

Jahresbericht 2008

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

Inhaltsverzeichnis 2006

Der Tätigkeitsbericht 2008 umfasst die von der Geschäftsstelle, intern und/oder von externen Auftragnehmern geleisteten Arbeiten.

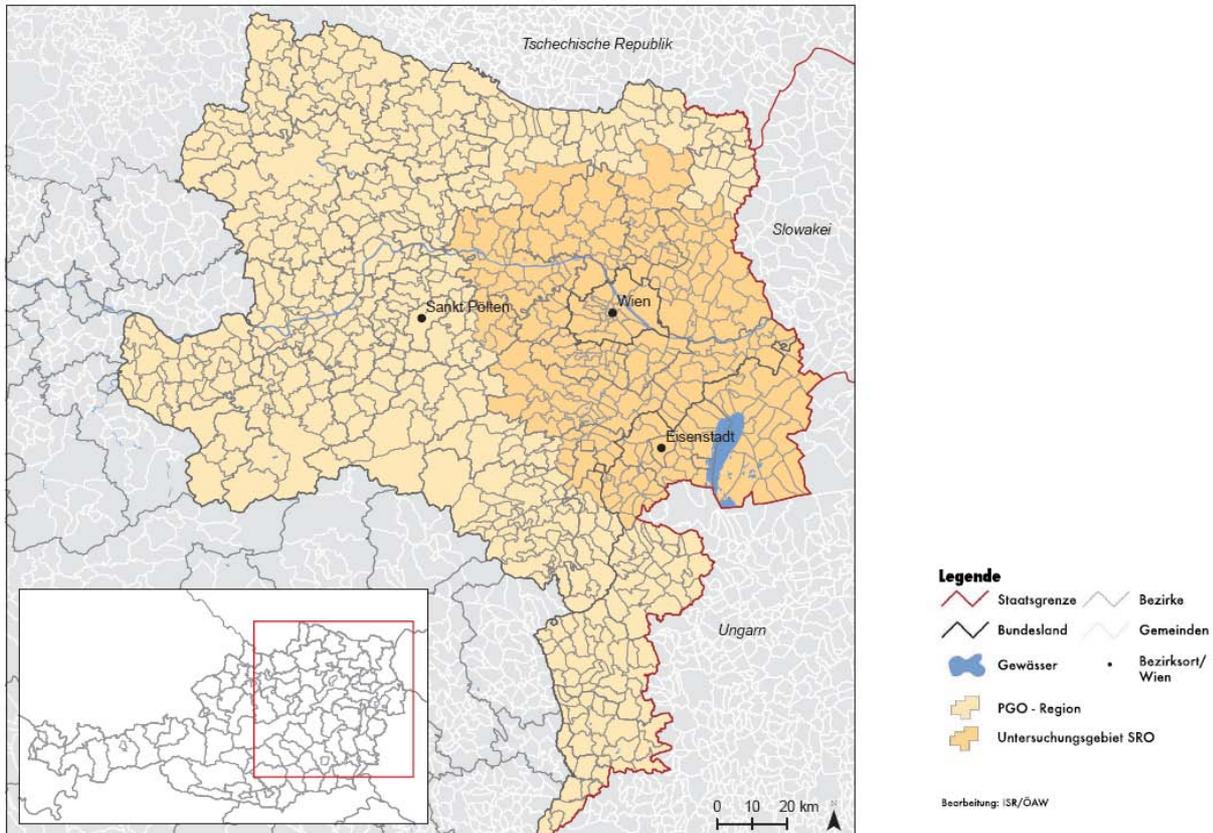
Schwerpunkte der Tätigkeit im Berichtsjahr waren:

Strategien zur Raumentwicklung der Ostregion (SRO)	3
MIV Kordonenerhebung Wien 2008	13
ÖPNV Wien Umland	21
Ausstellung „Europaregion – Menschen in Centrope“	28
Centrope-map – Centrope-Statistics	30

Über die Ergebnisse, bzw. den Stand der Arbeiten, wird in den nachfolgenden Ausführungen berichtet.

Strategien zur Raumentwicklung in der Ostregion (SRO)

die Stadtregion Ost - SRO



SRO: Stand der Bearbeitung Ende 2008

MODUL1: Entwicklung der SRO1991-2007/08

- ✓ Analyse von Ursachen und Wirkungen, die zur IST-Situation führten
- ✓ Erklärungsmodell für räumliche Dynamiken der SRO
- ✓ Identifizierung von „push & pull“ Faktoren
- ✓ Baulandbilanz der SRO -theoretische Aufnahmekapazitäten



geplant:
Atlas der SRO
PGO Publikation 2009

MODUL2: Szenarien der räumlichen Entwicklung

- ✓ Vorbereitung: Vorgangsweise und Methodik für Szenarien
- ✓ Vorbereitung: Vorschlag für Szenarien

MODUL3: „Werkzeugkiste“

- ✓ Literaturrecherche und Aufbereitung
- ✓ Identifizierung von Themenschwerpunkten
 - Regionale Richtplanung
 - Baulandmobilisierung – Baulandfonds
 - Fachplanungsk Kooperationen (Strategische Kooperationen, Netzwerke)
 - (Verkehr und Raumentwicklung) (catch MR) ?
- ✓ Vorbereitung von Themenworkshops

MODUL 1 Entwicklung der SRO-Region 1991 - 2007

Im Rahmen des PGO-Projekts „Strategien zur Räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“ wurde das Institut für Stadt- & Regionalforschung (ISR) der Österreichischen Akademie der Wissenschaften im April 2008 unter der Leitung von Prof. Dr. Heinz Fassmann mit der Bearbeitung des ersten Projektmoduls „Analyse der Entwicklung der Stadtregion 1991- 2007“ beauftragt. Das Projektmodul wurde 2008 plangemäß fertiggestellt. Unterstützt und fachlich begleitet wurden die Arbeiten durch eine Projektgruppe, die sich aus Experten der drei Länder zusammensetzt.

Problemaufriss

Die demographische Prognose für die Stadtregion Wien fällt eindeutig aus: Nach einer längeren Phase der Stagnation stehen die Zeichen auf Wachstum. In erster Linie ist die ökonomische Attraktivität der Bundeshauptstadt und ihres Umlands für diese sich schon heute abzeichnende Entwicklung verantwortlich. Stadt und Stadtregion Wien punkten darüber hinaus noch mit einer Reihe weiterer Standortvorteile, wie landschaftlicher Attraktivität, einem weltbekanntem Kulturangebot etc., aber auch mit der Verfügbarkeit von im internationalen Vergleich günstigem Wohnraumangebot bei gleichzeitig günstigen Arbeitsmarktbedingungen. Dies erklärt, weshalb weniger Geburtenüberschüsse als die (internationale) Wanderung das Bevölkerungswachstum bedingen. Es stellen sich allerdings mehrere Fragen: Haben die internationalen Wanderungsströme bestimmte Ziele innerhalb der Stadtregion? Welche Rolle spielen Suburbanisierungsprozesse für Wachstum bzw. Schrumpfen der einzelnen Gemeinden und Städte? Welche Altersgruppen, welche Nationalitäten etc. machen die jeweiligen Hauptanteile aus, haben sie präferierte Zielorte in der Stadtregion usw.?

Ziel

Im Rahmen von Modul 1 soll die Entwicklung der vergangenen Jahre in der Stadtregion Wien analysiert werden. Denn um eine der Leitfragen des übergeordneten Forschungsprojekts beantworten zu können, nämlich diejenige, in welchen Teilräumen der Stadtregion das prognostizierte Bevölkerungswachstum aus entwicklungsmaßiger Sicht am sinnvollsten stattfinden sollte, muss man zuerst die bestimmenden Trends der jüngeren Vergangenheit erkennen und analysieren.

Ein wichtiger Bestandteil ist dabei die Frage nach den Faktoren, die Entwicklung und Dynamik entscheidend beeinflussen. Erkennen und Beschreiben jener „Driving Forces“ der Siedlungsentwicklung und der damit verbundenen Push- und Pullfaktoren ist das zweite Hauptziel von Modul 1.

Untersuchungsgebiet

Im Rahmen des Gesamtprojekts „Strategien zur Raumentwicklung Ostregion“ wurde im Vorfeld ein Untersuchungsgebiet abgegrenzt, das somit auch für die Arbeit in Modul 1 gültig war und im folgenden SRO („Stadtregion Ost“) genannt werden soll.

Vorgehensweise und Gliederung

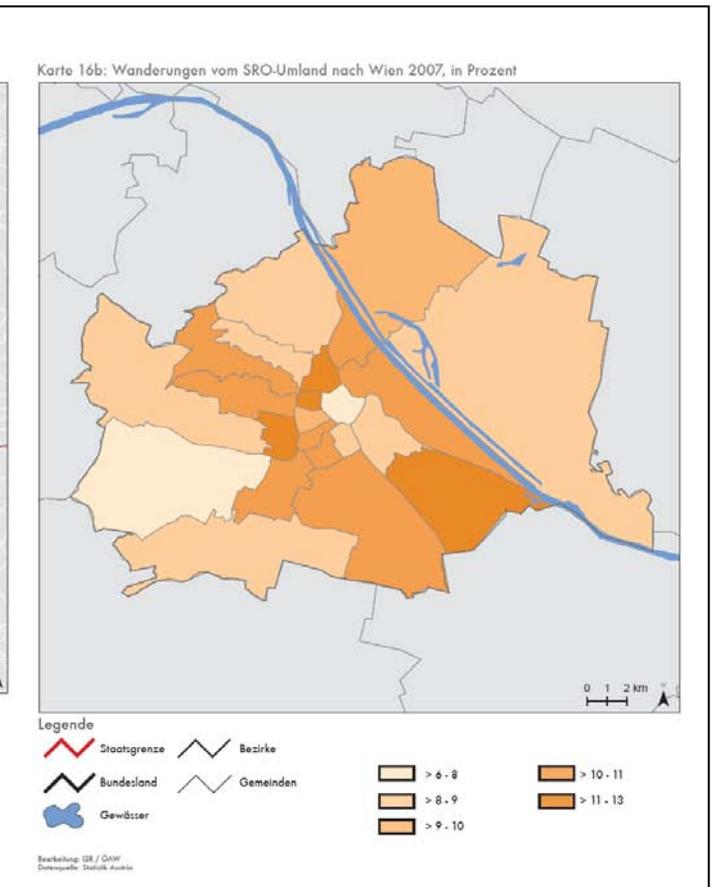
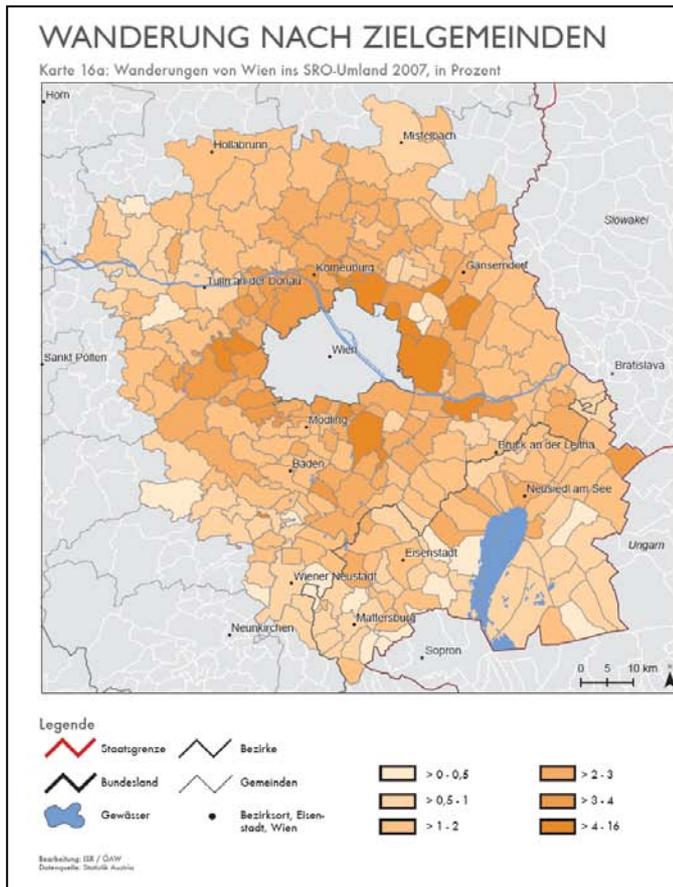
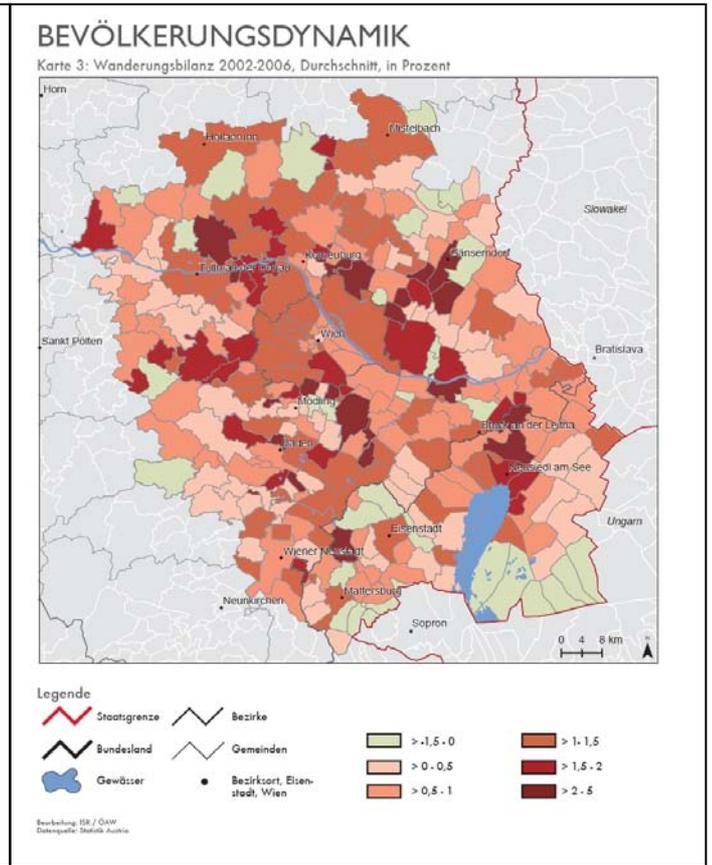
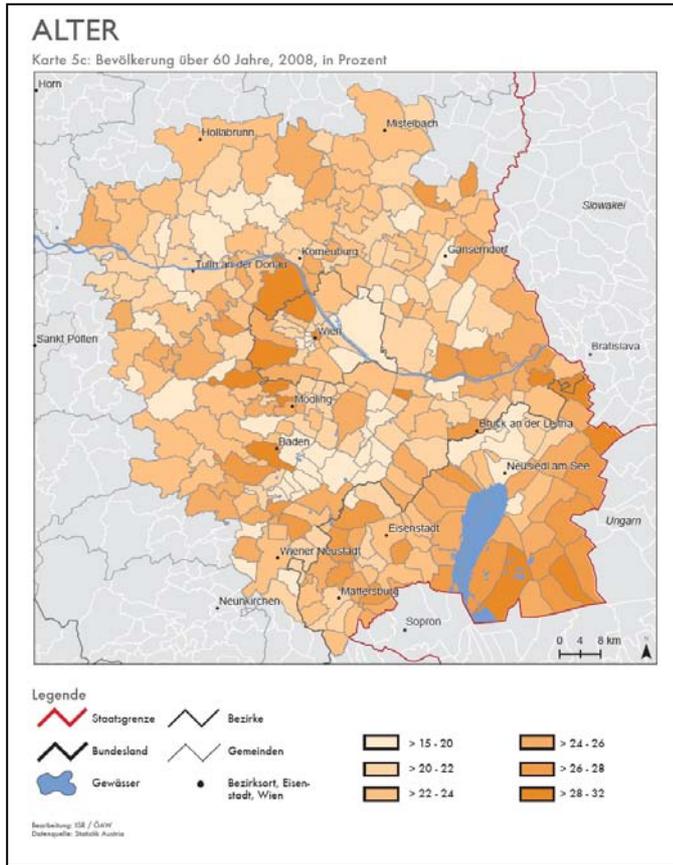
Im Rahmen der Analyse der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung der letzten Jahre wurde versucht, alle dafür relevanten Aspekte, Themen und Datenquellen aufzugreifen und in die Analyse einfließen zu lassen. Als geeignetes Medium für die Darstellung der Analyse wurde die Atlasform gewählt – da sich in einem **kommentierten Atlas** die Ergebnisse sehr gut auch für eine breitere Öffentlichkeit darstellen lassen. Im „Atlas der wachsenden Stadtregion“, der zugleich Haupt-Output von Modul 1 ist, stehen die Analyse der Bevölkerungsentwicklung sowie die personenorientierte Analyse von Wanderungen und der zugrundeliegenden Motivstrukturen im Vordergrund. Diese bilden die ersten beiden Kapitel und den Schwerpunkt der Analysearbeit in Modul 1.

Um die jüngere Entwicklung in der SRO umfassend darzustellen, ist es jedoch notwendig, weitere Aspekte zu behandeln: so folgen drei weitere Kapitel, die sich mit Siedlungsentwicklung, Verkehr/Erreichbarkeit und Wirtschaft/Gewerbe befassen.

Im Detail ergibt sich folgende Kapitelgliederung des Atlas:

1: BEVÖLKERUNG	3: SIEDLUNG	5: WIRTSCHAFT
<ul style="list-style-type: none"> • Bevölkerungsdynamik • Alter • Familienstand • Ausländer • Sozio-ökonomische Merkmale • Bevölkerungsprognosen 	<ul style="list-style-type: none"> • Gebäudeentwicklung • Bauperioden • Wohnungsgrößen • Bodenpreise • Flächennutzung • Nebenwohnsitze • Exkurs: Wienerwald-Studie 	<ul style="list-style-type: none"> • Erwerbstätige • Beschäftigte nach Sektoren • Post-suburbane Unternehmenscluster • Einzelhandel
		Unter Verwendung möglichst aktueller Datenquellen (Statistik Austria, Volkszählungsdaten, PopReg, Wirtschaftsdaten Herold Marketing, Erram-Erreichbarkeitsmodell) wurden ca. 75 Karten erstellt und mit erklärenden Begleittexten versehen, was einen Gesamtumfang des Atlas von ca. 125 Seiten ergibt
2: WANDERUNG	4: PENDELSTRÖME / ERREICHBARKEIT	
<ul style="list-style-type: none"> • Analyse von Wanderungsdaten • Wanderungssaldo nach Alter • Wanderung nach Nationalitäten • Wanderung nach Zielgebieten • Zuzüge der Centrope-Nachbarn 	<ul style="list-style-type: none"> • Pendelvolumen • Aus- und Einpendler • Pendelverflechtungen • Erreichbarkeit Zentrum Wien • Erreichbarkeit von zentralen Orten 	

PGO-Atlas der wachsenden Stadtregion: Beispielkarten



ANALYSE VON WANDERUNGSDATEN

Abb. 1: Wanderungsfälle 2002 und 2007 von Wien in die SRO-Umlandgemeinden



Abb. 2: Wanderungsfälle 2002 und 2007 von den SRO-Umlandgemeinden nach Wien



Abb. 3: Wanderungsfälle 2002 und 2007 von außerhalb der SRO nach Wien

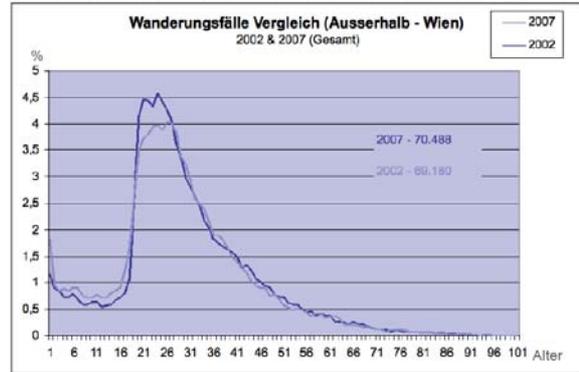
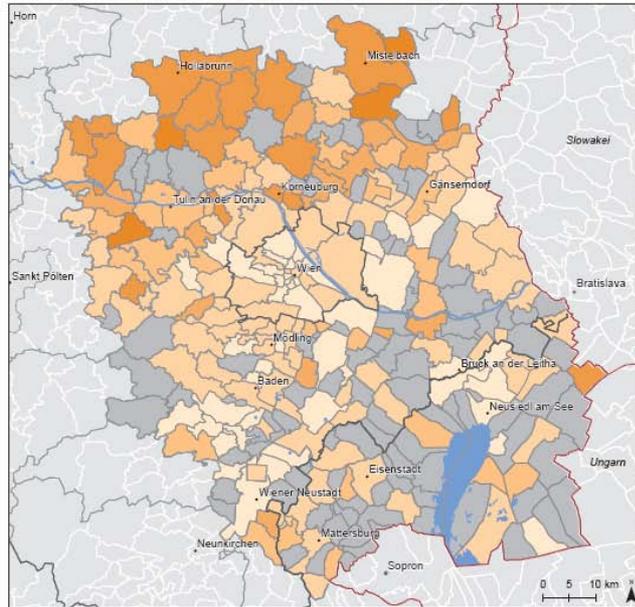


Abb. 4: Wanderungsfälle 2007 von außerhalb der SRO in die SRO-Umlandgemeinden (ohne Wien)

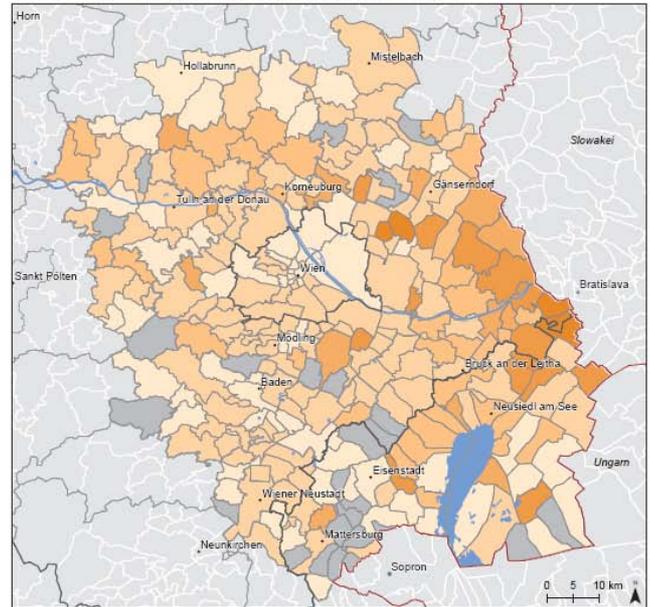


ZUZÜGE DER CENTROPE-NACHBARN

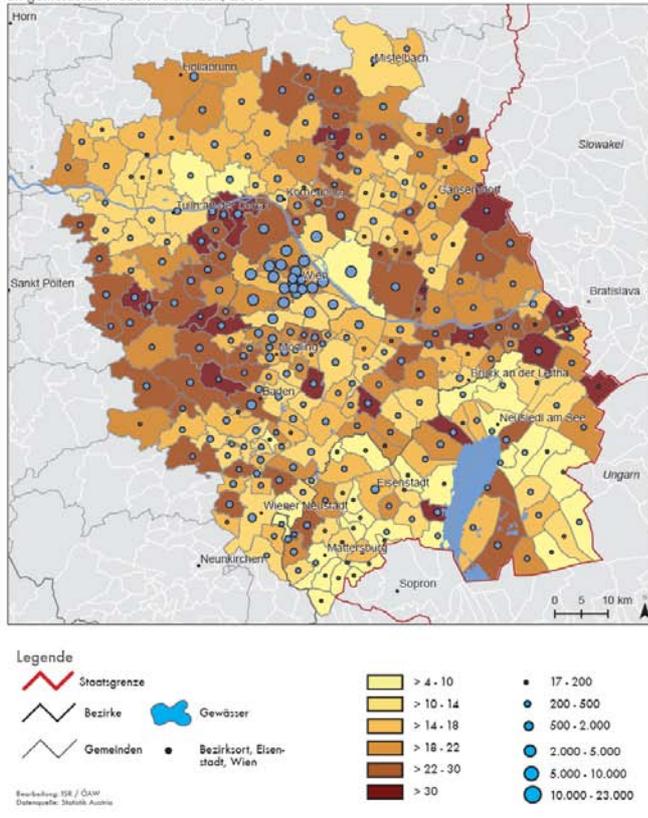
Karte 17a: Anteil Tschechen an allen Zuzügen 2002-2007, in Prozent



Karte 17b: Anteil Slowaken an allen Zuzügen 2002-2007, in Prozent



Karte 23b: Nebenwohnsitzmeldungen und deren Anteil an Gesamtbevölkerung, plus absolute Zahl an gemeldeten Nebenwohnsitzen, 2006

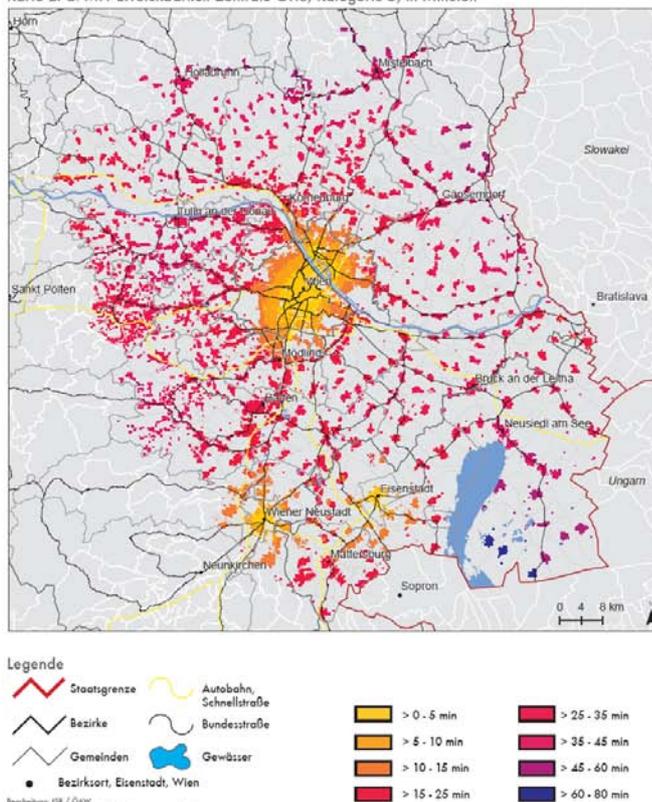


NEBENWOHNSITZE

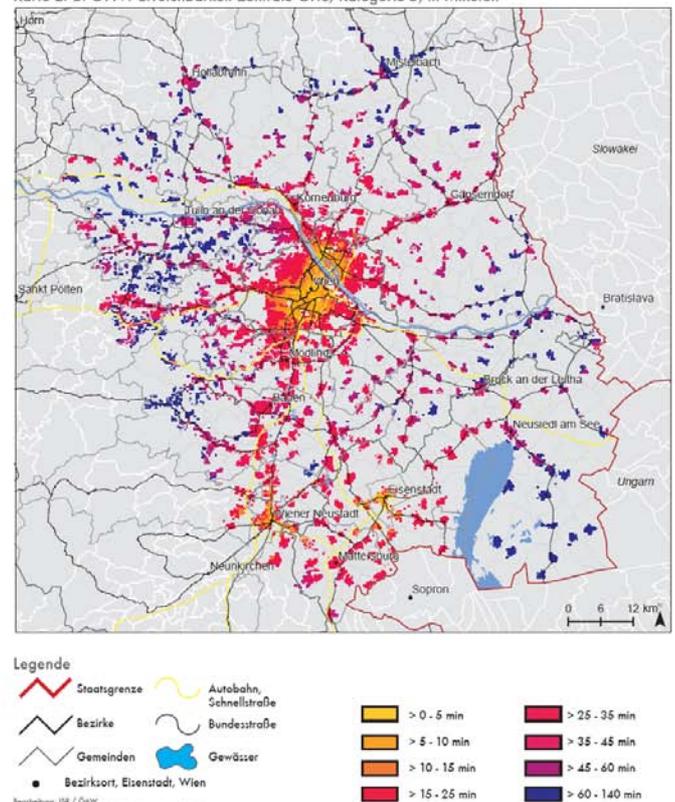
Nebenwohnsitze haben ein schlechtes Image. Sie gelten bei manchen als überflüssig und stellen bei jenen auch eine Vergeudung von Ressourcen dar. Hauptwohnsitze sind berechtigt, weil sie der Deckung des unmittelbaren Wohnbedürfnisses dienen, Nebenwohnsitze sind „entbehrlicher Luxus“. Wer so denkt, hat nicht zur Kenntnis genommen, dass eine moderne und mobile Gesellschaft die Schaffung von Nebenwohnsitzen manchmal zwingend notwendig macht. Dazu kommt, dass die „Reproduktion der Arbeitskraft“ an einem freizeitorientierten Nebenwohnsitz auch eine durchaus legitime und gesellschaftlich akzeptierte Nutzung darstellt. Damit ist die funktionale Breite der Nebenwohnsitze bereits angedeutet. Ein überdurchschnittlich hohes Vorkommen an Nebenwohnsitzen kann meist auf eine von zwei Ursachen zurückgeführt werden: In einer Großstadt wie Wien gibt es eine große Anzahl an nur im Nebenwohnsitz gemeldeten Auszubildenden, Studenten, aber auch Arbeitnehmern. Dies erklärt die Häufungen in „typischen“ Studentenbezirken. In landschaftlich attraktiven Regionen wie dem Gebiet um den Neusiedler See oder im Wienerwald sind Nebenwohnsitze in den überwiegenden Fällen auch tatsächlich als Wochenend- oder Urlaubswohnung genutzte Domizile. Was die statistische Erfassung von Nebenwohnsitzmeldungen und die angegebenen Werte betrifft, muss allerdings stets berücksichtigt werden, dass in sehr vielen Fällen ein einmal angemeldeter Nebenwohnsitz kaum wieder abgemeldet wird, auch wenn er de facto nicht mehr genutzt wird. Die Entwicklung im Nebenwohnsitzwesen zeigt, über den Zeitraum von 2001 bis 2006 betrachtet, die Tendenz einer relativ starken Zunahme innerhalb von Wien, ebenso in und um Wiener Neustadt und Eisenstadt sowie um den Neusiedler See. Durch die Umwandlung von Neben- in Hauptwohnsitze hat in einigen Gemeinden die Zahl der Nebenwohnsitze aber auch abgenommen – eine gut nachvollziehbare Entwicklung, wenn beispielsweise aus dem „im Grünen“ gelegenen Wochenendhaus der ständige Altersruhesitz wird (Karte 23a/b).

ERREICHBARKEITEN ZENTRALE ORTE

Karte 27a: MIV-Erreichbarkeit Zentrale Orte, Kategorie 5, in Minuten



Karte 27b: ÖPNV-Erreichbarkeit Zentrale Orte, Kategorie 5, in Minuten



Bisherige Erkenntnisse

Die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung der Stadtregion Ost wurde im ersten Modul des Projekts aufgearbeitet, analysiert und interpretiert – der „Atlas der wachsenden Stadtregion“ ist das Produkt, in welchem diese Ergebnisse thematisch geordnet präsentiert werden.

Diese Analyse der Entwicklung in der Stadtregion in jüngerer Vergangenheit hat das Augenmerk auf einige zentrale Sachverhalte gelenkt: Die funktionale Beziehung zwischen der Großstadt Wien und ihrem Umland hat sich deutlich verändert. Zwar ist die Kernstadt nach wie vor der primäre Knotenpunkt der Stadtregion, aber zahlreiche Umlandgemeinden haben sich im Laufe der Jahre im Hinblick auf ihr Freizeit-, Kultur-, Infrastruktur- und auch Arbeitsplatzangebot sehr dynamisch entwickelt – dies trifft auf die Orte entlang der älteren Suburbanisierungsachse im Süden ebenso zu wie auf zahlreiche Teilgebiete in der nördlichen SRO und den Bezirk Neusiedl. Durch diese Komplettierung löste sich das Umland aus der unmittelbaren funktionalen Abhängigkeit von der Kernstadt und seine eigene Attraktionskraft nahm und nimmt weiter zu. Dies bringt zwei weitere interessante Konsequenzen mit sich: Erstens haben sich zum einen die intraregionalen Mobilitätsmuster verändert, d.h. tangentiale Verbindungen zwischen den einzelnen funktionalen Clustern der Kernstadt werden immer wichtiger, auch die Zwischenräume der alten Siedlungsachsen sind belebter und beliebter als je zuvor. Zweitens hat sich die originäre Attraktivität des Umlands durch diese Weiterentwicklung stark erhöht. Das heißt, sowohl in Bezug auf Bevölkerungsentwicklung als auch in Bezug auf die Ansiedlung von neuen Betrieben ist das Umland nicht mehr auf ein „Überquellen“ der Kernstadt angewiesen, sondern ist inzwischen - ohne diesen Umweg über Wien - direktes Wanderungs- und Ansiedlungsziel von Bevölkerung und Unternehmen. Auch wenn durch die internationale Migration nach Wien und durch Suburbanisierung immer noch ein kontinuierlicher und quantitativ erheblicher Bevölkerungsaustausch zwischen Kernstadt und Umland stattfindet, sind die Fälle von Direktwanderungen von außen in die Umlandgemeinden der SRO in den letzten Jahren sehr zahlreich geworden. Das ist als ein deutliches Indiz für die hohe *Gesamtattraktivität* der Stadtregion zu werten.

Im Hinblick auf die Aufgabe der Szenarienbildung in Modul II ist es zunächst erforderlich, sich über die diesen Prozessen zugrunde liegenden Triebkräfte und Motive der Wandernden Gedanken zu machen. Im Folgenden sollen die entscheidenden (biographischen) Auslöser für Wanderungen und damit einhergehende Push- und Pull – Faktoren dargestellt werden. Wir wissen nicht direkt, was die Zuwanderer bewegt, sich in Ort A oder B niederzulassen, denn dazu wäre eine großangelegte direkte Befragungen notwendig gewesen, aber wir können aus der Analyse von gemeindebezogenen Daten realistische Rückschlüsse ziehen. Die Push- und Pull-Faktoren werden in vier Merkmals- oder Faktorenbündel zusammengefasst, mit deren Hilfe für jede einzelne Gemeinde der SRO eine Index-Bewertung hinsichtlich ihrer künftigen Wachstums- und/oder Veränderungspotenziale erfolgt.

Auslöser von Wanderungen

Jede Wanderung, weniger abstrakt ausgedrückt: jeder Wohnungswechsel, erfolgt aus einer bestimmten Bedürfnislage heraus und es liegen einem solchen Schritt bestimmte Motive zugrunde. Gründe für einen Wohnungswechsel und eine damit verbundene „Wanderung“ gibt es unzählige, freiwilliger oder unfreiwilliger Natur. Im Hinblick auf die spezifische Problemstellung des SRO-Projekts ist aber vor allem von Interesse, welche Auslöser der überwiegenden Mehrheit von Wanderungen zugrunde liegen, denn „speziellere“ Anlässe bestimmen Wanderungsströme und Siedlungsstrukturen nur in untergeordnetem Maße.

Was ist also in diesem Kontext typisch für Wanderungen innerhalb der Stadtregion? Grundsätzlich lässt sich beobachten, dass Wanderung immer noch deutlich lebenszyklusorientiert ist und vor allem in frühen und mittleren Lebensphasen erfolgt. Personen, die sich im höheren Alter befinden, sind - in Bezug auf Wanderungen - ausgesprochen immobil. Auch wenn in Medien und einigen sozialwissenschaftlichen Veröffentlichungen in den letzten Jahren immer gerne die Reurbanisierung der Alten angekündigt wird (was ja tatsächlich deutliche Auswirkungen auf Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur hätte), lässt sich das für die SRO statistisch nicht feststellen. Das führt direkt zur Frage nach den Motiven und vor allem Auslösern für Wanderungen. Während ältere Menschen sich in ihrem Umfeld zumeist weitgehend eingerichtet haben (in jeglicher Hinsicht) und die Motivation für einen Umzug deshalb sehr gering ist, gibt es eine Reihe lebenszyklusbedingter Gründe für Umzüge und Wohnortwechsel.

Beim Blick auf die Wanderungsstatistik findet sich eine deutliche Spitze bei den 18- und 19-Jährigen. *Ausbildung, Beginn eines Studiums* sind also ein deutlicher Auslöser für einen Wohnortwechsel – dieser weist auch eine klare Richtung auf: vom Umland in die Kernstadt. Wanderungen, die in diese Lebensphase fallen, sind nicht familienorientierte Wanderungen und quantitativ durchaus bedeutsam. (Hoffentlich) gleich im Anschluss an diese Lebensphase erfordert die *erste Berufsetappe* oftmals einen weiteren Umzug aufgrund des Standorts des Arbeitgebers – oder macht die Übersiedlung erst möglich: Durch die bessere ökonomische Situation können innerstädtische Wohngemeinschaften etc. durch eine erste eigene Wohnung ersetzt werden.

Veränderungen in der Haushaltsstruktur bzw. Haushaltsvergrößerung sind in wohnbiographischer Hinsicht ganz entscheidende Auslöser für Wanderungen und beim Blick in die Statistik auch die quantitativ relevantesten. Das Zusammenziehen mit Partnerin oder Partner bringt oftmals einen Wohnungswechsel mit sich, viel häufiger ist die Geburt von Kindern und die damit verbundene Haushaltsvergrößerung aber Auslöser für einen Umzug. In diesem Zusammenhang wird schließlich oft auch der – großen Teilen der Bevölkerung innewohnende – *Wunsch nach Wohneigentum* relevant (und mit ihm auch der Wunsch nach dem Häuschen im Grünen). Man versteht, welche Lebenszyklen und Motive hinter der Suburbanisierung stehen: Wenn man schon die enorme finanzielle Belastung auf sich nimmt, dann sollen wenigstens auch eine Reihe an „Untermotiven“ möglichst zum Tragen kommen

(„mehr Grün“, „mehr Ruhe“, „mehr Sicherheit“, „besseres Umfeld für kleine Kinder“, mehr Raum für bauliche und funktionelle Selbstgestaltung“ etc.).

Sowohl der Blick in verschiedene Wohnmotivstudien aus Deutschland und Österreich als auch die Analyse der Wanderungsdaten in Modul I führen zu der Schlussfolgerung, dass diese beschriebenen Auslöser tatsächlich diejenigen sind, die das Wanderungsverhalten von großen Teilen der Bevölkerung maßgeblich bestimmen und somit auch in quantitativer Hinsicht die wichtigsten Faktoren sind.

Push & Pull Faktoren

Halten wir fest: Familiengründung, Familienvergrößerung, Ausbildung und die Annahme einer ersten Berufstätigkeit sind biographische Einschnitte, die ein Überdenken auch des Wohnstandortes wahrscheinlich werden lassen. Die Koppelung des Lebenszyklus mit der Alters- und Familienstruktur der Wandernden spricht eindeutig dafür. Aber was veranlasst wandernde Personen oder Haushalte, sich in der Gemeinde A und nicht B (oder umgekehrt) niederzulassen? Aus der Überlagerung der Karten und aufgrund statistischer Analysen fokussieren wir die relevanten Push- und Pull – Faktoren zu vier Merkmalsbündeln, die im Folgenden näher beschrieben werden.

In diesem Kontext fügen sich die Ergebnisse der Analysen und Interpretationen aus Modul I in die Reihe anderer Umzugs- und Wohnmotivstudien aus Deutschland oder Österreich, die zu sehr ähnlichen Resultaten kommen, wenn auch natürlich mit regions- und untersuchungsspezifisch unterschiedlichen Gewichtungen der einzelnen Push- und Pull - Faktoren¹.

Wohnraum und Bauflächenangebot

Eines der entscheidenden Merkmalsbündel ist klarerweise dasjenige, das mit dem verfügbaren Angebot an gewünschtem Wohnraum oder Bauland zu tun hat. Je nachdem, was im Einzelfall gesucht oder gewünscht wird, spielen für die Akteure entweder *Baulandverfügbarkeit* und *Bodenpreise* eine entscheidende Rolle oder das *Angebot und Preisniveau bei Miet- und Eigentumswohnungen*. In einem multiplen Regressionsmodell steuert der Bodenpreis den größten Beitrag zur Erklärung der Zuzugsraten bei. Vor allem die Eigentumsseite verdient in diesem Kontext besondere Beachtung, denn der Wunsch nach Wohneigentum ist, wie oben beschrieben, ein in unseren Breiten wichtiger Auslöser für Wohnungswechsel.

Zwar ist das Einfamilienhaus in Österreich immer noch die Wunschwohnform schlechthin, doch zeigt sich bei einem Blick in die genannten Studien oft, dass zwar viele Haushalte ebendiese Traumvorstellung vom eigenen Haus haben, sich beim tatsächlichen Umzug dann aber für eine andere Wohnform entschieden bzw. aus ökonomischen Erwägungen heraus entscheiden mussten.

Im Hinblick auf die Frage nach Bodenpreisen bzw. m²-Preisen bei Wohnungen haben die Suchenden oft eine wichtige Motivation, die erklärt, weshalb dieser Faktor so eine wichtige Rolle spielt: Es geht den Umzugswilligen, sogar relativ unabhängig von der Wohnform, darum, mehr Wohnfläche für das gleiche Geld zu bekommen. Die zitierte Münchner Studie hat für ihre Befragten diesbezüglich einen durchschnittlichen Zugewinn von 40m² errechnet.

Ebenfalls interessant ist das paradoxe Verhältnis der Befragten in Bezug auf das Angebot an Wohnbauförderungsmaßnahmen: Zwar wird es kaum als Pull-Faktor angegeben, der für den Zuzug oder Erwerb von Bauland in einem Bundesland/einer Gemeinde spricht, aber auf der anderen Seite wirkt eben genau das Fehlen von entsprechenden Wohnbauförderangeboten in großen Städten eindeutig als Push-Faktor bei der Gruppe, die Eigentum erwerben (in der Stadt) wollte. Dass Wohnbauförderung bei den Befragten als ein Pull-Faktor kaum aktiv genannt wird, mag vielleicht aber auch daran liegen, dass staatliche Fördergelder beim Hausbau und Eigentumserwerb von der Bevölkerung hierzulande gewissermaßen als „gegeben“ und „selbstverständlich“ vorausgesetzt werden; auch wenn Wohnbauförderung in den Studien dadurch keine hohe Bewertung erfährt, ist sie dennoch ein integraler und enorm steuernder Parameter der Siedlungsentwicklung.

Erreichbarkeit

In den meisten Studien, und auch in unserem Regressionsmodell, dem Merkmalsbündel „Wohnraum- und Bauflächenangebot“ nachgeordnet, spielt die Frage nach der Erreichbarkeit verschiedener Standorte oder Einrichtungen innerhalb der Stadtregion ebenso eine wichtige Rolle. Das erklärt auch die in der jüngeren Vergangenheit verstärkte Siedlungstätigkeit in den Zwischenräumen der Entwicklungs- und Verkehrsachsen: Dort findet man anscheinend den besten Kompromiss zwischen einem attraktiven Baulandangebot und akzeptablen Erreichbarkeitsverhältnissen.

¹Vgl. z.B. folgende Studien:

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, BBR (Hrsg.) (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. [Online Publikation 21/2007]

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (2008): trends – Wohnstandortentscheidungen in der Stadtregion: Das Beispiel „Bergisches Land“. [Online Publikation 02/2008]

IMU – Institut für Medienforschung und Urbanistik (2002): Raus aus der Stadt? Untersuchung der Motive von Fortzügen aus München in das Umland 1998-2000. [im Auftrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der LH München]

Österreichisches Institut für Erwachsenenbildung, öIEB (2004): Motivation und Zufriedenheit von Zuzüglern ins Wiener Umland. Zusammenfassung, Resümee, Empfehlungen, St.Pölten.

Entscheidender Faktor sind in punkto Erreichbarkeit Distanz und Zeitaufwand für das Pendeln zwischen (künftigem) Wohn- und Arbeitsort (meist des Hauptverdieners im Haushalt). Darüber hinaus spielt aber auch die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, Schulen etc. eine wichtige Rolle. Letztlich bilden sich solche Erreichbarkeitsverhältnisse in der Distanz zu den nächstgelegenen Zentralen Orten gesammelt wider.

Erreichbarkeit hat – vor allem aus der Alltagsperspektive von Bewohnerinnen und Bewohnern – auch stets mit *Verkehr* zu tun und muss beim Nachdenken über Push- und Pull - Faktoren mit berücksichtigt werden. In folgenden Zusammenhängen wird dies deutlich: Während die Erreichbarkeitsverhältnisse innerhalb einer Großstadt rein rechnerisch fast überall gute bis sehr gute Werte aufweisen, wird dies von Wanderungswilligen aufgrund der oft damit einhergehenden Verkehrsbelastung als ein gewichtiger Push - Faktor gewertet. Im städtischen Kontext hat „Verkehr“ also oftmals eine klar negative Konnotation (Parkplatznot, Lärm, Luftverschmutzung, Gefährdung der Kinder etc.) – theoretisch gute Erreichbarkeitsaspekte treten im Alltag oftmals in den Hintergrund und werden eher unter Aspekten der potenziell darunter leidenden Lebensqualität wahrgenommen.

Dies scheint im Umland weniger stark ausgeprägt zu sein, „Verkehr“ wird dort offensichtlich tatsächlich eher unter dem Aspekt der guten oder schlechten Erreichbarkeit bzw. Verkehrsanbindung wahrgenommen und weniger unter dem Gesichtspunkt einer Belastung. Bemerkenswert ist, dass (sogar künftige) Umlandbewohner tägliche Staus auf dem Weg zur Arbeit ebenso mit einkalkulieren, wie die Anschaffung eines Zweitwagens, wenn die Anbindung an den ÖPNV nicht genügend ist. Man ist offensichtlich bereit, neben der neuen Wohnung bzw. dem neuen Haus im Umland auch noch (tägliche Fahr-) Zeit und Geld (für das Pendeln und Zweitwagen) zu investieren, um die scheinbar günstigeren Erreichbarkeitsverhältnisse am neuen Wohnort auch „nützen“ zu können.

Für die Entwicklung von Szenarien spielen aber im Merkmalsbündel „Erreichbarkeit“ die Verkehrsanbindungen innerhalb der SRO die Hauptrolle und nicht die Frage nach den möglicherweise damit verbundenen Belastungen, egal ob finanzieller Natur oder in Bezug auf Lärm, Luftverschmutzung etc. Die Dauer der Fahrtzeiten, Häufigkeit der Anschlüsse zu den wichtigen Fahrtzielen wie Ausbildungsstandorten, Arbeit und Versorgung und den nächsten Zentralen Orten werden in diesem Zusammenhang als Push- und Pull-Faktoren gewertet. Sowohl für den öffentlichen Personennahverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr werden entsprechende Daten erhoben und fließen in die Szenarienbildung mit ein.

Ausstattung und Infrastruktur

Die infrastrukturelle Ausstattung des neuen Wohnorts wird studienübergreifend als ein weiteres Merkmalsbündel angeführt, das bei Entscheidung für oder gegen einen bestimmten Standort mitbestimmt. Klarerweise fällt diese Push- und Pull - Kategorie viel weniger stark ins Gewicht als die ersten beiden, spielt aber dennoch eine Rolle. Ausstattung bzw. die infrastrukturellen Gegebenheiten umfassen ein breites Spektrum von Arbeitsplätzen über Einkaufsmöglichkeiten bis hin zur sozialen Infrastruktur.

Nicht jeder zuwandernde Haushalt hat in Bezug auf diese Kriterien dieselben Ansprüche, diese differieren vielmehr je nach Lebenszyklus und Lebensstil. Auch wenn dieses Spektrum breit ist, lassen sich aber einige Ausstattungsmerkmale quasi „übergreifend“ festmachen, deren Vorhandensein eindeutig als Pull - Faktor für eine Gemeinde zählen kann (z.B. Ärzte/Fachärzte – Angebot, breitgefächerte Einzelhandelslandschaft, Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser etc.). Es ist anzunehmen, dass eine attraktive Infrastruktur von potenziellen Zuwanderern generell positiv bewertet wird (und somit ein eindeutiger Pull - Faktor ist); unabhängig davon, ob sie in ihrer Gänze in Anspruch genommen wird oder nicht.

Eines kann man mit Sicherheit behaupten: Eine gute Ausstattung erhöht allgemein die Attraktivität eines Ortes, weil er dadurch schlicht als „vollwertig“ wahrgenommen wird – tendenziell monofunktionale Ausrichtungen von Ortschaften, wie wir sie in ihrer Extremform vom Bild der „Schlafstädte“ kennen, waren weder in der Vergangenheit attraktiv, noch sind sie es heute.

Image-Dimension

Dies führt gleich zum letzten Merkmalsbündel, das all jene Eigenschaften umfasst, die man als *weiche* Push- und Pull - Faktoren bezeichnen könnte. Es handelt sich dabei um Eigenschaften oder Wahrnehmungen einer Gemeinde, die im Gegensatz zu den anderen drei Push- und Pull - Bündeln keine oder nur selten unmittelbare alltagspraktische Bedeutung haben, sondern einerseits eher auf die ästhetisch-atmosphärische Wahrnehmung wirken (Vorhandensein einer Altstadt, eingebettet in landschaftlich attraktives Gebiet, Natur- oder Kulturdenkmäler, aber auch globalere Wohnwünsche nach „mehr Grün“, „mehr Sicherheit“, „mehr Überschaubarkeit“ fallen in diese Kategorie). Andererseits können es auch sehr spezielle Ausstattungsmerkmale eines Ortes sein, die auf die Gesamtwahrnehmung und Identitätsbildung Einfluss haben (z.B. überregional bekannte Sommerfestspiele o.ä.).

Daraus ergibt sich eine Art *Image-Dimension*, die sich zwar nur schwer quantifizieren lässt, aber bei der Wahl des künftigen Wohnstandortes durchaus eine wichtige Rolle spielen kann. Denn bei diesem Merkmalsbündel dreht es sich auch um die Frage nach der Lebensqualität oder Wohnzufriedenheit – und das Fehlen bzw. Vorhandensein derselben wirkt eindeutig als Push- oder Pull - Faktor.

Beim Schnüren dieser vier Merkmalsbündel lag der Fokus eindeutig auf Push- und Pull - Faktoren, die in den *Umland*gemeinden der Stadtregion Ost wirksam werden können, sei es bei Suburbanisierung oder bei Zuwanderung von außerhalb der Stadtregion. Nur die Fragen nach dem verfügbaren Angebot an Wohnraum und dessen Preis werden bei allen Arten von Wanderungen und Wohnortwechseln gleich gestellt. Innerstädtischen Wanderungen bzw. Wanderungen in die Großstadt liegen aber beispielsweise bei Erreichbarkeit und Ausstattung ganz andere Erwägungen zugrunde als wenn es um die Auswahl einer passenden Umlandgemeinde geht.

Auch im Hinblick auf internationale Zuwanderung gibt es eine Reihe von Pull- Faktoren, die wirksam werden können. So hat die Analyse in Modul I eindrucksvoll gezeigt, dass vorhandene ethnische Netzwerke bzw. die räumliche Distanz zur Herkunftsnation (CZ, SK, HU) entscheidend die Wahl des künftigen Wohnstandorts beeinflussen.

Da Umzüge nicht immer freiwillig erfolgen (Arbeitsplatzverlust, Kündigung des Mietverhältnisses etc.) und somit auch nicht in allen Fällen ein entsprechender ökonomischer Background vorhanden ist, schränkt sich die Wahlfreiheit bei solchen Personen und Haushalten stark ein – nur noch die Frage nach dem „Wie teuer?“ wird im Extremfall als einziger Push- oder Pull - Faktor übrig bleiben.

Trotz dieser Einschränkungen beinhalten die vorgestellten vier Merkmalsbündel die Mehrheit all jener Push- und Pull - Faktoren, die „für oder gegen“ einen Zuzug in die einzelnen Umlandgemeinden der SRO sprechen. Sie sind, in leicht modifizierter Form, sogar durchaus auch auf die Wiener Außenbezirke anwendbar, die strukturell oftmals schon „umlandähnlichen“ Charakter aufweisen.

Eine methodische Herausforderung ergibt sich bei der Betrachtung und Bewertung der Push- und Pull - Faktoren, dass sie oftmals (alltagspraktisch) miteinander vernetzt sind und es zudem *Rückkopplungen* zwischen den einzelnen Merkmalsbündeln geben kann: Auch wenn Bodenpreise zunächst niedrig sind, steigen diese schnell, wenn sich die Erreichbarkeitsverhältnisse oder sich die „Ausstattung“ eines Ortes signifikant verbessern (vgl. z.B. Anstieg Grundstückspreise in Parndorf/Neusiedl als Folgeerscheinung der Eröffnung des FOC).

Ausblick

Entscheidend für die Szenarienbildung in Modul II sind aussagekräftige und operationalisierbare Erkenntnisse darüber, welche Parameter die Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Ost bestimmen. Trotz der erwähnten Einschränkungen umfassen die vier dargestellten Merkmalsbündel die wesentlichen Push- und Pull - Faktoren, die Wohnstandortentscheidungen beeinflussen und für die überwiegende Mehrheit der Wandernden zutreffen. Sie sind gewissermaßen das Substrat aus der in Modul I angefertigten „ex-post“ Analyse der Siedlungsentwicklung in der jüngeren Vergangenheit und damit die Grundlage für die „ex- ante“ Analyse über die künftige Entwicklung der SRO. In Modul 2 erfolgt im ersten Schritt die räumliche Umlegung der Push- und Pull - Faktoren um so einen Überblick über theoretische Potenziale für Siedlungsentwicklungen zu gewinnen. Daraus werden in der Folge Szenarien entwickelt.

MODUL 3 „Werkzeugkiste“

Mit der Bearbeitung dieses Moduls 3 wurde mecca-consulting – Dr. Hannes Schaffer beauftragt.

Modul 3 soll, basierend auf praktischen Erfahrungen mit der Wirksamkeit von Instrumenten, die Handlungsoptionen der Länder der Ostregion aufzeigen bzw. Vorschläge zur Umsetzung der gemeinsamen Entwicklungsziele erarbeiten.

Dieses Modul 3 ist bearbeitungstechnisch von den anderen Modulen (1-2) relativ unabhängig. Es wurde daher bereits 2008 mit den Arbeiten begonnen, da über den weiteren Umgang mit den Ergebnissen ein sehr umfangreicher raumordnungspolitischer Meinungsbildungsprozess zu erwarten ist, denn Aussagen zu Umsetzungsmöglichkeiten bilden ein wichtiges Kernelement der SRO.

Zunächst werden relevante Themen allgemein vorgestellt und anhand Ihrer Entwicklungspfade bewertet. Basis dieser Bewertung und Vorauswahl ist eine Desk Research existierender Instrumente mit Raumrelevanz. Dazu gehören u.a. hoheitliche Maßnahmen (planerisch, bodenrechtlich, fiskalisch), Kooperative Maßnahmen (PPP, Vertragsraumordnung, Investorenmodelle, Kommunale Bodenbevorratung, Bodenfonds, Baulandmobilisierung) oder auch informelle Gremien (z.B. Stadt-Umlandmanagement).

Die für den Schritt analysierten, wichtigsten Quellen sind:

ÖROK: „Räumliche Entwicklungen in österreichischen Stadtregionen: Handlungsbedarf und Steuerungsmöglichkeiten“ (Zwischenbericht, 2008). Diese Studie zeigt - wenngleich nur für den Schwerpunkt einiger ausgewählter Stadt-Umlandregionen - ein interessantes Spektrum von Steuerungsinstrumenten und deren Wirksamkeit auf.

Melanie Markstein (Dissertation, 2003): „Instrumente und Strategien zur Baulandentwicklung und Baulandmobilisierung in Deutschland, Österreich und der Schweiz – ein methodischer Vergleich“

In Hinblick auf die Situation in der SRO durchgeführten Analysen wird nach eingehenden Diskussionen vorgeschlagen, sich vor allem auf drei Themenschwerpunkte zu konzentrieren und diese in Focusworkshops im Jahr 2009 aufzuarbeiten:

Bodenpolitik (Baulandmobilisierung und Baulandfonds im überörtlichen Kontext)

Die ermittelten Baulandreserven reichen theoretisch aus, den prognostizierten Bevölkerungszuwachs zu bewältigen. Allerdings muss es gelingen, diese Reserven auch zu mobilisieren bzw. eine standortgerechte Nutzung herbeizuführen.

Die Raumplanung, welche das Gegengewicht zur Eigendynamik der Siedlungsentwicklung darstellen sollte, ist im Rahmen der Ordnungsplanung zunehmend nicht mehr in der Lage die Entwicklungen im positiven Sinne zu beeinflussen und verfügt kaum über Möglichkeiten, geeignete und benötigte Grundstücke zeitgerecht verfügbar zu machen. Soll der Wohnbau nicht zum Erliegen kommen, sind immer weitere (meist periphere) Umwidmungen erforderlich. Wenn in regionalen Leit/Richtplanungen auch die Ausweitung von Entwicklungsschwerpunkten möglich sein soll, ist aktive Bodenpolitik der Gebietskörperschaften eine wichtige Voraussetzung um Spekulationen zu vermeiden.

Es sollen in Modul 3 Möglichkeiten einer aktiven Bodenpolitik der Gebietskörperschaften in dynamischen Entwicklungsräumen aufgezeigt werden.

Regionale Leitplanung

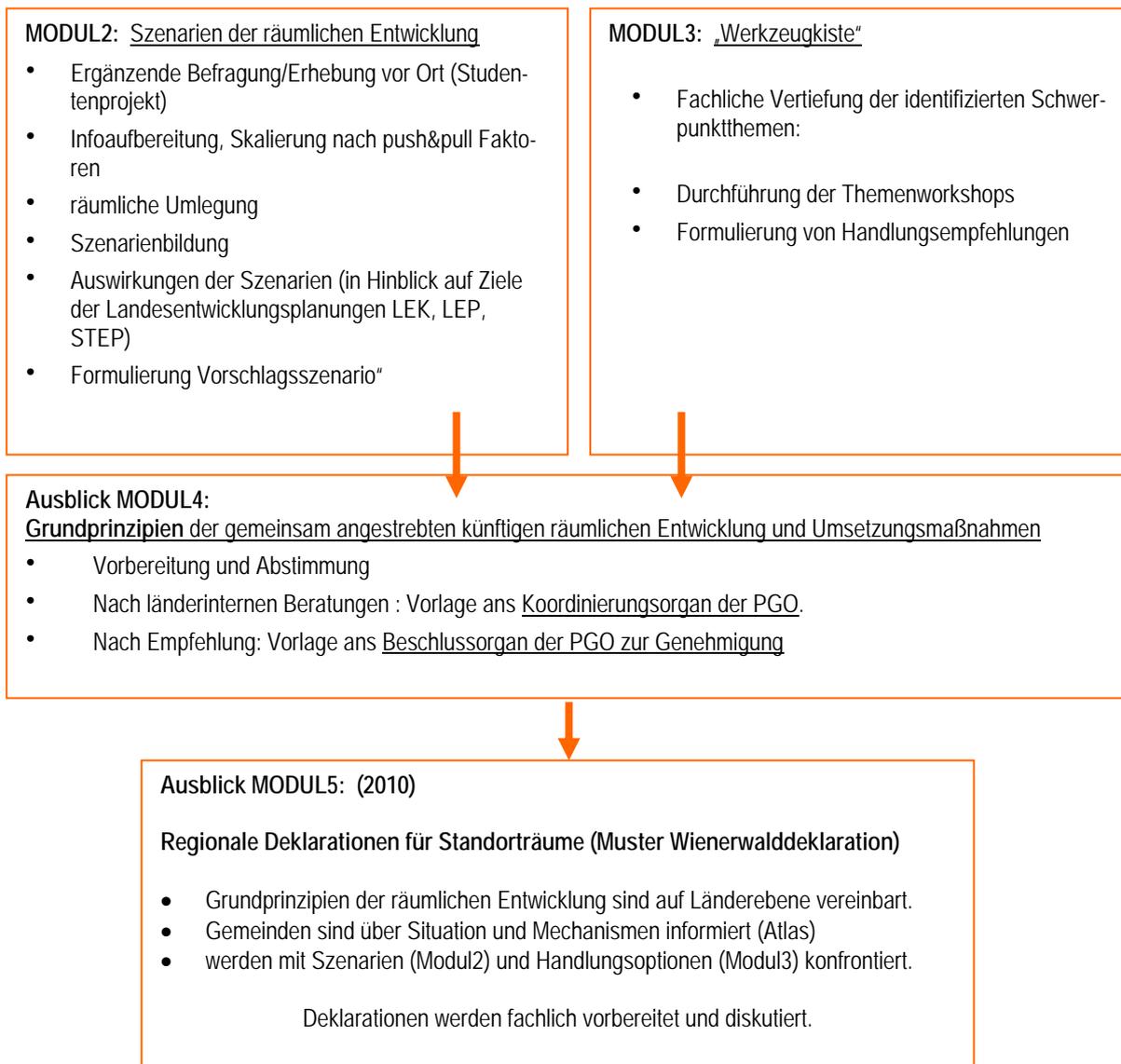
Bisher gibt es in Österreich im Vergleich zu Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden wenig Praxiserfahrung in diesem Bereich. Klar ist allerdings dass „Regionale Leit – oder Richtpläne“ nur die „Endstufe einer Entwicklung“ sein können. Es sollen Instrumente vorgestellt und diskutiert werden, die insbesondere die Planungskompetenzen der Länder und der Kommunen bündeln und koordiniert zur Steuerung der räumlichen Entwicklung eingesetzt werden. Auch sollen in diesem Abschnitt Form und mögliche Inhalte „Regionaler Deklarationen“ (Modul 5) behandelt werden.

Sachplanungs Kooperationen – strategische Allianzen und Netzwerke

Raumordnung ist eine fachübergreifende Disziplin. Räumliche Entwicklung wird aber auch von Faktoren beeinflusst und gesteuert, die nicht in den unmittelbaren Kompetenzbereich der Raumordnung fallen. In Bereichen wie Siedlungswasserwirtschaft, Verkehr, Wohnbauförderung, Energie, Bildung, Gesundheit, Nahversorgung usw. scheinen daher verstärkte Kooperationen erforderlich. Modul 3 soll die möglichen Synergien solcher Netzwerke, den daraus erwachsenden Nutzen im Hinblick auf die Steuerung der räumlichen Entwicklung aufzeigen. Beispielhaft sollen 2009 die Möglichkeiten und Formen solcher Kooperationen in einem Focusworkshop herausgearbeitet werden.

In weiterer Folge könnte eine solche Vorgangsweise, die sich u.a. bereits seit Jahren beim Thema Verkehr (Plattform Regionalverkehr) bewährt hat, in der PGO zur ständigen Einrichtung werden und für unterschiedliche Themen als Instrument der fach- und länderübergreifenden Kooperation entwickelt werden.

SRO - nächste Schritte:



Die Erhebung des motorisierten Individualverkehrs an der Wiener Stadtgrenze erfolgte im Frühjahr 2008. Ergänzt durch eine Erfassung des Durchgangsverkehrs durch Wien im Herbst 2008 konnte aus beiden Datensätzen die Basisauswertung fertig gestellt werden.

Abwicklung:

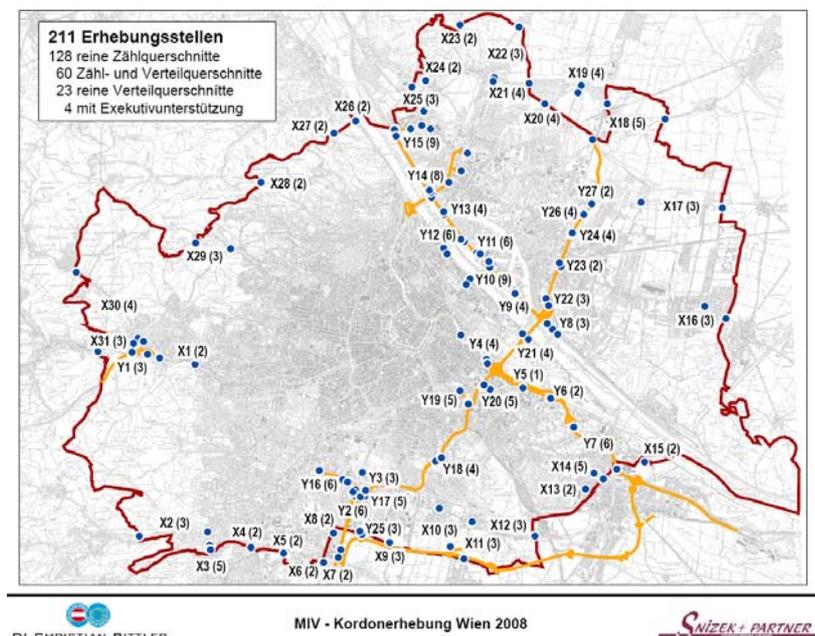
Die Arbeit wurde in zwei Projektteilen geleistet:

Projektteil 1: Konzeption der MIV-Erhebung, Organisation der Feldarbeit, begleitende Kontrolle, Basisauswertung und Endbericht über Auftrag der Stadt Wien, MA 18 an die Bietergemeinschaft TB Rittler & Snizek +Partner.

Projektteil 2: Personalakquise, Personalanstellung, Dateneingabe, Kontrolle, Druck der Fragekarten, Porto und Material im Wege von Direktvergaben der VOR GmbH (die ursprüngliche Ausschreibung der Gesamtleistung musste wegen erheblicher Kostenüberschreitung widerrufen werden).

Für diese Kordonenerhebung, die von der MA 18 als Lead Partner der Kostenträger Wien, Niederösterreich und Burgenland, als EU Ziel2 Wien – Projekt eingereicht wurde, gibt es die Zusage einer EU- Kofinanzierung in Höhe von 45 %.

Vorbereitung der Erhebungen und Feldarbeit:



Zur vollständigen *Erfassung der Straßenquerschnitte* wurden insgesamt 211 Erhebungsstellen festgelegt, davon 128 reine Zählquerschnitte (stadteinwärts- und stadtauswärts fahrender Verkehr), 60 Zahl- und Verteilquerschnitte (Verteilung von Fragekarten an Kfz-Lenker und Insassen), 23 reine Verteilquerschnitte (getrennt von Zählstelle). An vier Stellen, wo das Verteilen der Fragekarten im fahrenden Verkehr schwierig war, gab es Hilfe durch Anhaltungen der Exekutive.

Die Zählung und Verteilung der Fragekarten erfolgte an 13 Tagen (5 – 21 h) mit 136 eingeschulten Personen (insgesamt 8.700 h Personaleinsatz). Dabei konnten 166.000 Fragekarten verteilt werden. Es konnte ein Rücklauf von 24.100 Fragekarten (~15%) erreicht werden.

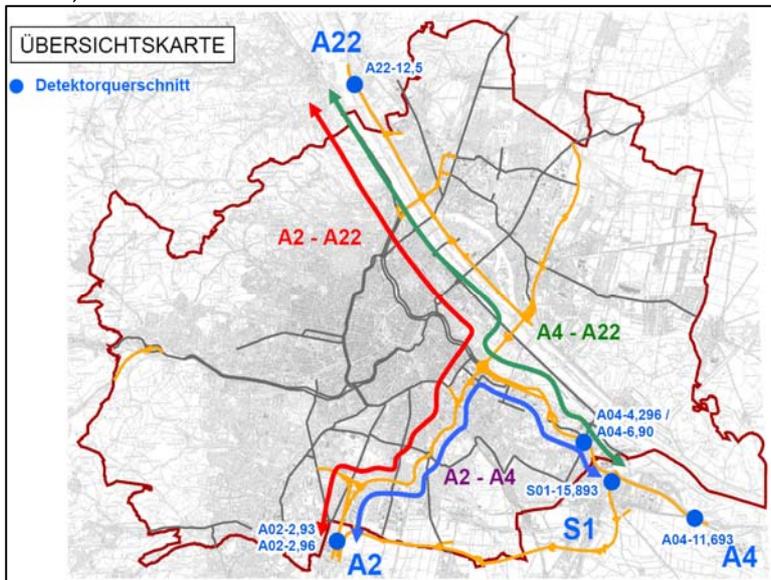
Zusatzerhebung: Durchgangsverkehr Hochrangiges Netz

Wie in der Abbildung der Erhebungsstellen ersichtlich, gibt es auch einen direkten Durchgangsverkehr im hochrangigen ASFINAG Straßennetz, der mit Fragekarten nicht erhoben werden konnte, weil es nicht möglich ist, Fahrzeuge auf Autobahnen anzuhalten. Um eine Verfälschung der Ergebnisse zu verhindern, wurde mit Unterstützung der ASFINAG Maut Service GmbH und der Fa. Kapsch Traffic Com AG eine videobasierte Kennzeichenerhebung (Fahrspurkameras auf begehbaren Mautgantries) an den vier relevanten Kordonquerschnitten A2 (Stadtgrenze Inzersdorf), A4 (Knoten Schwechat), S1 (Knoten Schwechat) und A22 (Stadtgrenze Strebersdorf) vorbereitet.

Die Erhebungsarbeiten und die Auswertung der Daten wurden im Auftrag der Stadt Wien MA 18 (50% Kostenbeteiligung durch Niederösterreich, Abt. RU 7), an TB Rittler und Fa. Kapsch Traffic Com AG durchgeführt.

Auswertungsmethode:

Ermittlung des Durchgangsverkehrs über einen Abgleich der am Einfahr- bzw. Ausfahrkordonquerschnitt detektierten Kennzeichen, unter Berücksichtigung von durch Referenzfahrten erhobenen Fahrzeiten (Basiswert für die Klassifizierung als Durchgangsverkehr: 30 min)



Von der ASFINAG Maut Service GmbH wurden für die einzelnen Erhebungsquerschnitte statistische Vergleichsdaten (Zählautomaten, Daten aus der Lkw-Maut) zur Verfügung gestellt. Daraus wurde der Schwerverkehrsanteil am Durchgangsverkehr - unterschieden in inländische und ausländische Fahrzeuge - ermittelt.

Die Ergebnisse wurden in die allgemeinen Ergebnisdaten der MIV-Kordonerhebung 2008 eingearbeitet (Hochrechnung der Erhebungsquerschnitte auf dem hochrangigen Netz).

Mit Hilfe der Erhebungsergebnisse zum Durchgangsverkehr aus der MIV-Kordonerhebung 2008 und den entsprechenden Ergebnisse aus der Videoerhebung wurde der Durchgangsverkehr gesamt ermittelt.

Für den Erhebungsquerschnitt S2-Breitenleer Straße der MIV-Kordonerhebung 2008 wurde eine gesonderte Auswertung zum Durchgangsverkehr erstellt.

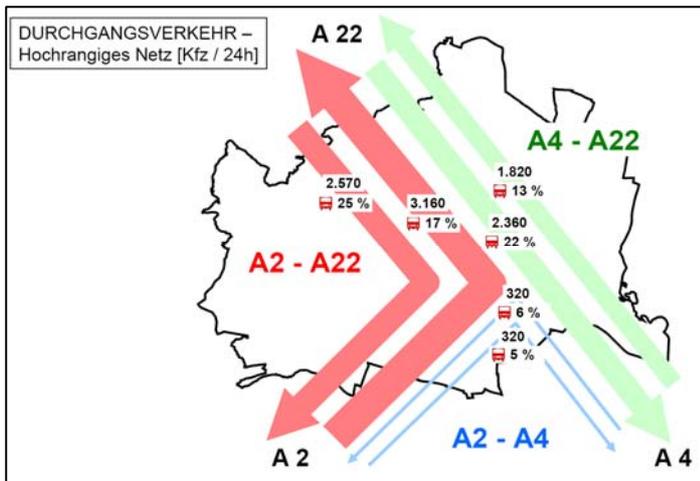
Ergebnisse Durchgangsverkehr:

Auf der A2 wurden 76.227 Kfz/24h detektiert; davon fahren 3.477 (4,56%) durch Wien: 3.156 Kfz/24 h verlassen wieder Wien in Richtung A22 und 321 - offensichtlich verirrt - Kfz/24 h in Richtung A4/S1 (die Umfahungswirkung der S1 - Süd Umfahrung Wien kommt hier voll zum Tragen).

Auf der A22 wurden 37.893 Kfz/24 h detektiert; davon fahren 4.934 (13,02%) durch Wien: 2.573 Kfz/24 h verlassen wieder Wien in Richtung A2, 2.361 Kfz/24 h in Richtung A4/S1.

Auf der A4 wurden 36.455 Kfz/24 h detektiert; davon fahren 2.136 (5,86%) durch Wien: 1.817 Kfz/24 h verlassen wieder Wien in Richtung A22, 319 - offensichtlich verirrt - Kfz/24 h in Richtung A2 (auch hier kommt die Umfahungswirkung der S1 - Süd Umfahrung Wien voll zum Tragen).

In Summe ergibt sich im hochrangigen Straßennetz der ASFINAG ein Durchgangsverkehr von 10.547 Kfz/24 h; das sind 7% des nach Wien einströmenden Autobahnverkehrs.



Die Abbildung zeigt die Verkehrsstärke der Durchgangsrelationen und davon die Anteile des Schwerverkehrs. In Summe sind es 1.983 Kfz/24h oder 19%. Der Schwerverkehr in den einzelnen Relationen lässt sich auch nach in- und ausländischen Kennzeichen unterscheiden:

A22-A2: Gesamt:642 Kfz/24 h, 52% Inland, 48% Ausland
 A2-A22: Gesamt:541 Kfz/24 h, 64% Inland, 36% Ausland
 A22-A4: Gesamt:528 Kfz/24 h, 43% Inland, 57% Ausland
 A4-A22: Gesamt:234 Kfz/24 h, 36% Inland, 64% Ausland

Die Relationen A2-A4 und A4-A2 (33 Kfz/24h) sind praktisch unbedeutend (volle Wirksamkeit der S1 Süd Umfahrung Wien)

Der nur für die Autobahnen ermittelte Durchgangsverkehr (10.547 Kfz/24 h) zusammen mit den Ergebnissen der MIV-Erhebung (28.157 KFZ/24h) ergibt in Summe einen Durchgangsverkehr von 38.704 Kfz/24 h. Aus diesem Wert herausgefiltert wurde der Durchgangsverkehr über den Erhebungsquerschnitt S2-Breitenleer-straße mit 2.136 Kfz/24 h, der mit Fertigstellung der S2 Umfahrung Süssenbrunn bzw. Verknüpfung mit S1 Ring um Wien fast zur Gänze im hochrangigen Netz wirksam werden wird (Ausnahme: aus der Westeinfahrt Wien kommende Fahrten)

Hochrechnung (Daten aus MIV Kordonenerhebung Wien, Frühjahr 2008)

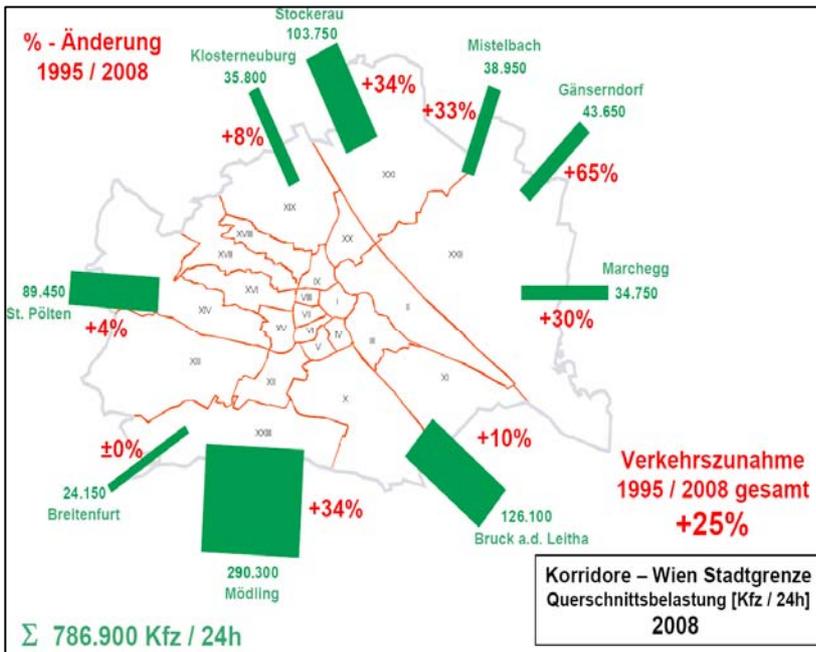
- ✓ Die Erhebungsdaten wurden einmal auf die gezählten Fahrzeuge hochgerechnet.
- ✓ Im Hinblick auf die Vergleichbarkeit mit der ÖV Kordonenerhebung und spätere Modal-Split Analysen wurde zusätzlich, mittels der Daten aus der parallel durchgeführten Ermittlung der Besetzungsgrade, auf Personen hochgerechnet.
- ✓ Die Befragungsdaten für Pkw wurden dabei in einem ersten Schritt, geschichtet nach Erhebungsstelle und Erhebungszeitpunkt in den Zeitsegmenten 6-9 h / 9-12 h / 12-15 h / 15-19 h / 19-22 h auf die jeweiligen Verkehrsmengen (Personen, Fahrzeuge) in der Zeit von 5-21 h hochgerechnet.
- ✓ Die geringe absolute Stichprobe bei Lkw, Sattelzügen und Lieferwagen sowie Zweirädern (Motorrad / Moped) ermöglicht für diese Verkehrsmittel keine validen Auswertungen der einzelnen Wegmerkmale.
- ✓ Die Hochrechnung der Querschnitte auf Autobahnen A2, A4 und A22 erfolgte auf Basis der Ergebnisdaten aus der videobasierenden Durchgangsverkehrserhebung (Herbst 2008).

Datensicherung

Die erhobenen Daten sind in Form einer Tabelle als xls.Datei zusammengefasst und stehen den Ländern und dem VOR für interne und externe Bearbeitungen zur Verfügung. Dazu wurde vereinbart, dass nur jene klar definierten Daten an Dritte weiterzugeben sind, die für die jeweilige Aufgabenstellung benötigt werden. Somit ist eine Weitergabe des gesamten Datensatzes ausgeschlossen.

Basisauswertung

Diese erste Auswertung aus den gesicherten Daten der Verkehrszählung (alle Straßenquerschnitte von 0-24 h stadteinwärts und stadtauswärts) sowie der zurückgelaufenen Fragekarten erfolgte für die bereits bei den Erhebungen 1995/96 festgelegten neun Korridore. Die folgenden Ergebnisse sind natürlich nur für den MIV und hier insbesondere den dominanten PKW-Verkehr relevant. Vollständige Aussagen mit Empfehlungen für die Verkehrspolitik sind erst mit den ausgewerteten und verknüpften Daten aus der ÖV Erhebung im nächsten Jahr möglich.



Der Vergleich 1995-2008 zeigt ein Anwachsen des Kfz-Verkehrs an der Wiener Stadtgrenze um 25%. Das entspricht einer Zunahme von 154.800 Kfz/24 h auf heute 786.900 die Stadtgrenze von 0-24 h täglich querende Kfz. Die höchsten absoluten Zunahmen hatten die Korridore Mödling (+72.950) und Stockerau (+29.400). Relativ am stärksten gewachsen ist der Kfz Verkehr im Korridor Gänserndorf (+64,7%).

Wesentlich schwächer nahm der Verkehr aus dem Westen zu (Wienerwaldbereich): Stagnation im Korridor Breitenfurt und nur geringfügig in den Korridoren St. Pölten (+4,5%) und Klosterneuburg (+7,5%). Die Korridore mit Autobahnen: Mödling (A2/A21), Stockerau (A22) und Bruck a.d. Leitha (A4) vereinnahmen zwei Drittel des MIV Kordonverkehrs (520.150 Kfz/24 h), bei der Entwicklung 1995-2008 sogar drei Viertel (113.900 Kfz/24 h).

Inhalt und ausgewählte Beispiele der Basisauswertung:

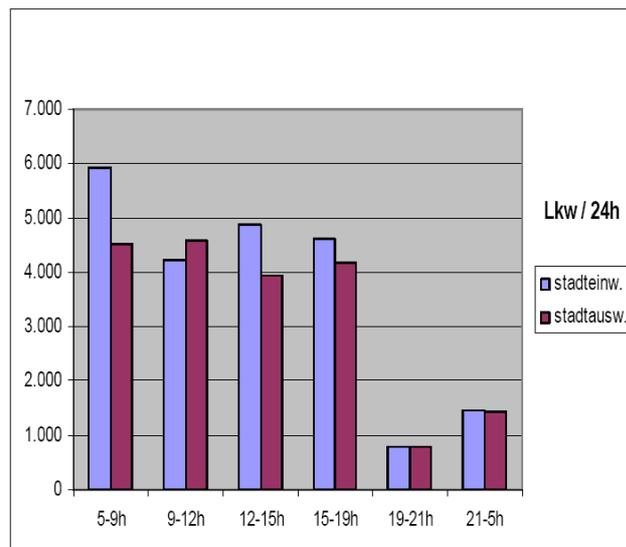
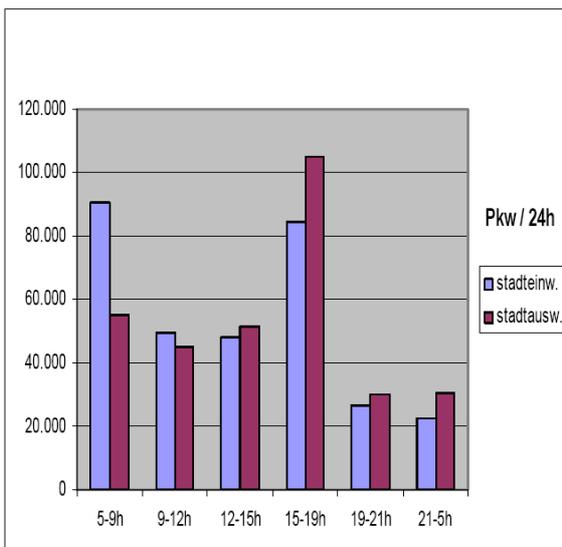
1. Kartenübersicht mit genauer Angabe der Zähl- und Verteilquerschnitte

2. Ergebnis der Verkehrszählung (Kfz/24h)

- in beiden Fahrtrichtungen
- stadteinwärts
- stadtauswärts
- für PKW, Lieferwagen, Bus, Lkw, Sattelzug, Zweiräder, Fahrräder
- nach Zeitsegmenten 5-9h, 9-12h, 12-15h, 15-19h, 19-21h, 21-5h

Gesamtaussage für Kordon Wien:

Mit 91,5% dominieren Pkw und Lieferwagen den Verkehr an der Wiener Stadtgrenze (stadteinwärts 91,5% , stadtauswärts 91,7%). Der Schwerverkehr (Lkw, Bus, Sattelzug) beträgt 7% (stadteinwärts 7,2%, stadtauswärts 6,9%). 1,1 % entfällt auf mot. Zweiräder, 0,3% auf Fahrräder.



Der Pkw-Verkehr hat stadteinwärts Spitzen von 5-9h und 15-19h, stadtauswärts den höchsten Wert von 15-19h. Der Abend- und Nachtpegel ist etwa gleich. Der Lkw-Verkehr ist von 5-9h stadteinwärts am stärksten, ansonsten gleichmäßig stark bis 19h. Von 9-15h ist somit der Anteil des Lkw-Verkehrs am gesamten Kfz-Verkehr wesentlich höher als in den Spitzenzeiträumen (5-9h und 15-19h). In den Abendstunden (19-21h) sinkt der Lkw-Verkehr stark ab und steigt in der Nacht wieder an.

Beispiel Korridor „Gänserndorf“:

Dieser Korridor – Leopoldauer Straße, Wagramer Straße (mit Verkehr S2)- hatte die relativ stärkste Verkehrszunahme von 64,7%, als Folge der dynamischen Siedlungsentwicklung im Raum dieser regionalen Entwicklungsachse. In beiden Richtungen verkehren täglich 43.641 Fahrzeuge, stadteinwärts 23.013, stadtauswärts 20.623. Der Anteil des Lkw Verkehrs liegt mit 8,2% (stadteinwärts 8,4%, stadtauswärts 7,9%) über dem Gesamtwert für Wien, ebenso wie der Anteil der mot. Zweiräder, der mit 2,6% mehr als doppelt so hoch ist.

Die Zählung zeigt die hohe Verkehrskonzentration auf der S2, wo es zu permanenten Staus bei den vielen Kreuzungen sowie Zu- und Abfahrten von den Gewerbe- und Einzelhandelsagglomerationen kommt. Durch die Errichtung zusätzlicher Fahrspuren im Bereich der Gewerbe- und Einzelhandelsagglomerationen (Trennung Durchgangsverkehr und Erschließungsverkehr) und den Bau der Umfahrung Süßenbrunn soll hier künftig ein flüssiger Verkehr möglich sein.

3. Quell-Zielverkehrs Matrix, Personen in stadteinwärts fahrenden Pkw's, 5-21h weiblich/männlich

für die Quell-Gebietseinheiten

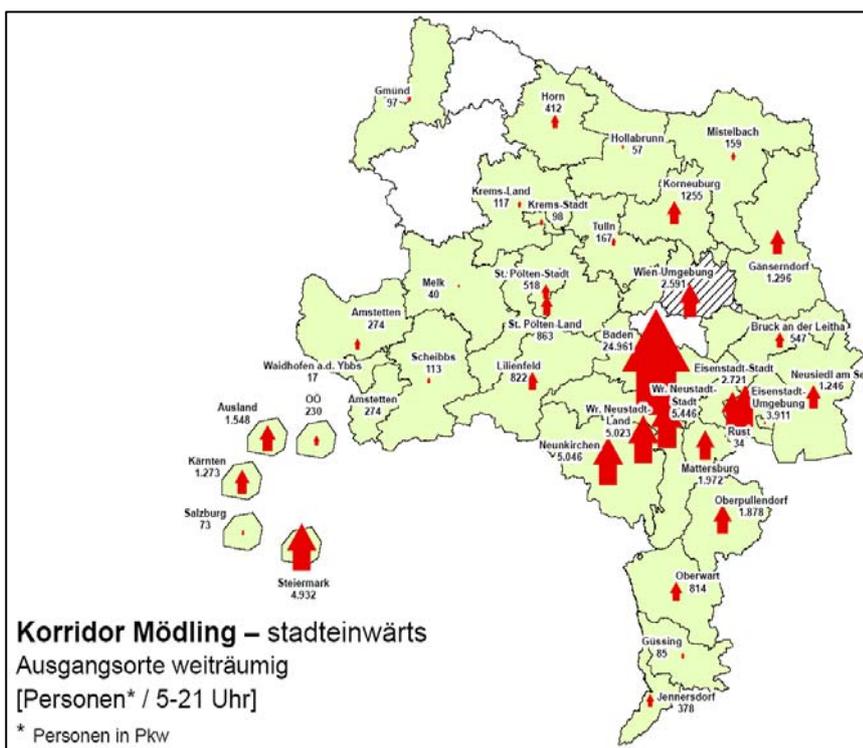
- Ausland (Staat)
- Bundesland (Ktn., OÖ, Slbg., Stmk., Tir., Vlbg.)
- Verw. Bezirke (NÖ und Bgld)

Für die Ziel-Gebietseinheiten in Wien

- angrenzende Bezirke
- Bezirksgruppen 1-9+20, 10-13+23, 14-19, 21+22

Die Quell-Zielverkehrs Matrix wurde für jeden Korridor gesondert erstellt. Sie zeigt den die Stadtgrenze überschreitenden Verkehr in seinen räumlichen Bezügen, die primär mit den Überlegungen bei der Wahl des Wohnstandortes von Zuwanderern in die Region zu tun haben.

Das Beispiel Korridor „Mödling“ – Perchtoldsdorfer Straße, B12-Brunner Straße, B17-Triester Straße, Schönbrunner Allee, A2-Südautobahn, Vorarlberger Allee, Laxenburger Straße - wurde ausgewählt, weil hier das absolut stärkste Verkehrsaufkommen (Bestand und Entwicklung) gegeben ist.

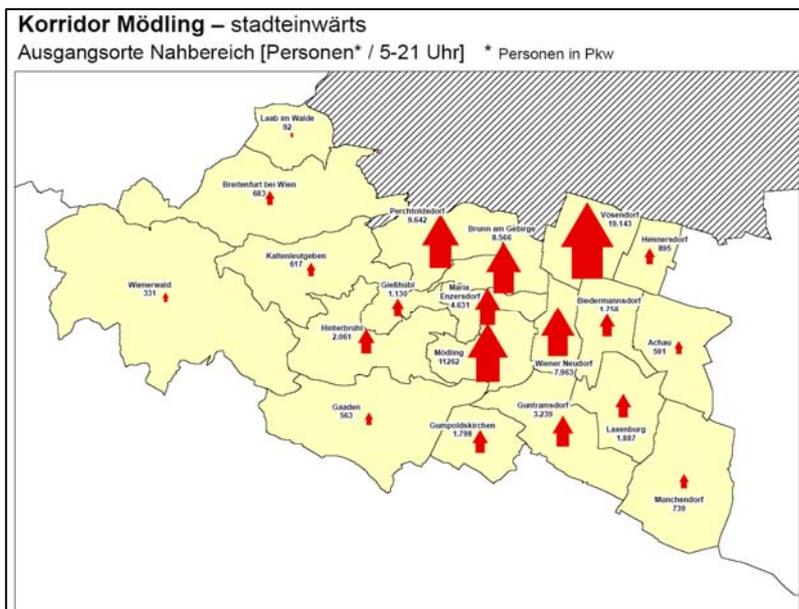


Die Matrix ist so aufgebaut, dass sie nach den genannten Gebietseinheiten aggregierte Daten in den Beziehung aus Region nach Wien und von Region nach Wien darstellt. (Anmerkung: Durch den Umstand, dass die Anhaltung der Fahrzeuge Richtung Wien zur Ausgabe der Fragekarten nicht exakt an der Stadtgrenze sondern nur an anderen Stellen des relevanten Straßennetzes in Wien möglich war, ergeben sich weitere aber für die Beurteilung des Kordonverkehrs unbedeutende Beziehungen von Wien nach Wien und von Wien in die Region). Insgesamt fahren in diesem Korridor 148.600 Personen täglich nach Wien (36% weiblich, 64% männlich), wobei 140.000 ihr Ziel in Wien haben, 8.600 fahren durch Wien durch zu einem anderen Ziel.

Aus dem Ausland kommen 1.550 Personen mit dem Kfz, davon bleiben 1.450 in Wien, etwa 100 fahren weiter. Aus den Bundesländern außerhalb der Ostregion (die meisten aus der Steiermark) sind es 6.500 Personen, die aus südlicher Richtung nach Wien kommen, von denen 700 wieder Wien verlassen. 140.550 kommen aus Niederösterreich und Burgenland über die Südroute nach Wien, davon fahren 7.800 durch Wien durch.

Aus dem unmittelbar an Wien angrenzenden Bezirk Mödling kommen täglich 77.600 Personen mit dem Auto, von denen 4.900 zu anderen Zielen in der Region durchfahren. Davon über 19.000 aus Vösendorf, sowie etwa 11.300 aus Mödling, 9.600 aus Perchtoldsdorf, 8.600 aus Brunn a. Gebirge und fast 8.000 aus Wiener Neudorf. Die Zahlen aus den Wienerwaldgemeinden täuschen, da viele BewohnerInnen den Korridor „Breitenfurt“ wählen. In gewissem Maße gilt das Ausweichen auf den benachbarten Korridor „Breitenfurt“ auch für die BewohnerInnen der Gemeinden Perchtoldsdorf, Brunn a. Gebirge, Mödling, Vösendorf, Maria Enzersdorf, Wiener Neudorf und Biedermannsdorf.

Die Ziele in Wien sind räumlich zuordenbar: in den 23. Bezirk fahren auf diesem Korridor täglich über 35.000 Personen, in die Bezirke 10-13 knapp 44.000 Personen, in die parkraumbewirtschafteten Bezirke 1-9 und 20 knapp über 38.000 Personen in die westlichen Bezirke 14-19 fast 14.000 und über die Donau (21. und 22 Bezirk etwa 8.800.



Die Ziele in der Region streuen sehr stark und könnten bei Bedarf in einer vertieften Auswertung - etwa nach ausgewählten Fahrtzwecken - näher analysiert werden. Einfluss wird künftig auch der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes haben (Ring um Wien, Nordautobahn, Marchfeldschnellstraße)

4. Fahrtzwecke nach Zeitsegmenten, Personen in Pkw 5-21h, 5-9h, 9-12h, 12-15h, 15-19h, 19-21h

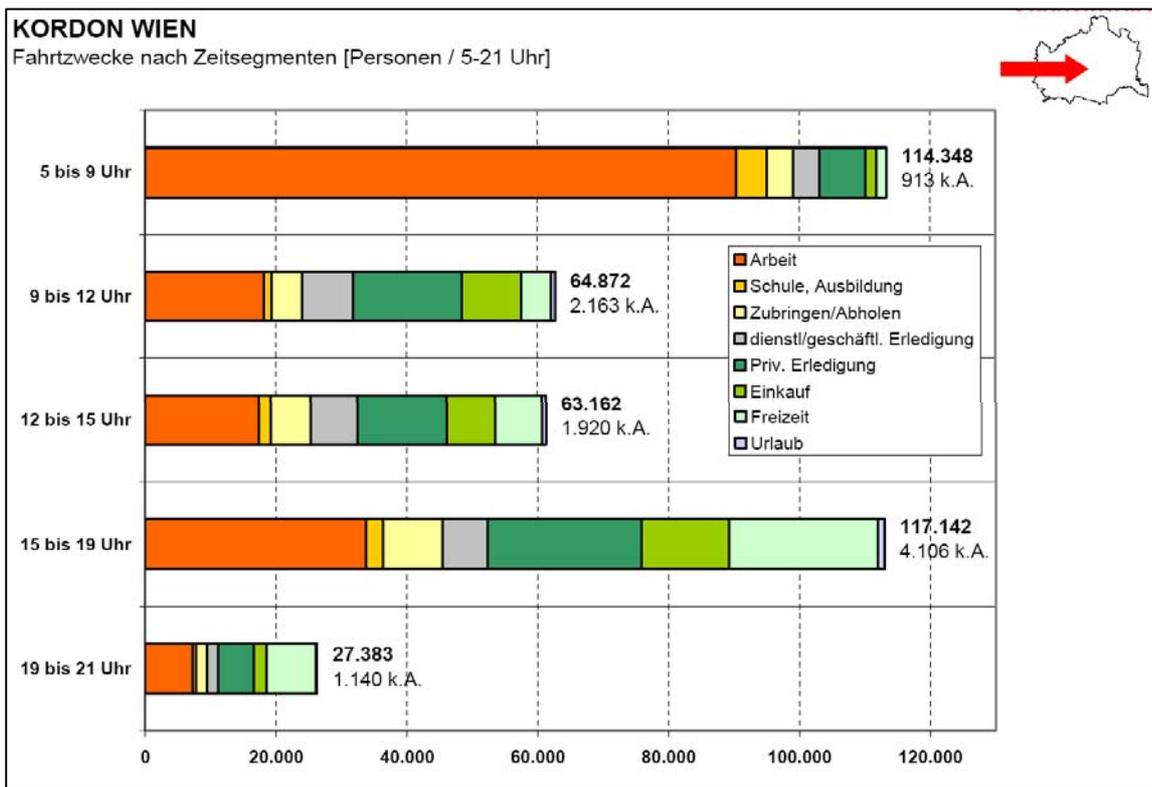
97,5% der rückgelaufenen Fragekarten waren vollständig ausgefüllt!

Fahrtzweck am Zielort maßgeblich (fährt zur Arbeit, Schule/Ausbildung, Zubringen/Abholen, dienstl./gesch.Erl., priv.Erl., Einkauf, Freizeit, Urlaub. Ausnahme Wohnen am Zielort (vor allem ab Nachmittag): Fahrtzweck am Quellort maßgeblich (kommt von Arbeit, Schule/Ausbildung, usw.). Um hier noch weitere Tätigkeiten nach der Arbeit zu erfassen wurde zusätzlich für die Zeitsegmente 12-15h, 15-19h, 19-21h die Beziehung Fahrtzweck Arbeiten am Ausgangsort mit sämtlichen Fahrtzwecken am Zielort ausgewertet.

Gesamtaussage für Kordon Wien:

Nahezu 400.000 Personen fahren täglich stadteinwärts, das ergibt einen Pkw-Besetzungsgrad von 1,33 Personen.

Von 5-9h (Morgenspitze: 115.261 Pers.) und von 15-19h (Nachmittags-Frühabend Verkehr: 121.248 Pers.) fährt der größte Teil dieser Personen nach Wien.



In der Morgenspitze dominiert die Fahrt zur Arbeit (knapp über 90.000 Pers.). Weit geringer ist die Zahl der übrigen Fahrtzwecke: Private Erledigungen etwa 7.000, Schule/ Ausbildung über 3.000, Zubringen/ (Abholen) 3.000, geschäftl. Erledigungen 3.000. Einkaufen, Freizeit haben praktisch keine, Urlaub überhaupt keine Bedeutung.

Beim Nachmittags-Frühabend Verkehr (15-19h) gibt es keinen dominanten Fahrtzweck. Zur Interpretation muss auch die Sonderauswertung „Fahrtzweck Arbeit am Ausgangsort“ (zwecks Auskunft über Wegekettten) herangezogen werden. Von den etwa 34.000 Personen, die Fahrtzweck Arbeit angeben, pendeln über 25.000 nach Hause (zurück), die restlichen 9.000 fahren zur Arbeit, davon knapp 3.000 in der Wegekette Arbeit-Arbeit. Nahezu 24.000 Personen geben private Erledigung an, davon nahezu 2.000 von der Arbeit kommend. Über 22.000 fahren zu Freizeitaktivitäten, davon 1.500 von der Arbeit kommend. Einkaufen wollen knapp 14.000, davon 800 gleich nach der Arbeit. Zubringen/Abholen tun über 8.000 Personen, davon über 600 nach der Arbeit. Geschäftliche Erledigungen haben noch 6.500 Personen, davon fast 1000 in Verbindung mit der Arbeit. Bleiben noch 2.000, die zur Ausbildung fahren, 200 nach der Arbeit und 1000 Personen geben an, in den Urlaub zu fahren.

Der Tagesverkehr ist weit geringer und sehr ausgeglichen: von 9-12h 67.000 Personen, von 12-15h 65.000 Personen. Sehr ähnlich sind auch die Fahrtzwecke, wobei vormittags (über 9.000) etwas mehr eingekauft wird als nachmittags (knapp 8.000). Vormittags (über 16.000) gibt es auch etwas mehr Fahrten von Personen zum Zweck privater Erledigungen als nachmittags (13.000), dafür nachmittags (etwa 7.000) mehr Fahrten von Personen zu Freizeitaktivitäten als vormittags (4.000). Fast gleich sind dienstlich/geschäftl. Erledigungen (etwa 8.000), während nachmittags mehr Schüler (2.000) sowie Zubringer/Abholer (6.000) verkehren als vormittags (1000 / 4.500). Nachmittags sind bereits 5.500 Pendler von der Arbeit nach Hause unterwegs, 3.500 in der Wegekette Arbeit-Arbeit bzw. 1.500 von der Arbeit zu dienstl./geschäftl. Erledigungen.

Der Abendverkehr (19-21h) Richtung Wien ist mit 28.500 Personen am geringsten. Nicht überraschend ist der Fahrtzweck Freizeit mit 8000 Personen am höchsten, wobei direkt von der Arbeit nur noch 100 kommen. Bei den Fahrten zur Arbeit (7.000) handelt es sich fast nur mehr um Fahrten nach Hause (über 6.000). Private Erledigungen werden von etwa 5.500 Personen wahrgenommen, knapp 200 direkt von der Arbeit kommend. Der Rest von über 6.000 Fahrten teilt sich auf Einkaufen, dienstl./geschäftl. Erledigung und Zubringen/Abholen auf, wobei in Summe 300 Personen dazu direkt von der Arbeit kommen.

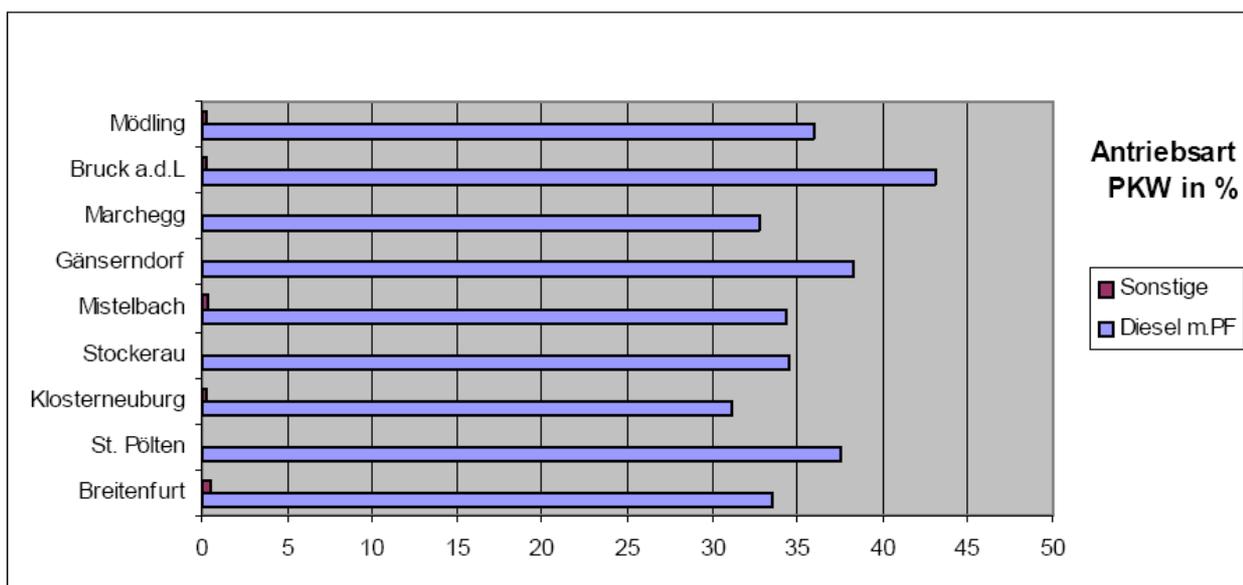
Diese Analyse nach Fahrtzwecken liegt für jeden der 11 Korridore vor und zeigt ähnliche Bilder in unterschiedlichen Dimensionen.

5. Antriebsart Pkw, 5-21h (Benzinmotor, Dieselmotor mit PF / ohne PF, Sonstige)

Gesamtaussage für Kordon Wien:

36,5% der täglich nach Wien fahrenden Pkw haben Dieselmotoren mit Partikelfilter, 36,3% - also etwa gleich viele - fahren mit Otto-Motoren, 27% mit Dieselmotoren ohne Partikelfilter, hingegen haben nur 0,2% umweltfreundlichere Antriebsarten. Der Treibstoff sparende und langlebigere Dieselmotor beherrscht also die Fahrzeuge im täglichen Regionalverkehr, wobei der überwiegende Anteil von Fahrzeugen mit Dieselpartikelfilter erfreulich ist.

In den einzelnen Korridoren ist der Anteil der nach Wien fahrenden Autos mit Diesel-partikelfilter und umweltfreundlicheren Antriebsarten doch sehr unterschiedlich (Gründe dafür lassen sich mit den Daten dieser Erhebung nicht interpretieren)

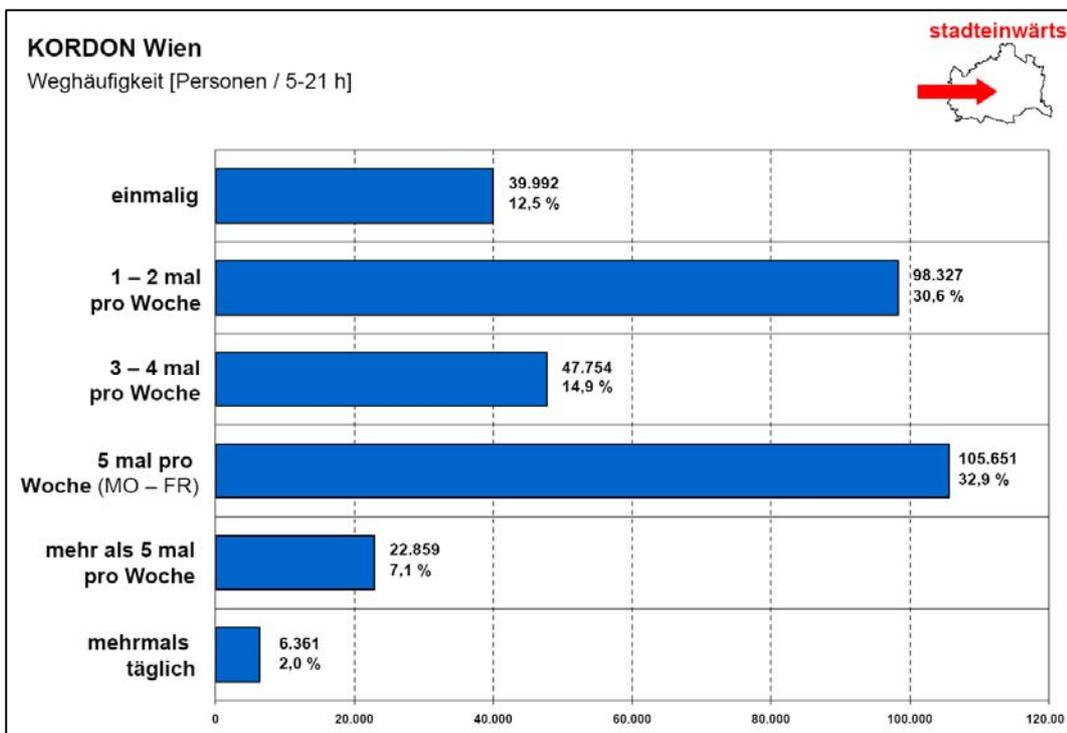


6. Wegehäufigkeit, Personen 5-21 h

Das letzte Bild der Basisauswertung zeigt die Wegehäufigkeit der Personen 5-21h im motorisierten Individualverkehr nach Wien.

Aus der Gesamtmenge von 321.000 Personen fährt nahezu ein Drittel 5 Mal pro Woche nach Wien (primär typische Tagespendler), darüber hinaus noch über 7% öfters als 5 Mal pro Woche, die auch primär als Tagespendler zu sehen sind.

Sehr häufig (über 30%) kommen Personen 1-2 Mal pro Woche nach Wien, wobei für diese Gruppe, wie auch jene die nur einmal (wie z.B. Wochenpendler) oder 3-4 mal pro Woche diese Wege nehmen, verschiedenste Fahrtzwecke in Frage kommen.



Weitere Auswertungen

Für konkrete Fragestellungen können Einzelfallauswertungen insbesondere für den Pkw-Verkehr mit dem gesicherten Daten gemacht werden.

Weitere Auswertungen werden erst dann erfolgen, wenn die Daten der ÖV - Erhebung vorliegen und eine Betrachtung des gesamten Regionalverkehrs nach Wien möglich ist.

Die in der PGO eingerichtete „Plattform Regionalverkehr“ dient der Abstimmung der Landesverkehrskonzepte hinsichtlich regional wirksamer Initiativen zugunsten umweltfreundlicher Mobilität. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten, wobei für die aus der Region nach Wien führenden Korridore Strategie- und Maßnahmenbündel erarbeitet werden sollen. 2008 und vorausschauend für Bearbeitungen 2009 wurde dabei folgendes Ergebnis erzielt:

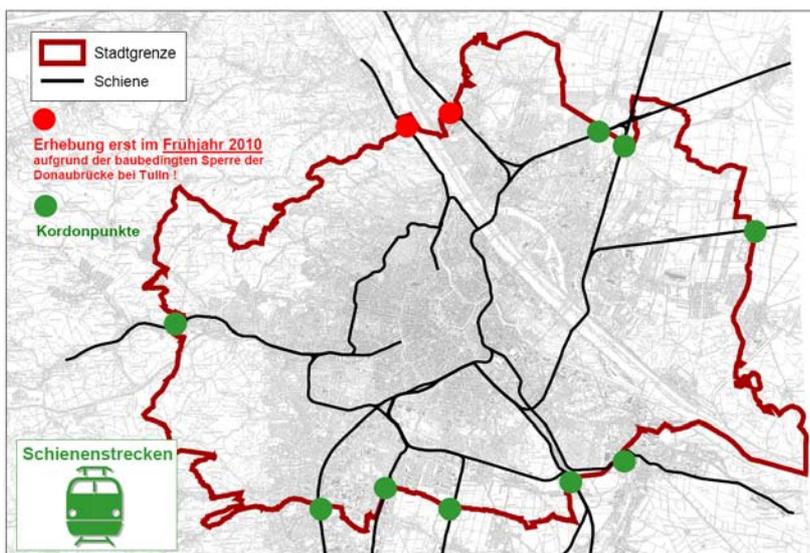
Kordonerhebung Wien 2008/2009

Die Erfassung des Stadtgrenzenüberschreitenden motorisierten Individualverkehrs ist abgeschlossen. Die aufbereiteten Daten einschließlich einer Basisauswertung (siehe Berichtspunkt „MIV Kordonerhebung Wien 2008“) stehen den Ländern und dem VOR für interne und externe Bearbeitungen zur Verfügung.

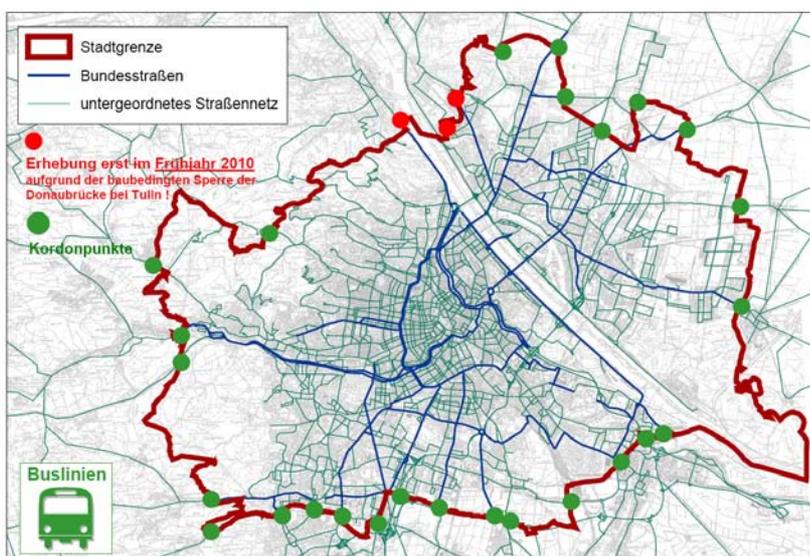
ÖV Kordonerhebung Wien 2009

Aufbauend auf den Erfahrungen der MIV Erhebung wird seit Sommer 2008 an der Vorbereitung der ÖV Erhebung gearbeitet. Nach erfolgreichen Tests mit sehr gutem Rücklauf der Fragekarten ist nun bereits die Erhebung für folgende Schienen- und Buslinien im Gange:

Das Schiennetz bildet an der Stadtgrenze 11 Schnittstellen. An zwei dieser Kordonpunkte ist in Folge der Sperre der Donaubrücke Tulln die Erhebung der betroffenen Züge erst Anfang 2010 möglich.



Das Netz der Buslinien ist wesentlich dichter und spannt sich an 29 Kordonpunkten auf. Von der Sperre der Donaubrücke Tulln sind Buslinien an drei Kordonpunkten betroffen, die ebenfalls Anfang 2010 nachträglich zu erheben sind.



Wie wird erhoben?

- ✓ Zählung der am Erhebungstag (Betriebsbeginn bis Betriebsende) auf der jeweiligen Schienenstrecke / Buslinie die Stadtgrenze in Ri Wien passierenden Fahrgäste getrennt nach Zügen / Buskursen.
- ✓ Befragung der am Erhebungstag (Betriebsbeginn bis Betriebsende) auf der jeweiligen Schienenstrecke / Buslinie die Stadtgrenze passierenden Fahrgäste mit Hilfe von Fragepostkarten (auch in Fremdsprachen).
- ✓ Die Erhebung (Zählung und Befragung) wird, je nach Haltemuster, durch in den Zügen / Bussen mitfahrendes bzw. an den Haltestellen und Bahnhöfen durch entlang der jeweiligen Schienenstrecke / Buslinie (innerhalb des Stadtgebiets) stationiertes Erhebungspersonal durchgeführt.
- ✓ Beim Buslinienverkehr wird der tatsächliche Erhebungsaufwand mit dem VOR (Fahrpläne und Leistungsaufträge) abgestimmt.

Aufträge:

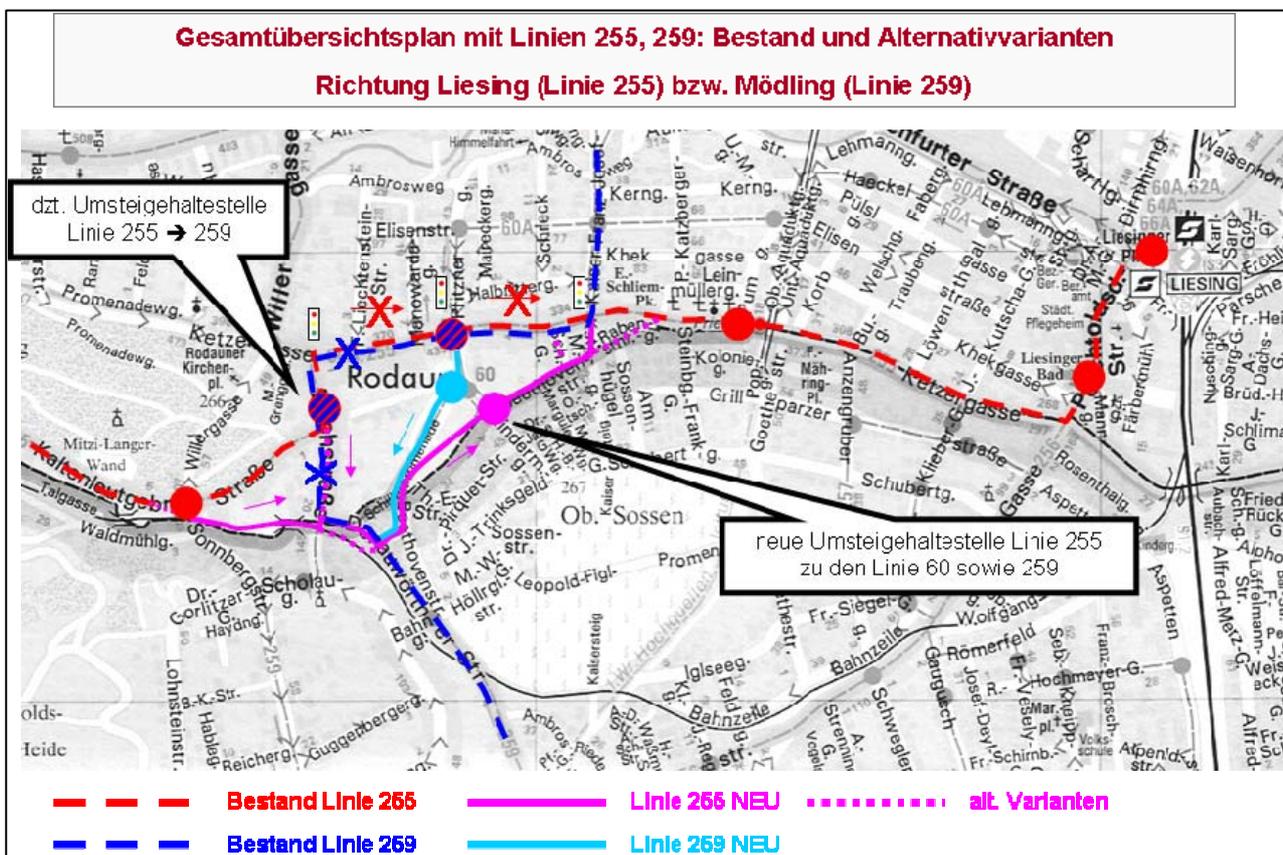
Auftrag der Stadt Wien (mit finanzieller Beteiligung von NÖ und Bgl.) an TB Rittler für die Projekt-Konzeption, Organisation der Feldarbeit, begleitende Kontrolle und Bericht.

Mit TB Rittler abgestimmte Leistungen der VOR GmbH für Personalakquise, Personalanstellung, Dateneingabe, Basisauswertung, Druck der Fragekarten und Porto, die über Benachschussung durch die Länder an die VOR GmbH. gedeckt werden. Beide Projektteile werden über das EU Ziel 2 Programm für Wien zur Förderung eingereicht, wobei – wie bei der MIV Kordonerhebung eine Unterstützung aus EFRE-Mitteln in Höhe von 45% der Gesamtkosten möglich ist.

Buskorridor Kaltenleutgebener Straße

Angesichts der Nachnutzung des ehemaligen Zementwerks Rodaun (Lafarge Perlmooser) durch Errichtung von Wohnungen samt Folgeeinrichtungen und weiterer Einwohnerzuwächse in den Umlandgemeinden, wird es im Straßennetz zu Staus und örtlich starken Verkehrsbehinderungen der hier verkehrenden Regionalbusse kommen. Es wurden daher im Rahmen der PGO Möglichkeiten untersucht, die ÖV Angebote so zu verbessern, dass auch ein Umsteigen vom Auto auf den ÖV erreicht werden kann. Die Abwicklung der Bearbeitung wurde durch das Stadt Umland Management im laufendem Kontakt mit dem 23. Bezirk und den Gemeinden Perchtoldsdorf und Kaltenleutgeben unterstützt. Als Ergebnis liegt die Empfehlung vor, die Eisenbahntrasse der Waldbahn vom Ende des heutigen Betriebsgleises der ÖBB bis knapp nach der EK mit der Hochstraße für die Regionalbuslinie 255 zu adaptieren, sodass dieser ohne Stau bis zur Endstelle der Straßenbahnlinie 60 und von dort weiter bis zum Bf Liesing fahren kann.

Diese Lösung bedingt die Absiedelung der Fa. Holcim und die Auflassung des Eisenbahnbetriebs. Die Chancen dafür sind derzeit nicht realistisch, da erst ein Ersatzstandort für die Zementumladung bzw. ein Käufer der heute als Verkehrsband gewidmeten etwa 8.500m großen Fläche gefunden werden muss. Die ÖBB mussten erst vor kurzem die Gleisanlagen der Waldbahn notdürftig sanieren, um den Güterverkehr aufrecht erhalten zu können.



ten Antworten zu erhalten. Aus dem Mix mit Antworten aus anderen Fragen, wie Häufigkeit der Fahrt, verwendete Fahrausweise, Rückreise am selben Tag, Fahrtzweck ergibt sich eine sehr gute Beurteilungsgrundlage für diese Maßnahme. Anzumerken ist, dass Regionalbuslinien westlich der Triesterstraße - mit Ausnahme einer Linie, die auch in Wien gute Erschließungsfunktion hat und nach Hietzing fährt - bereits in Stationen am Stadtrand angebunden sind (Vösendorf-Siebenhirten - WLB, Siebenhirten - U6 und Liesing - S-Bahn).

Der VOR hat die Prüfung der Möglichkeiten übernommen. Dies sowohl für die kurzfristig erforderliche Entscheidung einer Anbindung der Regionalbuslinie 391/1002 aus dem Marchfeld an die U2 Endstelle „Aspernstraße“ als auch für eine Empfehlung zur Sicherung erforderlicher Flächen bei der künftigen U1-Endstelle „Rothneusiedl“.

INSTELLA – Stellplatzobergrenzen für Nicht-Wohnnutzung

Dieses Thema wird seit Jahren behandelt. Bei der im Dezember 2008 vom Wiener Gemeinderat beschlossenen Evaluierung und Fortschreibung des Masterplan Verkehr ist betreffend Steuerung der Stellplatzentwicklung für den Zielverkehr auf Privatgrund vorgesehen, die Verkehrserregerabgabe in Kooperation mit Niederösterreich weiter zu verfolgen. Als neue Maßnahme wird die Einführung von Stellplatz-Obergrenzen bei Betriebs-, Büro- und Geschäftsgebäuden aufgenommen, wobei in einem ersten Schritt die Stellplatzverpflichtung für Nicht-Wohngebäude reduziert werden soll.

Die derzeitige Praxis zeigt, dass Werber von Projekten in innerstädtischen und innerörtlichen Gebieten erhebliche Ausgleichsabgaben zahlen, während die – logisch daraus folgend - viel größere Zahl von Werbern für Projekte außerhalb des bebauten Gebietes – zumeist auf billigen Grundstücken - beliebig viele Stellplätze ohne Entrichtung einer Abgabe errichten dürfen. Diese Entwicklung fördert die Abhängigkeit vom Auto und damit auch die Zunahme des Autoverkehrs und muss daher im Sinne einer nachhaltigen Raumordnungs- und Umweltpolitik hinterfragt werden. Für die Anwendung der in den Landesgesetzen festgelegten Regelung der Mindest-Stellplätze sind die Gemeinden zuständig und können selbst Verordnungen erlassen, in denen sie das Ausmaß sogenannter Stellplatz Ausgleichsabgaben festlegen. Zur besseren Einschätzung dieser Maßnahme hat die Geschäftsstelle der PGO die Stadt Wien sowie ausgewählte Umlandgemeinden ersucht, die Zahl der vorgeschriebenen Fälle für Stellplatz-Ausgleichsabgaben und der daraus resultierenden Geldflüsse bekannt zu geben (Erhebungsjahr 2006). Die Recherche hat gezeigt, dass erstens die Höhe der vorgeschriebenen Stellplatz Ausgleichsabgaben von Gemeinde zu Gemeinde sehr unterschiedlich ist und zweitens die Einnahmen im Verhältnis zu dem von den Bauämtern der Gemeinden/Stadt Wien zu leistendem Verwaltungsaufwand gering sind. Es ist also durchaus berechtigt, darüber weiter zu diskutieren, wie sinnvoll dieses Regulativ für bestimmte Arten der Nicht-Wohnnutzung ist.

Eine erste Diskussion mit Vertretern der Wirtschaftskammern von Wien und Niederösterreich hat gezeigt, dass diese den Entfall der Mindest-Stellplätze beim Einzelhandel für problematisch erachten, weil die Kunden mit Autos kommen und diese dann wieder den öffentlichen Raum stärker belasten würden. Weniger problematisch wird der Entfall bei Bürogebäuden beurteilt. Der Entfall wäre insgesamt ein Vorteil für Klein- und Mittelbetriebe, die ihr Geld dringend für andere Investitionen benötigen als Stellplätze zu errichten.

Zuletzt gab es im Rahmen des Stadt Umland Managements eine Diskussion mit Landes- und Gemeindevertretern, die zu folgenden Positionen geführt hat:

In Niederösterreich gelten die Regelungen der NÖ Bauordnung, an die sich alle Gemeinden halten müssen. Gibt es keine Möglichkeit der Parkraumschaffung auf Eigengrund, dann ist als erste Alternative Fremdgrund in einer Wegentfernung bis zu 300 m in Betracht zu ziehen. Wenn auch dies nicht möglich ist, muss verpflichtend eine Stellplatz-Ausgleichsabgabe vorgeschrieben werden (eingehobene Geldmittel sind für Parkraumschaffung oder ÖV-Betrieb zu verwenden).

Für die niederösterreichischen Gemeinden ist das Umfeld zu berücksichtigen, konkret teilweise ländliche Strukturen mit kleinen Orten, geringen Siedlungsdichten und entsprechend weniger dichtem ÖV – Netz und Intervallen.

Ortskernbelebung hängt mit Erreichbarkeit zusammen. Im Rahmen der Aktion NAFES (NÖ. Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Einkaufs in Stadtzentren) werden entsprechend viele Projekte zur Schaffung von zusätzlichem Parkraum eingereicht. Ausreichender Parkraum (tw. bewusst überdimensioniert) ist auch ein Marketinginstrument von Handelseinrichtungen.

Im Falle der Umnutzung von bestehenden Gebäuden gibt es eine fiktive Stellplatzfestlegung (auch wenn es zum Zeitpunkt der Errichtung des Gebäudes noch gar keine Autos gegeben hat), die bei der Bemessung der Verschreibung gegen gerechnet wird.

Auf Grund von Erfahrungen der Gemeinden bei der konkreten Projektentwicklung (Diskussionen mit Investoren, Anrainern,..) kann auf die Schaffung von ausreichendem Parkraum nicht verzichtet werden. Ausreichender Parkraum ist für die Konkurrenzfähigkeit der Geschäfte der Innenstädte ein wesentliches Kriterium. Allerdings wird Autoverkehr angezogen und mindert die Attraktivität der Innenstädte.

Seitens Wien möchte man die Verpflichtung zur Stellplatzerrichtung überdenken. Es wird dazu auf die umfangreichen Untersuchungen mit internationalen Beispielen hingewiesen (www.rali.boku.ac.at/2928.html). Hat ein Investor Interesse an Stellplätzen, dann wird er diese auch errichten. Im ungünstigen Fall werden derzeit Erdgeschoss zu „unbelebten“ Garagenzonen oder der Investor wechselt an die Peripherie. Ein möglicher nächster Schritt wäre die Einführung von Stellplatzobergrenzen sowie die Bewirtschaftung von Stellplätzen auf öffentlichem Grund nach wirtschaftlichen Kriterien.

Die rechtlichen Regelungen in Wien und Niederösterreich funktionieren sehr ähnlich (bei Alternative Fremdgrund Wegentfernung bis 500 m), im Falle von Umnutzungen gibt es ebenfalls eine fiktive Stellplatzfestlegung, die gegen gerechnet wird.

Vereinbart wurde, dass sich eine ExpertInnengruppe aus VertreterInnen der Stadt Wien, MA18, MA 37, MA 65 und dem Land Niederösterreich, Abt. RU1, RU2 und RU7 mit möglichen gemeinsamen Maßnahmen und dazu notwendigen Arbeitsschritten beschäftigt. Die Koordinierung der Arbeitsgruppe erfolgt durch die Stadt Wien, MA 18.

Bei einzelnen Großprojekten in Wien wird im Bebauungsplan die Anzahl der Stellplätze begrenzt (Stellplatzregulativ gem. §36(2) WWG)

Pendler tarife für P+R-Anlagen in Wien

Diese Thematik wurde von Niederösterreich zum Zeitpunkt der Neuregelungen bei der Parkraumbewirtschaftung in Wien eingebracht (Tariferhöhung und einheitliche Ausdehnung des Zeitraumes von 9 - 22 h). Es sollten Möglichkeiten geprüft werden, in P+R-Anlagen der Stadt Wien am Stadtrand für Berufspendler, die dann auch den öffentlichen Verkehr in Wien benutzen, günstigere Tarife anzubieten. Mit günstigeren Pendler-Tarifen sollte auch eine optimale Auslastung und höhere Wirtschaftlichkeit dieser Anlagen erreicht werden.

Bei der im Dezember 2008 vom Wiener Gemeinderat beschlossenen Evaluierung und Fortschreibung des Masterplan Verkehr ist der Ausbau weiterer 5.000 P+R – Stellplätze bis 2013 vorgesehen (Bestand: ca. 6.500 Stellplätze in P+R-Anlagen). Das P+R-Programm soll kooperativ mit Niederösterreich auf Ebene der PGO weiter entwickelt werden. Vorrangig sind P+R-Anlagen möglichst nahe am Wohnort der PendlerInnen zu errichten, also bei den S-Bahnstationen im Wiener Umland. An der Stadtgrenze sind P+R-Anlagen an den Schnittstellen des hochrangigen Straßen- und Schienennetzes vorgesehen. Mit zu überlegen sind neue Modelle für Parkraumbewirtschaftung außerhalb des Gürtels, wie zB „Satelliten-Kurzparkzonen“ bei U-Bahnstationen mit P+R-Anlagen.

In Niederösterreich und Burgenland ist die Benützung der P+R-Anlagen mit insgesamt über 32.000 Stellplätzen kostenlos. Um Missbrauch, wie etwa Parken für Wohnbevölkerung oder Besucher von Einzelhandelseinrichtungen aus dem Umfeld zu verhindern, werden Benützer von P+R-Anlagen stichprobenartig auf Nachweis einer Bahnfahrkarte kontrolliert. Viele Anlagen füllen sich bereits früh morgens, sodass diese Probleme nur in bestimmten Anlagen auftreten.

Eine Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz des Leiters der Gruppe Planung der Wiener Stadtbaudirektion arbeitet seit Mitte 2008 an Grundlagen für die Ausarbeitung von Empfehlungen.

- ✓ Nach einer Basisrecherche im Juni 2008 hat der Wiener Garagekoordinator im Einvernehmen mit den privaten Betreibern der Wiener P+R-Anlagen im Herbst 2008 eine genauere Untersuchung beauftragt. Das vorliegende Ergebnis dient der Beurteilung neuerlicher Verbesserungsvorschläge.
- ✓ Im Rahmen der PGO wurde zwischen Wien und Niederösterreich ein Fragebogen zum „Exklusivteil“ der Pendleruntersuchung 2009 abgestimmt und beauftragt (telefonische Interviews). Dabei werden PendlerInnen aus dem Umland nach Wien (Stichprobe 500 Personen) über die Benützung / Benützungshäufigkeit / Zufriedenheit mit der Anlage von Wiener P+R-Anlagen bzw. über interessante Service- und Tarifangebote befragt. Die Auswertung wird bis Ende Juni 09 vorliegen.
- ✓ Zur Bewerbung der noch nicht ausgelasteten P+R-Anlagen (U3 Erdberg, U6 Siebenhirten, S-Bahn Liesing, U3 Ottakring, U1 Leopoldau, U4 Hütteldorf) hat die Stadt Wien gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien ein Informationsfolder über die Lage / Zufahrt / Öffnungszeiten / Tarife ohne und mit Zeitkarte der Wiener Linien herausgegeben, der auch an Umlandgemeinden verteilt wurde.

5 P+R U1 LEOPOLDAU

Park & Ride U1 Leopoldau, 1210 Wien, Schererstraße
Zufahrt: von der Seyringer Straße
Öffnungszeiten: täglich 0.00 bis 24.00 Uhr, Tel. (01) 717 16-0
Einfahrtshöhe: 2,10 m
 1100 Stellplätze, Behinderten-Plätze, Damenplätze
Öffentl. Anbindungen: U1, S1, S2, S8, S15, 29A + 32A
 18 Min. in die City
 Einkaufsmöglichkeiten und Lokale

**PARK & RIDE
TARIFE 2008:**

– Autos, Öffis & Umwelt in Wien –

Der günstigste Park-Tagestarif Österreichs:

nur € 3,-
(mit Parkzeitung oder Monatskarte)

Und mit Wochen, Monats- oder Jahreskarte noch einmal bedeutend günstiger:

Die P+R Tarife:	
1 TAG	€ 3,00
1 WOCH*	€ 14,80
1 MONAT**	€ 55,00
1 JAHR	€ 550,00

* P+R Tarife für Inhaber einer gültigen Wochen-, Monats- oder Jahreskarte der WIENER LINIEN.

1 WOCH*	€ 12,50
1 MONAT**	€ 46,80
1 JAHR	€ 468,00

* Leopoldau € 12,00 ** Monatskarte für Leopoldau nicht erhältlich

**Die ideale Verbindung:
PARK & RIDE**

zum absolut günstigsten Park-Tagestarif Österreichs:

nur € 3,-
(mit Parkzeitung / ohne Monatskarte)

Park & Ride in Wien:

ERDBERG
 SIEBENHIRTEN
 HÜTTELDORF

OTTAKRING
 LEOPOLDAU
 LIESING

Besuchen Sie uns im Internet unter: www.parkandride.at

Die bisher gelaufene Diskussion ergibt einige prinzipielle Feststellungen, die jedenfalls zu beachten sein werden:

- ✓ Beim Kombitarif (mit Zeitkarte der Wiener Linien) ist darauf zu achten, dass der Preis für den öffentlichen Verkehr einzuhalten ist. Das heißt billigere Tarife dürfen nur durch die Preiskomponente P+R-Garage erzielt werden.
- ✓ Einige internationale Beispiele zeigen, dass ein Einheitspreis über das gesamte Stadtgebiet in Frage zu stellen ist. Besser wäre: innen teurer, außen billiger. Auch die Zweckbindung P+R durch Weiterfahren mit ÖV oder Fahrrad (Amsterdam) mit entsprechender Kontrolle sollte überlegt werden.
- ✓ Die bessere Auslastung sollte bei bestimmten Anlagen durch Parkraumbewirtschaftung im Umfeld getestet werden (auch hohe Umweltwirkung da weniger „Suchverkehr“).
- ✓ Bei der Gestaltung eines „neuen Pendlertarifs“ dürfen die Kosten nicht niedriger sein als bei der alleinigen Benutzung des ÖV (Nachfrageprofile aus den Daten der Kordonerhebungen möglich)

Empfehlungen der Arbeitsgruppe sind bis Herbst 2009 zu erwarten.

Güterterminalkonzept 2009

Im Dezember 2008 wurde seitens Wien angeregt, gemeinsam mit Niederösterreich Kontakt mit den ÖBB – Netz- und Streckenentwicklung (NSE) aufzunehmen, um eine gemeinsame Vorgangsweise zur Ausarbeitung eines aktuellen Güterterminalkonzeptes zu entwickeln. Seit der Erstellung des Güterterminalkonzeptes 1993 im Rahmen der PGO und des letzten Güterverkehrskonzeptes für Wien im Jahr 1999 („Initiative TEN-Knoten Region Wien“) haben sich die Rahmenbedingungen aufgrund der geplanten Reorganisation der Güterbahnhöfe in Wien durch die ÖBB (Matzleinsdorf, Südbahnhof, Penzing, Nordwestbahnhof) und den Entwicklungen im Logistiksektor wesentlich geändert.

Die Gesprächs-Plattform bei den ÖBB – NSE wurde Anfang 2009 gestartet. Unter Einbeziehung weiterer Interessenten (zB. Wiener Hafen) soll ein Projekt entstehen, das sich auf aktuelle Prognosen für den Güterverkehr stützt, die Entwicklung des Güterumschlags in der Region der letzten Jahre darstellt, Thesen und Annahmen vorliegender Konzepte überprüft, Nachfrageszenarios für den Güterumschlag in der Region entwickelt, dabei die Verlängerung der russischen Breitspur Richtung Wien beleuchtet und Ausbauszenarios im Bereich Güterterminals empfiehlt.

Es wird erwartet, dass zusätzlich zu den Güterterminals Freudenau (Bestand) und Inzersdorf (geplant) auch die Zweckmäßigkeit und die Rahmenbedingungen eines dritten GVZ-Standortes in Wien geprüft werden.

Niederösterreich startet ebenfalls die Bearbeitungen zur Evaluierung und Fortschreibung des Güterverkehrskonzeptes für das gesamte Landesgebiet in folgenden Modulen (mehrere Aufträge und Bearbeiter):

- ✓ Güterverkehrsprognose
- ✓ Werkverkehr
- ✓ Neben- und Anschlussbahnen
- ✓ Güterverkehrszentren
- ✓ Paketdienste

Als räumliche Schnittstelle für gemeinsame Bearbeitungen und die Finanzierung ist eine Terminalregion Wien zu sehen (PGO - Güterterminalkonzept 1993). Priorität hat die Güterverkehrsprognose (Binnenverkehr, Durchgangsverkehr, Ziel-Quell-Verkehr), die als Grundlage für die Berechnung des künftigen Güterumschlags allen Beteiligten am Projekt dienen soll (der Schritt zur Berechnung des Güterumschlagpotenziales und die Umlegung auf Standorte ist für die erwartete Beurteilung eines dritten Standortes in der Terminalregion Wien ganz entscheidend). Mit dem BMVIT konnte bereits vereinbart werden, dass dazu auch die Daten der Verkehrsprognose Österreich (VPÖ 2025+) verwendet werden können. Die Länder wurden eingeladen ihre Daten-Anforderungen an das VPÖ 2025+ zu definieren, die ÖBB beteiligen sich an einer Netz-Modell Auswertung (NEMO), die Prognosewerte nach Gütertonnen und Waggonerfordernissen im Eisenbahnnetz und den Knoten abbildet.



Beachtlich ist die reale Entwicklung des Güterumschlags im Hafen Wien Freudenau in Zusammenarbeit mit den ÖBB (Errichtung der Eisenbahninfrastruktur) und der Rail Cargo Austria (RCA). Der neue Terminal 2 wurde im September 2008 eröffnet, der Terminal 1 wird gerade ausgebaut. Beide sind mit Durchgangsgleisen ausgestattet, sodass Ganzzüge, die direkt aus dem Streckennetz kommen, bedient werden können, und dann direkt wieder in das Streckennetz ohne vorherige Zugsbildung zu den Zielen fahren können (enorme Zeitersparnis). Voraussetzung dazu war die Wiederherstellung der Verbindung zwischen Donauuferbahn und Donauländebahn (Schließung des Güterverkehrsrings der Bahn in Wien), deren Kernstück die neue Freudenauer Hafenbrücke ist.



Herzstück des Lückenschlusses zwischen Donauufer- und Donauländebahn: Die neue Winterhafenbrücke

Im Jahr 2008 konnten in den Terminals Freudenau 12 Mio t umgeschlagen werden, davon 1,4 Mio t übers Wasser. Für 2009 und 2010 ist ein leichter Rückgang zu erwarten, dann sollte die Nachfrage wieder da sein.

Für den weiteren Ausbau des Hafens Freudenau sollen 70.000m² Fläche des Hafenbeckens gewonnen werden. Ein weiterer Terminal Schiene-Straße und 1-2 Hallen-Terminals für Schiffe sind vorgesehen.

Das noch in Planung befindliche Terminal Inzersdorf soll im Endausbau 4 Durchgangsgleise für Ganzzüge erhalten.

Besonders wichtig eine Halle für die Abwicklung von Stückgut als Bahnexpress-Service (BEX) als Ersatz für die Standorte Matzleinsdorf (bereits aufgelassen) und Nordwestbahnhof. Nach vor über 20 Jahren begonnener Planung soll lt. ÖBB der Terminal Inzersdorf 2014 in einer 1. Betriebsstufe eröffnet werden.



Ausstellung „Europaregion – Menschen in Centrope“

Den räumlichen Hintergrund bildet der nahezu 45.000 km² große grenzübergreifende Raum von Südschwechien, der Westslowakei, Westungarn und Ostösterreich, in dem heute 6,5 Millionen Menschen leben. Als Folge der Grenzöffnung und mit der Perspektive der EU-Erweiterung kam es im Jahr 2003 zur Absichtserklärung einer politischen Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Regionen und Städten. Unter dem Titel CENTROPE soll ein attraktiver Raum im Herzen Europas geschaffen werden, der Unternehmen, Menschen und Ideen aus der ganzen Welt anzieht.

Den österreichischen Teil von CENTROPE bilden die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, die seit dreißig Jahren in der Planungsgemeinschaft Ost erfolgreich zusammenarbeiten und dieses Jubiläum zum Anlass genommen haben, mit der Ausstellung „Europaregion – Menschen in Centrope“ zu zeigen, was CENTROPE ausmacht.

Vorwort



Jahrestreffen der Landeshauptleute v.l. Hans Niessl, Dr. Michael Häupl, Dr. Erwin Pröll 2007 im Rahmen der PGO

Facts

Vor nunmehr bereits 30 Jahren haben das Burgenland, Niederösterreich und Wien beschlossen, ihre Raumordnung und Regionalpolitik zu koordinieren und gemeinsam Impulse zur Entwicklung der Ostregion Österreichs zu setzen. Hauptziel war die bessere Positionierung gegenüber den damals entwicklungsstärkeren westlichen Bundesländern. Die Planungsgemeinschaft Ost wurde gegründet und ist seitdem zur unverzichtbaren Koordinierungsplattform für die drei Länder geworden.

Zukunftsstandort Ostregion

Die gute Zusammenarbeit unserer drei Länder hat sich bewährt. Die Ostregion ist zum „Zukunftsstandort“ geworden und auf dem Wege zu einer der entwicklungsstärksten europäischen Wachstumsregionen.

Wie attraktiv dieser „Zukunftsstandort“ ist, zeigt unter anderem die aktuelle Bevölkerungsprognose der Statistik Austria, wonach mit einem starken Wachstum insbesondere der Agglomeration Wien für die nächsten Jahre gerechnet wird. Im Jahr 2035 werden voraussichtlich 450.000 Menschen mehr in diesem wirtschaftlich, kulturell und landschaftlich höchst attraktiven Raum leben.

Der Fall des Eisernen Vorhangs und die nachfolgende Erweiterung der EU hat weitere Chancen für die Menschen diesseits und jenseits der Grenze eröffnet. Neue und vielfältige Möglichkeiten der Zusammenarbeit und des wechselseitigen Austausches haben sich erschlossen und sollen künftig zum Nutzen aller Menschen in einer neuen „Europaregion“ forciert werden.

Mit der im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost organisierten Ausstellung wollen wir gemeinsam auf diese Vielfalt und Qualitäten sowie die Entwicklungsperspektiven der Region aufmerksam machen.

Gleichzeitig sollen auch Beispiele erfolgreicher Kooperationen in der Ostregion insbesondere der Planungsgemeinschaft Ost, des Stadt Umland Managements, der niederösterreichischen und burgenländischen Regionalmanagements und der Initiative Centrope vermittelt werden.

Die vorliegende Publikation ist als inhaltliche Ergänzung zur Ausstellung gedacht und ist gleichzeitig auch ein Jubiläumsband zum 30jährigen Bestehen unserer Planungsgemeinschaft Ost. Auf dieser Ebene wollen wir auch künftig eng zusammenarbeiten, das Gemeinsame vor das Trennende stellen und dazu beitragen, dass die vielfältigen Chancen dieser neuen „Europaregion“ nicht nur erkannt, sondern auch genutzt werden.

Dr. Michael Häupl
Landeshauptmann
von Wien

Dr. Erwin Pröll
Landeshauptmann
von Niederösterreich

Hans Niessl
Landeshauptmann
des Burgenlandes

Die Ausstellung wurde nach Ausschreibung durch die MA 18 beauftragt.

Sie wurde im Sommer 2008 von einem Team, bestehend aus Expertinnen der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland sowie der beauftragten Bietergemeinschaft (mecca consulting/ TRI PROJEKT - iService in der PGO) konzipiert.

Zunächst erfolgte die Zusammenstellung von aktuellen Unterlagen, die diese Vierländer-Region als einzigartige Mischung aus Kultur, Natur und urbanem Flair, aus Genuss und Lebenskunst, Freizeit und Erholung, Kreativität und Kunstsinne sowie die dort lebenden Menschen mit unterschiedlichen Sprachen und deren vielfältigen Beziehungen zeigen.

Dabei stellte sich die schwierige Aufgabe, ein Gesamtbild von Städten und Regionen herzustellen, die sich ideal ergänzen und für Lebensqualität, Chancen,

Kreativität, Wachstum und Offenheit stehen. Es sollte auch gelingen, möglichst verständlich zu erklären, wie Raumentwicklung vor sich geht, welche Ziele und Entwicklungsvorstellungen dahinterstehen und welche Kooperationsmöglichkeiten über Grenzen von Gebietskörperschaften hinweg wirksam sind.

Um diese breite Thematik für Ausstellungsbesucher interessant zu machen wurde das gesamte Material im Stile eines Fachmagazins nach den Kapiteln Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur, Chronik und Freizeit aufbereitet. Daraus entstand mit dem Titel „Quo Vadis Ostregion“ eine sehr verständliche und mit vielen Bildern lebhaft illustrierte Veröffentlichung der PGO anlässlich ihres 30. Jährigen Bestehens. Mit einer gedruckten Auflage von 11.000 Exemplaren steht das 132 Seiten starke Magazin den Dienststellen der drei Länder zur Verfügung, wurde an Gemeinden in Niederösterreich und Burgenland verschickt und kann von BesuchernInnen der Ausstellung kostenlos entnommen werden.

Aus dieser Fülle an Informationen und Bildern wurde die Ausstellung mit 50 Tafeln gestaltet. Sie zeigt den aktuellen Entwicklungsstand des CENTROPE Raums und seine Attraktivität als Lebens- und Wirtschaftsraum für die hier lebenden Menschen und beleuchtet auch den Zukunftsstandort Ostregion als eine der bedeutenden Zuwanderungs- und Wachstumsregionen in Europa. In allen Themenbereichen wird auch auf die Nachbarregionen Bezug genommen, die Städte Bratislava, Brno und Győr werden fokussiert dargestellt. Die Leistungen der PGO sind natürlich auch mitverpackt, wie der Aufbau und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Informationssystems „Centrope Map“, das Umweltthema „Energiepotenziale“, die Ergebnisse des 2006 erhobenen „Grenzüberschreitenden Personenverkehrs“, das mit der Slowakei und Ungarn bearbeitete EU-Projekt „JORDES+“ mit dem räumlichen Leitbild einer „Biosphärenwachstumsregion“ und die vor dem Hintergrund der aktuellen Bevölkerungsprognose - 450.000 Einwohner bis 2035 – begonnene Aktualisierung des siedlungspolitischen Konzeptes für den „Zukunftsstandort Ostregion“. Auch die im Stadt Umland Management (SUM) geleistete Zusammenarbeit der Stadt Wien mit den Umlandgemeinden und die dabei gemeinsam mit der PGO entwickelte Informations-Plattform „via SUM“ wird gewürdigt.



Die Ausstellung wurde am 24. September 2008 von den Vertretern der Raumordnung der drei Länder in der Wiener Planungswerkstatt der Öffentlichkeit präsentiert. Es gab dazu sehr positive Pressemeldungen. Das öffentliche Interesse wäre bei einer Eröffnung durch die Landeshauptleute Michael Häupl, Erwin Pröll und Hans Niestl wohl noch größer gewesen. Leider war es aber wegen der Regierungsumbildung nach der Nationalratswahl nicht möglich einen Termin für das geplante Landeshauptleute Treffen im Rahmen dieser Ausstellung zu finden. Am Ort dieser gut besuchten Ausstellung wurden über die Besuchszeiten hinausgehend Führungen und Veranstaltungen zum Thema „Regionalentwicklung“ angeboten, die viel Anklang fanden.

Anfang 2009 war die Ausstellung in Wiener Neustadt zu sehen, zwischendurch bei einer großen EU-Veranstaltung im Wiener Rathaus. Von dort tourte sie in die NÖ Hauptstadt St. Pölten und weiter nach Mistelbach. Im Mai steht sie nun in Brno. Geplante weitere Ausstellungsorte sind: Bratislava, Bruck a.d. Leitha, Eisenstadt und Győr. Für die Präsentationen in den Nachbarstädten Brno, Bratislava und Győr lässt die PGO je 1000 Stück „Ausstellungsführer“ in tschechischer, slowakischer und ungarischer Sprache herstellen, die mit der Ausstellung (deutsche Texte) gratis mitgeliefert werden, um den BesucherInnen dieser Städte und Regionen die Inhalte verständlich vermitteln zu können.

Auszeichnung für Projekt „Europaregion – Menschen in Centrope“

Kontakte zur UNESCO haben die Auftragnehmer Anfang des dieses Jahres bewogen, die Arbeiten für die Ausstellung als UN Dekadenprojekt bei dieser Organisation einzureichen.



Ende März 2009 wurde die PGO von mecca-consulting (Büro H. Schaffer) verständigt, dass das Projekt „Europaregion – Menschen in Centrope“ von der Österreichischen UNESCO-Kommission als UN-Dekadenprojekt ausgezeichnet wird. Von der Jury des Fachbeirates „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ wurde vor allem die Themenvielfalt und die Interaktivität der Initiative hervorgehoben.

Die Auszeichnung wird im Rahmen einer Festveranstaltung im Sommer 2009 stattfinden und soll von den Auftragnehmern entgegengenommen werden.

Der Dank gilt allen, die an dieser Ausstellung mitgearbeitet haben und insbesondere der Stadt Wien, MA 18, die einen Großteil der Finanzierung des Projekts und weitere Leistungen für die Betreuung in den Ausstellungsorten übernommen hat.

Für Kollegen H. Schulz - seit der Gründung der PGO als Mitarbeiter der Stadt Wien, MA 18 in der Geschäftsstelle der PGO tätig – ist das Projekt Ausstellung „Europaregion – Menschen in Centrope“ ein würdiger Abschluss seiner 31-jährigen Tätigkeit für die Ostregion, die sich von einer „österreichischen Sorgenregion“ in einer Zeit des extremen West-Ostgefälles innerhalb Österreichs zu einer „europäischen Zukunftsregion“ entwickelt hat.

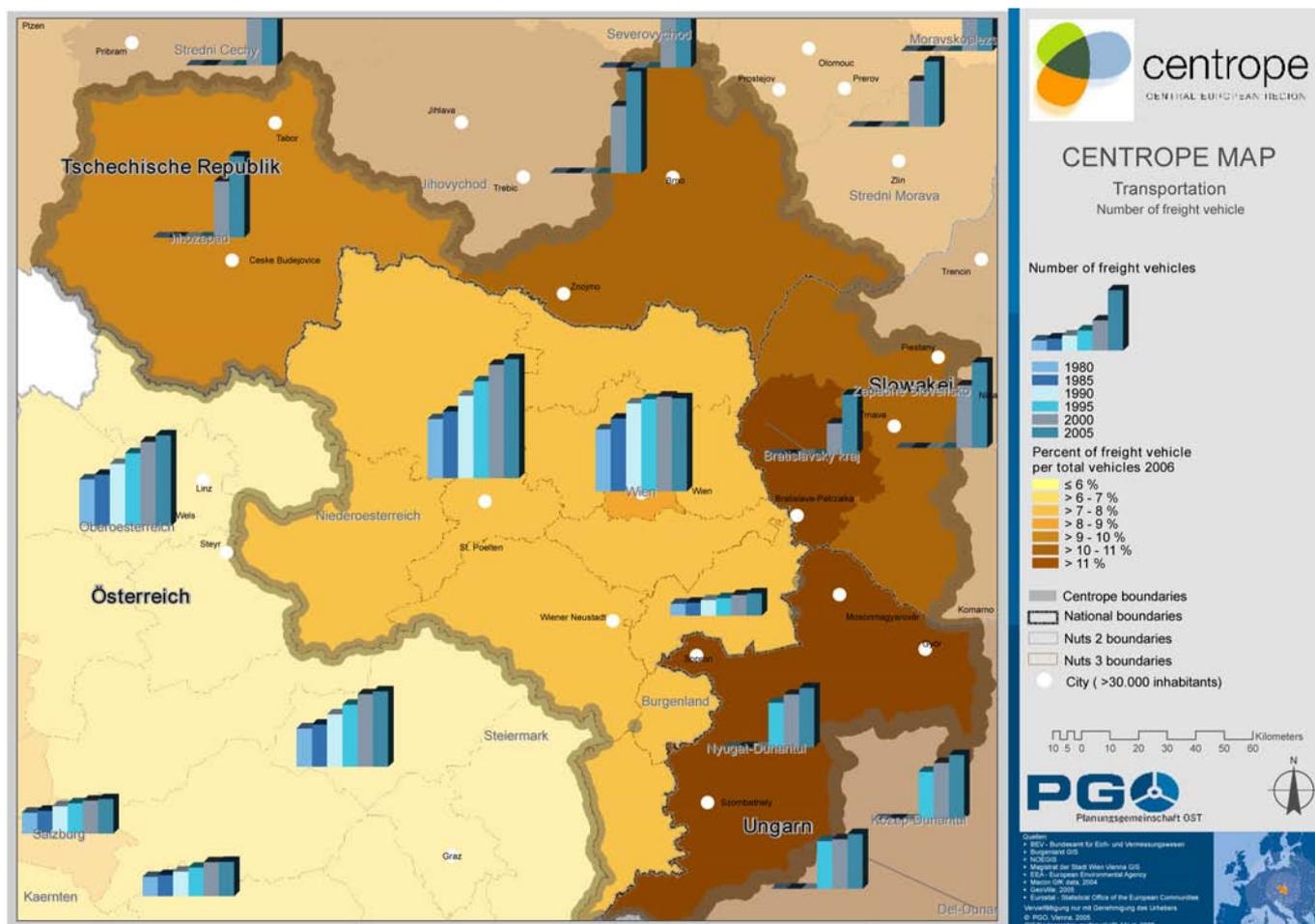
Laufende Wartung und Verbesserung

Bei den laufenden Instandhaltungsarbeiten im Jahr 2008 ging es vor allem darum, bei Änderungen auf den Servern der Kooperationspartner (v.a. in Tschechien und der Slowakei) dafür zu sorgen, dass Daten, die bereits eingebunden waren, auch verfügbar bleiben – man merkte im Jahr 2008 deutlich, dass „die zweite Generation“ von Web-Map-Services eingeläutet wurde, mit meist wesentlich besser strukturierten Informationen und, soweit dies beurteilbar ist, auch klareren Vorstellungen zu Zuständigkeiten und permanenter Wartung der einzelnen Datensätze. Die Herausforderung lag darin, Änderungen rasch zu erkennen (eine aktive Verständigung über Änderungen erfolgt praktisch nicht) und die Parameter für die Einbindung der neuen Services ausfindig zu machen. Als besondere technische Herausforderung ist die Einbindung der Web Map Services (WMS) der Stadt Wien zu erwähnen, da diese WMS ausschließlich durch Zertifikate geschützt (verschlüsselt) zur Verfügung gestellt wurden, was eine eigens zu programmierende Erweiterung der Client-Software Mapbender notwendig machte.

Auch diese Herausforderung konnte gelöst werden und steht im Sinne der Open-Source-Idee nun prinzipiell auch für andere Installationen zur Verfügung, wo es darum geht, derartige Services einzubinden.

Neue Informationen in Centrope-MAP

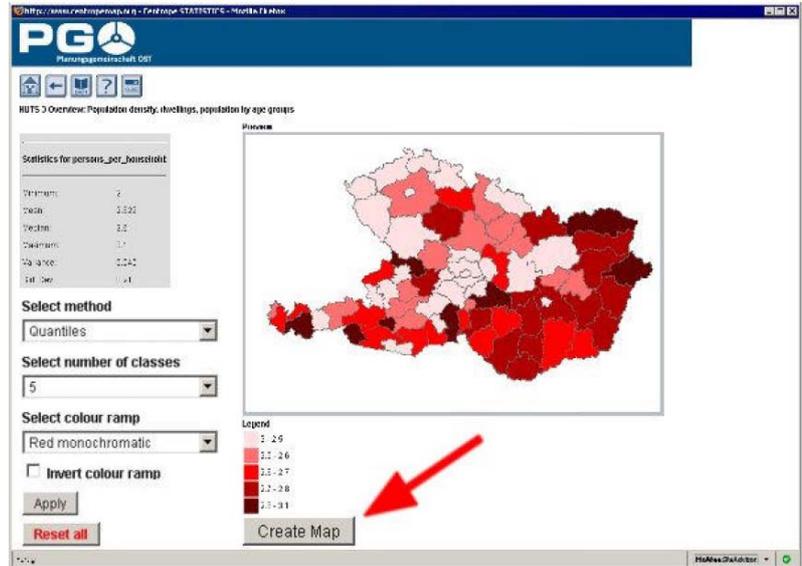
Im 2008 konnten weitere Daten etwa zu den Themen Grundwasserhochstände Niederösterreich und Bebauung Wiener Umland ins Geodatenportal eingebunden werden. Weiters entstanden eine Reihe neuer Karten auf Basis der vorhandenen Geodaten und diverser Statistikdaten, die teilweise direkt von den Projektpartnern stammten bzw. auf NUTS-3-Ebene von Eurostat online abgefragt wurden. Die Karten wurden mit ArcGIS angefertigt, als PDF publiziert und stehen im Downloadbereich von <http://www.centropemap.org> zur Verfügung.



Centrope- STATISTICS

Centrope-STATISTICS ist eine Erweiterung von Centrope-MAP, die das Betrachten von Statistikdaten aller teilnehmenden Regionen ermöglicht und darüber hinaus quasi auf Knopfdruck thematische Karten erzeugt und diese sofort online in Centrope-MAP darstellt. Centrope-STATISTICS wird in Zusammenarbeit von:

- PGO - Planungsgemeinschaft Ost
- Statistical Office of Burgenland
- Statistical Office of Lower Austria
- Statistical Office of Vienna
- Statistical Office of Jihocesky
- Statistical Office of Jihomoravsky
- Statistical Office of Bratislavsky
- Statistical Office of Trnavsky
- Statistical Office of Győr-Moson-Sopron
- Statistical Office of Vas



entstehen und Centrope-MAP um wichtige Funktionen ergänzen.

Am 30. 09. 2008 fand im Schwechat ein Workshop mit Teilnehmern aus allen Centrope-Partnerregionen statt. Ziel des Workshops war, das Vorhaben zu diskutieren, die Interessen der Partner abzustimmen und zu vereinbaren, welche statistischen Daten im ersten Anlauf bereitgestellt und für Centrope-STATISTICS aufbereitet werden sollten. Man einigte sich darauf, sich zuerst auf die wichtigsten demographischen Merkmale sowie Migrationsdaten zu konzentrieren.

Die Veröffentlichung der ersten Version von Centrope-STATISTICS ist für Frühjahr 2009 gesehen. Es wurde vereinbart, in weiteren Workshops Zusammenarbeit der Statistikstellen auszubauen.

Centrope-MAP als Service für Planungstellen und Projekte: Anwendungsbeispiel Via-SUM

Centrope-MAP wurde auch als Service und Basis für andere Projekte im Umfeld der PGO erschlossen. Im Jahr 2008 gab es drei solcher Kooperationen von Centrope-MAP mit Wien und Niederösterreich. Das Wiener Stadt-Umland-Management (SUM) bekam beispielsweise eine eigene Subdomain mit speziellen Karteninhalten. Auch hier, erreichbar unter <http://sum.centropemap.org/>, steht dem durch Abfrage von Benutzername und Passwort eingeschränkten Benutzerkreis die Möglichkeit offen, eigene Inhalte zu digitalisieren.

In einer ersten Stufe wurde eine vom SUM-Team in Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Länder eigens generierte Hintergrundkarte in das Kartenangebot aufgenommen, außerdem wurden die SUM-Projekte in der Karte verortet. Hierzu wurden die Signaturen, die schon in bisherigen Veröffentlichungen des SUM zur Anwendung gelangten, in Form, Farbe und Schrift exakt nachgebildet und sind maßstabsabhängig skaliert.