

**JAHRESBERICHT 2009**

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

## Inhaltsverzeichnis 2009

Strategien zur Raumentwicklung der Ostregion (SRO)	<b>3</b>
Kordonenerhebung Wien 2009 für den öffentlichen Verkehr (ÖV)	<b>17</b>
Weitere Verkehrsthemen	<b>23</b>
Centrope-map, Centrope-statistics	<b>29</b>
Sonstige Aktivitäten	<b>30</b>

# Strategien zur Raumentwicklung in der Ostregion (SRO)

## SRO: Stand der Bearbeitung Ende 2009

Die Bearbeitung des Gesamthemas „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion“ erfolgt in Modulen, die einander ergänzen und aufeinander aufbauen.

Durchgeführte Module :

- Modul 0: Abgrenzung des Projektraumes (SRO-Region) (2008)
- Modul 1: Analyse der Entwicklung 1991-2007 sowie ihrer Einflussfaktoren (2008) ) Publikation :“ Atlas der wachsenden Stadtregion“ (2009)
- Modul 2: Szenarien der räumlichen Entwicklung (2009)
- Modul 3: Handlungsoptionen und Instrumentarien zur Umsetzung (2009)

Vorgesehene Module :

- *Modul 4: Leitlinien der räumlichen Entwicklung*
- *Modul 5: „Regionale Deklarationen“*

## Zusammenfassung Modul 2: Szenarien der räumlichen Entwicklung

Beauftragt: Österreichische Akademie der Wissenschaften, Institut für Stadt- und Regionalforschung, Univ. Prof. Dr. Heinz Fassmann

### Einleitung und Fragestellungen

Im zweiten Modul des Projekts „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“ sollen auf Basis der in Modul 1 gewonnenen Erkenntnisse künftige Perspektiven aufgezeigt werden.

Im Rahmen der PGO und des Projektteams einigte man sich auf drei unterschiedliche Perspektiven:

**1. Fortschreibung des Status Quo**, also der bisherigen Wachstumstrends der Kommunen und Darstellung der Auswirkungen auf das verfügbare Bauland sowie die stadregionale Verteilung: Was passiert, wenn planerisch auf einer überörtlichen Ebene nicht eingegriffen wird? Wo wird zukünftiges Wachstum stattfinden und welche Folgen hinsichtlich der vorhandenen Baulandreserven sind absehbar? Die Trends werden rechnerisch ermittelt.

**2. Die „bottom-up Perspektive“ bzw. das „Bürgermeisterszenario“:**

Im Rahmen einer empirischen Erhebung wurden die Vorstellungen der Kommunalpolitik der Umlandregion hinsichtlich des zukünftigen und angestrebten Wachstums erhoben. Diese Angaben stellen die Grundlage des entsprechenden Szenarios dar. „Wohin steuert das Stadtumland, wenn das realisiert wird, was die Kommunalpolitik als erstrebenswert erachtet?“, lautet dabei die Ausgangsfrage.

**3. Interventionsszenario bzw. „Strukturierte Stadtregion“:**

Die dritte Perspektive dreht die Argumentation um und stellt fundamentale Entwicklungsziele der Plandokumente der Länder (LEK, LEP, STEP) in den Vordergrund. Wachstum soll dort erfolgen, wo dies aufgrund planerischer Prämissen sinnvoll ist. Die sich daraus ergebende Frage lautet: Wie viele zusätzliche Einwohner sind bei Anwendung bewährter planerischer Prinzipien in der Stadtregion „unterzubringen“, ohne neues Bauland aufschließen zu müssen? Diese Perspektive zielt also auf die Ermittlung einer maximal möglichen und dennoch tragfähigen Besiedelung der Stadtregion ab. Die wesentlichen Parameter sind dabei verfügbares und mobilisierbares Bauland, Erreichbarkeit mit dem öffentlichen und dem motorisierten Individualverkehr, Ausstattungsqualität sowie die Einwohnerdichte. Dabei gelten die allgemein akzeptierten raumordnerischen Prämissen, wonach Verdichtung dort stattfinden soll, wo die Anbindung an die bereits bestehende Verkehrsinfrastruktur gegeben ist, wo zentralörtliche Funktionen vorhanden sind und wo bereits gewidmetes Bauland zur Verfügung steht.

# Vorbereitung der Szenarien:

## Excurs 1: Ermittlung der „theoretischen Aufnahmekapazität“

Eine wesentliche Vorbereitung für die Berechnung der Szenarien war die Ermittlung der „theoretischen Aufnahmekapazität“ auf Basis der gewidmeten Reserven. Die Ermittlung dieser Reserven erfolgte durch die Länder unter folgender Vorgangsweise:

### NÖ und Burgenland

- Ermittlung des gewidmeten Baulandes „für Wohnzwecke“
- Ermittlung der Baulandreserven (Bauland für Wohnzwecke unbebaut) unter Zugrundelegung von:
  - Digitalen Katastermappen
  - in NÖ zusätzlich Gebäuderegister.

### Wien:

- Vollerhebung der Baupotenziale in Wien unter Zugrundelegung von Dichteannahmen bzw. Wohnflächenpotenzial

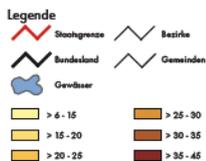
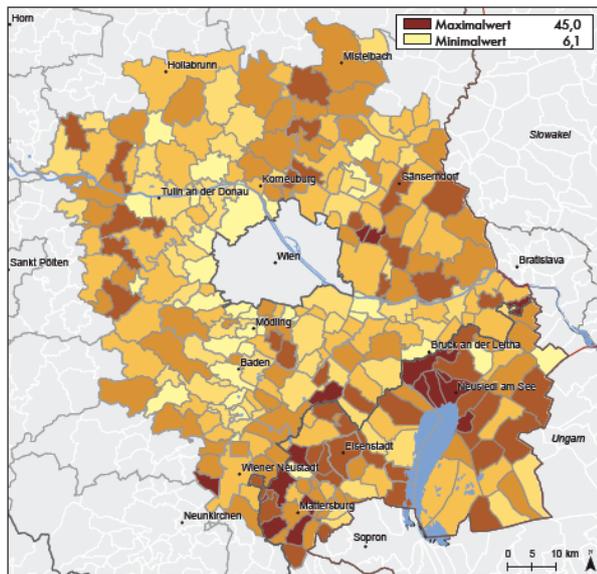
### Reserven im Überblick:

	SRO NÖ Anteil	SRO Bgld Anteil	Wien *
<b>Baulandreserven in ha</b>	6.177	2.502	
<b>Dichte im Durchschnitt (EW/ha)</b>	34,3	24,4	
<b>theoretische Kapazität (in EW)</b> bei 100% Mobilisierung ohne Verdichtung	<b>211.900</b>	<b>61.000</b>	<b>445.000</b>

\* in Wien wurden Potenziale über Bruttogeschoßflächen ermittelt.

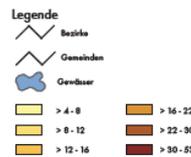
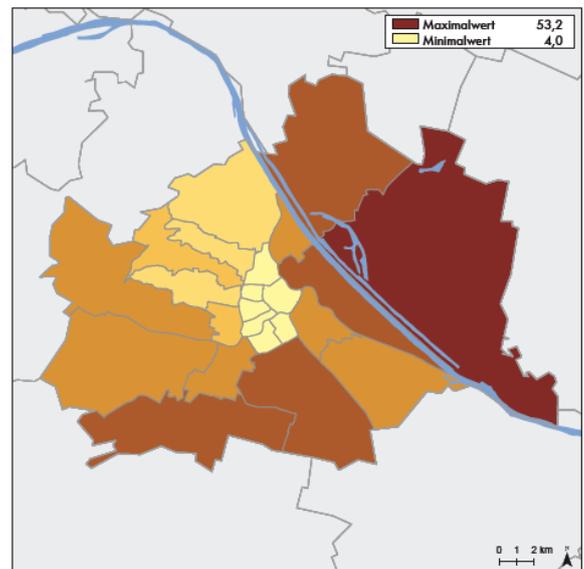
Anmerkung: in NÖ und Bgld wird in dieser Darstellung von konstanten Dichtewerten ausgegangen, in Wien liegt die realistische Aufnahmekapazität bei etwa. **220.100 EW** (also etwa 50%)

### BAULANDRESERVEN / WOHNUNGSPOTENZIALE



Karte 24a: Anteile der unbebauten Fläche an der gesamten gewidmeten Fläche der Kategorie „Bauland vorwiegend für Wohnzwecke“, für Burgenland und Niederösterreich je Gemeinde, Stand 2008, in Prozent

Bearbeitung: ISR / ÖAW  
Datenquelle: Land NÖ und BGLD



Karte 24b: Wohnungspotenzial in Wien, maximal möglicher Zuwachs, gemessen am Wohnungsbestand 2001, Stand 2009, in Prozent

Bearbeitung: ISR / ÖAW  
Datenquelle: Magistrat der Stadt Wien MA18

Unter Zugrundelegung von gegebenen Dichten bzw. Wohnflächenpotenzial konnte die „theoretische Aufnahmekapazität“ an zusätzlichen Einwohnern in den Reserven der SRO-Region ermittelt werden. In den Szenarien werden folglich differenzierte Annahmen betreffend Mobilisierbarkeit der Reserven und Bebauungsdichten formuliert.

## Excurs 2: Konvergierte Wachstumsraten

Die jährliche Bevölkerungsveränderung wird für die Stützperiode 2004 bis 2008 (in % der mittleren Bevölkerung) berechnet. Die Berechnung der jährlichen Wachstumsraten erfolgt nach der Zinseszinsformel, ebenso die Berechnung der zukünftigen Bevölkerungszahl. Um Wachstumsspitzen nach oben und unten zu kappen, werden die Wachstumsraten entsprechend modifiziert. Dabei wird von einer langfristigen Konvergenz der Wachstumsraten im Jahr 2028 ausgegangen und die jeweils gemeindespezifischen Wachstumsraten werden inkrementell verringert oder erhöht.

Geht man davon aus, dass diese Konvergenz keine kurzfristige Angelegenheit darstellt, sondern wahrscheinlich einen Zeitraum von 20 Jahren erfordert, dann ergeben sich eine sehr moderate Abnahme der hohen Wachstumsraten und eine ebenso moderate Zunahme der niedrigen.

Gänserndorf – um ein Beispiel zu geben – hatte ein jährliches Wachstum zwischen 2004 und 2008 von 3,31 % zu verzeichnen gehabt, nach Berechnung der konvergierenden Rate waren es nur 3,1 %, während der Rückgang in Angern von -0,1 sich zu einer Konstanz von +0,01 verändert hat. Angenommen wird eine Konvergenz auf ein Wachstum von durchschnittlich 1,1%, was dem beobachteten Wert der vergangenen Jahre entspricht.

## Excurs 3: Erhebung und Befragung

Das „**Bürgermeisterszenario**“ basiert im Wesentlichen auf den Aussagen der kommunalpolitisch Verantwortlichen. Im Rahmen eines Projektseminars des Instituts für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien wurden alle 272 Gemeinden des Stadtumlandes besucht oder zumindest telefonisch kontaktiert, um die amtlichen Angaben zu verifizieren, aber auch um die dortige Einschätzung der Perspektive der zukünftigen Gemeindeentwicklung zu klären.

Die Befragungsergebnisse verdichten sich zu einem sehr klaren Bild wachstumsbereiter Gemeinden, die sehr viele Argumente bereithalten, in die jeweilige Gemeinde zu ziehen.

Nicht nur die Stadt Wien, fast alle Gemeinden des Stadtumlands wollen wachsen. Lediglich neun Gemeinden, die eine konkrete Zielgröße hinsichtlich der Einwohnerzahl für das Jahr 2020 nennen wollten, verzichten auf Wachstum und wollen so groß bleiben wie sie sind. Alle anderen Gemeinden wollen wachsen und schaffen damit – bottom-up – die Voraussetzung für eine weitere Suburbanisierung. Auch dies belegt, dass die „subjektive Sichtweise“, die durch die Erhebung vor Ort erfasst wurde, wesentlich für die Szenarien ist.

135 Gemeinden haben auf die Frage, ob sie aktive bodenpolitische Instrumente anwenden, mit „ja“ geantwortet. Die meisten Maßnahmen beziehen sich auf die Vertragsraumordnung. Andere Gemeinden verlangen einen Teil der Aufschließungskosten, um das Horten zu verhindern. Sehr viele Gemeinden kaufen auch Grundstücke, um sie im Bedarfsfall an die eigene Bevölkerung abzugeben oder um sie gezielt für den sozialen Wohnbau oder den verdichteten Flachbau einzusetzen. Die Gemeinden machen das selbst oder sie betreiben dafür eigene Institutionen. Die Notwendigkeit bodenpolitischer Maßnahmen scheint also durchaus bewußt zu sein. Die Mobilisierbarkeit von Reserven wird im Schnitt mit 30% angegeben.

Der Wachstumswunsch, aber auch die offensichtlich geringe Verfügbarkeit gewidmeter Reserven äußert sich auch in der Absicht vieler Gemeinden weiteres Bauland zu widmen. Immerhin rund **ein Viertel der Gemeinden** hat offen bekundet, in den kommenden 10 Jahren weitere Baulandwidmungen vornehmen zu wollen. Besonders die Gemeinden der „zweiten Suburbanisierungsreihe“ zeigen durchaus beachtliche Expansionswünsche.

Bemerkenswert ist auch die Beobachtung, wonach der mehrgeschossige Wohnbau als eine relevante Möglichkeit gesehen wird, um den Zuzug flächenschonend unterbringen zu können. 60% aller Gemeinden haben vor, derartige Bebauungsformen in ihrer Gemeinde zu realisieren. Ein Umdenken scheint im Gange. Es sind vor allem die größeren Gemeinden im näheren Umland von Wien, die sich zum mehrgeschossigen Wohnbau bzw. zu verdichteten Wohnformen bekennen.

Der Zusammenhang mit beobachteten Wachstumsraten ist eher negativ, denn die Gemeinden der „ersten Suburbanisierungsreihe“ haben einen geringeren Zuzug als andere Gemeinden. Auch bei der Korrelation mit der Baulandreserve lässt sich kein Zusammenhang beobachten. Es wäre falsch anzunehmen, dass die Gemeinden mit geringen Reserven sich eher zu flächensparenden Wohnformen bekennen. Es scheint vielmehr eine Frage des kommunalpolitischen Bewusstseins zu sein, ob die Entwicklung einer Gemeinde durch Reihenhäuser und mehrgeschossige Wohnhäuser gekennzeichnet sein soll oder durch das Einfamilienhaus.

Die Gemeinden wollen wachsen, treffen Vorkehrungen für das Wachstum und haben dafür auch eine jeweils individuell-rationale Begründung. Die angegebenen Gründe für den Zuzug, entsprechen einer alltäglichen Praxis der Rationalisierung. Alles wird als positiv gesehen, die abseitige Lage wird als ruhig eingeschätzt und die verkehrsbelastete Gemeinde als gut erreichbar. Als durchgängiges Argument erweist sich die „Nähe zu Wien“ oder die gute Verkehrsanbindung mit Wien. Ein anderer Grund, den besonders ländliche Gemeinden für sich beanspruchen, sind günstige Bodenpreise. Die ländliche Umgebung oder die Ruhe, dass das Leben am Land im eigenen Haus billiger ist, oder die Ausländerproblematik nicht gegeben ist.

## Excurs 4: Die Ermittlung der Potenziale

Es handelt sich dabei um die räumliche Umlegung der push & pull Faktoren: **Ausstattungsqualität und Anbindungsqualität/Erreichbarkeit**. Diese „Potenzialermittlung“ ist ein wesentliches Element bei der Berechnung des Interventionsszenarios „Strukturierte Stadtregion“

Die Firma LOB iC wurde beauftragt, die lokale Ausstattungsqualität auf Basis unterschiedlicher Ausstattungsmerkmale zu errechnen. Dazu wurde ein Werkzeug erstellt, mit dem durch Veränderung des Gewicht-Sets automatisiert Ergebnistabellen berechnet wurden. Die Berechnung erfolgte für Rasterfelder mit 1,5 km Seitenlänge.

Die **Gewichtung** der Indikatoren, Merkmalsbündel und Merkmale zueinander wurde in Projektteamsitzungen diskutiert.

### Verwendete Daten:

- Einrichtungen Herold 2009 ergänzt durch Länderdaten
- Erreichbarkeiten MIV LOB iC
- Erreichbarkeiten ÖV Verkehrsverbund Ostregion

Merkmal	Bündel	Indikator
Infrastruktur	Nahversorgung	Vollsortimenter
		Teilsortimenter (Bäcker, Fleischer)
		Tankstellen (inkl. Autobahnraststätten)
		Postfilialen - Postpartner
Infrastruktur	Bildung	Banken und Sparkassen
		Volksschulen
		Hauptschulen -AHS-Unteroberstufe - Sonder/ Polytechn. Schulen weiterführende BMHS (inkl. BORG)
Infrastruktur	Betreuung	Kinderärten - Horte - Kinderkrippen
		Altenheime + Pflegeheime (soweit Alterserkrankungen)
Infrastruktur	Gesundheit	Krankenhäuser / Kliniken
		Ärzte für Allgemeinmedizin
		Gynäkologie, Augen-, Zahnärzte
Verkehrsanbindung	ÖV	Zugänglichkeit (Anzahl der Haltestellen)
		Erschließung (Hst m. d. größten Anzahl von Abfahrten)
		Erreichbarkeit (6 bis 9) (Fz zum Zentrum)
		Erreichbarkeit (9 bis 16) (Fz zum Zentrum)
	MIV	Erreichbarkeit (16 bis 19) (Fz zum Zentrum)
		Anschlussstellen (Bestand)
		Zentren Inland (Bestand)
		Zentren Inland + Ausland (Bestand)
Verkehrsanbindung	MIV	Anschlussstellen (Ausbau)
		Zentren Inland (Ausbau)
		Zentren Inland + Ausland (Ausbau)
		Zentren Inland + Ausland (Ausbau)

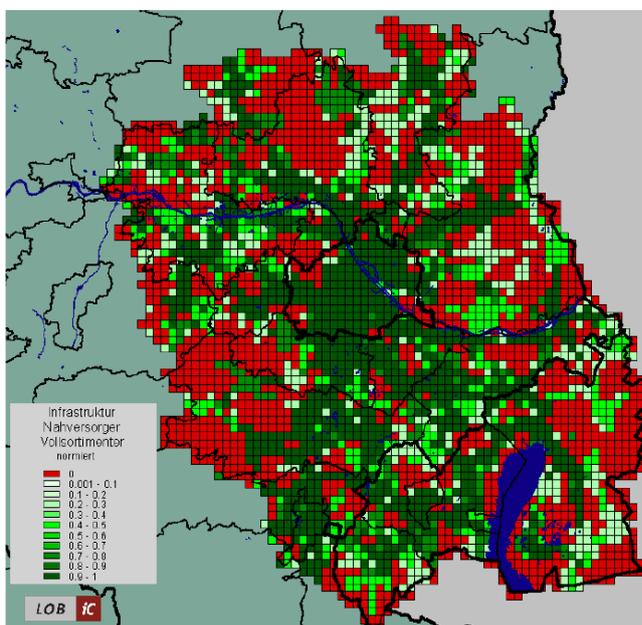
Die Rohdaten der Ausstattungsmerkmale der Infrastruktur (Einrichtungen der Nahversorgung, Bildung, Betreuung und Gesundheit) wurden mittels Erreichbarkeitspotenzialen ermittelt, wobei darunter die Anzahl der Einrichtungen verstanden wird, die in einer bestimmten Fahrzeit von einem Rasterfeld aus erreicht werden können. Da der Beitrag einer weiteren erreichbaren Einrichtung zur Ausstattungsqualität nicht linear steigt, werden die Rohdaten mittels einer Grenzbeitragsfunktion abgemindert.

**Einzelergebnisse zur Potenzialermittlung - Beispiele:** (eine derartige Auswertung erfolgte für jeden der o.a. Indikatoren)

### Vollsortimenter

Supermärkte innerhalb von 10 Minuten im MIV

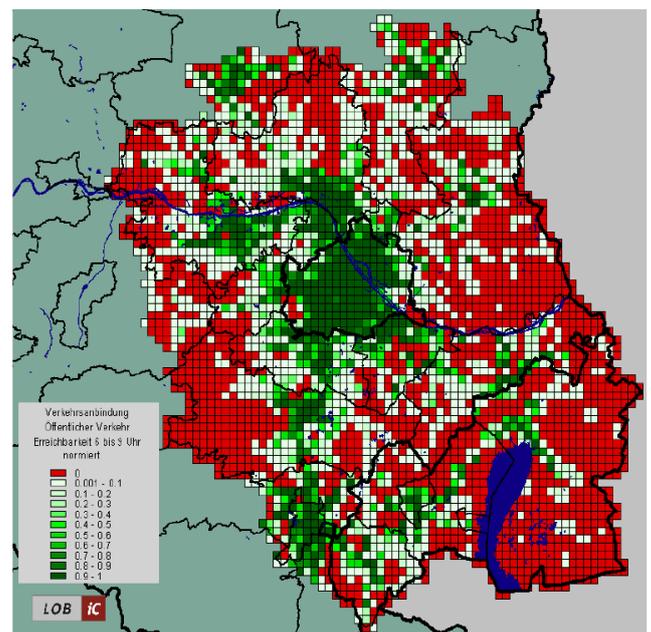
Grenzbeitragsfunktion:  $99/1 = 2/7^1$



### Öffentlicher Verkehr: Erreichbarkeit (6 bis 9 Uhr)

Erreichbarkeit: Fahrzeit zum nächsten Zentrum<sup>4</sup> zwischen 6 und 9 Uhr

Beitragsfunktion:  $99/1 = 15/45$



## Gewichtung der Merkmale zueinander :

Die Berechnung des Hauptszenarios „Strukturierte Stadtregion“ erfolgte unter Zugrundelegung folgender Gewichtung:

Merkmalskategorie	Bündel	Indikator	Ergebnis	
Infrastruktur	Nahversorgung	Vollsortimenter	50	
		Teilsortimenter (Bäcker, Fleischer)	30	
		Tankstellen (inkl. Autobahnraststätten)	10	
		Postfilialen - Postpartner	5	
		Banken und Sparkassen	5	
	Summe (SOLL=100)			100
	Bildung	30	Volksschulen	50
			Hauptschulen -AHS-UnterOberstufe - Sonder/ Polytechn. weiterführende BMHS (inkl. BORG)	35
			Summe (SOLL=100)	
	Betreuung	20	Kindergärten - Horte - Kinderkrippen	80
			Altenheime + Pflegeheime (soweit Alterserkrankungen)	20
			Summe (SOLL=100)	
	Gesundheit	20	Krankenhäuser/Kliniken	20
			Ärzte für Allgemeinmedizin	50
			Gynäkologie, Augen-, Zahnärzte	30
	Summe (SOLL=100)			100
Verkehrsanbindung	ÖV	Zugänglichkeit (Anzahl der Haltestellen)	20	
		Erschließung (Hst m. d. größten Anzahl von Abfahrten)	30	
		Erreichbarkeit (6 bis 9) (Fz zum Zentrum)	20	
		Erreichbarkeit (9 bis 16) (Fz zum Zentrum)	10	
		Erreichbarkeit (16 bis 19) (Fz zum Zentrum)	20	
	Summe (SOLL=100)			100
	MIV	40	Anschlussstellen (Bestand)	0
			Zentren Inland (Bestand)	0
			Zentren Inland + Ausland (Bestand)	0
			Anschlussstellen (Ausbau)	40
			Zentren Inland (Ausbau)	50
Zentren Inland + Ausland (Ausbau)			10	
Summe (SOLL=100)			100	
Summe (SOLL=100)			100	

(Anmerkung: bei MIV ist „Bestand“ auch in „Ausbau“ enthalten, wurde dort also mitbewertet. )

## Die Annahmen in den Szenarien im Überblick:

Bevölkerungsentwicklung 04-08 (und Fortschreibung)	Bauland/Wohnungsreserven Bestand	Potenziale (Rasteranalyse) • Ausstattungsqualität • Anbindungsqualität
„Status quo“ Variante 1 und 2	„Bürgermeisterszenario“	„Interventionsszenario“ Strukturierte Stadtregion
<b>Bevölkerungsentwicklung</b> Wachstumsraten konvergiert bis 2030	<b>Bevölkerungsentwicklung</b> Zielzahlen der Gemeinden aus Befragung	<b>Bevölkerungsentwicklung</b> Ergebnis der „Auffüllung“ nach Zielvorgabe
<b>Reserven mobil</b> SQ 1: 100% SQ2: 50%	<b>Reserven mobil</b> aus Erhebung (bei fehlenden Angaben -Durchschnitt)	<b>Reserven mobil</b> differenziert 60% in HP 40% in MP 20% in NP
<b>Verdichtung:</b> SQ 1: keine SQ 2: +10% (Markt)	<b>Verdichtung:</b> aus Erhebung (bei fehlenden Angaben -Durchschnitt)	<b>Verdichtung:</b> differenziert 50 EW/ha in Hochpotenzialgebieten (HP) 40 EW/ha in Mittelpotenzialgebieten (MP) 30 EW/ha in Niedrigpotenzialgebieten (NP) +10% im Bestand (Kerne zentraler Orte)
<b>Räumlicher Bezug:</b> Gemeinde	<b>Räumlicher Bezug</b> Gemeinde	<b>Räumlicher Bezug</b> Raster, 1,5km Seitenlänge

# Status Quo Szenarien – Fortschreibung des Trends

## Status Quo Szenario SQ1

Die Bevölkerungsentwicklung ist bei beiden Status-Quo-Szenarien SQ1 und SQ2 der relevante Ausgangsparameter. Wird diese jährliche Veränderung (konvergiert: siehe Excurs 2) fortgeschrieben, dann erhöht sich die Bevölkerungszahl des Stadtumlandes von 909.000 im Jahre 2008 auf 1.039.000 im Jahr 2020. Diese Zunahme der Bevölkerung im Stadtumland um rund 130.000 liegt in einer nicht unplausiblen Größenordnung, ist jedoch ausschließlich das Ergebnis einer linearen Fortschreibung der konvergierten Trends der Jahre 2004 bis 2008. Die mögliche Zunahme liegt deutlich über der von Statistik Austria prognostizierten Zunahme der Bevölkerung bis 2020.

Die gewidmeten Baulandreserven würden ausreichen, bei aktueller gemeindespezifischer Dichte eine zusätzliche Bevölkerung von etwa 260.000 aufzunehmen, also doppelt so viele wie bei Fortschreibung des Trends bis 2020 zu erwarten sind. Am Ende des Betrachtungszeitraums wären die Restreserven der Gemeinden des Stadtumlandes noch immer beträchtlich. Gemeinden, die im Jahr 2020 noch immer Reserven aufweisen, sind in rot eingefärbt. Jene Gemeinden, die über keine Reserven mehr verfügen oder diese „überkonsumiert“ haben, sind in Blau gehalten. Das Kartenbild ist generell „rot“ und nur die wenigen Gemeinden in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wien sind blau.

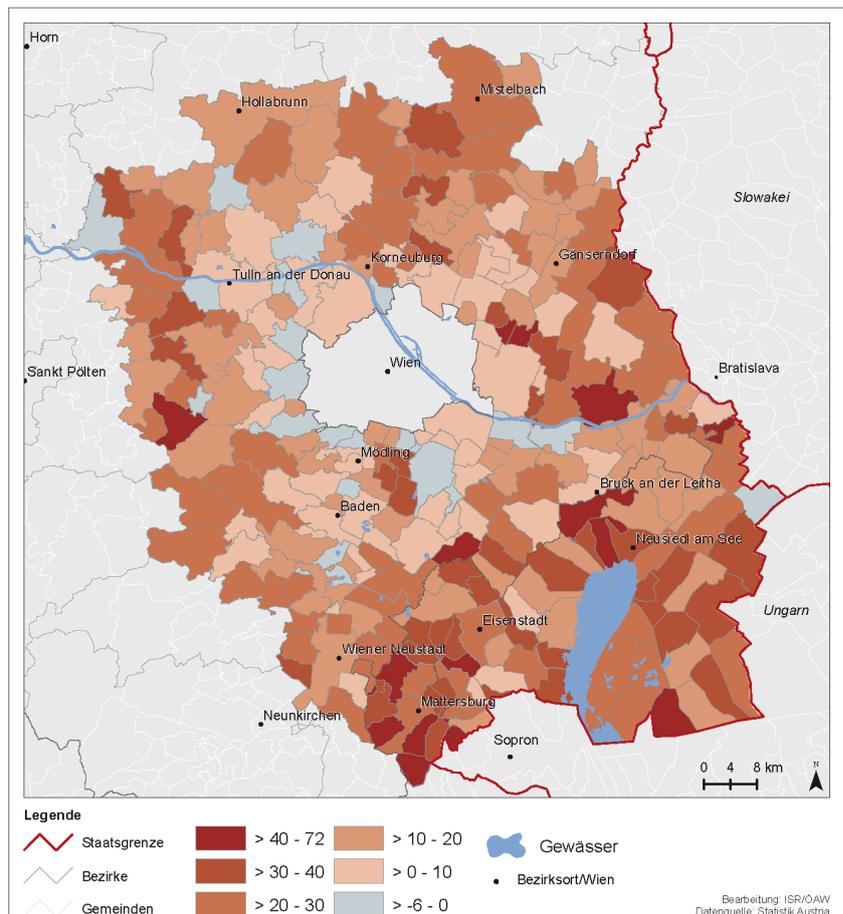
Legt man die Schätzungen der MA18 für die Bundeshauptstadt zugrunde, so liegt die theoretische maximale Aufnahmekapazität in der Stadt bis zum Jahre 2021 bei 445.000 Einwohnern. Die Fortschreibung der Wachstumstrends zwischen 2004 und 2008 in Wien (inkl. konvergierter Wachstumsrate) ergibt einen rechnerischen Zuwachs um knapp 193.000 Menschen auf 1.867.883 Einwohner. Damit reichen auch die geschätzten Wohnbaureserven der Stadt Wien aus.

Szenario SQ1 belegt die große, theoretisch mögliche, „Aufnahmekapazität“ des Stadtumlandes, im Wesentlichen ermöglicht durch die großzügigen Baulandreserven, die in der Vergangenheit gewidmet wurden. Dennoch stoßen 22 Gemeinden an die Grenzen ihrer Aufnahmekapazität und würden darauf wahrscheinlich mit weiteren Baulandwidmungen reagieren.

Die Baulandreserven sind aber nur theoretisch verfügbar, denn das Phänomen des Hortens ist seit vielen Jahrzehnten ein ständiger Begleiter der Baulandwidmung.

SQ1 bleibt mit einer angenommenen Verfügbarkeit des Baulandes von 100% damit unrealistisch.

Eine übergeordnete und von raumordnerischen Gesichtspunkten geleitete Verteilung ist nicht erkennbar, was sicherlich die Notwendigkeit andeutet, stärker stadtreional zu denken. Es scheint doch weniger die „Aufnahmekapazität“ das Problem zu sein, sondern die raumstrukturelle Anordnung des Wachstums.



**Abbildung SQ1:**  
Aufnahmepotenzial 2020 in % der Wohnbevölkerung von 2008, (Restreserve Bauland 2020 gewichtet mit gegebener Dichte in % der Wohnbevölkerung von 2008)

## Status Quo Szenario SQ2

Im Status-Quo-Szenario SQ2 werden zwei veränderte Annahmen getroffen.

1.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Bebauungsdichte geringfügig erhöht (10%)

Starkes Wachstum in den Gemeinden führt in der Realität nicht nur zur „Umverteilung“, sondern auch zu einer erhöhten Bebauungsdichte. Viele Zuzüge in eine Gemeinde haben – bei Konstanzhaltung des Baulandes – eine Erhöhung der Nachfrage und eine Verteuerung von Grund und Boden zur Folge. Mit der Verteuerung steigt aber auch der Druck, die Fläche intensiver zu nutzen. Im Bereich der Wohnhausverbauung führt das zu einer Abnahme der durchschnittlichen Parzellengröße, die Bebauungsdichte steigt. Die angenommene Erhöhung der gegebenen Dichtwerte um 10% ist ausgesprochen moderat und vorsichtig, denn der sich daraus ergebende Durchschnittswert von rund 36 Personen pro ha ist „städtebaulich“ noch weit von einer dichten Verbauung entfernt.

2.

Im Szenario SQ2 wird angenommen, dass 50% des gewidmeten Baulandes verfügbar gemacht werden können.

Die Verarbeitung dieses Wachstumsdrucks ist in SQ2 schwieriger als in SQ1.

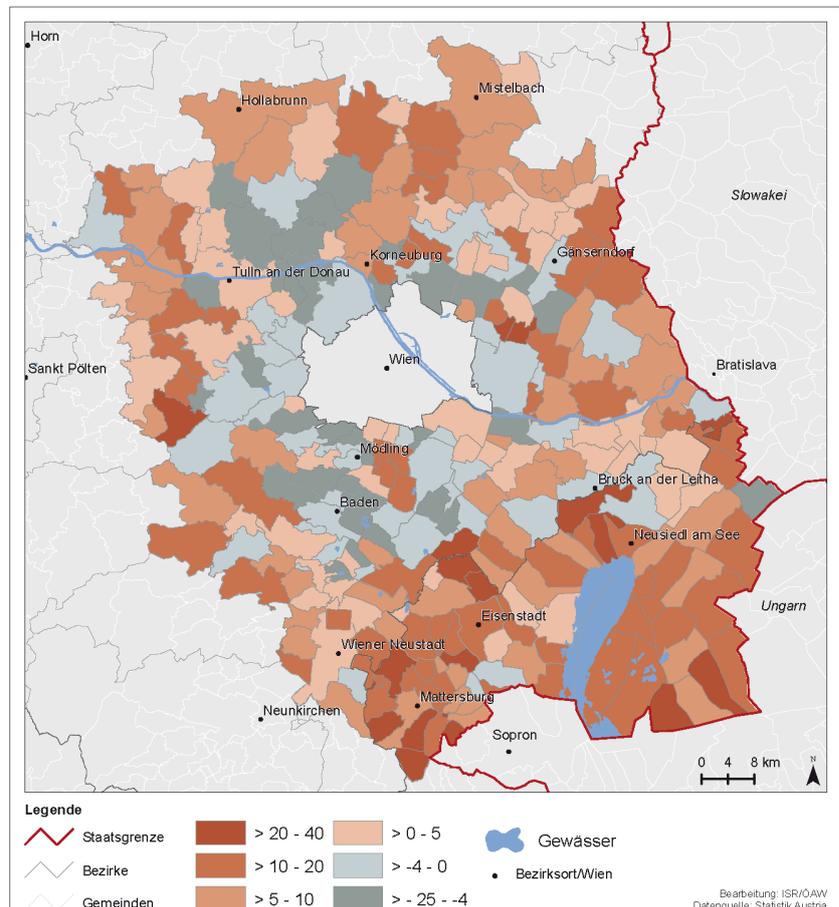
Die „Folgen“ der zusätzlich getroffenen Annahmen sind daher deutlich. Nicht mehr 22 Gemeinden stoßen an ihre Wachstumsgrenzen, sondern über 70 Gemeinden weisen in SQ2 eine negative (marktrelevante) Baulandreserve auf. Einem Viertel der Umlandgemeinden geht das verfügbare Bauland aus und sie müssten als Reaktion darauf neues Bauland ausweisen, um das Bevölkerungswachstum gemäß konvergierender Trendfortschreibung bewältigen zu können.

Die Restreserve an verfügbarem Bauland bzw. des Aufnahmepotenzials an zusätzlicher Bevölkerung, kartographisch dargestellt, dokumentiert die Zunahme der blau eingefärbten Gemeinden.

Negative Baulandreserven finden sich im Süden von Wien, in den Bezirken Baden und Mödling sowie in Wien-Umgebung, aber auch in den Gemeinden im Osten und Norden.

Das engere Stadtumland gelangt an seine Wachstumsgrenzen. Aber auch das mosaikartige Muster an „blauen“ Gemeinden findet sich wieder. Umgekehrt verfügen die Gemeinden im nördlichen und mittleren Burgenland weiterhin über großzügige Wachstumspotenziale

Reduziert man die oben erwähnte maximale theoretische Aufnahmekapazität in der Stadt Wien um 50%, was einer realistischen Annahme entspricht, lägen die Kapazitäten in der Bundeshauptstadt mit 225.000 zusätzlichen Einwohnern immer noch über der durch die Fortschreibung errechneten knapp 193.000



### Abbildung SQ2

#### Aufnahmepotenzial 2020 in % der Wohnbevölkerung von 2008,

(Restreserve Bauland 2020 gewichtet mit erhöhter Dichte in % der Wohnbevölkerung von 2008)

## Das „Bürgermeisterszenario“

Das so genannte „Bürgermeisterszenario“, basiert im Wesentlichen auf den Aussagen der kommunalpolitisch Verantwortlichen. (siehe Exkurs 3)

Wachstum ist das dominante Prinzip aller Gemeinden im Stadtumland. Von den befragten Gemeinden wollen 97,3% wachsen. Insgesamt würde, wenn man die Angaben der Gemeindeverantwortlichen zusammenfasst, das Stadtumland nicht 909.000 Einwohner beherbergen, sondern 1.122.000 und damit um rund 213.000 über der Einwohnerzahl des Jahres 2008 liegen. Suburbanisierung ist nicht nur, aber auch einer kommunalpolitischen Self-fulfilling- Prophecy zuzuschreiben.

Wenn das von den Gemeindeverantwortlichen angegebene Wachstum tatsächlich realisiert wird, dann überschreiten 67 Gemeinden ihre Baulandreserven, wobei dabei unterstellt wird, dass die gesamte Reserve mobilisiert wird.

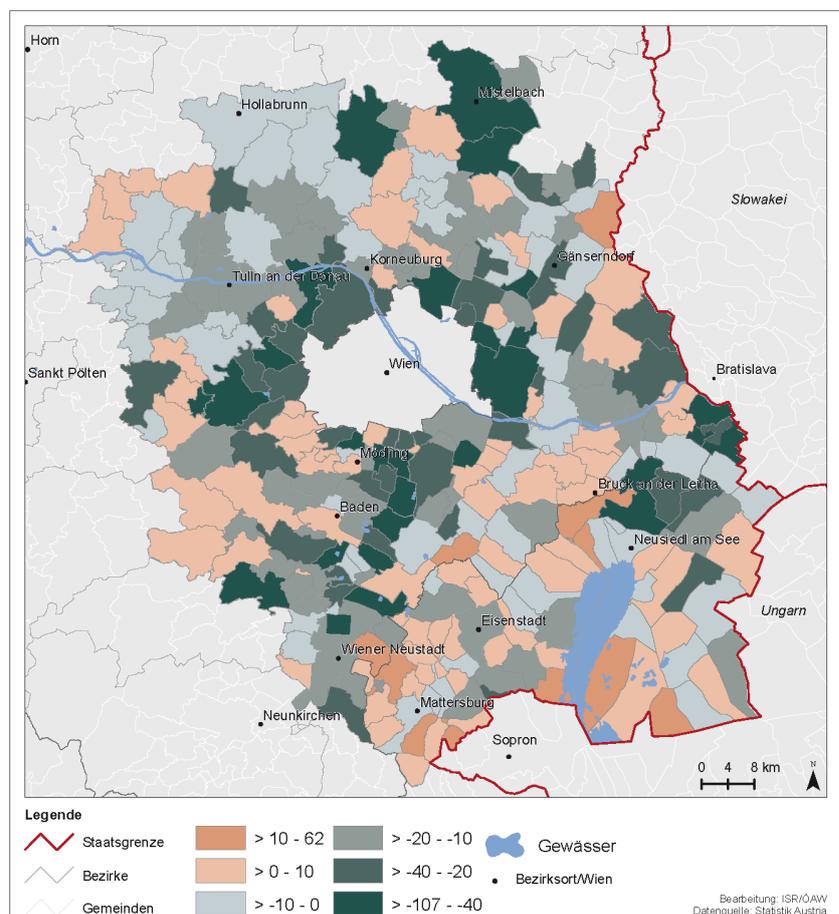
Das ist aber weder zu erwarten, noch realistisch. Die Gemeindeverantwortlichen selbst haben angegeben, dass durchschnittlich nur rund ein Drittel des gewidmeten Baulandes auch mobilisierbar ist.

Wenn dieser Wert der Berechnung zugrunde gelegt wird, dann überschreiten bereits 177 Gemeinden ihre mobilisierbaren Baulandreserven und müssten, um ihr angegebenes Wachstumsziel auch realisieren zu können, neues Bauland widmen und aufschließen.

Das Kartenbild hat sich bei diesem Szenario insgesamt und im Vergleich zu Szenario SQ1/SQ2 deutlich verändert. Die in Blautönen eingefärbten Flächen und damit die Gemeinden, die ihre Reserven aufgebraucht haben und somit kein Potenzial für zusätzliche Bevölkerung mehr haben, dominieren das Bild.

Besonders deutlich werden die Reserven im Stadtumland aufgebraucht sein, aber auch im südlichen Weinviertel und sogar im nördlichen Burgenland. Einzelne „Inseln“ mit noch vorhandenen Baulandreserven werden nur mehr im südlichen Wiener Becken, im Seewinkel und in einigen Gemeinden des äußeren Randes der Stadtregion zu finden sein.

Das Bürgermeisterszenario kennzeichnet somit eine extreme Zukunftsvorstellung, die eine starke Zersiedelung der Region zur Folge hätte.



### Abbildung „Bürgermeisterszenario“

#### Aufnahmepotenzial 2020 in % der Wohnbevölkerung von 2008,

(Restreserve Bauland 2020 gewichtet mit gegebener Dichte in % der Wohnbevölkerung von 2008)

## Das Interventionsszenario – die „Strukturierte Stadtregion“

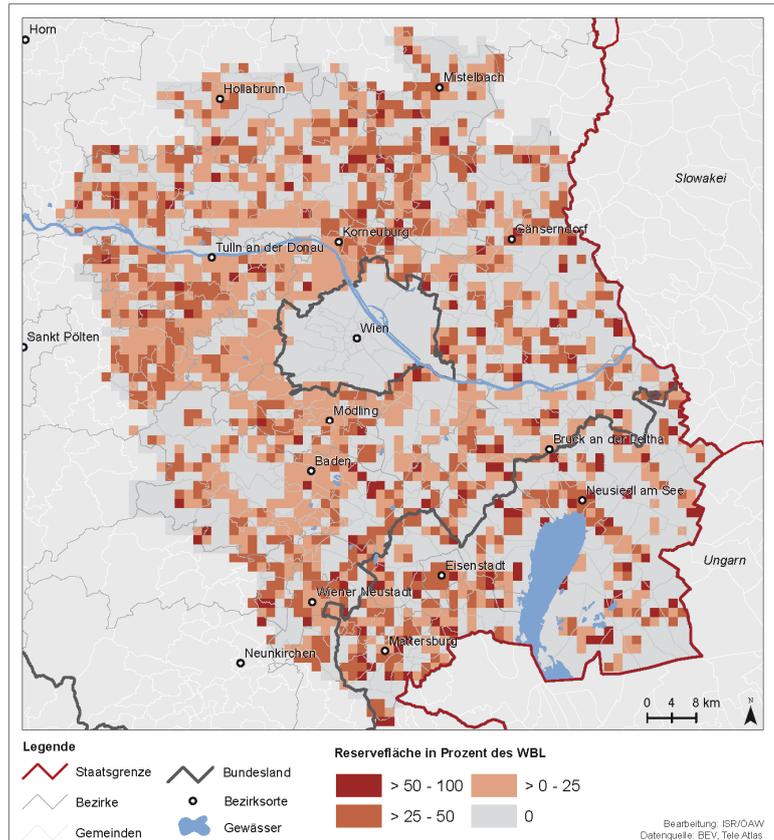
Im Interventionsszenario werden keine Trends fortgeschrieben oder Begehrlichkeiten realisiert, sondern der suburbane Raum wird aufgrund planerischer Prämissen aufgefüllt. Im Szenario der „Strukturierten Stadtregion“ geht man darüber hinaus von einem adäquaten Einsatz bestehender und neuer Instrumente zur Steuerung der räumlichen Entwicklung aus (siehe dazu SRO- Modul 3).

Die planerische Vorgabe: es gilt, die Besiedlung dort zu konzentrieren, wo die Ausstattung mit zentralörtlichen Gütern und Diensten für die Bewohner gegeben oder über kurze Wegstrecken zu erreichen ist. Kompakte und verkehrsminimierende Siedlungen sind das Ziel.

Was durch das Interventionsszenario verhindert werden soll, ist ein unstrukturiertes Auffüllen der bestehenden Baulandreserven. Ohne Intervention würde die zukünftige Suburbanisierung einem Sprawling entsprechen.

Die Wohnbevölkerung würde sich in diesem Fall dort ansiedeln, wo Bauland zu den jeweils vergleichsweise günstigsten Preisen verfügbar ist. Ein mosaikartiges, stark „autoabhängiges“ Siedlungsbild entsteht.

**Abbildung:**  
Baulandreserven auf Raster umgelegt

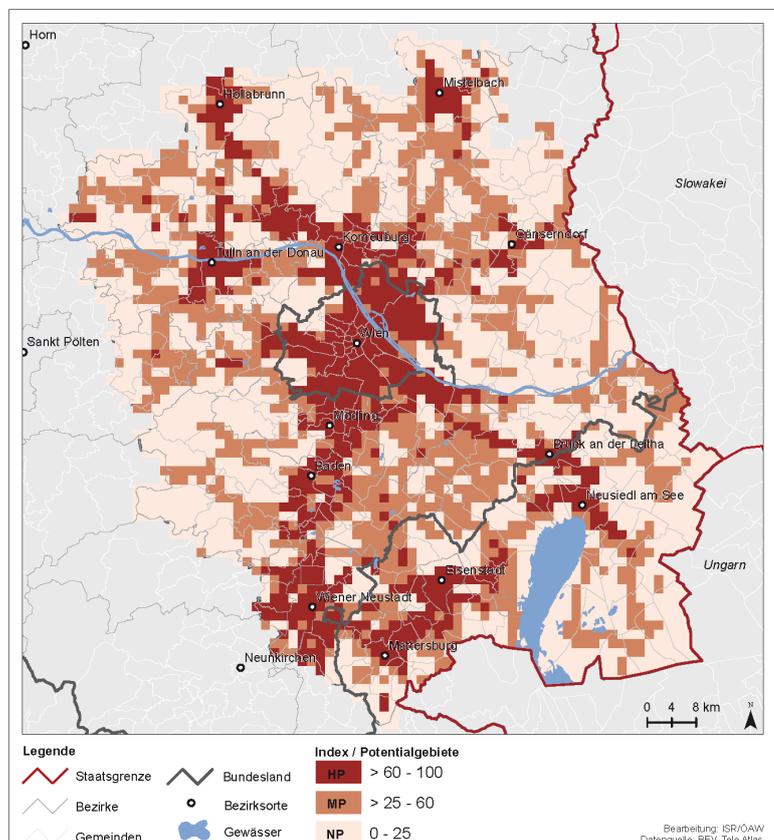


Durch Zusammenschau und Gewichtung aller in der Potenzialanalyse berücksichtigten Faktoren (Tabelle S12) ergibt sich das **Bild einer strukturierten Stadtregion**, wobei in 3 Potenzialkategorien klassifiziert wird: HP hoch, MP mittel, NP niedrig

Durch entsprechende Intervention wird die Entwicklung vorrangig in Hochpotenzialgebiete gelenkt. Die Folge ist eine starke Orientierung an bestehenden Achsen, Schwerpunkten und Verdichtungsräumen.

Die durch das Interventionsszenario zu beantwortende Frage lautet nun: Reichen die wenigen und einfachen Annahmen hinsichtlich Verdichtung und Baulandmobilisierung für die einzelnen Potenzialkategorien aus, das prognostizierte Wachstum auch zu bewältigen?

**Abbildung:**  
Ergebnis der Potenzialanalyse - die „strukturierte Stadtregion“



Im Szenario wird angenommen, dass in den Hochpotenzialgebieten das Ausmaß der Mobilisierung der Baulandreserven am höchsten ist, ua. dadurch, dass hier verstärkte bodenpolitische Maßnahmen gesetzt werden. In den Hochpotenzialgebieten werden dadurch 60% der Baulandreserven mobilisiert, 40% sind es in den Mittelpotenzialgebieten und 20% dort, wo das Potenzial zukünftiger Ansiedlung als niedrig eingestuft wird.

Ähnlich differenziert wird bei der Bebauungsdichte:

In den Hochpotenzialgebieten wird eine Erhöhung der Bebauungsdichte auf durchschnittlich 50 Einwohner pro ha angestrebt, in den Mittelpotenzialgebieten auf 40 Einwohner pro ha und in den Niedrigpotenzialgebieten auf 30 Einwohner pro ha. Zusätzlich bei Zentralen Orten wird eine Erhöhung der Bebauungsdichte im Bestand um 10% angenommen.

### Das Szenario zeigt folgendes Ergebnis:

Werden die Baulandreserven in Abhängigkeit von den Erreichbarkeitspotenzialen entsprechend den Modellannahmen mobilisiert und genutzt, dann können insgesamt und zusätzlich 181.000 Menschen untergebracht werden, Es ergibt sich folgende Verteilung: ca.10% der zusätzlichen Wohnbevölkerung sind in den Niedrigpotenzialgebieten verteilt worden, ca. 30% in den Mittelpotenzialgebieten und etwa 60% in den Hochpotenzialgebieten, ohne dass zusätzliche Baulandwidmungen notwendig würden.

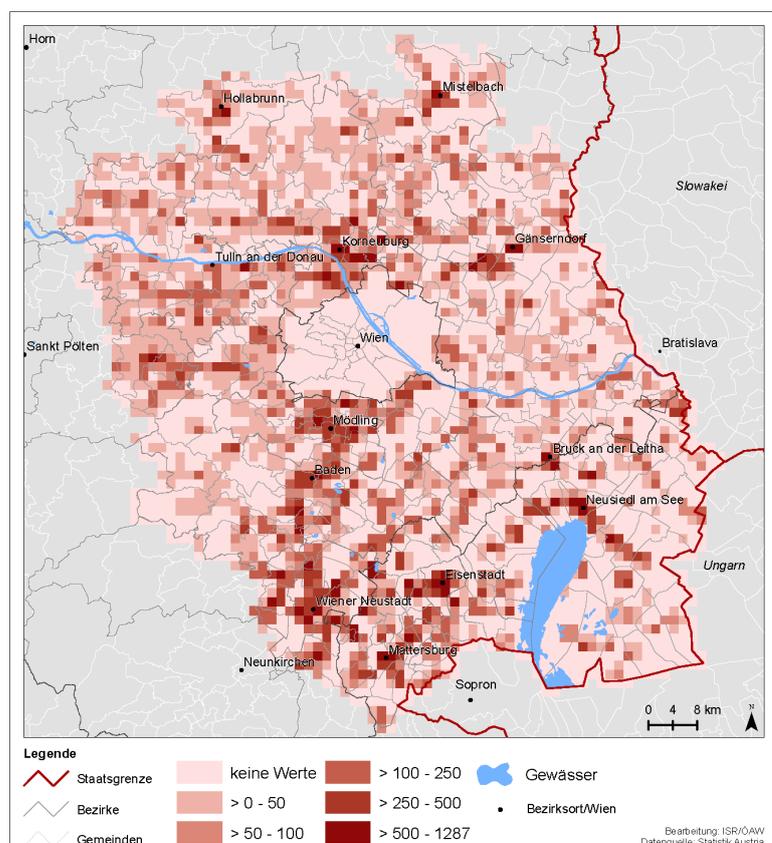
In diesem Szenario wird der Einfluss der Verkehrsanbindung mit dem öffentlichen Verkehr bei der Potenzialanalyse mit 60% gewichtet und jener des Individualverkehrs mit 40%. (siehe Tabelle: Seite 12)

Anmerkung:

Wird dem öffentlichen Verkehr ein höheres Gewicht beigemessen (Gewichtung 80%), dann sinkt das Ausmaß der fiktiv zusätzlich aufnehmbaren Wohnbevölkerung auf 164.000. Das ist eine Folge der räumlichen Konzentration auf jene Teilräume, in denen gewidmetes Bauland gut über den ÖV angebunden ist.

Schreibt man dagegen dem Individualverkehr ein höheres Gewicht zu (80%), dann steigt zwar die Zahl an Rasterzellen mit hohem „Potenzial“ und damit auch die Aufnahmefähigkeit auf 196.000.

Suburbanisierung würde sich jedoch bei einem höheren Gewicht des Individualverkehrs flächiger ausbreiten, was nicht im Sinne des Szenarios einer strukturierten Stadtregion wäre.



### Abbildung:

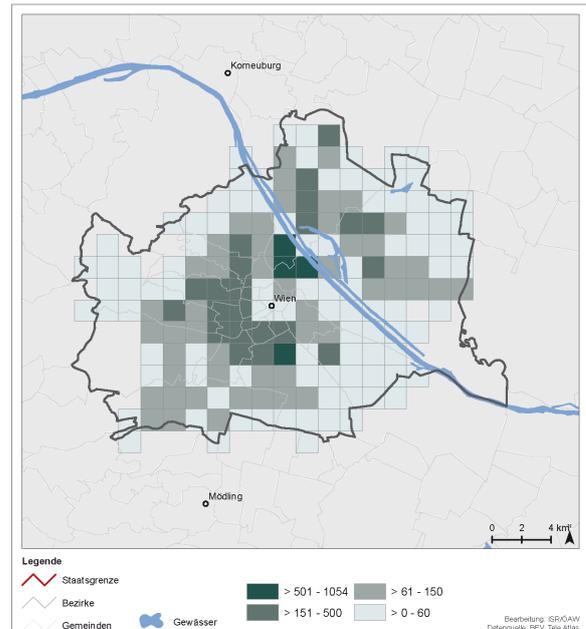
#### Szenario „Strukturierte Stadtregion“

Verteilung der zusätzlichen Wohnbevölkerung auf Baulandreserven in den nach Modellannahmen bewerteten Rasterzellen.

Für die stadregionale Entwicklung insgesamt stehen in Zukunft erhebliche Reserven zur Verfügung, denn auch die Stadt Wien verfügt über gut erreichbare und infrastrukturell hervorragend ausgestattete Potenziale, die mehr Menschen aufnehmen könnten als prognostiziert. Nach der Hauptvariante der Bevölkerungsprognose von Statistik Austria wird die Bevölkerungszahl von Wiens bis 2020 um 136.000 zunehmen.

Forschungen der MA18 zeigen auf, dass alleine die in den Rasterzellen verortete Zahl an zusätzlichen, realistisch mobilisierbaren Wohneinheiten rund 100.000 beträgt. Wird diese Zahl mit der in Wien beobachtbaren, durchschnittlichen Haushaltsgröße von knapp 2,0 gewichtet, dann gelangt man zu einem Aufnahmepotenzial von 200.000 Personen. In der Zahl von zusätzlich 100.000 Wohneinheiten sind nicht eindeutig verortbare Potenziale (Leerstände, Umbauten im Bestand wie etwa Dachausbauten) nicht enthalten.

Das Ausmaß dieser zusätzlichen Wohneinheiten kann mit 15.000 bis 20.000 Einheiten abgeschätzt werden, eine mindestens ebenso große Zahl an Wohneinheiten muss jedoch auch wieder in Abzug gebracht werden, denn im Rahmen des Abrisses von Gebäuden, bei Umnutzungen und Wohnungszusammenlegungen gehen Wohneinheiten verloren, die durch den Neubau ersetzt werden müssen. Das ändert aber wenig an der generellen Aussage, insbesondere auch deshalb, weil auch in Wien eine zusätzliche Verdichtung außerhalb des gründerzeitlichen Baukörpers vorstellbar ist.



#### Abbildung Interventionsszenario:

Zusätzliche Wohneinheiten in Wien, Prognose für 2020

## Fazit zu Modul 2:

Das **Status Quo Szenario 1** zeigt, dass zwar insgesamt gesehen ausreichend gewidmetes Bauland vorhanden wäre, aber auch im unwahrscheinlichen Falle einer vollständigen Mobilisierung der gewidmeten Baulandreserven, bei konvergierender Fortschreibung der Wachstumsraten und konstanten Dichtewerten bereits mehrere Gemeinden ihre Reserven am Ende des Betrachtungszeitraumes aufgebraucht hätten.

Nimmt man aber eine geringere Baulandmobilisierbarkeit (50%), wie im **Szenario SQ2** dargestellt an, steigt die Zahl der Gemeinden, die ihre Reserven ausgeschöpft hätten rapide an. Auch die angenommene Erhöhung der Dichte von 10% ändert wenig daran. Einem Viertel der Umlandgemeinden geht das verfügbare Bauland aus und sie würden als Reaktion darauf wahrscheinlich neues Bauland ausweisen, um das Bevölkerungswachstum gemäß konvergierender Trendfortschreibung bewältigen zu können.

Noch dramatischer stellt sich die Situation im „**Bürgermeisterszenario**“ dar. Erfolgt das Wachstum so, wie es die befragten Gemeindeverantwortlichen in der Erhebung angegeben haben und legt man die angegebenen Mobilisierungsraten zu Grunde würden fast zwei Drittel aller Gemeinden am Ende des Betrachtungszeitraumes die Baulandreserven aufgebraucht haben.

Die Stadtregion breitet sich in beiden Trendszenarien, insbesondere aber im Falle des Bürgermeisterszenarios unstrukturiert aus. Weitere, z.T. beträchtliche Baulandausweitungen, mit allen daraus erwachsenden Konsequenzen (Infrastrukturkosten, Zersiedelung etc.), wären wohl die Folge. Überörtliche Prinzipien einer nachhaltigen suburbanen Entwicklung würden dabei nicht oder kaum berücksichtigt.

Das **Szenario der „strukturierten Stadtregion“** belegt hingegen, dass die Anwendung einiger einfacher Grundprinzipien, die den Plandokumenten der Länder (STEP, LEK, LEP) zugrundeliegen zu einer Stadtregionsentwicklung führen kann, die auf der einen Seite das Wachstum verarbeitet und auf der anderen Seite aus umwelt- und volkswirtschaftlichen Gründen heraus vorteilhaft ist. Sie führt zu einer polyzentrischen Entwicklung an Verkehrsachsen, einer Betonung der Zentrennähe und einem moderaten Wachstum an den Rändern und in den Zwischenräumen.

Das „Interventionsszenario“ setzt aber voraus, dass es der Raumordnung gelingt, die zur Umsetzung erforderlichen Instrumente, etwa im Bereich der Bodenpolitik (Baulandmobilisierung), zur Impulssetzung auf dem Sektor des Wohnungsbaus und zur Erreichung von adäquaten Dichtewerten zu erschließen.

## Zusammenfassung Modul 3: Handlungsoptionen und Instrumentarien zur Umsetzung

Geeignete Interventionsinstrumente- und -mechanismen sollen die Raumordnung in die Lage versetzen, nicht nur unerwünschte Entwicklungen zu verhindern, sondern durch aktive Impulse basierend auf klaren Strategien, einen Beitrag leisten zu können, damit das Szenario einer „strukturierten Stadtregion“ Realität werden kann.

Mit der Bearbeitung des Moduls wurde 'mecca-consulting' beauftragt, die Vorgangsweise umfaßte mehrere Schritte:

- **Analyse von nationalen und internationalen Best-Practise-Beispielen** in Hinblick auf ihre Anwendbarkeit in der österreichischen Planungspraxis.  
Diese Analyse baute dabei insbesondere auf der ÖROK Studie „Räumliche Entwicklungen in österreichischen Stadtregionen: Handlungsbedarf und Steuerungsmöglichkeiten“ auf.
- Bewertung der Anwendbarkeit und möglichen Wirksamkeit von diesen Instrumenten für die Ostregion
- Identifizierung von 3 Themenschwerpunkten mit besonderer Relevanz für die SRO-Region
  - Bodenpolitik
  - Regionale Leitplanung
  - Fachplanungskoooperation (am Beispiel Energie)
- **Durchführung von Focusworkshops** zu denen VertreterInnen aus unterschiedlichsten Bereichen eingeladen wurden:
  - Verwaltung: Raumordnung, Wohnbauförderung
  - Koordinierungsstellen – PGO, Regionalplanung Zürich – Umgebung (RZU)
  - Regionalmanagement: Stadt-Umland Management Wien-NÖ, RM NÖ, RM Burgenland
  - Politik: Gemeindevertreterverbände
  - Wirtschaft: Raiffeisen Bank, Developer der Seestadt Aspern, ECOPlus, WWFF, WIBAG)
  - Fachplanung: Energie (Kanton Bern – Wasser und Energiewirtschaftsamt, NÖ Geschäftsstelle für Energiewirtschaft, Burgenländische Energieagentur)

### Ergebnisse Modul 3:

#### „Regionale Deklarationen“ (Arbeitstitel)

Die im Projekt SRO angedachten „Regionalen Deklarationen“ erscheinen geeignet, eine Abstimmung der qualitativen Ziele der räumlichen Entwicklung über Ländergrenzen hinweg herbeizuführen und gleichzeitig die Leitlinien zur künftigen räumlichen Entwicklung (Modul 4) auch den Gemeinden zu kommunizieren. Es wird dabei jedoch auf die spezifischen Verhältnisse in den Teilräumen einzugehen sein. Eine Vorgangsweise wie etwa bei der „Wienerwalddeklaration“ erscheint dabei nicht zielführend. Vielmehr sollte ein starker „bottom up“ Ansatz im Rahmen des Stadt-Umland-Managements einerseits zur Stärkung der Position von SUM, als auch zur erforderlichen Akzeptanz der Resultate beitragen. Bei der Abgrenzung von „Deklarationsräumen“ sollten jedenfalls länderübergreifende Aspekte und bestehende Kooperationsstrukturen berücksichtigt werden (z.B. SUM Nord, SUM SÜD, KOBRA-Region).

#### „Regionale Leitplanung“

Die regionale Ebene kann in NÖ und im Burgenland als „missing link“ in der Raumordnung bezeichnet werden. Regionale Raumordnungsprogramme sind z.B. in NÖ „Landessache“. Als Verordnung behördenverbindlich, verfolgen sie überwiegend Ordnungsziele (z.B. Ausweisung von Siedlungsgrenzen). Entwicklungsstrategien bzw. qualitative und quantitative Ziele bzw. konkrete Entwicklungsmaßnahmen sind kaum Gegenstand dieser Programme. Viele Aussagen zur künftigen Entwicklung bleiben allgemein und unverbindlich – es wird „bestmöglich angestrebt“.

Andererseits werden freiwillige, beispielsweise vom Land NÖ geförderte Möglichkeiten zur Erstellung gemeinsamer „Regionaler Rahmenprogramme“ von den Gemeinden zögernd wahrgenommen. Auch erscheinen diese wenig geeignet, Entwicklungsabsichten/maßnahmen auch tatsächlich nachhaltig festzuschreiben, da sie keinerlei Verbindlichkeit haben.

Landesweite Programme oder Konzepte hingegen sind kaum in der Lage in ausreichender Genauigkeit auf unterschiedliche strukturelle Verhältnisse und Bedürfnisse entsprechend Bedacht zu nehmen. Strategien für Wachstumsräume müssen sich zwangsläufig an anderen Prioritäten orientieren als jene für periphere Abwanderungsgebiete. Dem sollte durch entsprechende **Regionale Differenzierung** Rechnung getragen werden.

Durch das vorgeschlagene Instrument einer „Regionalen Leitplanung“ (z.B. für Siedlungs- und Standortentwicklung) könnte ein starkes Bindeglied zwischen den Planungsebenen Land und Gemeinde geschaffen werden, als gemeinsame, partnerschaftliche Angelegenheit auf regionaler Ebene zur Abstimmung der Entwicklungsziele und unter Bündelung der Kompetenzen.

- Ein solcher gemeinsamer Planungsprozesses, könnte in einem Übereinkommen (Vertrag) zwischen Gemeinden und dem Land münden, in dem festgelegt wird, welche konkreten vereinbarten Ziele und Maßnahmen für die jeweilige Region das Land im überörtlichen Plandokument (Leitplan) festlegt und welche von den Gemeinden in ihre Örtlichen Entwicklungskonzepte bzw. Raumordnungsprogramme aufzunehmen sind.
- In solchen Leitplänen könnten u.a. (nach in den Raumordnungsgesetzen festzulegenden Kriterien) „**Zielgebiete**“ für bestimmte Zwecke (z.B. objektgeförderter Wohnbau) ausgewiesen und überörtlich festgelegt werden, in die künftig Siedlungsentwicklung verstärkt gelenkt werden soll.
- Gemeinden könnten in ihren örtlichen Programmen/Flächenwidmungsplänen in solchen Zielgebieten „**Vorbehaltsflächen**“ (z.B. für objektgeförderten Wohnbau) ausweisen, für die besondere Wohnbauförderungskriterien gelten könnten.
- Die Verfügbarkeit solcher Vorbehaltsflächen wäre durch Vertragsraumordnung abzusichern.
- **Baulandfonds** (siehe Bodenpolitik) könnten die Gemeinden in der Folge bei Einlösung der Vorbehaltsflächen und standortentsprechender Bewirtschaftung unterstützen.

## Aktive Bodenpolitik

Bei der Bearbeitung der Szenarien hat sich herausgestellt, dass die künftige räumliche Struktur der Stadtregion maßgeblich von der Mobilisierbarkeit der (ausreichend vorhandenen) Baulandreserven und deren standortgerechter Nutzung abhängen wird. Aktive und abgestimmte Bodenpolitik und Baulandbewirtschaftung wird v.a. in Wachstumsräumen immer mehr zur zentralen Aufgabe der Raumordnung.

Die mangelnde Mobilisierbarkeit von Bauland in den Zentren bzw. in deren Nahbereich führt zunehmend zur Siedlungsentwicklung an peripheren Standorten und verursacht damit weiteren Landverbrauch und hohe Infrastrukturkosten v.a. in den Bereichen Verkehr, Ver- und Entsorgung sowie Energie. Diese Entwicklung provoziert förmlich zu Spekulationen mit Baulandreserven. In zentralen Lagen wird Fläche "gespart", (d.h. aber nicht verdichtet, sondern auch oft gehortet) was vor Ort zu weiteren Preissteigerungen führt, gleichzeitig aber die Nachfrage an (noch) billigeren peripheren Standorten und damit die Suburbanisierung anheizt.

Meist fehlt es den Gemeinden auch an finanziellen Mitteln, mobil werdende Flächen anzukaufen entsprechend zu beplanen und zur Verfügung zu stellen. Nur allzu oft wechseln solche Flächen zwar den Besitzer, bleiben aber weiterhin unbebaut. Die Raumplanung, welche das Gegengewicht zur Eigendynamik der Siedlungsentwicklung darstellen sollte, ist im Rahmen der Ordnungsplanung zunehmend nicht mehr in der Lage diese 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 meist immer weitere Umwidmungen mit allen daraus erwachsenden Konsequenzen erforderlich. Lösungsansätze sind auf rechtlicher Ebene zu suchen (Bodenordnung), und im Bereich privatwirtschaftlicher Maßnahmen, also einer aktiven Bodenpolitik von Land und Gemeinden, die über die traditionelle Ordnungsplanung hinausreicht:

Die Möglichkeiten der **Vertragsraumordnung** zur Baulandmobilisierung und nachhaltigen Siedlungsentwicklung sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Deren verstärkter Einsatz sollte dazu beitragen, etwa die Entwicklungsmöglichkeiten in „Zielgebieten“ (siehe Leitplanung) und auf dort ausgewiesenen „Vorbehaltsflächen“ rechtlich abzusichern.

In solchen Verträgen sollten insbesondere Bestimmungen zur Verfügungstellung geeigneter, das heißt sehr gut erschlossener und zentral gelegener Grundstücke insbesondere für den objektgeförderten Wohnbau, entsprechend dem jeweiligen Bedarf einer Gemeinde sichergestellt werden.

### Infrastruktur/Investitionsabgaben – oder Beiträge

Solche Gemeindeabgaben auf gewidmete und ungenutzte Flächen, wie sie in NÖ kurze Zeit möglich waren und derzeit u.a. in der Steiermark einhebbar sind, wären eine weitere Möglichkeit die Mobilisierung von bereits gewidmeten Flächen zu unterstützen.

**Mindestbebauungsdichten** sollten insbesondere für zentral gelegene Flächen im Nahbereich hochrangiger ÖV Anbindungen vorgeschrieben werden, um eine standortentsprechende Verdichtung zu erzielen.

**Baulandfonds** (wie sie v.a. in Tirol oder Salzburg seit Jahren tätig sind) können maßgeblich zur Umsetzung der Ziele von Siedlungs- und Standortentwicklung beitragen. Sie könnten Länder und Gemeinden bei der aktiven Bodenpolitik wesentlich unterstützen (u.a. Bei der Einlösung von **Vorbehaltsflächen in „Zielgebieten“** (siehe Leitplanung und damit starke aktive Entwicklungsimpulse setzen. Es empfiehlt sich dabei eine enge Bindung an Ziele der Landes-/Stadtentwicklung, der Raumordnung bzw. Wohnbauförderung.

## Fachplanungsk Kooperationen und Netzwerke

Räumliche Entwicklung wird maßgeblich auch von Faktoren beeinflusst, die nicht in den unmittelbaren Kompetenzbereich der Raumordnung fallen.

Auch für Fachbereiche wie Energie, Siedlungswasserwirtschaft, Verkehr, Bildung, Gesundheit Kultur etc. werden auf unterschiedlichsten Planungsebenen Ziele und Maßnahmen entwickelt, die einander in ihrer Wirkung sinnvoll ergänzen sollten und daher einer regionalen interdisziplinären Abstimmung bedürfen:

- Die Ausarbeitung von Kriterien etwa für „Zielgebiete des geförderten Wohnbau“ (siehe oben) bzw. deren Ausweisung - kann nicht ohne Berücksichtigung der Anforderungen und Standards anderer Fachdisziplinen erfolgen.
- Ein Baulandfonds kann nur in engem Zusammenwirken zwischen Wohnbauförderung und Raumordnung seine volle zielkonforme Wirkung entfalten. usw.
- Auch Siedlungswasserwirtschaftliche Rahmenbedingungen beeinflussen die räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten.
- usw.

Es empfiehlt sich daher der Aufbau eines kontinuierlichen Kooperationsnetzwerkes zur Abstimmung von regionalen Entwicklungsstrategien, Zielen und Maßnahmen einzelner Fachplanungen.

Eine solche Abstimmung könnte im Rahmen „**sektoraler regionaler Leitplanungen**“ manifestiert werden.

In der Schweiz wird das Instrument der regionalen „Richtpläne“ für unterschiedlichste Fachbereiche eingesetzt. Regionale Richtpläne für Siedlungsentwicklung, Verkehr, Energie etc. werden im Rahmen von Fachplanungen erstellt und ergeben - wechselseitig abgestimmt - ein konsistentes Ganzes. Die Zusammensetzung des „Programmes“ orientiert sich dabei stark an regionalen Erfordernissen und Prioritäten.

Beispielsweise wäre hier eine Möglichkeit zu sehen, das Thema „erneuerbare Energie“ auf regionaler Ebene gemäß den dort vorherrschenden spezifischen Verhältnissen zu behandeln und mit den regionalen Entwicklungsabsichten in Einklang zu bringen.

Voraussetzung dafür ist eine im Vorfeld einvernehmlich durchgeführte Abklärung einer „Gebietskulisse“ (Regionsabgrenzung).

## Fazit zu den Modulen 1-3:

In bisher bearbeiteten Projektmodulen werden - ausgehend von Situationsanalyse und Feststellung der Einflußfaktoren - in Szenarien mögliche räumliche Entwicklungen der Stadtregion aufgezeigt.

**Status Quo Szenarien und „Bürgermeisterszenario“** zeigen Entwicklungsperspektiven einer Stadtregion auf die in fundamentalem Gegensatz zu Zielen der Plandokumente der Länder stehen wie: (beispielsweiser Auszug aus den NÖ Strategien)

- *Polyzentrismus stärken, Funktionen innerhalb der Region abstimmen.*
- *Kompakte Siedlungsstrukturen erhalten und Zersiedlung vermeiden*
- *Ortskerne aktivieren und bestehende Bausubstanz nutzen*
- *Neues Bauland vorrangig in den zentralen Orten und im Einzugsbereich von Achsen des öffentlichen Verkehrs festlegen und kleinregional abstimmen.*
- *Verdichtete Bauformen, auf Achsen und Einzugsbereiche des öffentlichen Verkehrs konzentrieren*
- *Zentren stärken und maßvoll verdichten*
- *Versorgungssituation verbessern usw.*

Das Szenario „**Strukturierte Stadtregion**“ hingegen zeigt, dass eine Bewältigung des prognostizierten Wachstums auch unter Einhaltung solcher Ziele möglich ist, wenn es gelingt durch entsprechende raumordnerische Intervention die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen. Eine zentrale Rolle spielt dabei die gezielte Mobilisierung von gewidmeten Baulandreserven und deren standortentsprechende Nutzung.

In den Handlungsoptionen von Modul 3 werden Instrumentarien beleuchtet, die auf eine Verbesserung der Interventionsmöglichkeiten der überörtlichen Raumordnung abzielen.

Der verstärkte und gezielte Einsatz aktiver Bodenpolitik, weitergehende und verbindliche Abstimmung auf regionaler Ebene (Leitplanung) und Fachplanungsk Kooperation können als Voraussetzung für eine Entwicklung im Sinne des Szenarios „Strukturierte Stadtregion“ angesprochen werden.

# Kordonenerhebung Wien 2009 für den öffentlichen Verkehr (ÖV)

Ergänzend zur MIV-Kordonenerhebung Wien im Jahr 2008, bei der der motorisierte Individualverkehr (MIV), der die Stadtgrenze Wien überquerte, erfasst wurde, und aufbauend auf den damit gemachten Erfahrungen wurde im Frühjahr 2009 die ÖV-Kordonenerhebung Wien durchgeführt. Dabei erfolgten Zählungen und Befragungen bei den Fahrgästen auf der Eisenbahn und öffentlichen Regionalbuslinien, die über die Stadtgrenze in Richtung Wien unterwegs waren.

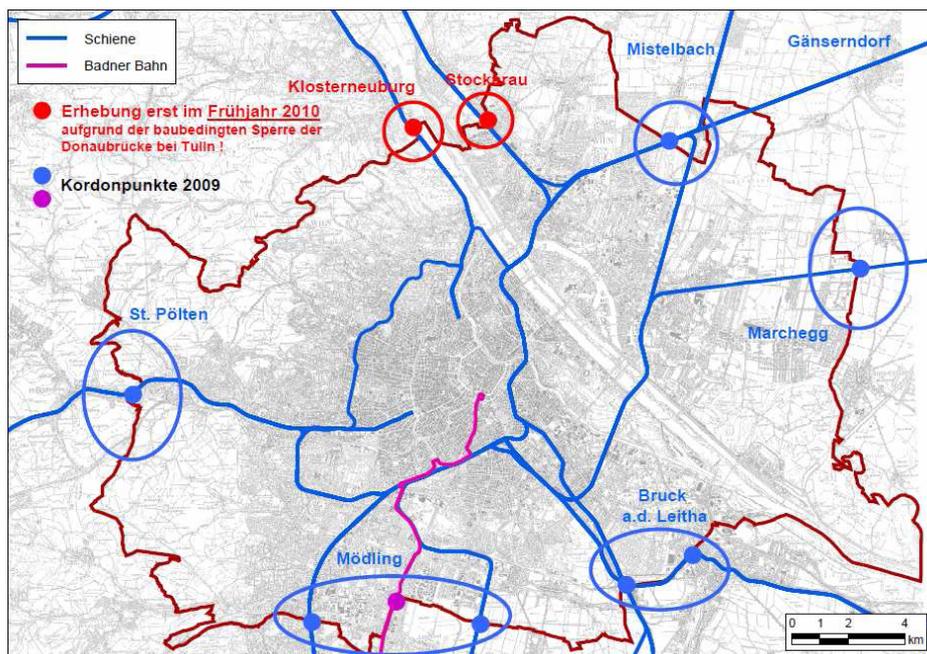
Die dazu erforderlichen Arbeiten wurden in zwei aufeinander abgestimmten Teilen abgewickelt:

- Aufträge im Rahmen der PGO an DI Rittler betreffend Konzeption, Projektsteuerung und methodische Begleitung der Datenerfassung und Basisauswertung.
- Aufträge der VOR GmbH für Personalakquise, -anstellung und -kontrolle, Fragekartendruck, Datenerfassung und Ausführung der Basisauswertung.

Die ÖV-Kordonenerhebung wurde in Anlehnung an die MIV-Kordonenerhebung auf 9 räumliche Bereiche (Korridore) rund um Wien aufgeteilt. Diese Korridore entsprechen den wichtigsten nach Wien führenden regionalen Verkehrsachsen und dementsprechend ergab sich folgende räumliche Zuordnung: Korridore St. Pölten, Breitenfurt, Mödling, Bruck a.d. Leitha, Marchegg, Gänserndorf, Mistelbach, Stockerau und Klosterneuburg. Damit war die Vergleichbarkeit mit der MIV-Kordonenerhebung gewährleistet. Die folgende Abbildung zeigt die erhobenen Kordonpunkte im Schienennetz. Das Regionalbusnetz ist mit insgesamt 42 zu erfassenden Kordonpunkten an der Landesgrenze wesentlich dichter.

Wegen der gleichzeitigen Sperre der Tullner Donaubrücke wurden von den 9 Verkehrskorridoren rund um Wien nur 7 Korridore erhoben. Die Erhebung der beiden von der Sperre betroffenen Korridore Klosterneuburg und Stockerau wurde auf das Frühjahr 2010 verschoben.

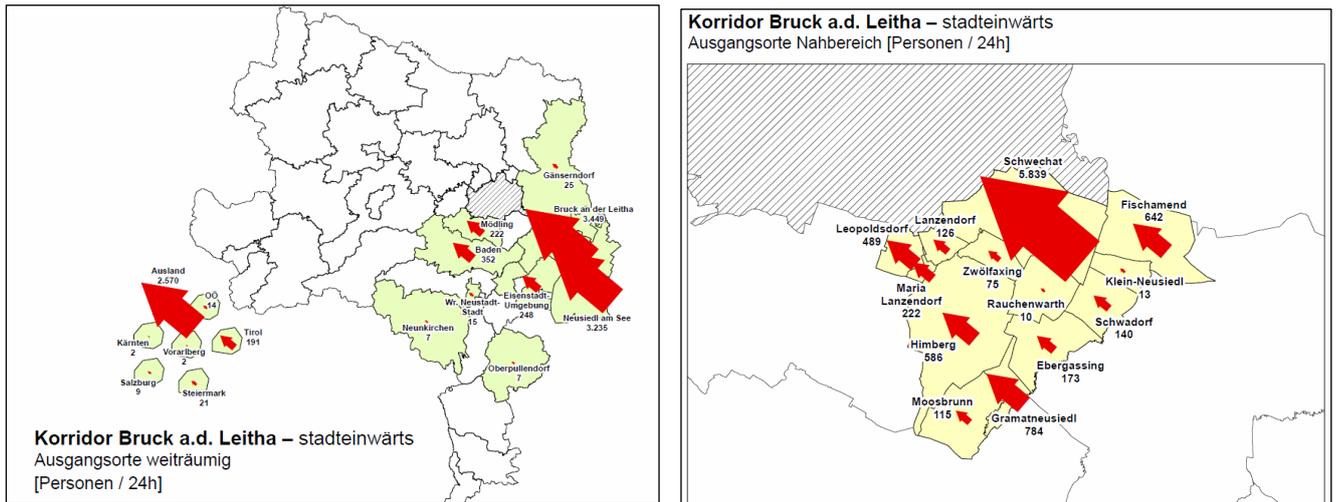
Um nicht nur die Verkehrsmengen (ÖV-Fahrgäste) zu erfassen, sondern auch die Verkehrsströme und wichtigen Verkehrsmerkmale, wie beispielsweise Fahrtzweck, Einsteige-/Aussteigehaltstellen, Umsteigeverhalten, Fahrausweisart, wurde eine gleichzeitige Fahrgastbefragung mittels Fragekarten durchgeführt. An den 7 erhobenen ÖV-Korridoren wurden fast 60.000 Fragekarten ausgeteilt. Die postalische Rücksendequote der ausgeteilten Fragekarten betrug beachtliche 24%. Die Erhebung erfolgte an „Normalwertagen“ (Dienstag-Donnerstag) von Betriebsbeginn bis Betriebsende der jeweiligen Verkehrsmittel auf der Fahrtrichtung nach Wien.



## Ausgewählte Ergebnisse der Basisauswertung – dargestellt am Beispiel des Korridors Bruck a.d. Leitha:

Der Korridor ist nach dem Korridor Mödling der zweitstärkste ÖV-Korridor von den bisher 7 erhobenen ÖV-Korridoren. Mit diesem Beispiel wird ein Korridor gezeigt, der wegen der Achse zum Flughafen, der Anbindung nach Ungarn und Slowakei und wegen der starken Arbeitspendelbeziehungen aus Wien hinaus eine besondere Charakteristik aufweist.

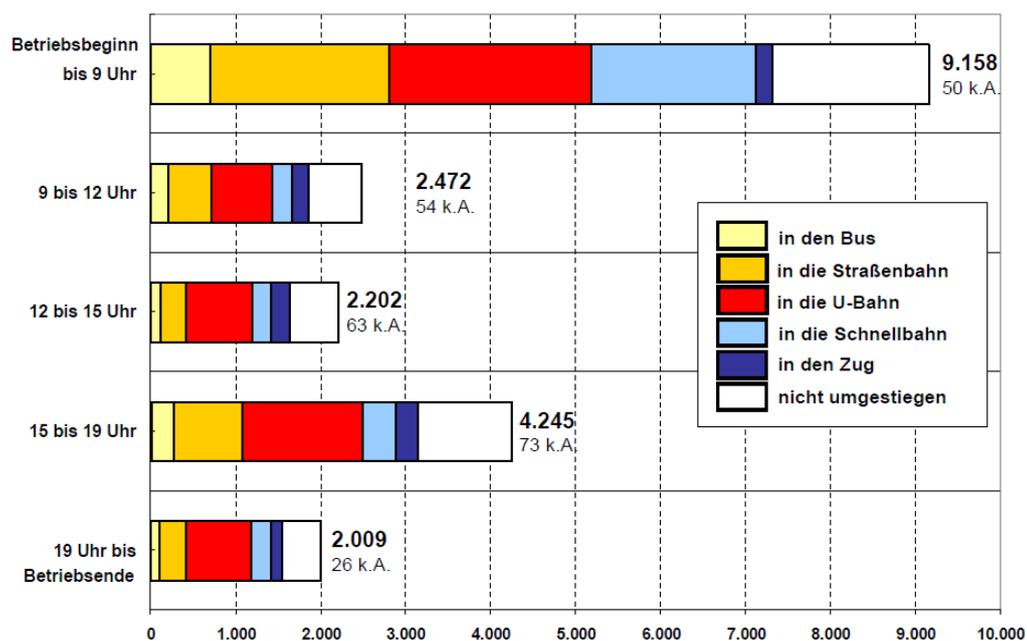
Mittels der Fahrgastbefragung können die Verkehrsströme in Quell-Ziel-Matrizen ausgewertet werden. Die beiden folgenden Darstellungen zeigen die Verkehrsströme in diesem ÖV-Korridor nach Wien. Die im linken unteren Eckbereich der linken Abbildung dargestellten beachtlich starken Verkehrsmengen von Westösterreich und dem Ausland stammen von den am Flughafen Wien-Schwechat landenden und mit dem ÖV weiter nach Wien fahrenden Passagieren.



Beim **Umsteigen in Wien** auf andere öffentliche Verkehrsmittel überwiegt bei der Mehrzahl der 7 bisher ausgewerteten Korridore die U-Bahn. Im Korridor Bruck a.d. Leitha hat allerdings die Straßenbahn und die Schnellbahn eine ungefähr gleich hohe Bedeutung wie die U-Bahn.

### Korridor Bruck an der Leitha – stadtinwärts

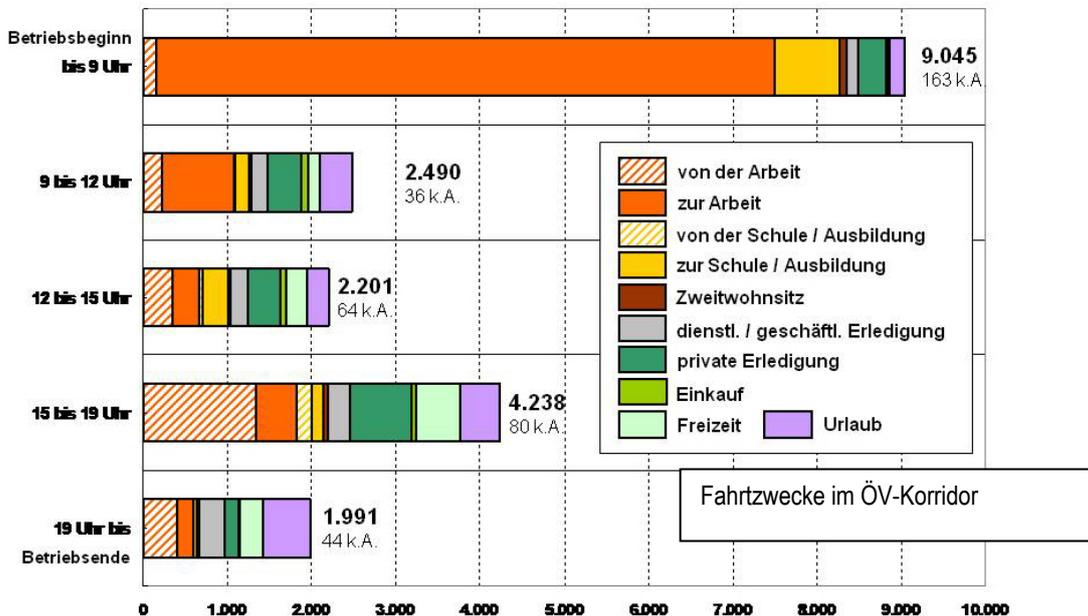
Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten [Personen / 24h]



Bei der **Auswertung der Fahrtzwecke** dominiert im Frühverkehr nach Wien klar der Arbeitspendelverkehr. Wegen der zahlreichen Arbeitsplätze im Raum Schwechat (z.B. Flughafen, OMV) ist am Nachmittag in diesem Korridor auch jener Anteil an stadteinwärtigen (nach Wien gerichteten) Fahrten von der Arbeit stärker ausgeprägt.

### Korridor Bruck an der Leitha – stadteinwärts

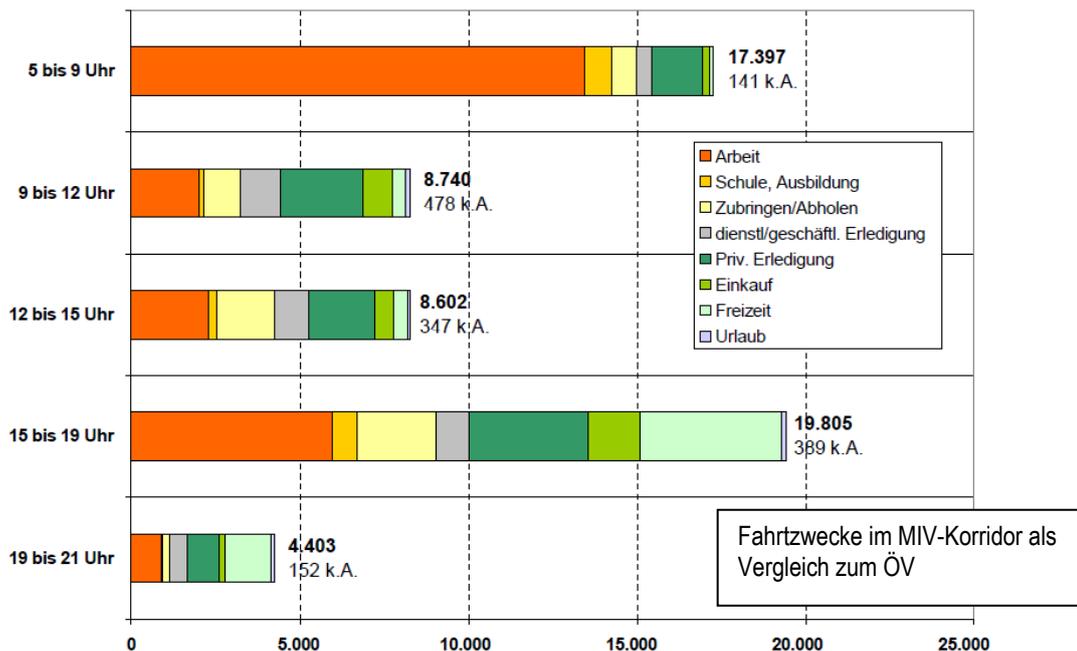
Fahrtzwecke nach Zeitsegmenten [Personen / 24h]



Im Vergleich zum ÖV zeigt die MIV-Auswertung für den stadteinwärtigen Verkehr am Nachmittag deutliche Unterschiede. Im MIV ist der Nachmittagsverkehr sogar stärker als der Frühverkehr, weil neben der Fahrt von/zur Arbeit auch die Verkehrszwecke „Private Erledigung“, „Freizeit“ und „Zubringer-/Abhol-Fahrten“ (Flughafen) eine große Bedeutung haben; deren Verkehrsanteile jedenfalls wesentlich ausgeprägter sind als im ÖV.

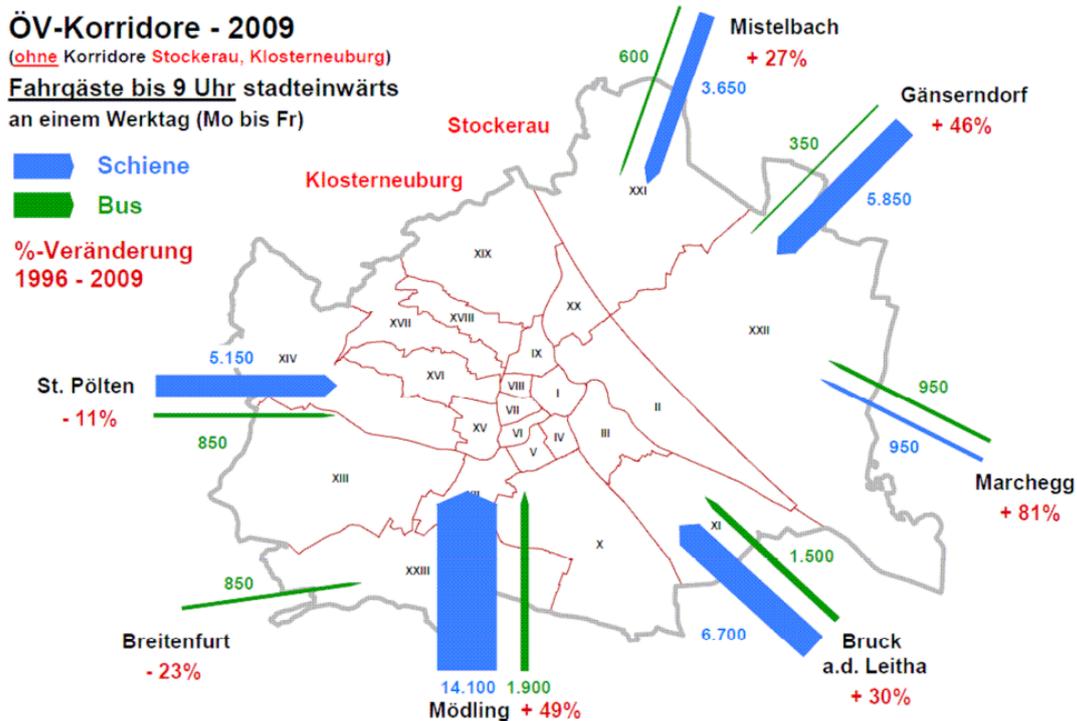
### Korridor Bruck a.d. Leitha

Fahrtzwecke nach Zeitsegmenten [Personen / 5-21 Uhr]



## Erste Gesamtergebnisse zu den bisher erfassten 7 Korridoren: (Vergleich mit der Kordonerhebung 1996 und Analyse der Verkehrsmittelanteile im ÖV und MIV)

Ein Vergleich dieser Erhebung mit der ÖV-Kordonerhebung 1996 zeigt für den stadtewärtigen Frühverkehr stark unterschiedliche Entwicklungen in den einzelnen Korridoren. Im stärksten belasteten Korridor Mödling konnte auch relativ betrachtet ein deutlicher Zuwachs von 49% erzielt werden. Auch die meisten anderen Korridore weisen deutliche Zuwächse auf. Der Schienenverkehr überwiegt bei weitem den Regionalbusverkehr (4-5 mal so stark).



### „Modal-Split“-Ergebnisse (Anteile des ÖV bzw. MIV an der Gesamtverkehrsmenge):

Da in der Kordonerhebung 1996 nur der Frühverkehr stadteinwärts erfasst wurde, sind Modal-Split Vergleiche nur in diesem Zeitsegment möglich. Dieser Vergleich zwischen ÖV und MIV fällt jedoch nicht generell positiv aus. Im Frühverkehr hat sich das ÖV-MIV-Verhältnis in einzelnen Korridoren doch merkbar verschlechtert. Der ÖV-Anteil ist in den Korridoren St. Pölten, Mödling, Gänserndorf und Mistelbach um mindestens 5%-Punkte gesunken. Nur in den Korridoren Bruck a.d. Leitha, Marchegg und Breitenfurt konnte der ÖV-Anteil gegenüber dem MIV-Anteil gesteigert werden.

Die Gesamtanalyse ergibt für alle bisher 2009 erfassten 7 Korridore im Frühverkehr (5-9Uhr) einen durchschnittlichen **ÖV-Anteil von 29%** gegenüber einem **MIV-Anteil von 71%**. Die restlichen beiden Korridore Stockerau und Klosterneuburg sind dabei noch nicht berücksichtigt. 1996 wurde im Frühverkehr (6-9Uhr) ein ÖV-Anteil von 30% und ein MIV-Anteil von 70% verzeichnet. Über den gesamten Tag betrachtet dominieren die MIV-Anteile noch wesentlich stärker gegenüber dem ÖV. Ein genaueres Ergebnis dazu wird erst in der Gesamtanalyse vorliegen. Alle bisherigen Kordonergebnisse wurden in der PGO-Plattform Regionalverkehr präsentiert und diskutiert.

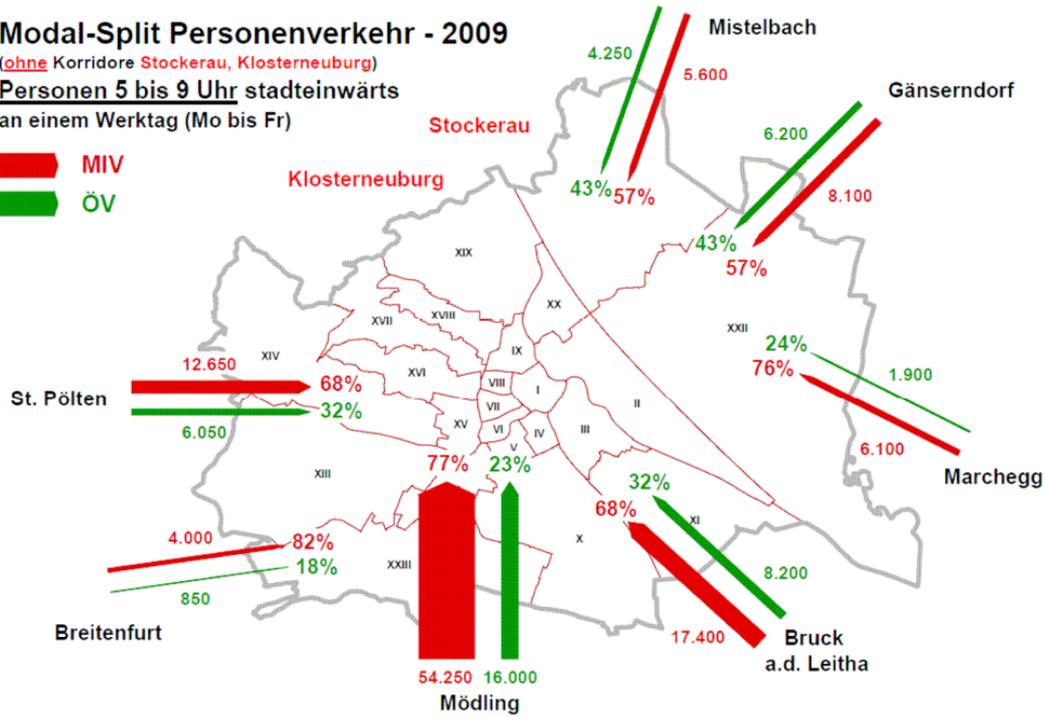
Mit dem Vorliegen der Ergebnisse der restlichen beiden Korridore ab Mitte 2010 werden diese in die Gesamtanalyse eingearbeitet, sodass dann ein endgültiges Gesamtergebnis für die ÖV-Kordonerhebung zu allen erfassten Verkehrsmerkmalen vorliegen wird. Das erhobene Datenmaterial liefert die Möglichkeit für die Auswertung weiterer spezieller verkehrsplanerischer Fragestellungen für den gesamten Kordon und für einzelne Korridore und ÖV-Linien.

## Modal-Split Personenverkehr - 2009

(ohne Korridore Stockerau, Klosterneuburg)

Personen 5 bis 9 Uhr stadteinwärts  
an einem Werktag (Mo bis Fr)

**MIV**  
**ÖV**

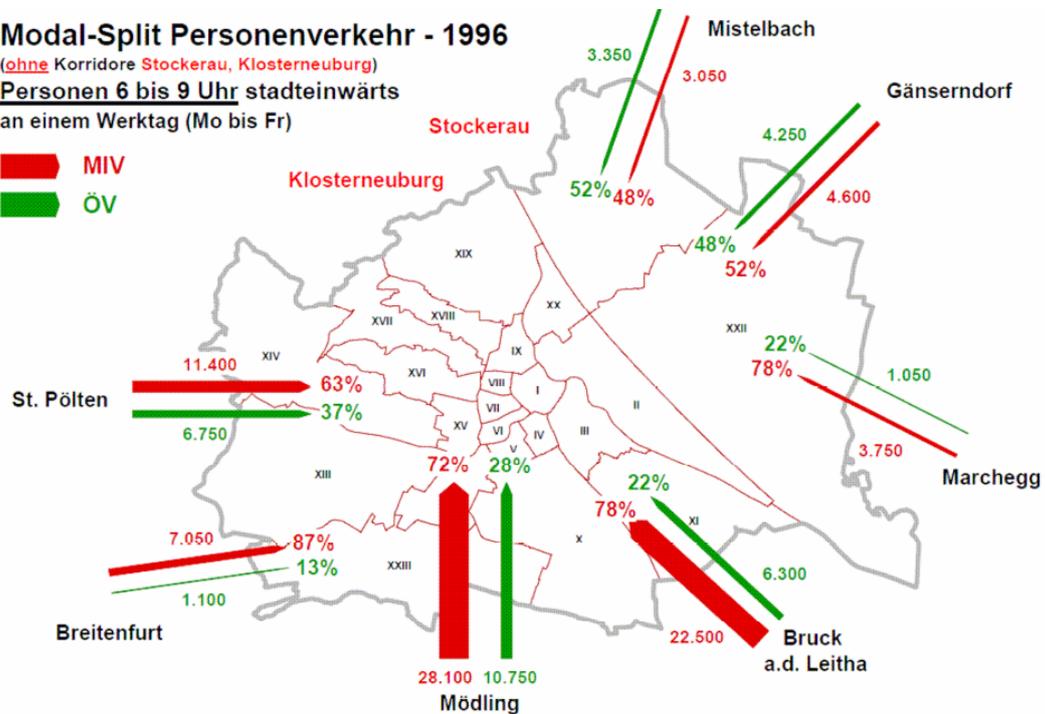


## Modal-Split Personenverkehr - 1996

(ohne Korridore Stockerau, Klosterneuburg)

Personen 6 bis 9 Uhr stadteinwärts  
an einem Werktag (Mo bis Fr)

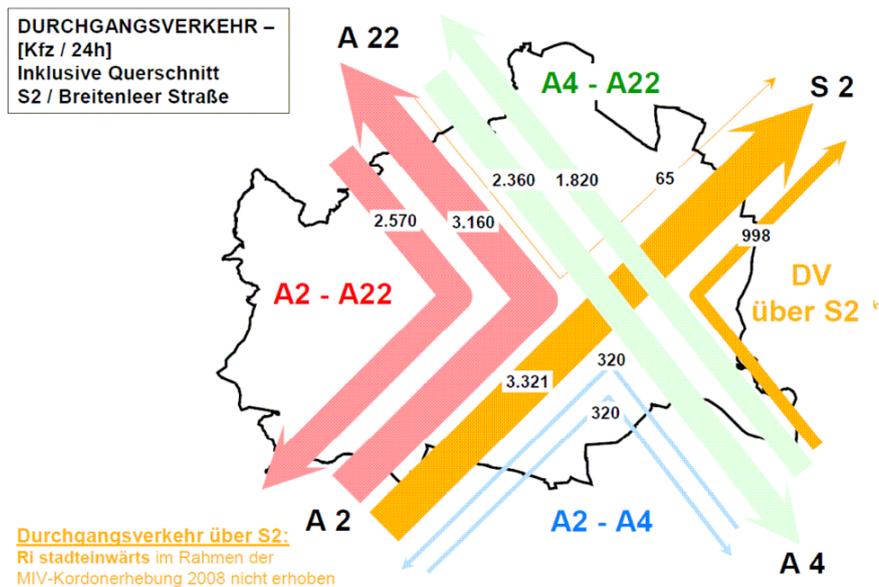
**MIV**  
**ÖV**



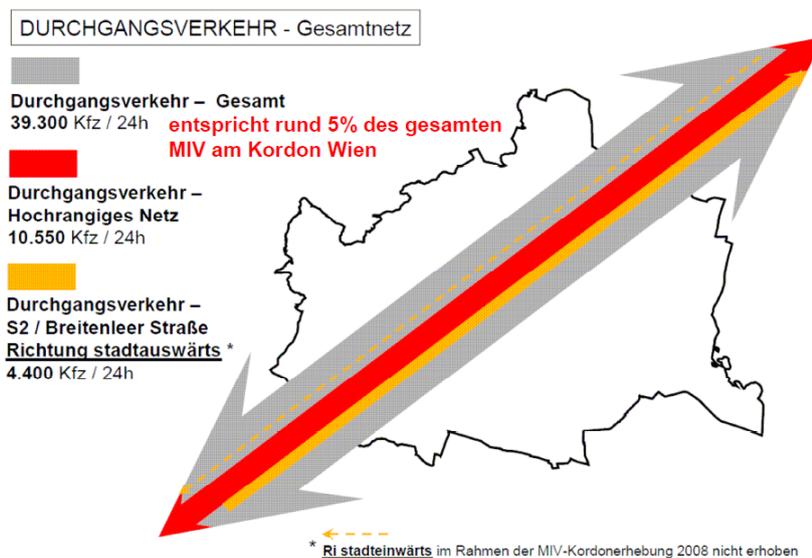
## Weitere Auswertungen aus der MIV-Kordonerhebung 2008

Um spezielle räumliche und thematische Fragestellungen zu behandeln, wurde in der PGO-Plattform Regionalverkehr weitere Auswertungen zur MIV-Kordonerhebung für wichtig erachtet, die im Herbst 2009 im Rahmen der PGO durchgeführt wurden. Das Ziel dieser Auswertungen war die Erstellung von Verkehrsstromanalysen und genauere Analysen über Verkehrsanteile für die Korridore Mödling und die B7-Brünner Straße sowie eine ergänzende Auswertung und Analyse des Durchgangsverkehrs durch Wien über die S2-Wiener Nordrand Straße.

Die folgende Abbildung zeigt neben den anderen Durchfahrtsrelationen im hochrangigen Netz auch den **Durchgangsverkehr durch Wien über die S2-Wiener Nordrand Straße** in Richtung Norden. Dazu wurde der auf Wien bezogene Durchgangsverkehr am Querschnitt S2 / Breitenleer Straße mit Hilfe der Befragungsdaten aus der MIV-Kordonerhebung 2008 ermittelt. Aufgrund der Erhebungsmethodik (Befragung der Verkehrsteilnehmer jeweils bei der Abfahrt aus dem hochrangigen Straßennetz) konnte der Durchgangsverkehr nur der in Richtung stadtauswärts (in Richtung Norden) ermittelt werden. Insgesamt ergibt sich an der S2 ein Durchgangsverkehrsaufkommen in Richtung stadtauswärts an einem Werktag (Mo bis Fr) von rd. 4.400 Kfz/24h.



Eine Analyse des Durchgangsverkehrs durch Wien im motorisierten Individualverkehr zeigt folgendes Gesamtergebnis:



## Park & Ride -Thematik

Das Park&Ride-Thema ist ein wichtiges Stadt-Umland-Thema und ist daher auch bereits seit langem ein wichtiges PGO-Thema. In den letzten Jahren stand vor allem die Frage der Pendler-Tarife für Park&Ride-Anlagen in Wien im Vordergrund. Im Folgenden wird gezeigt, in welcher Form dieses Park&Ride-Thema behandelt wurde.

### Pendlerstudie 2009

Das Marktforschungsinstitut „Research&Data Competence“ führte zum wiederholten Male eine Untersuchung von Bedürfnissen, Einstellungen und Verhaltensweisen von Einpendlern nach Wien in Form einer Telefonbefragung durch. In einem Exklusivteil dieser Untersuchung war es möglich, jeweils auch Spezialthemen im Rahmen dieser Untersuchungen zu behandeln.

In der PGO-Plattform Regionalverkehr wurde 2009 die Möglichkeit, EinpendlerInnen aus dem Umland nach Wien über ihre Gewohnheiten und Einstellungen zum Park&Ride im Rahmen dieses Exklusivteils zu befragen, aufgegriffen. Im Rahmen der PGO wurde zwischen Wien und Niederösterreich ein Fragebogen zum Exklusivteil dieser Pendleruntersuchung abgestimmt und dieses Marktforschungsinstitut mit dieser Untersuchung beauftragt. Dabei wurden PendlerInnen aus dem Umland nach Wien (Stichprobe über 500 Personen) über die Benutzung und Zufriedenheit mit Wiener P+R-Anlagen im Mai/Juni 2009 telefonisch befragt. Die Untersuchung lieferte sowohl allgemeine Ergebnisse zur Pendlersituation als auch zum Spezialthema „Park&Ride“.

EINSTELLUNG ZUM PENDELN <i>n=500</i>			
	2009 (n=500)	2005 (n=500)	1999 (n=713)
• die tägliche Fahrt vom Wohn- zum Arbeitsplatz ist für mich eine Belastung	30	36	41
• wenn ich öfter als 1x umsteigen muss ist mir das zu umständlich	42	50	49
• die Parkplatzsituation bei meinem nächstgelegenen Bahnhof ist katastrophal, ...	32	34	30
	↓		
- weil zu wenig Parkplätze vorhanden sind	91		
- weil der Parkplatz ist unbewacht ist	30		
- weil weite Gehstrecken anfallen	33		
Weitere Nennungen: Parken zu teuer, Zustand des Parkplatzes, Zustand des Bahnhofes, Kurzparkzone			

*Pendlerstudie Juni 2009*

*Angaben in Prozent*

Im Folgenden sind die wichtigsten **Ergebnisse des allgemeinen Teils dieser Pendler-Studie** dargestellt:

53% der befragten PendlerInnen benutzten hauptsächlich den öffentlichen Verkehr und 46% den eigenen Pkw für den Weg zur Arbeit. Zu gleichen Teilen wurden Männer und Frauen befragt. Das Verhältnis von ÖV- zu Pkw-Benutzung betrug bei den Frauen 55:45. Bei den Männern war das Verhältnis genau umgekehrt.

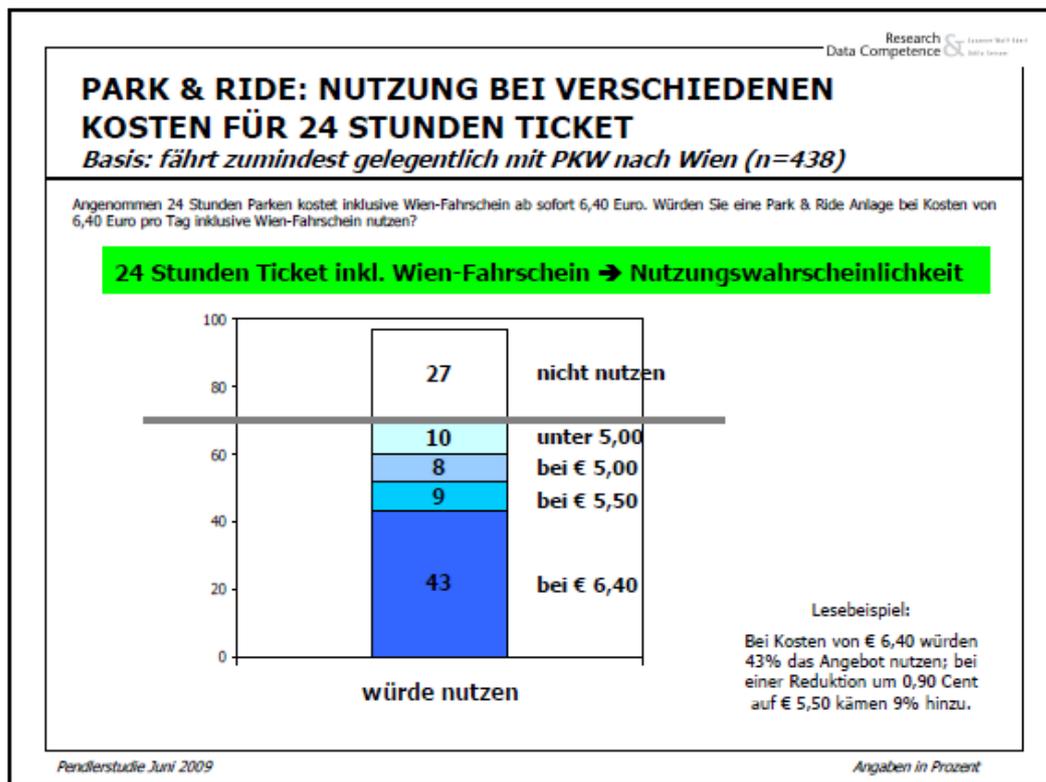
36% der befragten PendlerInnen gab an, fixe Arbeitszeiten zu haben, 64% hatten flexible Arbeitszeiten. Die angegebene durchschnittliche Pendeldistanz bei den ÖV-BenutzerInnen betrug ca. 43 km bei den Pkw-BenutzerInnen hingegen nur ca. 33 km. Die durchschnittliche Fahrzeit für jeweils eine Richtung lag mit dem ÖV bei 67 min, mit dem Pkw bei 40 min.

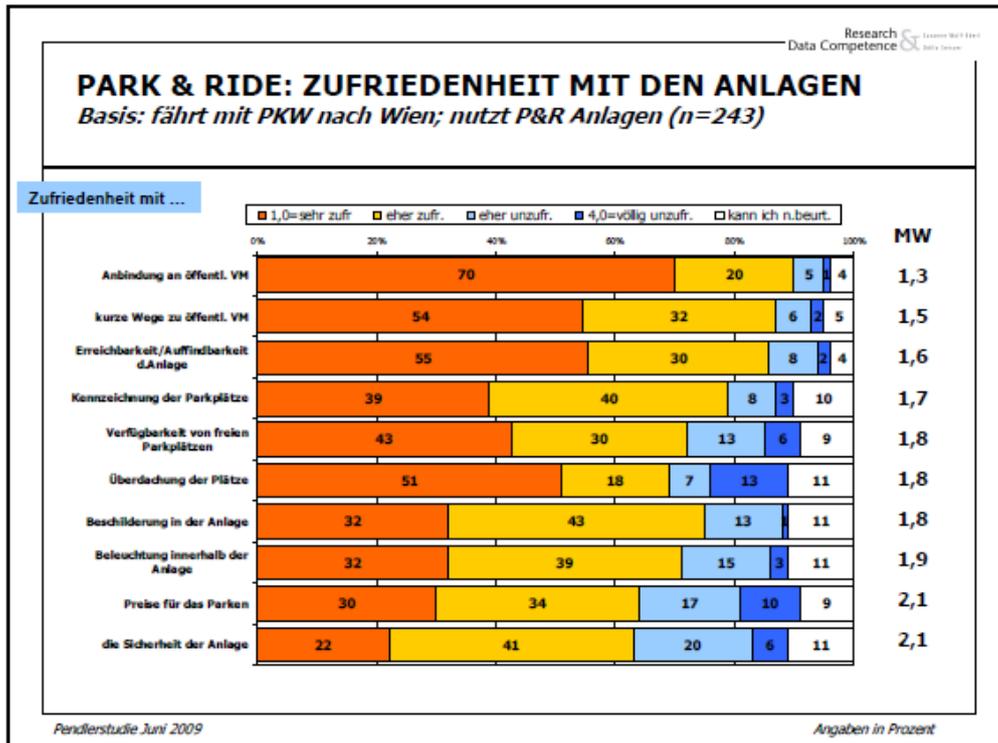
Im Vergleich mit früheren Pendleruntersuchungen wird das tägliche Pendeln vom Wohn- zum Arbeitsplatz und auch das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel von den Befragten immer weniger als Belastung empfunden (siehe obige Tabelle). Die Einschätzung über die Parkplatzsituation beim Umsteigen auf den ÖV (nächstgelegener Bahnhof) hat sich seit 1999 nur wenig verändert.

Der **Exklusivteil der Pendlerstudie 2009 zum Thema „Park&Ride“** brachte folgende Ergebnisse:

- Von den insgesamt befragten Pendlern beziehen sich die beiden folgenden Aussagen auf jene, die zumindest gelegentlich mit dem Pkw nach Wien fahren:
  - Diesem Anteil an befragten Pendlern sind mehrheitlich wesentliche Wiener P+R-Anlagen nicht bekannt (dazu zählen bspw. die P&R-Anlagen Ottakring, Leopoldau, Liesing, Siebenhirten).
  - Die Akzeptanz, für die P&R-Benutzung auch etwas zu bezahlen, ist durchaus gegeben. Immerhin wären 43% bereit, ein 24-Stundenticket für eine P+R-Anlage zu den derzeit anfallenden Kosten (Parken + ÖV-Kernzonen tarif) zu nutzen. Eine Verbilligung der Kosten würde nur relativ kleine Akzeptanzzuwächse bringen (siehe folgende Abbildung: Preisakzeptanz für 24-Stunden-Ticket in P+R-Anlagen in Wien).
- Von denen, die mit dem Pkw nach Wien fahren, aber P+R in Wien nicht nutzen, gaben nur 14% an, dass P&R zu teuer sei.
- Die Zufriedenheit mit den P&R-Anlagen zeigt auch folgende Abbildung: Die Anbindung an ÖV und die Erreichbarkeit der Anlagen erreichen die höchsten Zufriedenheitswerte, aber auch bei den Preisen für das Parken liegt der Anteil der Zufriedenen immerhin noch höher als jener der Unzufriedenen.

Daraus ergibt sich die Schlussfolgerung: Die Benutzung der P&R-Anlagen scheitert nicht an den Kosten, die Information über die P&R-Anlagen wäre aber noch zu verbessern.





### Arbeitsgruppe „Park&Ride-Anlagen in Wien“

Seit Mitte 2008 arbeitete eine Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz des Leiters der Gruppe Planung (Baudirektion Wien) an Vorschlägen zu folgenden Themen:

- Anreize für die optimale Auslastung der P+R-Anlagen in Wien
- Attraktive Kombitarife für Pendler mit Zeitkarten des Verkehrsverbundes Ostregion

Die Ergebnisse der o.a. Pendlerstudie 2009 mit dem Spezialthema „Park&Ride“ sind in die Überlegungen dieser Arbeitsgruppe eingeflossen.

### “offizielle” P+R-Anlagen in Wien an U- und S-Bahnstationen

**IN ZUKUNFT**  
**WIEN**  
:stadtentwicklung

Standort (Bezirk, Bezeichnung)	Typ	Stellplätze	gebührenpflichtig	Betreiber	hochrangige Zufahrten	öffentliche Verkehrsmittel (nur U- und S-Bahnlinien)
3., Erdberg	Parkhaus	1.800	ja	APCOA <sup>1</sup>	A4, A23	U3
9., Spittelau	Parkplatz	330	ja	STPM <sup>2</sup>	HB 227	U4, U6, S7, S9, S15, S45
14., Hadersdorf	Parkplatz	107	nein	ÖBB	A1, HB1	S50
14., Hütteldorf	Parkhaus	1.250	ja	BIP <sup>3</sup>	A1, HB1	U4
14., Wolf in der Au	Parkplatz	150	nein	ÖBB	HB 1	S50
16., Ottakring	Parkhaus	720	ja	APCOA	B223	U3, S45
19., Heiligenstadt	Parkplatz	185	ja	STPM	B14, B227	U4, S40, S45
21., Leopoldau	Parkhaus	1.050	ja	BIP	Seyringer Straße	U1, S7, S9, S15
21., Siemensstraße	Parkplatz	140	nein	ÖBB	B7	S7, S9, S15
23., Liesing	Parkhaus	320	ja	STPM	B12, B13a	S1
23., Siebenhirten	Parkhaus	528	ja	APCOA	B12, B17	U6

**„Park and Ride in Wien und im Umland“** 6

## Tarifvorgaben der Stadt Wien Stand: November 2009

	Normaltarif	Tarif für Inhaber einer gültigen Wochen-, Monats- oder Jahreskarte der Wiener Linien und des VOR
Tageskarte (für einen maximal 24 Stunden dauernden Parkvorgang)	3,00 €	3,00 €
Wochenkarte	14,80 €	12,50 €
Monatskarte	55,00 €	46,80 €
Jahreskarte	550,00 €	468,00 €

Änderungen der Tarife bedürfen der vorherigen Zustimmung der Stadt Wien (vertreten durch die Magistratsabteilungen 5 und 6).

Da die P+R-Anlagen Erdberg, Hütteldorf, Leopoldau, Liesing, Ottakring, Siebenhirten und Spittelau im Rahmen des P+R-Förderungsprogramms der Stadt Wien gefördert wurden, sind die APCOA, BIP bzw. die STPM als Betreiberinnen an die o. g. Tarife gebunden.

In der von der Stadt Wien nicht finanziell geförderten P+R-Anlage Heiligenstadt der APCOA gilt folgender Tarif: Tageskarte um 3,00 €, Wochenkarte um 12,00 €.

„Park and Ride in Wien und im Umland“

11

Auf der Basis zahlreicher Grundlagen, wie die o.a. Pendlerstudie, weiterer Erhebungen in den P+R-Anlagen in Wien (z.B. Betreiber, Ausstattung der Anlagen, Stellplätze, Stellplatzbenutzung und –tarife), das P+R-Förderprogramm und die Tarifvorgaben der Stadt Wien wurden von der Arbeitsgruppe folgende Ergebnisse ausgearbeitet:

- Ermäßigter P+R-Tarif für Zeitkartenbesitzer kann und soll nicht weiter verbilligt werden
- Keine Änderung der ÖV-Tarife zu Gunsten des Individualverkehrs
- Entwicklung eines Tickets/Karte mit mehreren Funktionen
- Preisliche Staffelung der P+R-Anlagen nach Lage nicht sinnvoll
- Benutzung von P+R-Anlagen in Wien scheitert nicht an den Kosten
- Durchführung gemeinsamer Marketingmaßnahmen
- Vereinheitlichung der technischen Ausstattung von P+R-Anlagen.

Die intensivere Bewerbung der P+R-Anlagen kann und soll zur weiteren Steigerung der Auslastung der P+R-Anlagen beitragen. Beispielsweise wurde die neue P+R-Anlage Spittelau im Zeitraum vor und nach ihrer Eröffnung am 16.9.2009 beworben. Es wurden auch Werbungen für P+R in Wien, den Bezirkszeitungen und auch in den Umlandbezirken bzw. Postwurfsendungen im Herbst 2009 durchgeführt.



Zur Bearbeitung sind 3 Module vorgesehen:

### **Modul 1 (Stadt Wien)**

#### Bestandsaufnahme und Potenzialanalyse des Angebotes:

- Angebotserfassung nach Güterarten für Bahn und Straße (Menge, Kapazität, Leistungen) für 2015
- Umschlagskapazitäten bestehender Standorte (Wiener Hafen) und zukünftiger Güterterminals (GVZ Inzersdorf) und anderer Güterverkehrsanlagen nach Güterarten (Container, Wechselaufbauten, Wagenladungsverkehr, Stückgut..)
- Erfassung betrieblicher, verkehrspolitischer, räumlicher und logistischer Rahmenbedingungen
- Bestimmung der notwendigen Funktionen der Umschlagsanlagen in der Terminalregion
- Berücksichtigung der längerfristigen Option einer Verlängerung der Breitspur nach Österreich bei den konzeptiven Überlegungen.

### **Modul 2 (Land Niederösterreich)**

#### Güterverkehrsprognose der Nachfrage (2030):

- Nachfrageentwicklung (= Güterumschlag) für Ziel-, Quell- und Binnenverkehr für 2030 (2 Szenarien aufgrund unterschiedlicher Dynamik des Wirtschaftswachstums)  
Teil a: Erhebung der Niederösterreich-relevanten Daten (inkl. Wien)  
Teil b: Herausfiltern der umschlagsrelevanten Daten für die Terminalregion Wien

### **Modul 3 (PGO)**

#### Darstellung der Differenz zwischen Angebot und Nachfrage, Standortsuche und Standortbewertung:

- Gegenüberstellung von Angebot und Umschlagkapazität im Jahr 2030;
- Bei Bedarf: Standortsuche und -bewertung.

Die Module 1 und 2 sind bis Ende 2010 in Bearbeitung, wobei neben den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland die ÖBB, der Wiener Hafen, das BMVIT sowie die Wirtschaftskammer Wien mit eingebunden ist. Eine Steuerungsgruppe für dieses Projekt ist im Rahmen der PGO seit Mitte 2009 tätig.

# Centrope-map und Centrope-statistics

Die laufenden Instandhaltungsmaßnahmen des Jahres 2009 umfassten die Funktionskontrolle der eingebundenen Web Map Services (WMS), die Verständigung der Partner bezüglich nicht funktionierender Services und die Suche nach möglichen neuen Quellen für weitere WMS, insbesondere für Ungarn.

Der technische Funktionsumfang von CentropeMAP wurde erweitert, die Software aktualisiert und die notwendigen, von den Herstellern empfohlenen Updates integriert.

Im Berichtsjahr hat sich die Betriebssicherheit der Partner-WMS verbessert, sodass 2009 nur mehr ein einziger umstellungsbedingter Ausfall zu verzeichnen war.

## Die wichtigsten Neuerungen bei Centrope-map:

### Transparente Darstellung

Der Benutzer kann die Transparenz der Layer mittels Schieberegler beliebig konfigurieren.. Das "CentropeMAP Transparency Control Window" ist eine eigene Entwicklung des beauftragten Büros CEIT Alanova speziell für centrope-map.

### Vernetzung mit ITS-Vienna Region (dem Verkehrsmanagementprojekt der Länder)

Zur Aktualisierung und Erweiterung der Verkehrsnetzdaten wurde bezüglich einer Kooperation mit ITS angefragt. Die PGO bekam die Erlaubnis zur Einbindung von Geodaten. Die Daten sollen Anfang 2010 seitens ITS als WMS aufbereitet werden, sodass eine Übernahme in CentropeMAP erfolgen kann.

## Centrope- statistics

Am ersten **Statistik-Workshop am 19. März 2009 in Schwechat** nahmen die Vertreter der Statistikstellen aus Österreich, Tschechien und Ungarn teil.

Man kam überein, zuerst Bevölkerungsdaten zur Verfügung zu stellen, da diese die Grundlage für die kartographische Aufbereitung vieler weiterer Themen bilden und darüber hinaus auch in allen Partnerregionen in vergleichbarer Form vorliegen.

Zusätzlich einigte man sich auf Daten zu Geburten und Todesfällen sowie zur Nationalität. Das nächste Kapitel im Statistikeil sollen Migrationsdaten sein.



Am zweiten **Statistik-Workshop am 15.9.2009 in Brünn** nahmen Vertreter aus Tschechien, Ungarn und der Slowakei teil.

Es wurden u.a. folgende Themen erörtert:

- Bevölkerungs-Jahresgruppen
- CentropeSTATISTICS als gemeinsame Plattform
- Arbeitslosigkeit: Diskussion allfälliger Problempunkte in Bezug auf Detailtreue und rechtliche Schwierigkeiten
- Flächenstruktur nach Katasteraufzeichnungen.
- Vorstellung und Referat: Cross Border Friendship Database (CBFD EUROREGION Polen/Sachsen/Tschechien)

### Kooperationsvereinbarung:

- Es gab zum vorgeschlagenen Text der Vereinbarung keine Einwände, trotzdem führte die Frage, wer eine solche Vereinbarung unterzeichnen sollte dazu, dass von Seiten der Tschechischen Republik vorgeschlagen wurde, wie bisher im „vertragslosen“ Zustand weiterzuarbeiten.

## CentropeMAP als Service und Basis für andere Planungsstellen und Projekte

Auch im Projektjahr 2009 wurden wieder Inhalte für andere Institutionen auf der Basis von CentropeMAP als "Spin-Offs" aufbereitet. Sie greifen zwar teilweise auf denselben Datenbestand zu und werden am selben Server gehostet, jedoch ist die Client-Software in mehrfacher bzw. unterschiedlicher Ausführung installiert, sodass keine Konflikte mit dem Portal <http://map.centropemap.org/> auftreten können.

### Via SUM

Die bereits eingerichtete Kartenoberfläche mit Digitalisierungsfunktion für das Stadt-Umland-Management wurde um die Möglichkeit erweitert, die in der Karte eingezeichneten Projekte mit Projektdatenblättern zu verknüpfen, die im PDF-Format vorliegen. Zur Selbstverwaltung dieser Datenblätter wurde für die Stadt-Umland-Manager ein eigenes FTP-Konto am CentropeMAP-Server eingerichtet, das Vollzugriff auf das Projektblätterverzeichnis erlaubt.

### Centrope-tt

CENTROPE TT ist eine Initiative zur Vernetzung von Wirtschaft und Forschung im Raum Centropo.

Im Auftrag der Centropo Technology Transfer Community (<http://www.centropo-tt.info/>) wurde ein Online-Kartenservice eingerichtet. Zweck der "R&D map" ist die Darstellung der Standorte von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen in der und um die Centropo-Region auf einer topographischen Karte. Die Adressen der Datenbank wurden kartographisch verortet. Die Daten werden auf dem PGO-Server gehostet, damit können die Informationen auch in Centropo-Map eingebunden werden.

## Sonstige Aktivitäten

### Ausstellung „Europaregion- Menschen in Centropo“

Die anlässlich des 30-jährigen Bestehens der PGO im Jahre 2008 hergestellte Wanderausstellung wurde 2009 in Brno, Bratislava und in NÖ Städten präsentiert.

Dazu wurde ein Ausstellungskatalog mit dem Titel „Quo vadis Ostregion?“ auch in tschechische und slowakische Sprache übersetzt.

Im Oktober 2009 wurde diese Ausstellung von der Österreichischen UNESCO-Kommission als UN-Dekadenprojekt im Bereich „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ ausgezeichnet.



**PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST**

Rockhgasse 6/3, A-1010 Wien

Tel:01 533 44 30

<http://www.planungsgemeinschaft-ost.at>