal, Kittsee, Pama,

NÖ südlich der Donau:

Berg, Bad Deutsch-Altenburg, Hainburg, Hundsheim, Prellenkirchen, Wolfsthal

NÖ nördlich der Donau:

Engelhartstetten, Eckartsau, Lasse, Marchegg

**Ziel des Konzeptes:**

ist die Umlandgemeinden zu unterstützen, sich auf die zu erwartenden Veränderungen durch den EU-Beitritt der Slowakei entsprechend vorzubereiten.

Es sollen gemeinsame Vorstellungen zur künftigen räumlichen und strukturellen Entwicklung erarbeitet und eine geeignete Plattform für eine interkommunale Zusammenarbeit geschaffen werden, die wiederum als Ausgangsbasis für eine künftige, akkordierte Zusammenarbeit der Umlandgemeinden mit der Stadt Bratislava dienen soll.

**Inhalt des Konzeptes:**

Es soll ein Konzept in einem adäquaten Maßstab (z.B. 1:25.000) erarbeitet werden, welches funktionale Vorrangflächen/zonen definiert, sowie regionale Schwerpunktmaßnahmen verortet (Konkretisierung der räumlichen/funktionellen Entwicklungsperspektiven aus dem Projekt KOBRA). Die möglichen Entwicklungsansätze der Gemeinden bzw. der Region sollen unter Berücksichtigung der nationalen, regionalen und kommunalen Strukturen und Planungen mit den Gemeinden abgestimmt sein und sollen u.a. in Hinblick auf die JORDES+ Leitidee „Biosphärenregion/Grüne Mitte“ verfolgt werden.

Aufbauend auf einer vertiefenden Erfassung der Ausgangslage sollen vor allem Entwicklungsmöglichkeiten sowie die Chancen der Region aufgezeigt werden:

- Welche Gebiete/Zonen sind im Hinblick auf die Umwelt, die Siedlungsentwicklung, die Rohstoffgewinnung, die Energiegewinnung, den Tourismus, die Naherholung, das Gewerbe aus nationaler, regionaler und kommunaler Sicht von besonderer Bedeutung ?
- Welche Funktionen besitzen diese Gebiete, welche zu erwartenden Funktionen erhalten diese durch den geplanten Ausbau neuer Infrastrukturen und wie sind diese zu erhalten oder zu entwickeln?
- Wie sind diese Funktionen sinnvoll zu vernetzen? (Tourismus und Naherholung?)
- Welche Entwicklungsschwerpunkte und -möglichkeiten sehen die Gemeinden in ihrem Wirkungsbereich bzw. in ihrer Region? Wo und in welchem Ausmaß sollen diese Entwicklungen stattfinden?
- Wo liegen die Stärken und Schwächen der Gemeinden bzw. der Region?
- Sollen die verschiedenen Funktionen der Gemeinden erhalten bleiben, oder übernehmen sie künftig andere Funktionen?
- Wie werden/sollen sich die Ortsbilder entwickeln ?
- Wie kann ein gemeinsames „Regionsprofil“ entwickelt werden ? (v.a. in Hinblick auf: Biosphärenregion – Grüne Mitte) usw.

Darüberhinaus soll gemeinsam eine nachhaltige Kooperations- und Kommunikationsstruktur aufgebaut werden:

- Welche Formen der Kooperation der Gemeinden untereinander wollen wir in Zukunft anzustreben ?
- Wie soll die Region künftig mit der Stadt Bratislava kooperieren ?

### Mitwirkung der Gemeinden am Planungsprozess:

Das Konzept soll letztlich auch eine Grundlage für die örtliche Raumordnung bilden. Daher soll die Erarbeitung in engem Einvernehmen mit den Gemeinden der Region, unterstützt durch die Regionalmanagements erfolgen. Wesentlich für das Zustandekommen eines für alle zufriedenstellenden Ergebnisses ist die Bereitschaft der Gemeinden, sich aktiv in den Planungsprozess einzubringen und in der Folge gemeinsam zur Umsetzung auf örtlicher Ebene beizutragen. Alle betroffenen Gemeinden haben ihre Bereitschaft dazu durch einen entsprechenden Beschluss des Gemeinderates erklärt.

### Vorgangsweise - Projektablaufplan:

Fixtermine	Inhalt	Arbeitsschritte
1. Arbeitsgespräch Steuerungsgruppe (SG 1) Sept 2004	Akkordierung der detaillierten Arbeitsschritte und Abläufe (Detailterminplan) mit dem Auftraggeber, Detaillierung des Arbeitsplanes.  Arbeitsunterlagen und sonstigen Informationen werden bis zum Expertenworkshop vom Projektteam erhoben	Schritt 1  Erfolgt  In Arbeit
Informationsbrief an Projektgemeinden Ende Sept	Information über Arbeitsbeginn und Vorgangsweise.	Erfolgt
Expertenworkshop (EW) Oktober in der PGO	Erörterung der Realsituation und der Planungen in der Region, Überprüfung der Vollständigkeit und Richtigkeit der erhobenen Daten	Erfolgt
1. Entwurf Räumliches Leitbild - Rahmenkonzept (1. RK) Mitte November		Schritt 2 Erfolgt
Regiongespräche (RG-Nord, RG-Süd) (RG) Ende November	Konfrontation mit den bereits bestehenden überörtlichen Festlegungen und Planungen und Diskussion der sich daraus ergebenden Restriktionen aber auch Möglichkeiten für die zukünftige Entwicklung (Anhörung der Gemeinden „Beichtstuhlverfahren“)	
2. Entwurf Räumliches Leitbild - Rahmenkonzept (2. RK) Dezember		Schritt 3
2. Arbeitsgespräch Steuerungsgruppe (SG 2) Anfang Dezember	Beratung des 2. Entwurfes des Räumlichen Rahmenkonzeptes und Besprechung weiteren Vorgangsweise [„Clearing Termin“, Einbindung von Experten (Beamtenebene) aus Bratislava]	
3. Entwurf Räumliches Leitbild - Rahmenkonzept Frühjahr 2004	Aussendung des 3. Entwurfes an die Gemeinden mit der Aufforderung zur Stellungnahme	
Regionalkonferenz (ReK) Ende Januar 2004	Abschließende Diskussion des Räumlichen Leitbildes - Rahmenkonzeptes	Schritt 4
Endbericht (EB) Frühjahr 2005	Endbericht	

Das Ergebnis wird im Frühjahr 2005 vorliegen.

### 3. VERKEHRSINFRASTRUKTUR Wien – NÖ - Bratislava

#### 3.1. Machbarkeitsstudie: Eisenbahnverbindungen Wien – Bratislava

Bearbeitung: IPE, Rosinak & Partner, Land in Sicht, DI. Mitnik (2004)

##### Ziel:

Der Schienenkorridor Wien – Bratislava wurde – beginnend nach dem Fall des Eisernen Vorhangs – mehrfach untersucht: es gibt eine Fülle von Grundlagen, Empfehlungen und Einschätzungen. Nun geht es im wesentlichen darum, jene Schlussfolgerungen zu ziehen, die zur Umsetzung von Maßnahmen beitragen. In diesem Sinne sollten innerhalb dieser Untersuchung folgende Fragen behandelt

werden:

##### Ausbaustrategie:

Welche Ausbauschritte sind im Schienenkorridor Wien – Bratislava (und damit auf allen betrachteten Strecken) zweckmäßig?

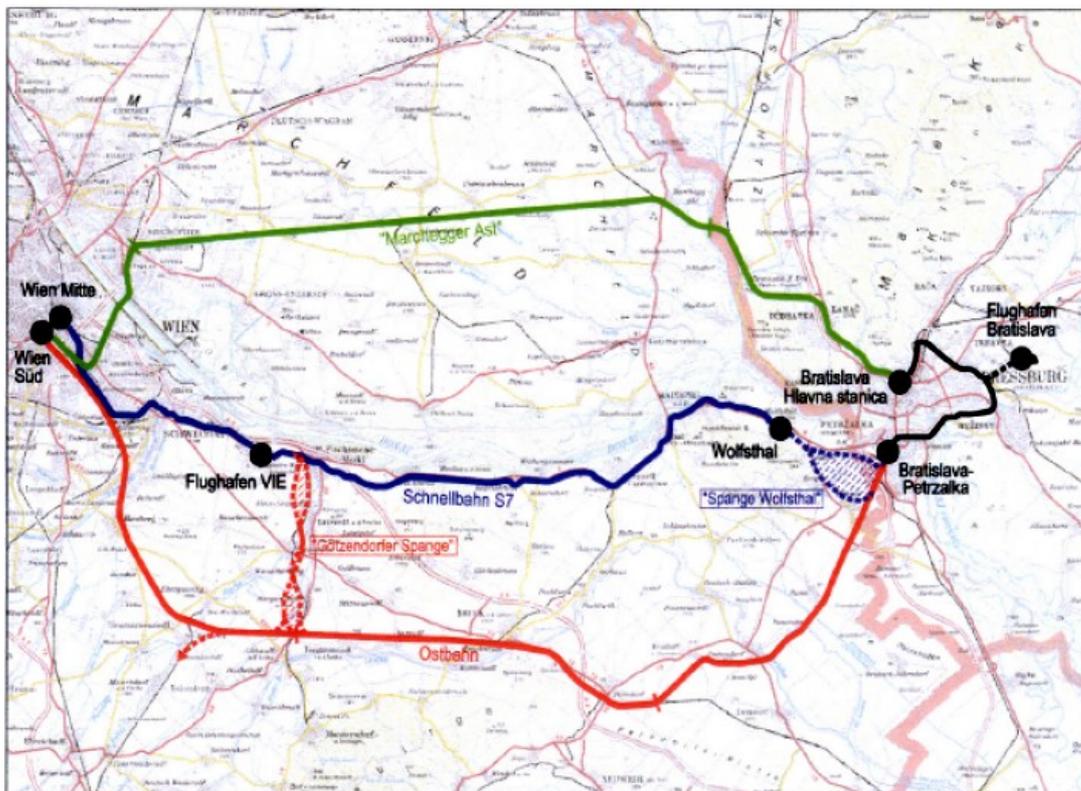
##### Rasche Verkehrswirksamkeit:

Welche Maßnahmen sind angesichts der Interessen schnell verkehrswirksam und wo ist angesichts des Raumwiderstands mit längeren Umsetzungszeiten zu rechnen?

##### Zweckmäßigkeit:

Welche Maßnahmen entfalten vor dem Hintergrund der Kosten den größten Nutzen?

Diese Fragen werden im methodisch abgearbeitet. Der fachliche Diskurs wurde durch einen begleitenden PGO-Arbeitskreis unterstützt, in dem neben den Bundesländern auch die ÖBB und die Flughafen Wien AG eingebunden waren.



## Ergebnis zusammengefasst:

Der Ausbau des Schienennetzes zwischen Wien und Bratislava ist weit über die Regionen dieser Städte hinaus von Bedeutung. Auf Grundlage der vorliegenden Untersuchungen werden die drei vorhandenen Strecken – Spange Götzendorf über den Flughafen Wien, Preßburger Bahn, Marchegger Ast nördlich der Donau – systematisch gegenübergestellt, wobei die rasche Verkehrswirksamkeit einer hochrangigen Verbindung im Vordergrund steht.

Als entscheidendes Kriterium für Ausbaumaßnahmen wird – neben den Kosten und den Umsetzungsrisiken – die Streckenfunktion angesehen: ist die jeweilige Verbindung für den Personenfernverkehr, den Personennahverkehr und den Güterverkehr geeignet? Das Bild ist eindeutig: die Spange Götzendorf und der Marchegger Ast sind „multifunktional“ nutzbar, die Preßburger Bahn ist nur für den Nahverkehr mit S-Bahnzügen geeignet.

Betrachtet man die Lage im grenzüberschreitenden hochrangigen Eisenbahnnetz (TEN), hat die Spange Götzendorf strategische Vorteile: die Lage an der „Magistrale für Europa“, die Anbindungen an den Korridor V, die Verbindung nach Eisenstadt und Sopron, eine attraktive Schienenstrecke zwischen den Flughäfen Wien und Bratislava, die Entlastung neuralgischer Eisenbahnstrecken im Knoten Wien – das alles spricht für diese neue Schienenverbindung vom Flughafen Wien zur Ostbahn bei Götzendorf.

Der Marchegger Ast ist für den Personenverkehr zwischen den Zentren von Wien und Bratislava besonders attraktiv, aber auch für besondere Güterverkehre, wie sie durch den Automobil-Cluster in der Slowakei entstehen.

Die Spange Götzendorf kostet ca. 175 Mio. EUR und sollte innerhalb von 6 bis 7 Jahren umsetzbar sein. Eine Ausbaustufe des Marchegger Astes (Elektrifizierung) kostet ca. 50 Mio. EUR und kann in 5 Jahren verkehrswirksam sein.

Die Ausbaustrategie im Schienekorridor Wien – Bratislava lautet demnach:

möglichst rasche Umsetzung der Spange Götzendorf – im Gegensatz zum Generalverkehrsplan Österreich 2002, der dieses Projekt erst nach 2012 vorsieht – und zügige Elektrifizierung des Marchegger Astes.

Trotz einer vergleichsweise raschen Realisierungsmöglichkeit (5 bis 6 Jahre) ist der Ausbau der Preßburger Bahn angesichts der funktionellen Nachteile nicht zweckmäßig. Derzeit gibt es mehrere Ebenen und Gremien, die sich mit den Eisenbahnverbindungen zwischen Wien und Bratislava systematisch befassen: die Europäische Kommission, das grenzüberschreitende Korridormanagement des BMVIT, die Kontakte zwischen den Bahnunternehmen.

Die vorliegende Untersuchung soll als Positionspapier der in der PGO vertretenen Länder und des Wr. Flughafens vorerst im BMVIT deponiert werden, und zwar als Grundlage für die Maßnahmen-Prioritäten im Korridor Wien – Bratislava eine bevorstehende Überarbeitung des Generalverkehrsplanes (GVP-Ö) 2002. Aus dem grenzüberschreitenden Korridormanagement und der GVP-Ö-Aktualisierung wird sich die Position gegenüber der Europäischen Union ableiten, was den forcierten Ausbau und die Finanzierung des transeuropäischen Netzes betrifft.

Während der Marchegger Ast als Streckenausbau im Bestand von der ÖBB ohne besonderen Auftrag betrieben werden kann, ist für die konkrete Planung der Spange Götzendorf ein verkehrspolitischer Auftrag notwendig, der auch mit einem Zeitplan versehen werden sollte, der die Verkehrswirksamkeit dieses wichtigen Streckenabschnittes verbindlich macht.

### 3.2. Leitprojekte der Verkehrsinfrastruktur im Raum Wien-NÖ-Bratislava

Politische Treffen und weiterführende Gespräche zwischen Vertretern der Stadt Wien, des Landes Niederösterreich, der Stadt Bratislava und des Selbstverwaltungskreises Bratislava führten u.a. zum Ergebnis, eine gemeinsame Vereinbarung über die Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur im Raum Wien – Niederösterreich – Bratislava vorzubereiten.

Die Geschäftsstelle der PGO wurde beauftragt dazu einen Vereinbarungs-Entwurf auf der Grundlage der Verkehrskonzepte, der aktuellen Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie und aus einzelnen Projektmodulen von JORDES+ sowie in Abstimmung mit den Arbeiten zum STEP Wien und LEK Niederösterreich auszuarbeiten. Nach mehreren Überarbeitungen liegt nun folgender Text mit Titel „Leitprojekte der Verkehrsinfrastruktur im Raum Wien – Niederösterreich – Bratislava“ für eine noch zu treffende Vereinbarung vor:

Nach der Grenzöffnung 1989 war die große Erweiterung der Europäischen Union am 1. Mai 2004 der wichtigste Schritt für die europäische Integration. Mit diesem wohl aktuellsten Zukunftsprojekt Europas wird ein wirtschaftliches Umfeld und Potential eröffnet, das es nun im internationalen Standortwettbewerb der Metropolenregionen Europas bestmöglich zu nutzen gilt.

Das Vierländereck Tschechien, Slowakei, Ungarn und Österreich mit den Städten Brno, Bratislava, Eisenstadt, Győr, Sopron, St. Pölten, Trnava, Wien und ihren Regionen, in dem über 6 Mio. Menschen leben, bietet sich zur gemeinsamen Entwicklung einer grenzüberschreitenden Modellregion im Herzen Europas an. Hauptanliegen dieser auch als „CENTROPE“ bezeichneten Region ist die Zusammenarbeit bei der wirtschaftlichen Entwicklung und der Schaffung einer starken Identität im Forschungs-, Kultur-, Sozial- und Ökologiebereich.

Kern dieser Region ist der Raum Wien-Niederösterreich-Bratislava, der durch die einzigartige Situation sehr nahe gelegener nationaler Hauptstädte geprägt ist und daher einer vordringlichen entwicklungspolitischen Aufmerksamkeit bedarf. Im (Nahe-)Verhältnis dieser beiden Hauptstädte wird sich entscheiden, ob das Modell der Zusammenarbeit funktioniert und dazu führt, dass beide Seiten davon profitieren können.

Mit der politischen Willenserklärung vom September 2003 in Kittsee bekennen sich die Vertreter von CENTROPE zur verstärkten Zusammenarbeit für den Aufbau einer Europaregion.

Vertreter aus Österreich und der Slowakei konnten sich in weiteren Zusammenkünften darüber einigen, die Vorstellungen über die künftige Entwicklung des Kernraumes von CENTROPE zwischen Wien, Niederösterreich und Bratislava – Stadt und – Kreis abzustimmen. Der Zeitpunkt für diesen Abstimmungsprozess trifft sich gut mit den aktuellen Bearbeitungen zum Stadtentwicklungsplan Wien, dem niederösterreichischen Landesentwicklungskonzept, dem Stadtentwicklungsplan Bratislava und dem Regionalplan für die Region Bratislava. Ein weiterer gemeinsamer Nutzen ist die Außenwirkung einer koordinierten Entwicklungsstrategie im Standortwettbewerb der Metropolenregionen.

Bereits im Juni 2002 startete das INTERREG III A – Projekt „JORDES+“, an dem die österreichischen Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland, Bratislava und die Kreise Bratislava und Trnava in der Slowakei sowie Győr und das Komitat Győr – Moson - Sopron in Ungarn an einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie arbeiten. Es ist daher von großem Nutzen für alle Partner, dass in einem ersten Schritt mit den Entwicklungsmöglichkeiten dieses Kernraumes abgestimmte Leitprojekte der Verkehrsinfrastruktur Staatsgrenzen übergreifend wie folgt vereinbart werden:

„Die Leitprojekte der Verkehrsinfrastruktur sind die wesentlichen Elemente für eine koordinierte Entwicklung im Raum Wien – Niederösterreich – Bratislava. Dabei soll die hervorragende naturräumliche und kulturelle Ausgangslage dieser Region für die Gestaltung eines zukunftsorientierten Wirtschaftsraumes genutzt werden.

Die beiliegende Karte zeigt das bestehende und das geplante / in Ausbau befindliche Verkehrsnetz mit den Vorstellungen über die Raum- und Standortentwicklung, die als Diskussionsentwurf für ein regionales räumliches Leitbildes zu sehen ist.

**Landschafts- und Kulturraum bewahren und wirtschaftlich nutzen:**

Diese Region ist durch den Reichtum an Naturlandschaften und Biosphären ausgezeichnet. In der Idee einer Biosphärenregion, in der die wertvollen Naturräume Wienerwald, Donauauen, Marchauen, kleine Karpaten, Neusiedler See und ungarische Schüttinsel vernetzt, gepflegt und international bekannt gemacht werden (UNESCO-Programm: Man and Biosphere), liegt eine Entwicklungsperspektive, die weit über die nächsten Jahre hinausreicht. Damit kann das Prinzip der nachhaltigen Regionalentwicklung Leitmotiv für die gesamte Region werden und auch mit den in der Biosphärenregion reichhaltig vorhandenen Natur- und Kulturgütern unter dem Titel „weiche Standortfaktoren“ international im wirtschaftlichen Umfeld geworben werden. Als „Grüne Mitte“ der Biosphärenregion wird das Nationalpark-Herz des Raumes zwischen Wien und Bratislava verstanden, das gemeinsam mit dem Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel – Fertőd und einem geplanten slowakisch - ungarischen Donau - Nationalpark starke Impulse für den Fremdenverkehr weitergibt.

### Gestaltung des Siedlungsraumes und der Entwicklungsstandorte:

Die weitere Entwicklung des Siedlungsraumes und der Verkehrsinfrastruktur lässt sich mit der Schaffung einer Biosphärenregion in diesem Leitbild vereinbaren. Dies wird durch Untersuchungen belegt, die eine Verteilung der Chancen für Wirtschaftsstandorte im starken Zusammenhang mit der geplanten Verkehrsinfrastruktur sieht. Das daraus empfohlene Szenario Polyzentrische Struktur geht von beobachteten Siedlungsmustern und Trends aus, setzt aber Steuerungseingriffe speziell im Bereich der Infrastrukturentwicklung ein.

Längerfristig sollen der Norden und der Nordosten der Region durch Ausbaumaßnahmen des hochrangigen Verkehrsnetzes gestärkt werden. Dabei ist eine Konzentration auf ausgewählte, vorrangig auf Schnittpunkte von Straße und Schiene zu fokussierende Standortbereiche anzustreben, in Größenordnungen und mit Ausstattungsmerkmalen und Einzugsbereichen, die in weiterer Folge Chancen für eine selbsttragende Entwicklung eröffnen. Nach Herstellung einer hochrangigen Anbindung an Bratislava und Malacky ist für Teile des Marchfeldes eine verstärkte Dynamik zu erwarten.

### Verkehrsmaßnahmen:

Der in den nächsten Jahren forcierte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Abbau der Zollkontrollen wird die für die Menschen spürbarsten Veränderungen in dieser Region bringen.

Die damit einhergehenden Gefahren, vor allem die erwartete starke Zunahme des Straßengüterverkehrs, müssen vorbeugend gemildert werden, in dem ein möglichst großer Anteil der Güter mit der Bahn und dem Schiff transportiert werden. Dazu sind der Ausbau der Infrastruktur, der logistischen Dienstleistungen und die Durchsetzung verkehrslenkender Maßnahmen in Abstimmung mit den betroffenen Regionen und Staaten erforderlich. Auch für den Personenverkehr sollen primär qualitative (zeitsparende, kostengünstige) Angebote im öffentlichen Verkehr, wie vor allem durch einen S-Bahnring Wien-Bratislava und einen gemeinsamen Verkehrsverbund, geschaffen werden. Für die Umsetzung gemäß den genannten verkehrspolitischen Zielen werden folgende Maßnahmen in der Region Wien – Niederösterreich - Bratislava empfohlen:

### Schiene

#### Südlich der Donau:

- Errichtung der Verbindungsspanne Flughafen – Ostbahn (bei Götzendorf) Richtung Bratislava und Budapest sowie Anbindung an die äußere Pottendorfer Linie Richtung Wr. Neustadt. Das bedeutet:  
Internationale Anbindung Flughafen Wien – Schwechat, schnelle Verbindung der Flughäfen Wien (VIE) – Bratislava (BTS), direkte Anbindung des Flughafens BTS ans Schienennetz
- Die Stadt Bratislava plant den Ausbau des städtischen Schienenverkehrssystems mit Anbindung an das Eisenbahnnetz (Bf Petrzalka und Bratislava Hbf) in zwei Ausbaustufen  
Erste Ausbaustufe: Hauptstraßenbahnlinien ausgehend vom Bf Petrzalka gebündelt über die Alte Brücke (Stary Most) und radiale Aufteilung in fünf innerstädtische Korridore.  
Zweite Ausbaustufe: Unterirdischer (U-Bahn ähnlicher) Schienenring im Stadtgebiet nördlich der Donau mit neuer Donauquerung. Verknüpfung mit Bf Petrzalka und Bratislava Hbf. sowie den in der ersten Ausbaustufe errichteten Hauptstraßenbahnlinien.

#### Nördlich der Donau:

- Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn für Personen- und Güterverkehr, Elektrifizierung der Strecke Gänserndorf – Marchegg  
Ziele:  
Die Projekte nördlich und südlich der Donau zusammen ermöglichen einen ringartigen (Schnellbahn-) Verkehr Wien Flughafen (VIE) – Petrzalka – Bratislava / Flughafen (BTS) – Marchegg / Gänserndorf – Wien. Damit wird Wien – Bratislava 4-gleisig, 2 Gleise im Norden, 2 Gleise im Süden (wie Westbahn Wien –Wels).  
Eine mögliche Verlängerung der S7 von Wolfsthal nach Petrzalka hat hingegen nur regionale Bedeutung für den Nahverkehr Bratislava – Hainburg.

### Straße

#### Südlich der Donau:

- S1 – Südumfahrung Wien Vösendorf – Schwechat, in Bau – Fertigstellung 2006
- A6 Bruck/Leitha – Kittsee (Spange Kittsee) – Petrzalka, Baubeginn Ende 2004 – Fertigstellung 2007

Nördlich der Donau:

- S1 – Nordostumfahrung Wien mit 6. Donauquerung und Anbindungen an A22 und A5

Ziele: Schließung des „Regionen Ring“, Südmufahrung und Nordostumfahrung Wien, mit Anbindung an die Donauuferautobahn A 22 in eingehauster Form.

Hauptfunktion des „Regionen Ring“ ist die Aufnahme und Verteilung des Regionalverkehrs und die Schaffung von Erschließungsqualitäten in Verknüpfung mit der Schiene (TEN-Knoten Region Wien).

Verkehrsentlastung von Wohn- und Erholungsgebieten sowie deren Schutz durch weitgehende Führung in Tunnel- lage und Einhausungen im Bereich von Siedlungsgebieten.

Erschließung von Entwicklungsstandorten, wie insbesondere Flugfeld Aspern und geplanter Güterterminal Nordost

- Marchfeldschnellstraße derzeit B8 / B8a im Verlauf: Wien A23 (B3d) – S1 – B8 / 8a (Deutsch Wagram – Gänserndorf – Marchegg) – Devinska N. Ves – D2 – Bratislava

Grenzüberschreitende/Internationale Funktion: Schaffung einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen Wien und Bratislava nördlich der Donau mit Anbindung an den Ring um Wien und Bratislava. Damit entsteht nördlich der Donau eine internationale Verbindungsachse.

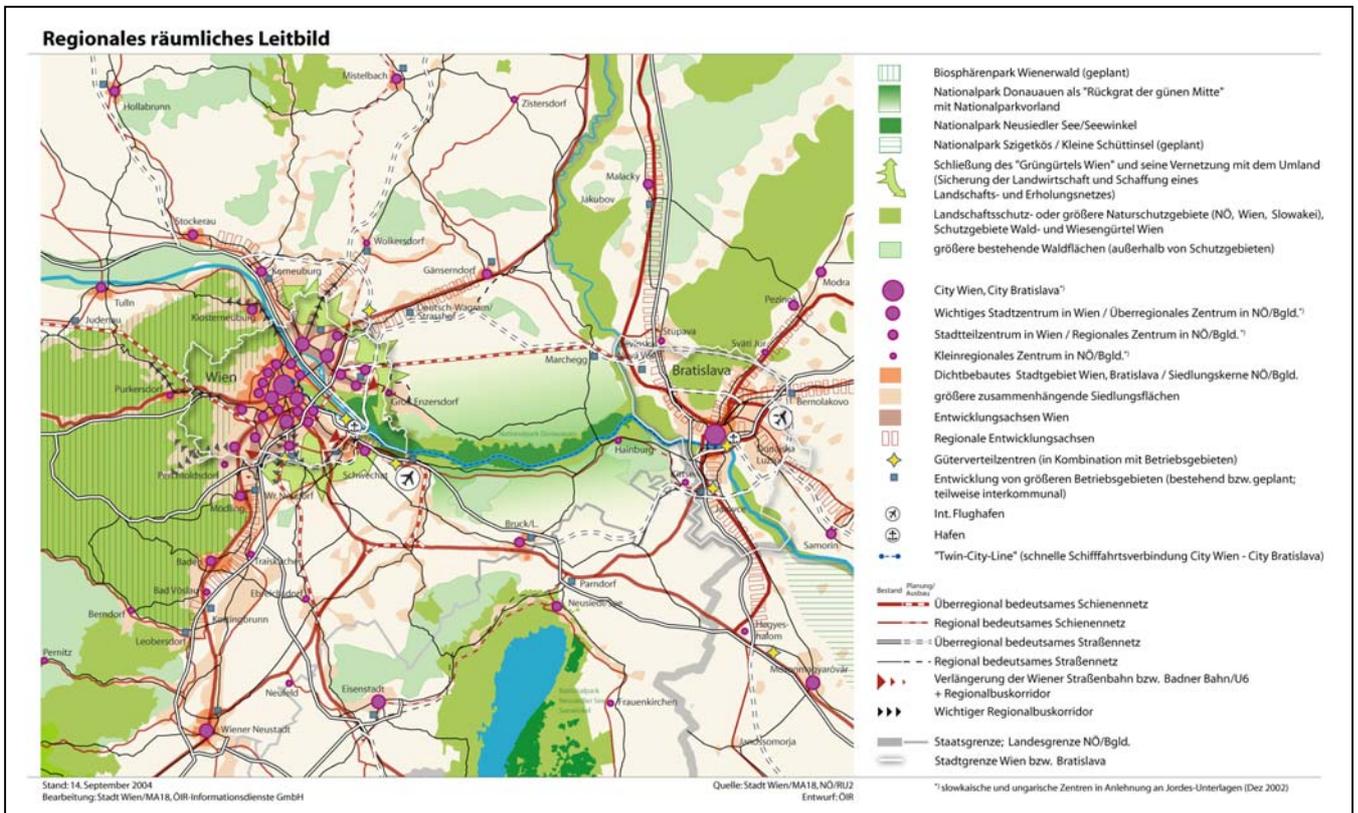
Überregionale Funktion: Schaffung eines hochrangigen Verkehrsträgers als Voraussetzung für eine Entwicklungsachse vor allem mit der Nordbahn (Raum Deutsch Wagram-Gänserndorf) und Weiterführung in den Raum Marchegg (Eisenbahnverbindung Gänserndorf – Marchegg – Bratislava). Gemeinsam mit den Standortüberlegungen in Wien (Flugfeld Aspern und Siemens Gründe) und dem Terminalstandort Wien Nordost (Raum Süßenbrunn) soll eine starke Entwicklungsachse Wien – Niederösterreich Nordost entstehen.

Regionale Funktion: Entlastung der Siedlungsgebiete an der bestehenden B8 (Deutsch Wagram, Strasshof, Gänserndorf, etc.)Entlastung der Gemeinden südlich der B8 durch Kanalisierung des Schottertransportes für die Region Wien (derzeit 4.000 LKW pro Tag durch Raasdorf).

- Ring um Bratislava, Marchegg/Devinska N. Ves D2 – D1 – D2 (Petrzalka/Kittsee)  
Ausbau in verkehrswirksamen Abschnitten  
Marchegg/Devinska N. Ves – D2  
D2 (Petrzalka/Kittsee) – B63 – D1  
D1 – D61 (Kleine Karpaten)

Wasserstraße Donau

- Sicherung der Schifffahrtsrinne der Donau durch flussbautechnische Maßnahmen in Abstimmung mit den Erfordernissen des Nationalparkes Donauauen
- Einrichten einer TWIN CITY LINE von Wien Schwedenplatz bis Bratislava Personenhafen“



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

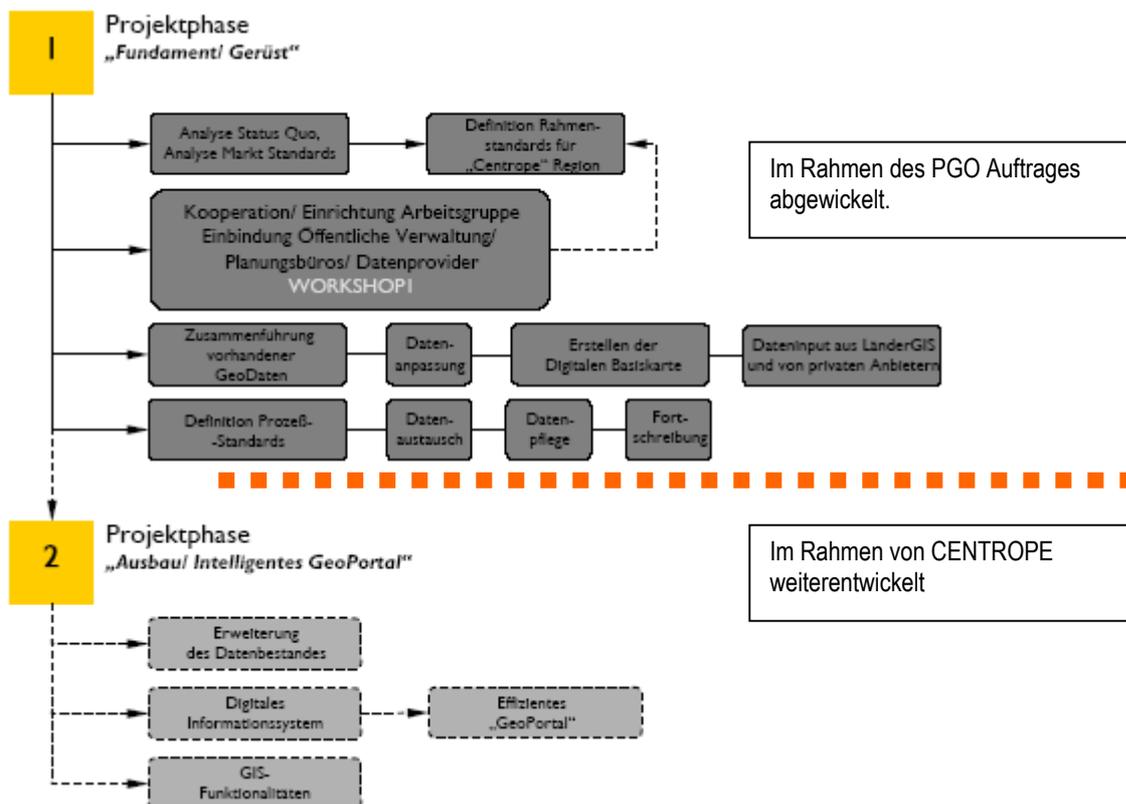
Auftragnehmer: Multimediaplan (DI. Manfred Schrenk)



Ziel:

- 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, ...)
- Beratung bei der Entwicklung von Weiterführungs- und Datenaustausch-Mechanismen

Projektphasen:



Die systematische Erfassung, Speicherung und Fortführung digitaler Geodaten erfordert inhaltliche Vorgaben, die eine thematische und hierarchische Einordnung ermöglichen. Auch inhaltliche Definitionen tragen zu einer effizienten Datenhandlung der Basiskarte für Datenverwalter und externe Nutzer bei.

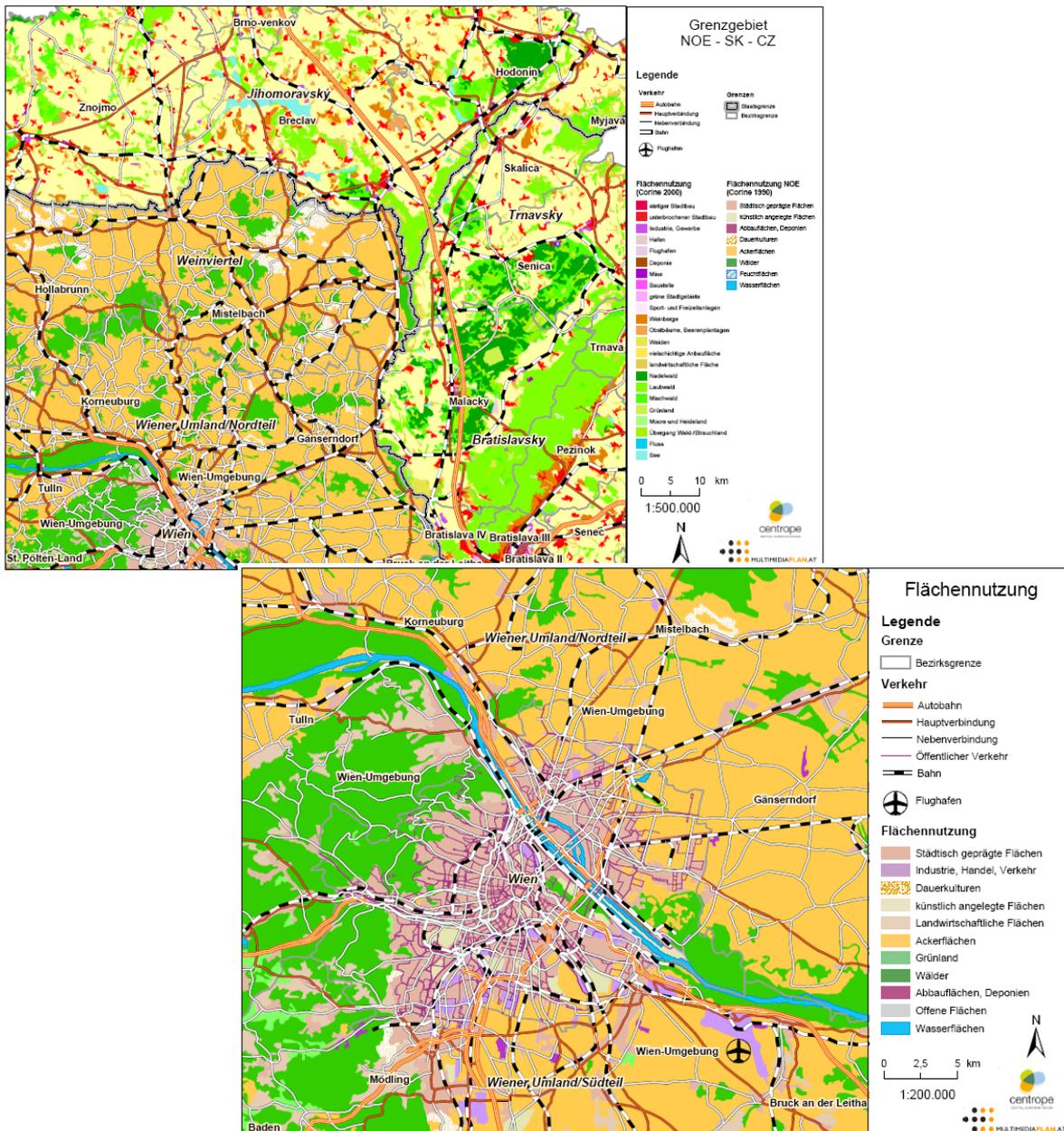
Die Darstellung von Objekten der realen Welt in digitaler Form stellt immer nur eine Auswahl aller Realobjekte dar. Diese Wahl der Objektausprägungen geben somit den Grad der Generalisierung an und ermöglichen nach dem Ende der ersten Realisierungsphase das vereinfachte „einhängen“ neuer Datensätze in ein einheitliches Datengerüst. Auch erlaubt eine inhaltliche Systematik die einfache Suche und Auswahl von Rauminformationen. Die thematischen Gruppen und deren Ausprägungen erleichtern zusätzlich das Sortieren nach Layern und thematischen Datenblöcken in einem GIS-System.

### Ergebnis:

Im Rahmen des von der PGO beauftragten Projektes wurden folgende Grundlagen erstellt:

- die technischen Standards für Datenhaltung und Austausch definiert
- Ein Styleguide die Darstellungsform erarbeitet.
- Es wurden vorwiegend digitale Informationen, die von den Ländern Burgenland, NÖ und Wien zur Verfügung gestellt wurden zu einer Einheit zusammengeführt, als auch die von der Firma MACON zugekauften Geometrien der Nachbarstaaten (CZ, HU und SK) eingearbeitet.

### Beispiele aus der digitalen CENTROPE-MAP (Stand Ende 2004)



Die digitale Basiskarte Centrope ermöglicht die flexible Nutzung von Geodaten für die überregionale Planung. Mit der Zusammenstellung der digitalen Rauminformationen wurde ein Werkzeug geschaffen, das zunächst eine hohe Bedeutung in der Visualisierung räumlicher Gegebenheiten und Zusammenhänge hat.

Erst mit der Ausweitung des Datenbestandes und der Funktionalität zu einem Informationssystem erhalten auch die Funktionen Analyse und räumliche Auswertung einen stärkeren Wert neben der Visualisierung.

Dazu zählt die Aufbereitung der Metainformationen zu einem Onlineangebot, so dass direkt über das Internet der Datenbestand abgerufen werden kann. Die Entwicklung dieser Funktion bildet eine wesentliche Vorstufe der angestrebten Interoperabilität und verteilten Datenhaltung.

Längerfristig sollten mit fixierten Verfahren Datensätze direkt von einem Server des Datenproduzenten angefragt werden können und nicht mehr bei einer zentralen Stelle zusammengeführt werden. Eine umfassende und visualisierte Metadatenammlung ist hierfür die Basis.

Für die Arbeit von Raumplanern werden laufend erfasste Daten der Raumbewertung immer wichtiger. Diese Informationen aus dem räumlichen Monitoring wie etwa aktuelle Verkehrsbelastungen, das aktuelle Wetter, die Verkehrssituation und andere können mit der Schaffung entsprechender Interfaces in die Datenbanken und Geodaten der Basiskarte Centrope integriert werden. Zu den skizzierten Möglichkeiten bestehen weitere Wege der Optimierung, wobei stets die Nutzergruppe den Grad der Spezialisierung und Datendichte bestimmt. Als Ziel sollte weiterhin der Leitsatz: „4countries – 1 region – 1 geodataset“ für die grenzüberschreitende Region Centrope gelten.

#### Weitere Schritte:

Die vorliegende Informationsdichte zu einzelnen Themen oder Teilräumen der CENTROPE Region ist, wie erwartet äußerst unterschiedlich, selbst innerhalb Österreichs gibt es deutliche Diskrepanzen.

Der Aufbau eines standardisierten digitalen Informationssystems ist somit als ein ständig weiterzuentwickelnder Prozess zu sehen. Nur eine laufende Ergänzung weiterer und neuer Informationen kann letztlich zu einem praxistauglichen Werkzeug für gemeinsame, grenzüberschreitende Analysen und Planungen führen.

Auf Ebene der PGO soll daher eine entsprechende Schnittstelle eingerichtet werden, wo digitale Informationen über die CENTROPE-Region (thematische und geometrische Inhalte) zusammengestellt, aufbereitet und den Ländern zur Verfügung gestellt werden.

Gemeinsam soll auf dieser Basis ein umfassendes und aktuelles Rauminformationssystem für die CENTROPE-Region entstehen. Das System soll 2005 ausgebaut und erweitert werden, wobei auch Ergebnisse u.a. aus dem Projekt „opening“, in dem u.a. vergleichbare Wirtschaftsdaten für die CENTROPE-Region zusammengestellt werden, einfließen sollen.

Grundsätzlich wird eine enge Zusammenarbeit mit den GIS - und Statistik Stellen der Länder sowie mit den Raumordnungsabteilungen angestrebt, wobei insbesondere auf eine Kompatibilität mit in den Ländern existierenden Informationssystemen (z.B. SIS) zu achten sein wird.

### 5.1. U6-WLB

Ein in der PGO eingerichteter Arbeitskreis (Wien, Niederösterreich, NÖVOG, VOR, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG) hat es sich zum Ziel gesetzt, Möglichkeiten eines Mischbetriebes zwischen WLB (Badner Bahn) und U6 durch Verknüpfungen der beiden Linien auszuarbeiten.

Untersucht wurden bereits zwei Varianten, die aber wegen erheblicher betrieblicher Probleme nicht weiter verfolgt werden konnten:

- Einbindung der WLB in die U6. Splittung der WLB über ein Verknüpfungsbauwerk Tscherttegasse, über das jeder 2. Zug der WLB in die U6 eingefädelt wird. Beim Probebetrieb (WLB in Doppeltraktion) zeigte sich, dass U6 - Züge auf WLB – Züge auffahren und der Fahrplan nicht mehr einzuhalten ist.
- Mischverkehr U6 - WLB durch Überführung der WLB Trasse über ein Verknüpfungsbauwerk Tscherttegasse in die U6-Trasse Richtung Siebenhirten. Von hier über eine auszubauende Verlängerung der U6-Trasse über die Wiener Stadtgrenze nach Vösendorf mit Rückführung in die WLB-Trasse Richtung Wiener Neudorf (das aufgelassene Teilstück der WLB wird durch einen Bus ersetzt). Eine von der Fa. Siemens durchgeführte Betriebssimulation ergab eine „theoretische“ Machbarkeit. In der Praxis ergeben sich jedoch Verspätungen (bei den WLB bis zu vier Minuten aus Richtung Wien) was Wartezeiten und eine Destabilisierung der Fahrpläne zur Folge hätte. Beide Unternehmen können einen fahrplanmäßigen Mischbetrieb nicht garantieren.

Als Alternativen zur Verbesserung des ÖV Schienenangebotes wurde weiterführend im Einvernehmen mit den Wiener Linien und den WLB die Verlängerung der U6 nach Wiener Neudorf in mehreren Varianten untersucht, wobei die verkehrliche Wirkung, die Kosten und die Wirtschaftlichkeit darzustellen waren.

#### Ergebnis zusammengefasst:

Im Auftrag an Regional Consulting (Snizek, Prem) galt es folgende Varianten auf Machbarkeit und Kosten zu überprüfen (eine Trasse für U6 Verlängerungen im Bereich Mödling bzw. westlich der B 17 konnte in diesem bereits stark bebauten Gebiet südlich der Wiener Stadtgrenze nicht gefunden werden):

- U6 Verlängerung von Siebenhirten bis zur SCS, Parallelführung der Geleise bis zur Hst. SCS, Mischbetrieb von Hst. SCS bis zum Bf. Wiener Neudorf, zusätzliche Haltestelle im Bereich UCI, mögliche Trassenverschwengung im Bereich des Erschließungsgebietes Wiener Neudorf Nord mit zusätzlicher Haltestelle (Angaben: Mediationsverfahren).
- U6 Verlängerung von Siebenhirten bis zur SCS, Verlängerung nach Wiener Neudorf auf eigener Trasse Parallelführung der Geleise bis zum Bf. Wiener Neudorf (kein Mischbetrieb mit WLB), zusätzliche Haltestelle im Bereich UCI, mögliche Trassenverschwengung im Bereich des Erschließungsgebietes Wiener Neudorf Nord mit zusätzlicher Haltestelle, jeweils Umsteigemöglichkeit zur WLB (diese bleibt auf bestehender Trasse entlang der B 17).
- U6 Verlängerung von Siebenhirten auf eigener Trasse nördlich und östlich der SCS in das Erschließungsgebiet Wiener Neudorf Nord. Neue Haltestelle für Umsteigen zur WLB und drei weitere neue Haltestellen (SCS, UCI, Wiener Neudorf Nord).
- Die WLB haben es übernommen, betriebliche Verbesserungen als Alternative zur U6 Verlängerung aufzuzeigen. Eine dabei mit überlegte Wiederbelebung des Hochlageprojektes der WLB zur Abwicklung eines Mischbetriebes WLB - U6 (Vorschlag Chorgherr) zeigte schwierigste Bedingungen für eine Trassenführung im Bereich Inzersdorf und hohe Infrastrukturkosten (wurde nicht weiter verfolgt).

Die Untersuchung von Regional Consulting zeigt, dass die U6 Verlängerung im Mischverkehr mit den WLB bis Wiener Neudorf hinsichtlich Kosten, Nutzen und Realisierbarkeit Vorteile gegenüber den beiden anderen Varianten hat. Die Leistungsdaten für diese Variante sind:

- 7,5 Min Intervall U6 + 7,5 Min Intervall WLB (entspricht 3-4 Min Misch-Intervall in der HVZ)
- 81,3 Mio € Infrastrukturkosten (8,5 Mio € jährlich)
- 6,48 Mio € jährlich für Fahrzeuge und Betrieb
- 4,75 Mio zusätzliche Fahrgäste pro Jahr (2,53 Mio € jährlicher Nutzen)
- Kostenwirksamkeit: 0,32 (Fahrgäste / Gesamtkosten, jährlich)
- N/K Quotient: 0,17

#### Weiterer Ausbau der WLB:

Vergleichsweise hat die WLB das Angebot und die Leistungsfähigkeit auch hinsichtlich zusätzlicher Verkehrsaufkommen zwischen Maria Enzersdorf und Wiener Neudorf (Erschließungsgebiet Wiener Neudorf Nord) geprüft und den benötigten Nachrüstungsbedarf für Ertüchtigung und Attraktivierung ermittelt. Die WLB wollen das Kapazitätsangebot durch Doppelführung der Kurzzüge (überlagerter 15 min Takt) im bestehenden Fahrplan bzw. in Folge durch durchgehende Doppelführung aller Züge von Wien nach Wiener Neudorf erhöhen, wobei zusätzliche Sitzplatzangebote auch in den Spitzenzeiten geschaffen werden (siehe Diagramme S 53 – gelbe Linie, rote Linie = Zwischenstufe).

Die Leistungsdaten für diese Variante sind:

- 7,5 Min Intervall in der HVZ
- 13,65 Mio € Infrastrukturkosten (1,33 Mio jährlich)
- 4,24 Mio € jährlich für Fahrzeuge und Betrieb
- 2,81 Mio zusätzliche Fahrgäste pro Jahr (1,50 Mio € jährlicher Nutzen)
- Kostenwirksamkeit: 0,50 (Fahrgäste / Gesamtkosten, jährlich)
- N/K Quotient: 0,27

Weitere Möglichkeiten der WLB (ohne Leistungsdaten und Vergleich der Wirtschaftlichkeit):

- Bei Bedarf in der Region können erhebliche zusätzliche Kapazitäten durch Halbierung des 15 Min Intervalls zwischen Wiener Neudorf und Baden auf 7,5 Min erreicht werden, analog Abschnitt Wien – Wiener Neudorf in Schritten, mit tw. Doppelführung der Züge bzw. mit durchgehender Doppelführung aller Züge.
- Optimale Kapazitäten könnten durch eine Intervallverdichtung von derzeit 7,5 Min auf 5 Min erreicht werden. Dazu müssten alle technisch und betrieblich erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden, die nicht nur mit Mehrkosten sondern auch mit schwierigen behördlichen Verfahren verbunden sind (vor allem kritische Kreuzungsbereiche in Wien und Niederösterreich, eingleisige Strecke in Baden,...)

#### Schlüsse und Empfehlungen:

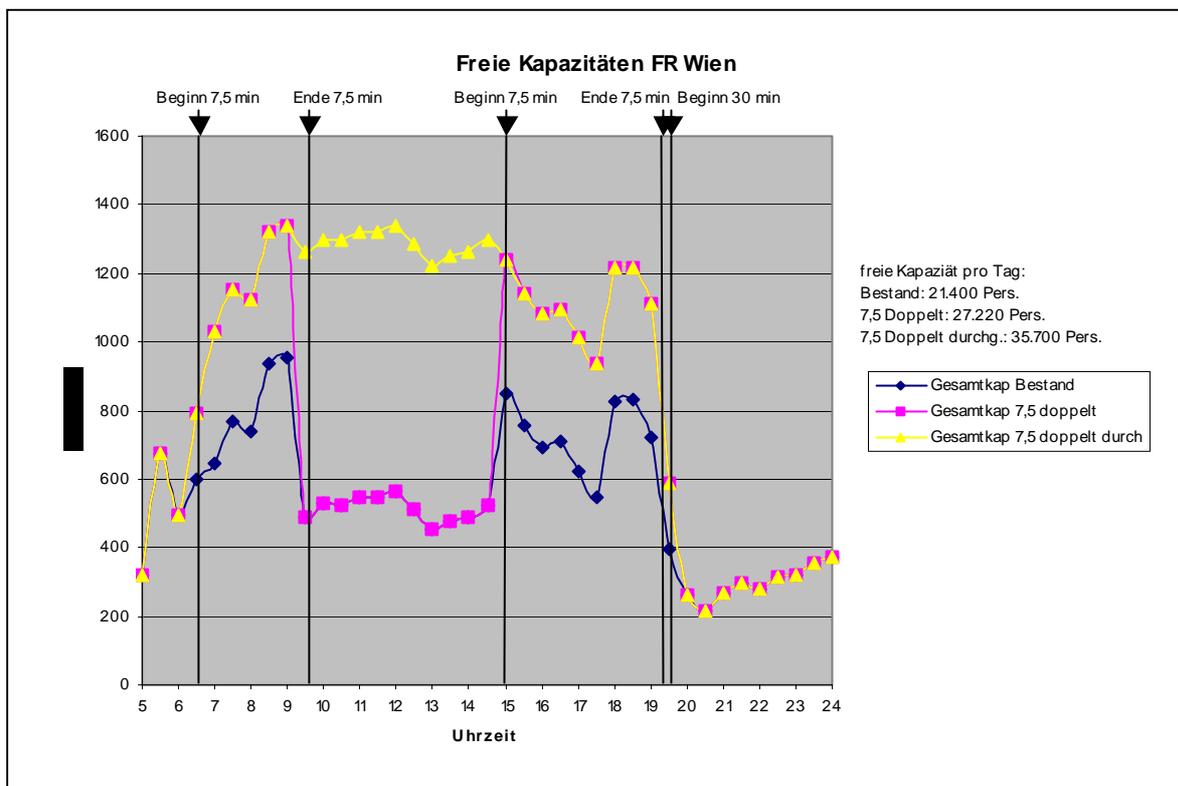
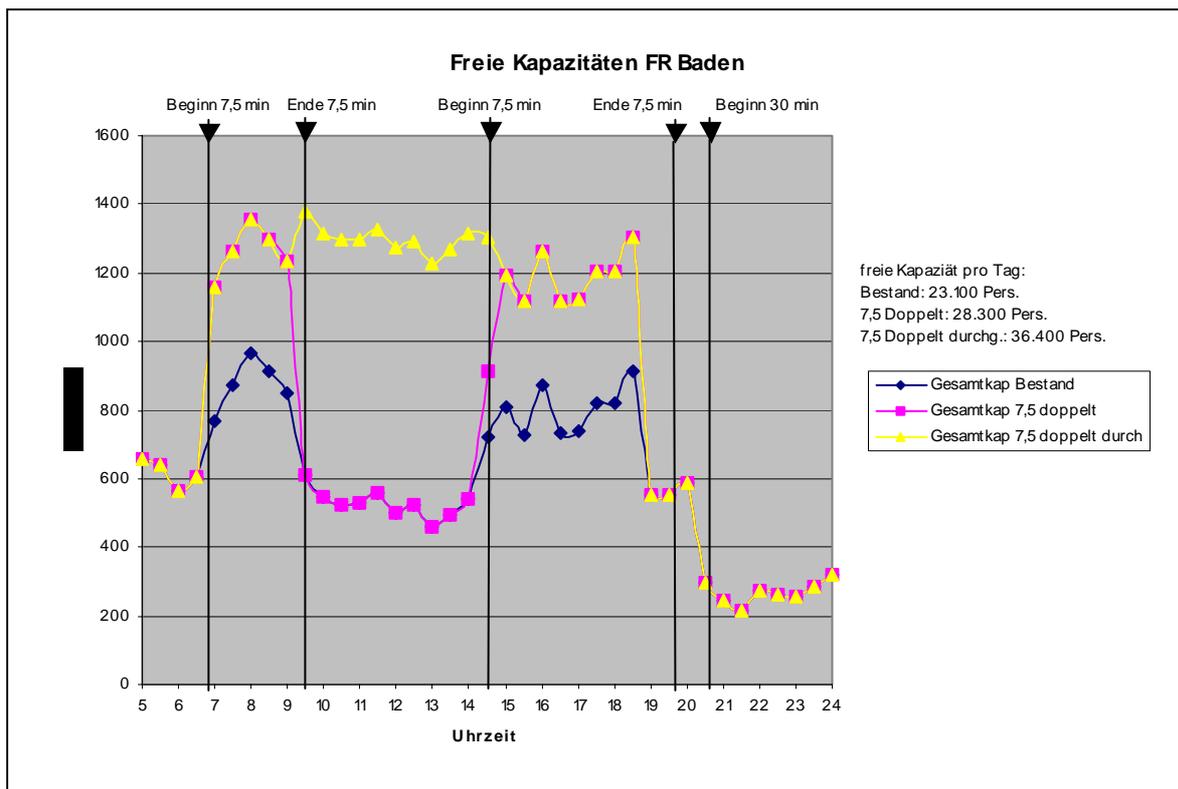
In Anbetracht der prognostizierten Verkehrsaufkommen im Südraum ist die U6 Verlängerung von Siebenhirten zur SCS und von dort ein Mischbetrieb mit der U6 bis Wiener Neudorf eine sehr attraktive aber auch sehr teure Lösung. Mit der Taktverdichtung auf ein 3-4 Min Intervall würden Kapazitäten geschaffen, die auch in den nächsten Jahren ein deutliches Überangebot ergäben.

Kurz – und mittelfristig ist daher das Projekt einer Attraktivierung der Badner Bahn im Bestand zu empfehlen, das sich als wesentlich wirtschaftlicher erweist: Durch die geplante Kapazitätsausweitung und Attraktivierung sind keine größeren Neubauten notwendig und durch die Ausstattung der WLB mit dynamischen Echtzeitanzeigen, Gestaltungsmaßnahmen sowie der Erschließung der SCS und des Erweiterungsgebietes Wiener Neudorf lassen sich Fahrgastzuwächse erzielen.

Zur Attraktivierung des Badner Bahn Projektes werden darüber hinaus folgende Maßnahmen für eine rasche Umsetzung durch Wiener Linien und WLB vorgeschlagen:

- Verbesserung des Umsteigekomforts am Schedifkaplatz durch eine Überdachung der Station, die im Gegensatz zum gegenwärtigen Vorschlag der Wiener Linien (Entwurf Schlauss) die Station der WLB mit einschließt (Vorschlag Snizek). Zusätzlich kann eine Verlegung bzw. der Neubau eines zweiten Personenaufzugs an der westlichen Kante des Abganggebäudes die Umsteigesituation verbessern. Die Investitionen sollten aus den Mitteln des U-Bahn Baus mit dem Bundesanteil von 50% auf Initiative der Wiener Linien erfolgen.
- Koordinierte Maßnahmen von WLB und Wiener Linien zur Beschleunigung der Straßenbahnabschnitte Wiedner Hauptstraße und Eichenstraße. Ausarbeitung von Vorschlägen zu VLSA - Optimierung (Schaltprogramme) und Stellflächen durch Gutachter und Erarbeitung von Lösungen gemeinsam mit den Bezirken IV, V, und XII sowie der Magistratsabteilung 46

Langfristig kann die Variante einer U6 Verlängerung bis Wiener Neudorf und einer gemeinsamen Betriebsform mit der WLB im Rahmen einer 5. Ausbauphase U-Bahn in 10 – 15 Jahren entwicklungsabhängig vom Südraum weiterverfolgt werden. Der Handlungsspielraum bzw. betroffene Flächen sollten dahingehend freigehalten werden.



Weitere Veranlassung:

Gemeinsames Schreiben der Vorsitzenden der PGO-Arbeitsgruppe mit Ausbauwünschen gemäß fachlicher Empfehlung an die verantwortlichen Stellen, damit diese eine positive Entscheidung treffen und die weiteren Schritte zur Umsetzung veranlassen können.

## 5.2. Parkraumerhebung Wientalkorridor

Bearbeitung: DI.Christian Rittler

### Ziel, Aufgabenstellung:

Regionale Arbeitsplattform P+R & Fahrgemeinschaften beschloss Grundlagenerhebung des ruhenden Verkehrs im Wiental um die U4-Stationen.

Ziel: Erfassung der Einpendler, die mit Kfz über die West- und Südeinfahrt nach Wien fahren und an den Stationen der U4 in den Bezirken 12, 13, 14 und 15 ihr Fahrzeug abstellen.

Zweck: Erfassung der Kfz-Kennzeichen, die Rückschlüsse auf Herkunft und Fahrtzweck der Lenker (Anwohner, Pendler, etc.) zulassen und Erhebung des Stellplatzangebotes.

### Vorgangsweise:

#### Auswahl der U4-Stationen und Einzugsbereiche:

Hütteldorf, Ober St. Veit, Unter St. Veit, Braunschweiggasse, Hietzing, Schönbrunn, Meidling Hauptstraße, Längenfeldgasse  
Abgrenzung der Erhebungsbereiche im fußläufigen Einzugsgebiet dieser Stationen in Abstimmung mit den Bezirken.

#### Felderhebung:

Erfassung aller parkenden PKW, Kombi und Krafträder an einem Werktag in den festgelegten Erhebungsbereichen.

1. Erhebung: Di 19.10. bzw. Do 21.10. 04 für 2 Stationsgruppen zu 3 Zeitpunkten: vor 6h (Anwohner, Nacht-Stellpl.), nach 9h (Einpendler), nach 13h (für Rückschlüsse auf Parkdauer i.H.auf Halbtagsbeschäftigte, Einkaufsverkehr, Arztbesuch, etc.)

Einmalige Erfassung des Stellplatzangebotes: reguläre Stellplätze, Kurzparkzonen (MA67), Ladezonen (WKW), Sonstige, inkl. Gültigkeitsdauer (Anzahl entspr. PKW-Abmessung).

2. Erhebung: Di 9.11. bzw. Do 11.11. 04 wie 1. Erhebung zwecks Erhöhung der Aussagekraft.

#### Adressen der Fahrzeughalter:

Übergabe Listen der Kennzeichen an BMI für Adressen der Fahrzeughalter aus dem Kraftfahrzeugzentralregister (KZR).  
Datenschutz (MA62, DSK) erfordert Hausnummern in 10er-Gruppen.

Datenbank: Die Adressen werden zu planungsrelevanten Einheiten zusammengefasst (Wien: Zählgebiete, Region: Zählsprenkel, Gemeinden, Verw.Bezirke, Bundesländer).

#### Auswertung:

Die zu drei Zeitpunkten erfolgte Erhebung an jedem Standort ermöglicht die Bildung von sieben Zeitklassen:

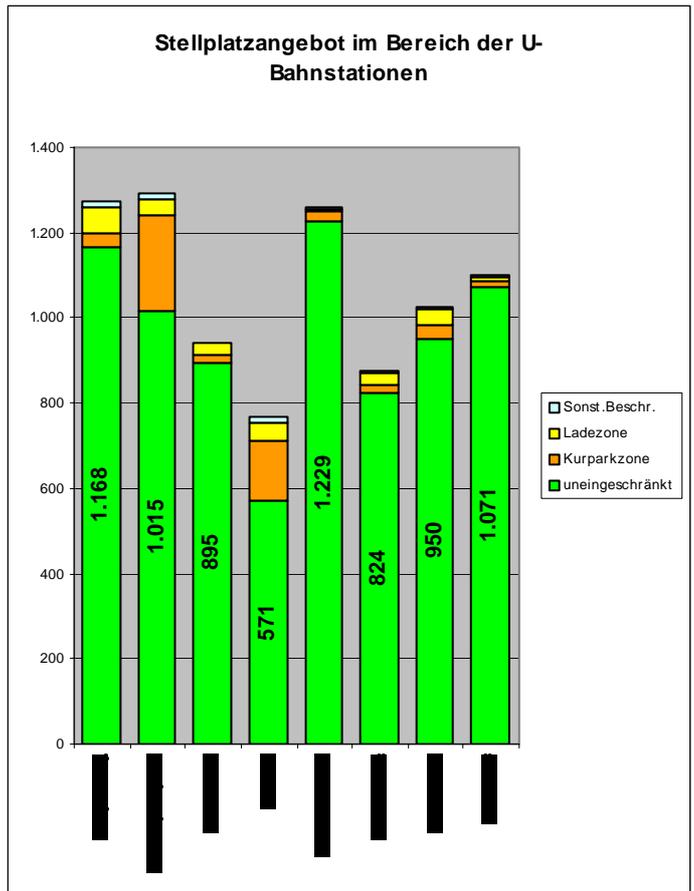
- (a) Kfz nur vor 6h im Erhebungsgebiet erfasst
- (b) Kfz nur zwischen 9 und 13h im Erhebungsgebiet erfasst
- (c) Kfz nur nach 13h im Erhebungsgebiet erfasst
- (d) Kfz vor 6h und zwischen 9 und 13h im Erhebungsgebiet erfasst
- (e) Kfz vor 6h und nach 13h im Erhebungsgebiet erfasst
- (f) Kfz zwischen 9 und 13h und nach 13h im Erhebungsgebiet erfasst
- (g) Kfz zu allen drei Zeiträumen im Erhebungsgebiet erfasst

Die nach Zeitklassen vorliegenden Daten für alle acht Erhebungsbereiche ermöglichen eine Abschätzung der Pendler aus Wien und der Region (Aufgabenstellung). Diese finden sich vorwiegend in der Zeitklasse (f) und in der Zeitklasse (g). Genauere Interpretationen der Zeitklassen hinsichtlich Wohn- und Arbeitsplatzumfeld sind mangels Daten über Haupt- u. Zweitwohnsitz oder Fahrthäufigkeit u. -zweck der Fahrzeughalter nicht möglich (war auch nicht Aufgabe der Untersuchung)

## Zusammengefasstes Ergebnis:

### Stellplatzangebot.

Insgesamt wurden 7.723 uneingeschränkte Stellplätze im Erhebungsgebiet ermittelt. Das sind über 90% aller verfügbaren Stellplätze (8.533). Die MA67 (Kurzparkzonen) und der WKW (Ladezonen) waren eingebunden. Das Bild in den Erhebungsgebieten der 8 Stationen ist unterschiedlich (siehe Abbildung)



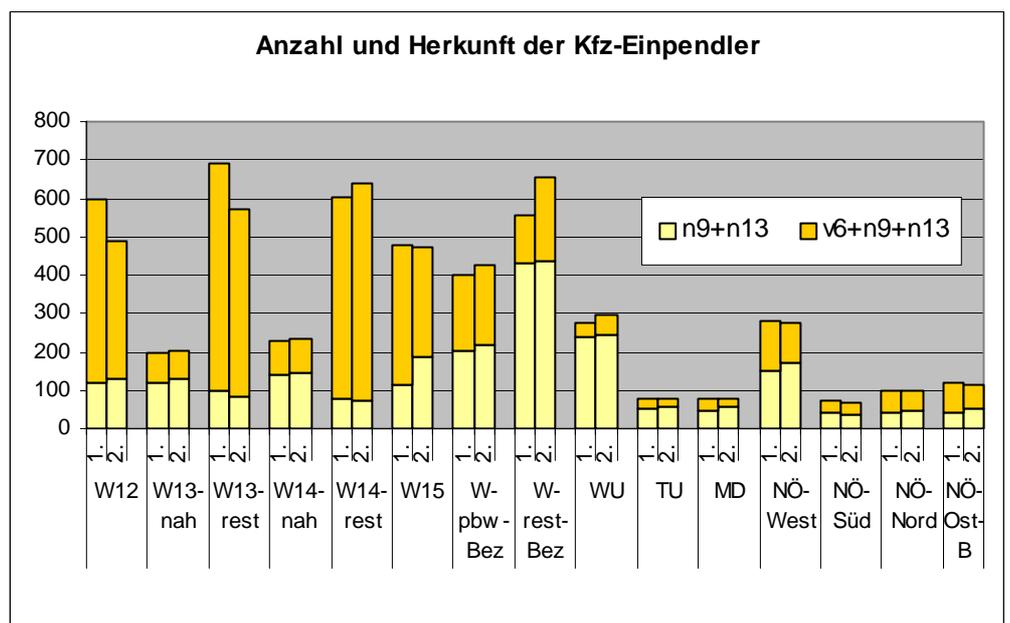
### Gesamte Kfz-Kennzeichen

Kfz-Kennzeichen	1. Erhebung (Okt. 04)	2. Erhebung (Nov. 04)	Differenz 1. – 2. Erh. %
Wien	8.947	8.620	3,7
Bundesländer	2.722	2.613	4,0
Ausland	540	440	18,5

### Woher kommen die Pendler?

Abbildung der Zeitklassen (f) u.(g)

Für den 13. und 14. Bezirk wurden Einzugsgebiete um die Erhebungsbereiche abgegrenzt (nah). Der Großteil der Pendler kommt aus Wien. Pendler nach Wien kommen primär aus WU und NÖ-West. Aus TU u. MD etwa gleich viele.



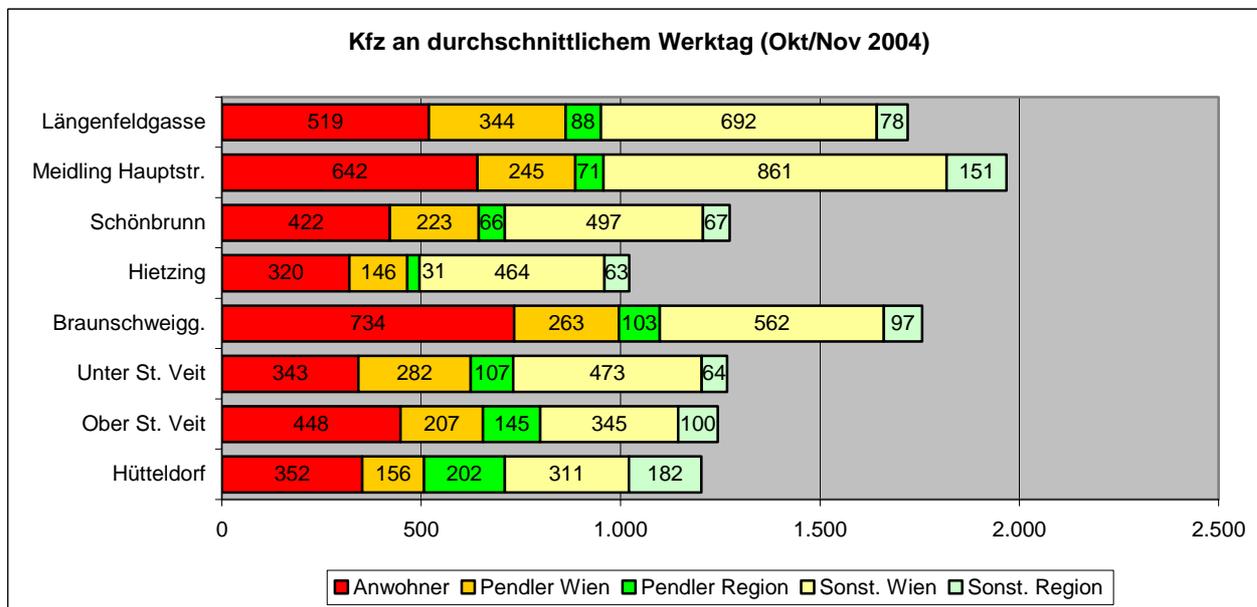
Der Standort Hütteldorf  
geplante P+R-Anlage  
Knoten U4-Westbahn-S45  
Pendler Wien: 145/166  
Pendler Region: 190/214  
Hier - und abgeschwächt  
auch in Ober St.Veit und Unter St.  
Veit – wurde die absolut und relativ  
höchste Zahl an Pendlern ermittelt.



U4 - Haltestelle Hütteldorf		"Quell" - Adresse													
		Zählgebiete Einzugsbereich		Zählgebiete restliches Wien		Bezirk Wien - Umgebung*		Bezirk Tulln		Bezirk Mödling		Bereich NÖ - Ost Rest		Bereich Burgenland - Nord	
Zeitklasse	Erhebung	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
	vor 6 Uhr	57	95	88	110	12	7	7	5	2	1	14	13	0	3
	nach 9 Uhr	23	13	115	85	22	19	8	5	5	4	24	11	4	3
	nach 13 Uhr	47	37	93	76	14	9	4	3	3	4	24	17	5	3
	vor 6 und nach 9 Uhr	42	34	41	32	10	6	6	3	1	1	16	14	2	1
	vor 6 und nach 13 Uhr	45	20	31	20	3	0	4	1	1	1	5	3	0	0
	nach 9 Uhr und nach 13 Uhr	41	37	92	106	55	68	27	27	2	3	51	59	3	3
	vor 6, nach 9 und nach 13 Uhr	93	120	53	60	18	24	13	6	3	0	18	24	0	0
<b>Σ</b>	<b>348</b>	<b>356</b>	<b>513</b>	<b>489</b>	<b>134</b>	<b>133</b>	<b>69</b>	<b>50</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>152</b>	<b>141</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	

\*exkl. Gerichtsbezirk Schwechat und Gemeinde Gerasdorf

Ableitbare werktägliche Situation für die Bewertung von Maßnahmen  
(gemittelte Werte aus 1. und 2. Erhebung)



Anmerkung zur Tabelle:

Pendler Wien und Pendler Region sind die angetroffenen KFZ der Zeitklassen f (nach 6 und nach 13h) und g (vor 6, nach 9 und nach 13h).

Sonstige Wien und Sonstige Region sind die angetroffenen KFZ aus den restlichen Zeitklassen (a-e) (siehe S 54)

## Schlüsse:

Die Ergebnisse zeigen, dass in den pendlerrelevanten Zeitklassen der überwiegende Teil der im Erhebungsbereich parkenden Fahrzeuge aus dem Bezirk Wien-Umgebung stammen. Dies musste auf Grund der geografischen Verhältnisse erwartet werden. Was den Bezirk Tulln betrifft, zeigt sich, dass die Anzahl der Fahrzeuge aus diesem Bezirk unter jener westlicher Bezirke (zB. St. Pölten-Land) liegt. Der Grund dafür liegt einerseits darin, dass im Westen Wiens mit der A1 das hochrangige Straßennetz direkt an die Stadtgrenze führt. Daraus ergeben sich auch für entfernter gelegene Regionen Niederösterreichs vergleichsweise kurze Reisezeiten. Darüber hinaus bestehen für Bewohner des Bezirks Tulln für eine Fahrt nach Wien echte Alternativen im bestehenden Straßennetz (B14, S5 bzw. A22, Tullner Straße über Neuwaldegg).

Betrachtet man die einzelnen U-Bahn Haltestellen im Wientalkorridor von West nach Ost, so verringert sich, je weiter stadteinwärts die Haltestelle liegt, die Zahl der parkenden Kfz aus den Bezirken Wien-Umgebung und insbesondere Tulln. Für die „inneren“ Haltestellen Hietzing, Schönbrunn und vor allem Meidling Hauptstraße und Längenfeldgasse ergibt sich ein größerer Anteil an Fahrzeugen aus dem Bezirk Mödling, die offenbar über die Grünbergstraße ins Wiental gelangen.

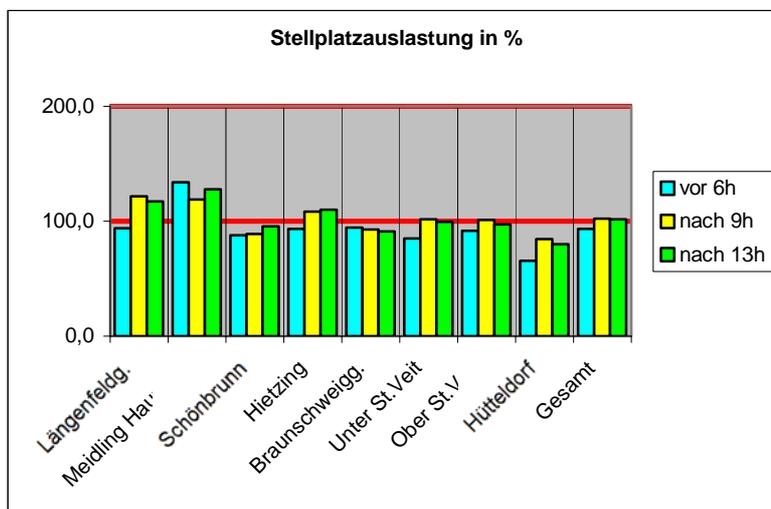
Die Detailbetrachtung der Wiener Bezirke Hietzing und Penzing zeigt, dass bei beiden Bezirken Fahrzeuge aus abseits des Wientals gelegenen Gebieten in nennenswerter Zahl im Erhebungsbereich parken. Vor allem die westlichen Gebiete des Bezirks Penzing (Wolfersberg, Hadersdorf, Weidlingau, Hainbach) sind hier zu nennen.

## Weitere Schritte:

Die für die Stationsbereiche Hütteldorf, Ober St.Veit und Unter St. Veit ermittelten Situationen (absolut höchste Werte für Pendler aus der Region und relativ höchste Werte der Pendler aus Wien und der Region) sprechen für die Errichtung einer P+R-Anlage in Nähe der Station Hütteldorf, die sich als ÖV-Knoten für Pendler aus der Region und aus Wien gleichermaßen anbietet. Voraussetzung wären problemlose und möglichst direkte Zufahrten für Pendler. Weil gerade in Hütteldorf die Auslastung der Stellplätze von allen Standorten die geringste ist (65% vor 6h, 84% nach 9h, 80% nach 13h) sollte eine Parkraumbewirtschaftung des Stationsumfeldes mit überlegt und mit Errichtung einer P+R-Anlage umgesetzt werden.

Die Errichtung einer weiteren P+R-Anlage (Bereich Auhof) kann erst nach Betrieb der Anlage in Hütteldorf anhand der Auslastung und eines Benutzerprofils beurteilt werden.

Die gewählte Erhebungsmethode hat sich durchaus bewährt. Es wird dadurch möglich, neben einer rein quantitativen Erfassung des Parkaufkommens in einem Gebiet, auch Analysen hinsichtlich der Herkunft der Fahrzeuge bzw. Lenker durchzuführen. Zusätzlich erlaubt die Erfassung der Ergebnisdaten in Zeitklassen Abschätzungen zum Thema Fahrtzweck. Dies liefert wichtige Grundlagen für die Detailbetrachtung und für die Beurteilung von Maßnahmen, wie der Errichtung von Parkdecks bzw. Park & Ride - Anlagen sowie die Parkraumbewirtschaftung. Es empfiehlt sich daher mit dieser Methode ähnliche Aufgabenstellungen zu untersuchen, wobei sich beispielsweise die U3-Endstelle Ottakring, Parkhaus mit P+R, die U4 Endstation Heiligenstadt oder die U1-Endstelle Reumannplatz anbieten. Künftig könnten auch die Außenstationen der verlängerten U1 und der U2 „verdächtige“ Untersuchungsgebiete werden.



## 6. WIENERWALD – Regionalanalyse / Status des Beitrittes zur Deklaration

### 6.1. Wienerwald - Regionalanalyse

Bearbeitung: ÖIR  
 Vorbemerkung, Ziel

Eine der in der Wienerwald-Deklaration 2002 angeführten Zielsetzungen ist die Erstellung eines Konzeptes zur Schaffung eines "Biosphärenparks Wienerwald" unter besonderer Berücksichtigung der Naturschutzinteressen, der Funktion des Wienerwaldes als Erholungsraum, der Wirtschaft, insbesondere der Land- und Forstwirtschaft, sowie der Interessen der Wienerwaldgemeinden und der betroffenen Wiener Gemeindebezirke.

Ein Biosphärenpark Wienerwald soll künftig gemeinsam den naturräumlichen Einheiten Nationalpark Donauauen, den March-Thaya Auen, dem Leithagebirge, dem Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel dem Hansag und den Ausläufern der Kleinen Karpaten das Grundgerüst einer vernetzten Biosphärenregion bilden. (Anmerkung: siehe Leitziel im Rahmen von JORDES+)

Nach Durchführung einer Machbarkeitsstudie beschlossen die Landeshauptmänner von NÖ und Wien, die Einreichung eines „Biosphärenpark Wienerwald“ bei der UNESCO vorzubereiten.

Zu diesem Zweck wurde ein Biosphärenparkmanagement eingerichtet, das u.a. für die Erstellung der erforderlichen Unterlagen verantwortlich ist. Zur Unterstützung dieser Arbeiten vereinbarten die Länder NÖ und Wien im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO), das Österreichische Institut für Raumplanung mit einer Regionalanalyse über die Wienerwaldregion zu beauftragen. Diese soll die funktionalen und räumlichen Wechselwirkungen der Wienerwaldregion mit dem Großraum Wien und angrenzenden Regionen aufzuzeigen.

#### Ergebnis zusammengefasst:

Die Wienerwald Region ist hinsichtlich der ökonomisch strukturellen als auch der soziokulturellen Rahmenbedingungen ein sich sehr heterogene Region. Hier treffen urban geprägte Bevölkerungsschichten auf ländlich agrarisch bzw. ländlich industrielle geprägte Strukturen und Kulturen aufeinander. Dies erscheint aus unserer Sicht insofern wichtig, als diese Prägung nicht nur das Gemeinwesen (z.B. Vereine) sondern auch die institutionell-politischen Strukturen mit beeinflusst, was bei der Entwicklung, Initiierung und der Umsetzung von Strategien und Maßnahmen und vor allem bei der Einbeziehung der Akteure und Bevölkerung zu berücksichtigen sein wird.

In ihrer Gesamtheit ist die Wienerwald Region Teil des Ballungsraums Wien. Dementsprechend hoch ist das Wirtschaftsniveau. Auch die regionale Wirtschaftsstruktur entspricht im wesentlichen jener städtischer Agglomerationen in industrialisierten Ländern. Charakteristisch für die Region sind die sehr intensiven funktionalen Verflechtungen, die durch die Suburbanisierung (Bevölkerung, Wirtschaftsaktivitäten) ebenso abgebildet werden wie durch die sich intensivierenden Pendlerverflechtungen, die Kaufkraftströme innerhalb der Region aber auch die Funktionsteilung in Hinblick auf Freizeit und Erholung sowie städtische Lebensweise und Lebensqualität.

In den folgenden Übersichten werden die Ergebnisse der Analyse zusammengefasst und, abgeleitet aus den Stärken und Herausforderungen Hinweise auf Entwicklungspotenziale in der Region gegeben.

Bevölkerung und Lebensqualität		
Stärken	Herausforderungen	Entwicklungspotenziale
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dynamische Bevölkerungsentwicklung vor allem in jenen Gemeinden mit guter Verkehrsanbindung zu den Wirtschaftszentren (Wien, St. Pölten, Wiener Umland Süd)</li> <li>▪ Anteil jüngerer Menschen in den letzten Jahren gestiegen</li> <li>▪ In vielen Gemeinden hoher Anteil an höherqualifizierten, gut ausgebildeten Personen</li> <li>▪ höchste Einwohnerdichte im gesamten Landesgebiet</li> <li>▪ Hohe Lebens- und Wohnqualität</li> <li>▪ Ländliche Umgebung in der Nähe Wiens</li> <li>▪ Gute Versorgungssituation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In Teilregionen überdurchschnittlich hoher Anteil älterer Menschen, Prognosen deuten auf weiteres Ansteigen der älteren Bevölkerung hin</li> <li>▪ negative Geburtenbilanzen</li> <li>▪ Zuwanderungsdruck in den Wiener Nahbereichen</li> <li>▪ Wien – Bevölkerungsabnahme im dicht bebauten Stadtgebiet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Qualifikationsniveau der Bevölkerung</li> <li>▪ Anpassen der Versorgungsinfrastruktur an künftige Bevölkerungsstruktur</li> </ul>

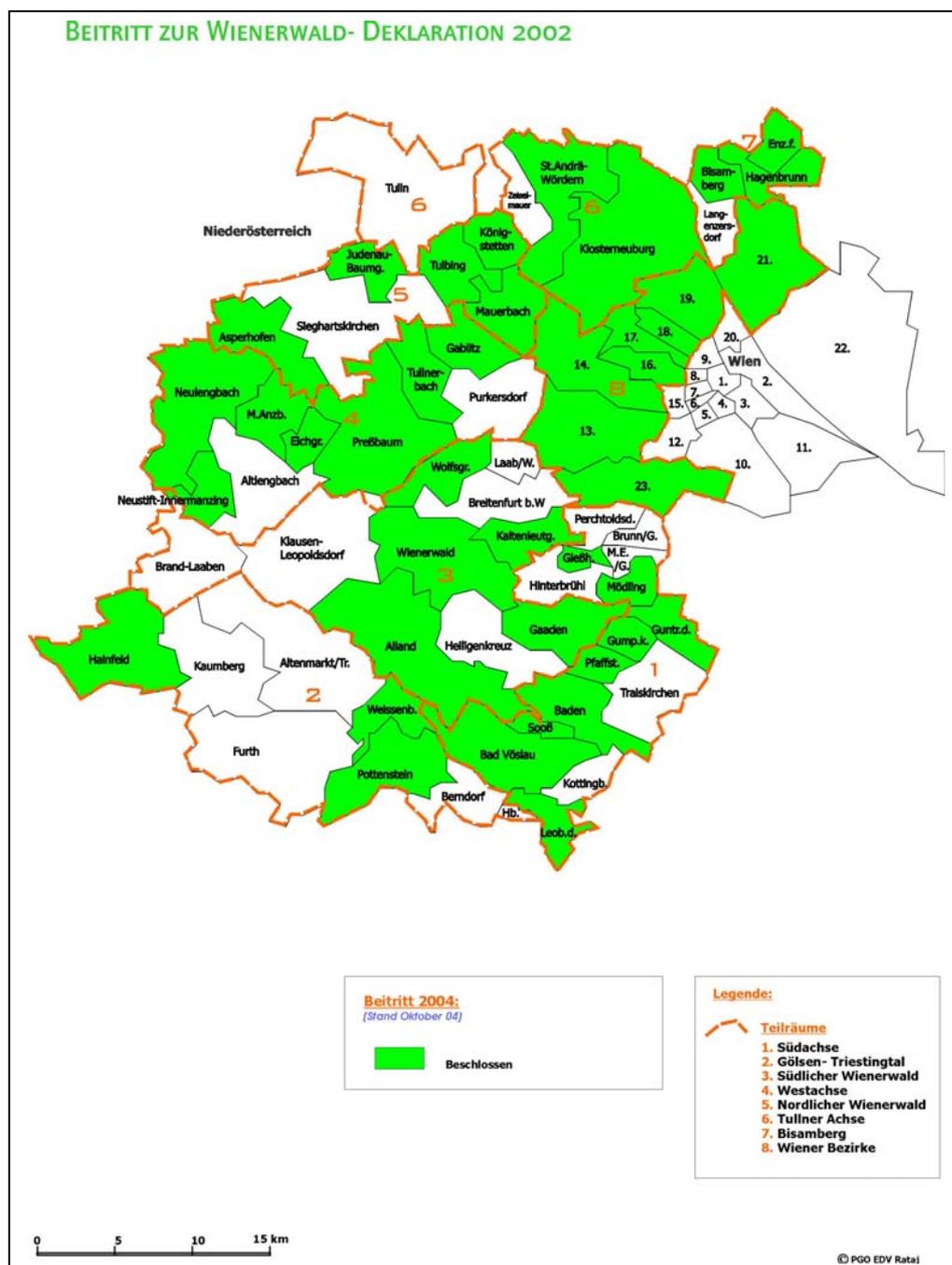
Raumnutzung und Siedlungsentwicklung		
Stärken	Herausforderung	Entwicklungspotenziale
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hoher Anteil ökologisch wertvoller Räume</li> <li>▪ Hoher Waldanteil</li> <li>▪ Attraktives Wohngebiet</li> <li>▪ Attraktives Erholungsgebiet</li> <li>▪ Land- und forstwirtschaftliche Flächen als landschaftserhaltende Elemente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Starke Nachfrage nach Wohnraum</li> <li>▪ Intensive Bautätigkeiten, hoher Anteil an Einfamilienhäusern</li> <li>▪ Hohe Anzahl an Neben- und Zweitwohnsitzen</li> <li>▪ Starker Druck auf Bauland, geringe Baulandreserve – hohe Grundstückspreise</li> <li>▪ schleichende Zersiedelung</li> <li>▪ Rückgang der landwirtschaftlich genutzten Flächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lenkung der Siedlungsentwicklung</li> <li>▪ Berücksichtigung der hohen Sensibilität des Wienerwaldes</li> <li>▪ Erstellung örtlicher Entwicklungskonzepte</li> <li>▪ Sensibilisierung zwischen Naherholung und Schutzfunktion des Waldes</li> <li>▪ Ökologisches Bauen, z.B. Abstimmung der Gebäudehöhen und Bauformen, Anpassung an die örtliche Siedlungsstruktur</li> <li>▪ Attraktivierung Wiener Stadtgebiet als Wohngebiet</li> <li>▪ Stärkung der Funktion der Ortszentren,</li> </ul>
Verkehr		
Stärken	Herausforderungen	Entwicklungspotenziale
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute überregionale und innerregionale Anbindung, hochrangiges Straßen und Schienennetz</li> <li>▪ Intaktes ÖV-Netz – mit kurzer Intervallzeit in Wien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zunahme des Verkehrsaufkommens sowohl Wirtschaftsverkehr, Pendlerverkehr als auch Freizeitverkehrs</li> <li>▪ Zerschneidung des Wienerwaldes durch hochrangige Verkehrswege</li> <li>▪ Lärm und Schadstoffbelastungen</li> <li>▪ Fehlende Querverbindung im Wienerwald</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weiterentwicklung von alternativen Mischsystemen (U-Bahn, S- und Straßenbahnen, Busse) zur Attraktivierung des ÖV</li> <li>▪ Initiativen zur Steigerung des ÖV durch vermehrtes Park &amp; Ride Angebot,</li> <li>▪ Verkehrsspargemeinden</li> <li>▪ Verkehrsberuhigungsmaßnahmen</li> </ul>
Erholungsraum und Tourismus		
Stärken	Herausforderungen	Entwicklungspotenziale
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Größter geschlossener Laubwald in Europa, Vielfalt an Fauna und Flora</li> <li>▪ Ausgeprägtes Wegenetz</li> <li>▪ Attraktives Naherholungsgebiet</li> <li>▪ Kur- und Wellnesstourismus, Sport und Freizeit – sowie Gourmettourismus</li> <li>▪ Breites kulturelles Angebot sowohl in Wien als auch in den Wienerwald Gemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tourismusinduzierter Verkehr</li> <li>▪ Bis auf wenige Standorte qualitativ unzureichendes Angebot (Beherrschung, Gastronomie)</li> <li>▪ Keine gemeinsame Vermarktungsstrategie</li> <li>▪ Kein "Wienerwald" Label</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potenzial für die Entwicklung sanfter Tourismusangebote</li> <li>▪ Sicherung, Wiederherstellung und Erhaltung (Naturschutzkonzept) Ausarbeitung eines naturschutzfachlichen Leitbildes</li> <li>▪ Gemeinsame Vermarktung von biologischen Produkten,</li> <li>▪ Dorfleben</li> <li>▪ Gezielte ausgewiesene Strecken für Radfahren, Mountainbiken, Reitsport usw.</li> <li>▪ Kooperationspotenzial mit Landwirtschaft entwickeln</li> <li>▪ "Wanderbusse"</li> <li>▪ Stärkung der Tourismus-, Naherholungsinfrastruktur, Ausbau der touristischen Ziele unter Beachtung der Lebensqualität der Bevölkerung.</li> <li>▪ Erhöhung der Aufenthaltsdauer in d. Region</li> </ul>
Wirtschafts- und Standortentwicklung – Arbeitsmarkt und Beschäftigung		
Stärken	Herausforderungen	Entwicklungspotenziale
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohes Wirtschaftsniveau und diversifizierte Wirtschaftsstruktur</li> <li>▪ Hoher Dienstleistungsanteil – Branchenvielfalt, sehr dynamische Entwicklung bei den Wirtschaftsnahen Dienstleistungen</li> <li>▪ An einzelnen Standorten traditionelle Industrieproduktion,</li> <li>▪ Schwerpunkte der Produktion im Bereich Maschinenbau, Metall, Nahrung- und Genussmittel, Chemie, Kunststoff</li> <li>▪ Regionale Betriebe am nationalen und auch am internationalen Markt tätig</li> <li>▪ Verlagerungstendenzen aus Wien ins unmittelbare Umland</li> <li>▪ Beschäftigung speziell im tertiären Sektor steigen – Frauenbeschäftigung dynamischer</li> <li>▪ Mobilitätsbereitschaft der Bevölkerung</li> <li>▪ Hohes Qualifikationsniveau der Bevölkerung und der Beschäftigten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bedeutungsverlust des sekundären</li> <li>▪ Facharbeitermangel, insbesondere im Bereich der metallverarbeitenden Industrie</li> <li>▪ Teilzeitarbeit sowie flexible Arbeitsverhältnisse im Steigen</li> <li>▪ Flexibilisierungsansprüche führen zu steigendem Pendleraufkommen – IV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gezielte Betriebsansiedlung zur Steigerung des regionalen Wirtschaftspotentials</li> <li>▪ Steigerung der Forschungstätigkeit</li> <li>▪ Kooperation der Unternehmen mit Forschungseinrichtungen</li> <li>▪ Interkommunale Kooperationen (Betriebsstandorte, ...) entwickeln</li> <li>▪ Sektorübergreifende Kooperationen entwickeln und Strukturen aufbauen</li> <li>▪ Kooperation mit Bildungs- und Qualifizierungseinrichtungen</li> <li>▪ Schaffung von Arbeitsplätzen mit Berücksichtigung der Möglichkeiten der Telekommunikation.</li> </ul>

Die Ergebnisse dieser Regionalanalyse sind eine Grundlage zur Einreichung des Biosphärenparkes bei der UNESCO und sollten auch für weiterführende Überlegungen regionaler Akteure in der Wienerwaldregion betreffend die Möglichkeiten einer nachhaltigen Raumentwicklung von Interesse sein. Die PGO wird daher im Frühjahr 2005 die Studie in vollem Umfang veröffentlichen.

## 6.2. Wienerwalddeklaration – Status des Beitrittes

Im Dezember 2002 wurde von den Landeshauptmännern NÖ, Wien und Burgenland die Wienerwalddeklaration 2002 unterzeichnet. Im April 2002 erfolgte eine gemeinsame schriftliche Einladung der Landeshauptmänner NÖ und Wien an die Gemeinden und Wiener Gemeindebezirke, der Wienerwalddeklaration beizutreten.

Nach den, der PGO vorliegenden Rückmeldungen ergab sich mit Oktober 2004 folgende Situation:  
Alle 8 betroffenen Wiener Gemeindebezirke und 34 Wienerwaldgemeinden sind der Deklaration beigetreten.



## 7. ZUZÜGLER INS WIENER UMLAND - Motivation und Zufriedenheit

---

Bearbeitung: Österreichischen Institutes für Erwachsenenbildung

### Ziel, Fragestellungen:

Die niederösterreichischen Gemeinden rund um Wien sind seit Jahrzehnten Ziele der Migration aus dem Bereich der Bundeshauptstadt. Dieser Trend verstärkt sich in den letzten Jahren. In einzelnen Gemeinden beträgt der Anteil an Zuzüglern / Abwanderern mehr als 30% der Ortsbevölkerung.

Wenngleich Suburbanisierung wohl eine der mächtigsten und seitens der Raumplanung vielbeachteten gegenwärtigen Entwicklungen darstellt, sind bisher kaum Untersuchungen durchgeführt worden, welche die Lebensstile, Mentalitäten und Bedürfnisstrukturen der Zuzügler in Relation zu den von ihnen gewählten Zuzugsregionen und Siedlungsformen setzen.

Wie zufrieden sind Zuzügler mit ihrer Situation, welche planerisch relevanten Lebensbereiche werden als positiv und welche als defizitär erlebt, welche Veränderungswünsche werden artikuliert?

Diesbezüglich sind auch die sozialen Netze der Zuzügler und ihre Integrationsbereitschaft in das Leben der von ihnen gewählten Gemeinde von Interesse. Welche Kompetenzen können Zuzügler in das Gemeindeleben einbringen?

Neben diesen allgemein relevanten Fragen ist im besonderen die Sondierung der Bedürfnislagen und Handlungsorientierungen ausgewählter Zielgruppen – wie Jugendlicher oder SeniorInnen – von Interesse: Im Sinne von Lebenszyklustheorien kann verschiedenen Alterskohorten eine jeweils unterschiedliche Orientierung hin zur Stadt bzw. auf das Land (sprich: das städtische Umland) unterstellt werden. Welche Erfordernisse ergeben sich aus der jeweils spezifischen Situation von Jugendlichen und SeniorInnen ?

### Arbeitsschritte:

- Auswertung vorhandener Studien und Literatur zum Thema
- Auswahl der Untersuchungsgemeinden (8 Auswahlgemeinden)
- Durchführung einer Befragung (30 Interviews je Auswahlgemeinde)
- Befragung der Bürgermeister der Umlandgemeinden
- Auswertung und Interpretation der Ergebnisse

Fertigstellung der Studie: Frühjahr 2005