

# JAHRESBERICHT 2010

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

## Inhaltsverzeichnis 2010

Strategien zur Raumentwicklung der Ostregion (SRO)	3 - 9
SRO _peripher	10 - 13
Kordonenerhebung Wien - Zusammenfassende Ergebnisse	14 - 21
Weitere Verkehrsthemen	22 - 24
Centrope-map, Centrope-statistics	25 - 28
Sonstige Aktivitäten	29

# Strategien zur Raumentwicklung in der Ostregion (SRO)

Die Arbeiten an den Strategien zur Räumlichen Entwicklung der Ostregion wurden 2010 weitergeführt. Auf Basis der Strukturanalyse, der entwickelten Szenarien und der aufgezeigten Handlungsoptionen wurden „Grundprinzipien zur räumlichen Entwicklung“ diskutiert und dargelegt.

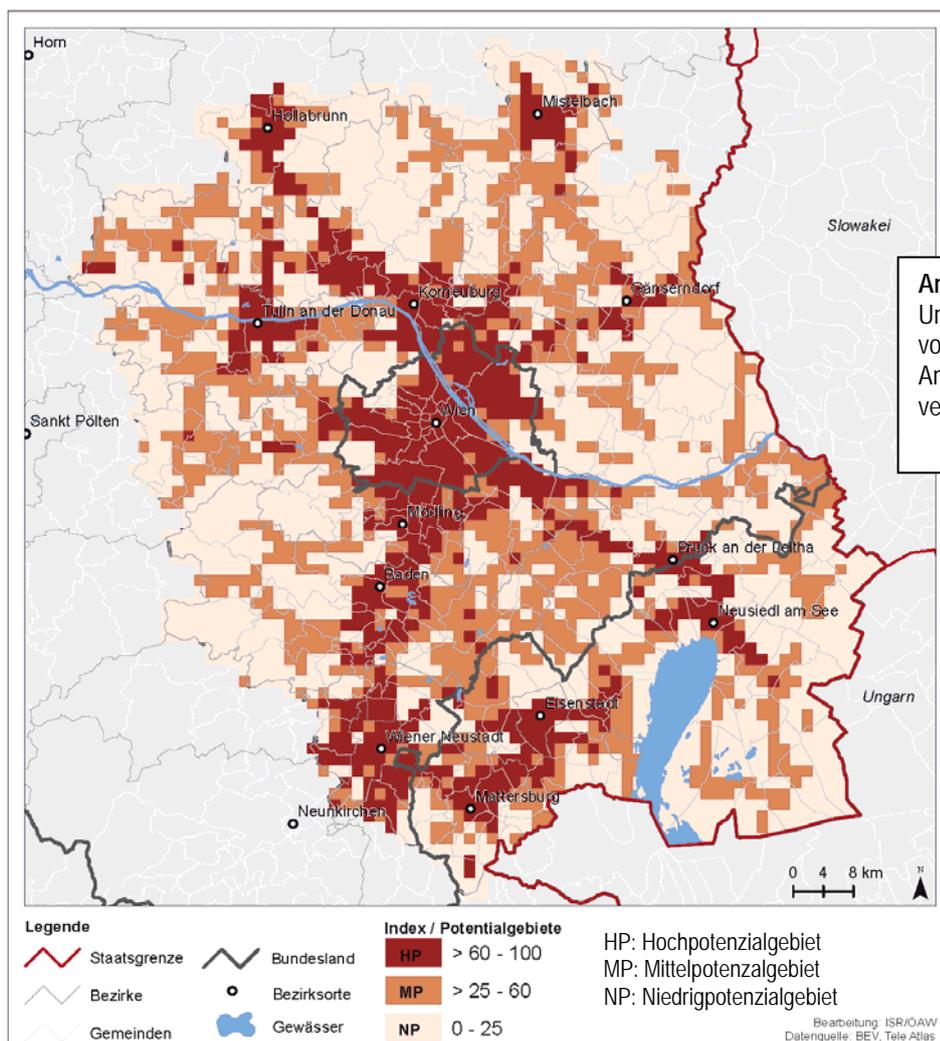
## Einleitung :

### Die Potenziale der SRO-Region

Die SRO-Region verfügt über Entwicklungspotenzial und Attraktivität. Das Stadtumland ist landschaftlich abwechslungsreich, infrastrukturell gut ausgestattet, verkehrsmäßig hervorragend erschlossen und wirtschaftlich dynamisch. Das Zentrum, die Stadt Wien, strahlt aufgrund ihrer demographischen Größe, ihrer ökonomischen Bedeutung sowie ihres historisch-kulturellen Images weit über die Stadtregionsgrenzen hinaus. Die Bevölkerungsprognosen reflektieren diese günstigen Standorteigenschaften und sagen der Region ein Wachstum auf insgesamt 3 Mio. Einwohnern voraus.

Analysen im Rahmen des PGO-Projektes „Strategien zur Räumlichen Entwicklung der Ostregion“ bestätigen, dass die SRO-Region über gute Voraussetzungen zur erfolgreichen Bewältigung eines solchen Wachstums verfügt:

In dieser Region kann weiteres Wachstum, in ökonomisch vorteilhafter und gleichzeitig ökologisch verträglicher Weise stattfinden.



**Anmerkung:**  
Unter „Potenzial“ wird die Summe von Infrastrukturausstattungs- und Anbindungsqualität/Erreichbarkeit verstanden.

Bei konsequenter Anwendung **wesentlicher Grundprinzipien zur Siedlungs- und Standortentwicklung**, die auch in den aktuellen Planungskonzepten der Länder angeführt sind, und bei gezielter Mobilisierung sowie standortgerechter Nutzung gewidmeter Baulandreserven ist die Entwicklung einer „**Strukturierten Stadtregion**“ möglich.

### Wesentliche Voraussetzung

dafür ist jedoch die Setzung verstärkter, gemeinsam abgestimmter Initiativen und Aktivitäten auf allen Fach- und Planungsebenen, denn berechnete Trendszenarien, zeigen mögliche Entwicklungen der Stadtregion auf, die sowohl in fundamentalem Gegensatz zu den Zielen der Länderkonzepte stehen, als auch ein hohes Risiko steigender Mobilitäts- Energie- und Erschließungskosten mit sich bringen würden.

Die vorliegenden, auf Ebene der PGO abgestimmten „**Grundprinzipien der räumlichen Entwicklung**“ basieren im Wesentlichen auf dem Burgenländischen Landesentwicklungsprogramm, dem NÖ Landesentwicklungskonzept und dem Wiener Stadtentwicklungsplan.

Darüber hinaus fließen natürlich auch die im Rahmen des PGO-Projektes „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion“ gewonnenen Erkenntnisse ein.

## Grundprinzipien zur räumlichen Entwicklung

Die Raumordnungsabteilungen der Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien kommen auf Ebene der PGO überein, künftig gemeinsam die Entwicklung einer „Strukturierten Stadtregion“ anzustreben.

- Ziel ist eine nachhaltig „Strukturierte Stadtregion“ mit vorrangiger Entwicklung in den Achsen, polyzentrischen und ergänzenden Standorträumen bei Betonung von Zentrennähe und nur moderatem Wachstum an Rändern und Zwischenräumen.
- Die künftige räumliche Entwicklung der SRO-Region soll im Sinne einer ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Entwicklung verstärkt auf die Erhaltung und Schaffung kompakter und verkehrsminimierender Siedlungsstrukturen mit guter Infrastrukturausstattung und Erreichbarkeit bzw. Anbindungsqualität insbesondere an den öffentlichen Verkehr ausgerichtet sein.



## Ziele zur Siedlungs- und Standortentwicklung

Im Hinblick auf die angestrebte Entwicklung einer „Strukturierten Stadtregion“ werden der künftigen Siedlungs- und Standortentwicklung folgende Ziele zu Grunde gelegt :

### **Konzentration des Ausbaues regionaler Entwicklungszentren/Standorten an Schnittpunkten des hochrangigen Schienen- und Straßennetzes.**

- Erreichbarkeit und Anbindungsqualität sind wesentliche Voraussetzungen für die erfolgreiche Entwicklung von Standorten. Standorte, die sowohl über attraktive Verkehrsanbindung durch Bahn und Straße verfügen, sollten nicht zuletzt deshalb vorrangig entwickelt werden, da sie die besten Chancen haben, auch überregional wahrgenommen zu werden.

### **Erhaltung der dörflichen Strukturen in Achsenzwischenräumen. Abseits der Entwicklungsachsen soll die Struktur des ländlichen Raumes erhalten und verbessert, sowie auf die Wahrung des dörflichen Charakters der Siedlungen geachtet werden.**

- Die „Achsenzwischenräume“ sind heute überwiegend geprägt durch dörfliche Strukturen, deren Erhaltung für eine räumlich-landschaftliche Gliederung von Bedeutung ist. Eine wesentliche Aufgabe für die Zukunft wird es sein, in diesen Gebieten insbesondere die Anbindungsqualität durch den öffentlichen Verkehr durch entsprechende Organisation zu sichern, sowie die Ausstattung mit Infrastruktur (insbesondere Nahversorgung) zu gewährleisten.

### **Einschränkung der Siedlungsentwicklung in landschaftlich sensiblen Gebieten bzw. in jenen Teilräumen der SRO-Region, in denen entsprechende Verkehrs- bzw. Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen nicht, oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand hergestellt werden können.**

- Siedlungsentwicklung hat Grenzen. Nicht nur in landschaftlich sensiblen und wertvollen Gebieten wie dem Wienerwald oder dem Nationalparkvorland ist besondere Behutsamkeit erforderlich.
- In Teilräumen der SRO-Region stoßen Entwicklungen bereits heute an Grenzen, die nicht nur durch Flächenmangel oder Schutzziele sondern durch Engpässe bei der Ver/Entsorgungs- und der Verkehrsinfrastruktur gezogen werden. Diese Grenzen zu beseitigen, wird künftig vielfach schwer finanzierbar sein, sie zu ignorieren könnte zu Verlusten an Lebensqualität der Bevölkerung führen.

### **Erhaltung und Schaffung abgegrenzter, kompakter und gegliederter Siedlungsstrukturen. Vorrangige Entwicklung der Orts- und Stadtkerne (Innenentwicklung vor Außenentwicklung)**

#### **Vermeidung von Zersiedelungen an den Orts – und Stadträndern (kompakte Raumeinheiten).**

- Es ist nicht alleine der Wunsch nach der Erhaltung von charakteristischen Ortsbildern und geordneter Raumstruktur, der hinter diesen Zielen steht. Vielmehr geht es dabei um handfeste finanzielle Aspekte. Errichtung und Erhaltung von Infrastrukturen belasten die Gemeindebudgets zunehmend. Aussenentwicklung ist teurer als Innenentwicklung. Wollen wir die traditionellen Funktionen unserer Stadt- und Ortszentren erhalten muss die Entwicklung verstärkt „nach innen gerichtet“ werden.

#### **Mobilisierung und Nutzung geeigneter bestehender Baulandreserven (Mobilisierung vor Neuwidmung).**

- Die Baulandreserven der Region reichen aus, auch den prognostizierten Bevölkerungszuwachs aufzunehmen. Theoretisch, denn viele dieser gewidmeten Flächen sind einfach nicht verfügbar. Darauf mit immer weiteren Neuwidmungen zu reagieren, scheint das Problem kaum zu lösen und führt zu weiteren Kosten. Mobilisierung gewidmeten Baulandes wird damit zunehmend zum zentralen Anliegen der Raumordnung v.a. in Wachstumsregionen.

#### **Förderung der Nutzung und Erneuerung bestehender Bausubstanzen.**

- Bereits seit Jahren wird in der Region mehr saniert, als neu gebaut. In vielen der in den 70er und 80er Jahren errichteten Siedlungen findet ein Generationswechsel statt. Eine Chance, den Druck zur Erschließung neuer, weiterer Baulandflächen zu mindern, hat sich ergeben. Insbesondere sollte auch die Möglichkeit zur Nachverdichtung (z.B. Teilung übergroßer Parzellen) geprüft werden.

### **Förderung der Verdichtung im Bestand, insbesondere in zentrennahen Lagen.**

- Eine solche Verdichtung im Bestand kann bei entsprechender Planung vor allem für zentrennahen Lagen neue Perspektiven zur Stadt/Ortskernbelebung eröffnen, Zentralität erhöhen bzw. den Nutzungsmix verbessern.

### **Förderung verdichteter, Flächen-, Infrastrukturkosten- und Energie sparer Bauformen.**

#### **Ausschließlich verdichtete Bebauung im Einzugsbereich von Haltestellen des hochrangigen ÖV.**

- In Wachstumsregionen verdient „Verdichtung“ aus mehreren Gründen besonderes Augenmerk. Steigende Nachfrage lässt die Bodenpreise steigen. Die Reaktion des Marktes darauf kann zum Ausweichen in billigere, ortszentrenfernere Lagen führen. Solche Lagen sind meist weniger gut mit Infrastrukturen (u.a. Nahversorgung) ausgestattet. Auch die Anbindungsqualität ans öffentliche Verkehrsnetz ist meist schlechter. Dies lässt u.a. ein erhöhtes Verkehrsaufkommen vor allem im Straßenverkehr erwarten, da mit zunehmend peripher Lage der Wegeaufwand (zu Kindergarten, Schule, Einkauf, Arbeitsstätte, Arzt etc.) wächst.
- Eine andere Reaktion auf steigende Bodenpreise führt zur Nachfrage nach kleineren Grundstücken bzw. besseren baulichen Ausnutzung in zentralen/ortsnahen Lagen. Verdichtung ist die Folge.
- Nicht überall ist Verdichtung möglich und sinnvoll. In Regionsteilen mit den bereits erwähnten Engpässen bei Ver- und Entsorgung bzw. im Verkehr ist sie sicherlich nicht die richtige Strategie. Für Lagen im Einzugsbereich von Haltestellen des hochrangigen ÖV hingegen sind unverdichtete Bauformen kaum mehr zu verantworten.
- Auch wenn also durchaus ein regional differenzierter Umgang mit Verdichtung zu empfehlen ist steht fest, dass die Kosten für Aufschließung und Erhaltung von Infrastrukturen bei ortsnahen, verdichteten Bauformen deutlich geringer sind, als bei peripheren, unverdichteten.

#### **Stärkung der Multifunktionalität und Nutzungsmischung (Integration siedlungsverträglicher Betriebsstätten) bei entsprechenden Standortvoraussetzungen - Schaffung städtebaulicher Mischstrukturen.**

- Stadt- und Ortszentren sind traditionell geprägt durch Mischstrukturen. Die Lebensqualität dieser Zentren liegt im Nebeneinander von Öffentlichen Einrichtungen, Wohnungen, Dienstleistungs-, Handels-, Gastronomie- und Gewerbebetrieben. Vielen dieser Zentren droht diese Durchmischung abhanden zu kommen.

#### **Schaffung eines möglichst ausgewogenen Verhältnisses zwischen Wohnbevölkerung und Arbeitsmöglichkeiten in der Region (Reduzierung des Berufspendelverkehrs).**

- Bevölkerungswachstum wird grundsätzlich positiv bewertet und ist meist erklärtes Ziel der Kommunalpolitik. In vielen Gemeinden der Region beträgt jedoch der Anteil der Auspendler an den wohnhaft Beschäftigten 75 %. Die Bewältigung des dadurch steigenden Berufspendelverkehrs ist dabei nicht die einzige Problematik, die sich daraus ergibt.
- Tagsüber quasi „ausgestorbene“ Orte bieten weder Dienstleistern noch Gastronomie oder Nahversorgern eine solide Geschäftsbasis. Es besteht die zunehmende Gefahr des Entstehens von „Schlafgemeinden“. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnbevölkerung und Arbeitsmöglichkeiten sollte die Zahl der tagsüber „anwesenden Bevölkerung“ so erhöhen, dass längerfristig eine adäquate Versorgung mit Infrastrukturen gewährleistet werden kann.

#### **Erhaltung/Schaffung einer entsprechenden Gliederung der Siedlungsstrukturen v.a. in Achsen und Entwicklungsschwerpunkten mit Grünräumen und Freiraumzonen zur Freizeit- und Erholungsnutzung.**

##### **Erhaltung und Vernetzung regionaler Grün- und Wildkorridore.**

- Vor allem Entwicklungsachsen, in denen künftig das Wachstum vorrangig stattfinden soll, bedürfen einer geeigneten räumlichen Gliederung, sollen sie sich nicht zum gesichtslosen Siedlungsbrei entwickeln.
- Grünräume und Freiraumzonen sind jedoch nicht nur für Freizeit- und Erholungsnutzung von Bedeutung, sie sollen auch zur Erhaltung und Vernetzung landschaftlicher Besonderheiten beitragen sowie als Wildtierkorridore erhalten bleiben.

#### **Neuwidmung von Bauland vorrangig in zentralen Orten und im Einzugsbereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. (Gebiete mit hohem Potenzial)**

- Es ist erklärtes Ziel dieser „Grundprinzipien“, v.a. gewidmetes Bauland zu mobilisieren und die Notwendigkeit weiterer Umwidmungen so gering wie möglich zu halten. Dennoch wird es vermutlich erforderlich sein, da und dort Anpassungen vorzunehmen. Dabei sollte aber vorrangig darauf Bedacht genommen werden, solche Neuwidmungen vor allem auf zentrale Orte und zentrennahe Lagen zu konzentrieren, die sowohl über entsprechendes Entwicklungspotenzial verfügen, als auch in der Regel kostengünstiger erschlossen werden können. Lagen in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen dabei bevorzugt werden.

## Vorgeschlagene Aktivitäten und Initiativen zur Umsetzung:

Folgende, gemeinsame Aktivitäten und Initiativen sollen zur Erreichung der Ziele beitragen:

**Fortsetzung und Ausbau der Zusammenarbeit der Raumordnungsabteilungen der Länder auf Ebene der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) unter Zugrundelegung der gemeinsamen Leitlinien.**

- Die Länder Burgenland, NÖ und Wien werden im Rahmen der seit 1978 bestehenden PGO auf Basis der gemeinsamen „Grundprinzipien“ die Entwicklung der SRO-Region abstimmen.

**Abstimmung qualitativer Ziele zur künftigen räumlichen Entwicklung der SRO-Region über Ländergrenzen hinweg unter Berücksichtigung spezifischer teilregionaler Aspekte (SUM-Nord, SUM-Süd, Bratislava-Umland etc.) und der formulierten Grundprinzipien mit Gemeinden und regionalen Akteuren.**

- Eine solche grenzüberschreitende Abstimmung kann nur in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden und regionalen Akteuren erfolgen. Es gilt, ein gemeinsames, von allen Beteiligten anerkanntes Zukunftsbild der Region zu entwickeln und durch Bündelung der Planungskompetenz aller Gebietskörperschaften umzusetzen. Da die vorliegenden „Grundprinzipien“ den regionalspezifischen Verhältnissen und Erfordernissen entsprechend vertieft und konkretisiert werden müssen, scheint eine Bearbeitung in Teilräumen der SRO-Region erforderlich. Dabei soll auf vorhandene Kommunikationsstrukturen (z.B. Stadt-Umland-Management (SUM) aufgebaut werden).

**Fortsetzung und Ausbau der Zusammenarbeit auf dem Verkehrssektor im Rahmen der bestehenden Plattform „Regionalverkehr“ u.a. mit dem Ziel der Ausarbeitung abgestimmter Verkehrsstrategien**

- Ziel dieser seit Jahren bestehenden Plattform an der die verantwortlichen Vertreter der Länder und Verkehrsorganisationen mitwirken, ist die gemeinsame Grundlagenforschung, Konzept- und Maßnahmenentwicklung auf dem Verkehrssektor.

**Verstärkte Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung.**

- Mehr Wachstum bedeutet mehr Verkehr. Dem soll künftig durch verstärkte Abstimmung entsprochen werden, wobei künftig insbesondere die Wechselwirkung zwischen Siedlungsentwicklung und öffentlichem Verkehr in den Mittelpunkt rücken soll.

**Ausbau der Koordinierungsfunktionen des Stadt-Umlandmanagements Wien-Wien Umland.**

**Aufbau eines Stadt-Umland-Managements mit Stadt und Kreis Bratislava.**

- Bei der Koordinierung grenzüberschreitender Anliegen hat sich das Stadt-Umland-Management (SUM) bewährt. Eine wichtige Rolle wird dem SUM u.a. bei der Entwicklung des bereits angesprochenen gemeinsamen Zukunftsbildes der Region und dessen Umsetzung zufallen.
- In der SRO-Region gilt es darüber hinaus, eine weitere Stadt-Umland Beziehung aufzubauen und zu stärken. Daher erscheint auch, u.a. in Verfolgung der Ziele bereits durchgeführter Projekte der PGO (KOBRA) die Einrichtung eines Stadt-Umland-Managements im Raum Bratislava zielführend.

Weiters werden die Länder in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich die Umsetzung unterstützen durch:

**Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Land und Gemeinden bei der Raumordnung auf regionaler Ebene.**

- Überörtliche Raumordnung fällt in den Kompetenzbereich der Länder, örtliche Raumordnung ist Angelegenheit der Gemeinden. Die Regionale Ebene hingegen sollte verstärkt zum gemeinsamen Anliegen beider Ebenen werden. Hier soll die Zusammenarbeit ausgebaut werden, mit dem Ziel Entwicklungsvorstellungen des Landes und der Gemeinden wechselseitig abzustimmen und für die Zukunft festzulegen.

**Besondere Berücksichtigung regionalspezifischer Rahmenbedingungen in der überörtlichen Planung (verstärkte regionale Differenzierung).**

- Regionale Unterschiede und Rahmenbedingungen erfordern regionale Differenzierung. Was für eine Region richtig ist, kann für andere Regionen die falsche Strategie sein. Was für Ballungsräume gilt (gelten muss) mag für periphere Gebiete weniger wichtig sein und umgekehrt. Selbst innerhalb einer Wachstumsregion muss bei Anwendung von Grundprinzipien regional differenziert werden (Beispiel „Verdichtung“)

**Schaffung des Instrumentes einer „Regionalen Leitplanung“ für Siedlungs- und Standortentwicklung als partnerschaftliches Bindeglied zwischen den Planungsebenen Land und Gemeinde insbesondere zur Identifizierung und Festlegung von künftigen regionalen Entwicklungsschwerpunkten.**

- Durch das vorgeschlagene Instrument einer „Regionalen Leitplanung“ 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. Auch die wechselseitige Abstimmung kommunaler Interessen könnte in einem solchen Planungsprozess erfolgen. Festgelegte „Ziel- oder Vorranggebiete“ könnten künftig durch besondere Förderung attraktiviert werden.

**Darauf aufbauend: Erstellung von örtlichen Raumordnungskonzepten zur Festlegung langfristiger Entwicklungsabsichten der Gemeindeplanung.**

- Durch örtliche Raumordnungskonzepte, die auf solchen „Regionalen Leitplänen“ aufbauen, könnte u.a. gewährleistet werden, dass sich die langfristigen Entwicklungsabsichten der Gemeinden im Sinne einer positiven regionalen Gesamtentwicklung sinnvoll ergänzen.

**Förderung interkommunaler Kooperationsformen zur Standortplanung und -entwicklung.**

- Insbesondere bei der Entwicklung konkurrenzfähiger Standorte mit überörtlicher Bedeutung soll künftig verstärkt interkommunale Kooperation gefördert werden. Dies u.a. im Sinne eines Interessenausgleiches, einer Kosten/Nutzenteilung aber auch einer Vermeidung kontraproduktiver Konkurrenzsituationen.

**Unterstützung der Baulandmobilisierung und Schaffung der Voraussetzungen für eine standortgerechte Nutzung von Entwicklungsschwerpunkten bzw. Entwicklungsgebieten ( z.B. durch Baulandfonds)**

**Bei Neuwidmungen, Flächensicherung durch Unterstützung eines verstärkten Einsatzes von Instrumenten der Baulandbewirtschaftung.**

**Mobilisierung von gewidmetem Bauland (z.B. durch die Schaffung der Möglichkeit zur Einhebung von Beiträgen zur Infrastrukturbereitstellung für unbebaute Flächen)**

- Baulandmobilisierung ist – wie bereits angemerkt – ein zentrales Anliegen der Raumordnung von Ländern und Gemeinden. Bodenpolitische Massnahmen werden aber vor allem dann zum Ziel führen, wenn sie koordiniert und einander ergänzend eingesetzt werden. Anreize zur Mobilisierung der Reserven, Flächensicherung und letztlich auch gezielter Ankauf und Baulandbewirtschaftung sind hier anzuführen. Der Einsatz von Mitteln eines Baulandfonds wäre jedenfalls vorrangig an die, z.B. in einer regionalen „Leitplanung“ festgelegten Entwicklungsziele zu binden.

## **Abstimmung regionalspezifischer fachlicher Entwicklungsziele durch verstärkte Fachplanungskoope- rationen im Rahmen von „Regionalen Leitplanungen“.**

- Es empfiehlt sich der Aufbau eines kontinuierlichen Kooperationsnetzwerkes zur Abstimmung von regionalen Entwicklungsstrategien, Zielen und Maßnahmen einzelner Fachplanungen.
- Diese Kooperation könnte auch im Rahmen von „Regionalen Leitplanungen“ für regionsspezifische Themen wie Verkehr, Energie oder Siedlungswasserwirtschaft etc. erfolgen, womit nicht nur die Vorteile einer interdisziplinären sondern auch einer regionalen Abstimmung gegeben wären. Als weiteres, wichtiges strategisches Instrument zur Umsetzung regionaler Entwicklungsziele im Sinne der angeführten Grundprinzipien wäre u.a. auch die Wohnbauförderung anzusprechen.

## **Erste konkrete Umsetzungsschritte:**

### **SRO- Publikation der Ergebnisse:**

Die Ergebnisse des SRO-Projektes sollen in einer Publikation zusammengefasst werden. Mit den Arbeiten zur Herstellung wurde 2010 begonnen. Ein Auftrag an Stadtland - Univ.Prof.Sybilla Zech zur Erarbeitung dieser Publikation wurde erteilt. Die Fertigstellung und Veröffentlichung ist für das Frühjahr 2011 vorgesehen.

### **Regionale „Dialogforen“:**

Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Projekt wurden in den Stadt-Umland-Foren vorgestellt und diskutiert. „Regionale Dialogforen“ sollen im Rahmen des Stadt-Umland – Managements (SUM) eingerichtet werden, in denen mit Gemeinden und Bezirksvertretungen u.a. die Grundprinzipien der Räumlichen Entwicklung vertieft diskutiert sowie entsprechende Vorgangsweisen und Umsetzungsschritte erörtert werden.

### **Regionale Leitplanungen:**

Ein Pilotprojekt einer solchen „Leitplanung“ wird erstmals für den Raum der A5 und S1 Achse vorbereitet und soll 2011 gestartet werden. Im Zuge dieses Projektes sollen die künftigen regionalen Entwicklungsvorstellungen des Landes und der Gemeinden auf Basis der o.a. Grundprinzipien gemeinsam konkretisiert und vor ihrer Festlegung im Rahmen der „Regionalen Dialogforen“ grenzüberschreitend abgestimmt werden. Das Projekt wird von der Abteilung RU2 u.a. in Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement Weinviertel und dem SUM-Management entwickelt.

### **Abstimmung Raumordnung-Verkehr:**

Im Rahmen des Stadt-Umland-Managements befasst sich eine Arbeitsgruppe unter Federführung der Abteilung RU7 mit der Frage, wie die (noch) vorhandenen Straßenverkehrskapazitäten mit den vorhandenen Siedlungsentwicklungspotenzialen im Bezirk Mödling vereinbar sind. In dieser Arbeitsgruppe sind Experten, der Länder, Vertreter der BHMödling, Bezirksvertretung Liesing, und Gemeinden des Bezirkes Mödling vertreten.

Es wurden die kritischen Straßenkreuzungen analysiert und der zu erwartenden Verkehrserzeugung durch künftige Nutzung des gewidmeten, bisher ungenutzten Baulandes gegenübergestellt. Die Zusammenführung der Analysen zeigte, dass die Konsumation der Widmungen in vielen Bereichen – trotz Umsetzung der vereinbarten Verbesserungsmaßnahmen – zu einer Überlastung des Straßennetzes führen würde. Aus diesem Grunde wird überlegt, die künftige Siedlungsentwicklung regional abgestimmt, auf Basis gemeinsam festgelegter, maximaler Verkehrserzeugungszahlen vorzunehmen.

## „SRO\_peripher“ Motivation und Projektvorschlag

Die PGO befasste sich in den letzten Jahren im Auftrag der Landeshauptmänner mit der Ausarbeitung von Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion:

*„Die aktuelle Bevölkerungsprognose der Statistik Austria im Auftrag der ÖROK sagt für die Agglomeration Wien (Stadt inkl. Umland) ein Wachstum um rund 450.000 Einwohner bis 2035 voraus. Eine Aktualisierung des siedlungspolitischen Konzepts für die Ostregion erscheint daher für die drei Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien sehr rasch erforderlich. Die Landeshauptleute fordern daher die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) auf, das „Siedlungspolitische Konzept Ostregion“ aus dem Jahr 1993 neu zu bearbeiten...“*

Es waren somit Strategien für den **planerischen Umgang mit dem Wachstum** einer dynamischen Region zu entwickeln. Die Arbeiten an diesem Projekt sind inhaltlich abgeschlossen und sollen in der Folge auf teilregionaler Ebene in einen, gemeinsam mit den Kommunen zu entwickelnden, Umsetzungsprozess einfließen.

Die Bevölkerungsprognose sagt angrenzenden, funktional mit der wachsenden Stadtregion eng verflochtenen Teilgebieten eine weniger dynamische Entwicklung voraus:

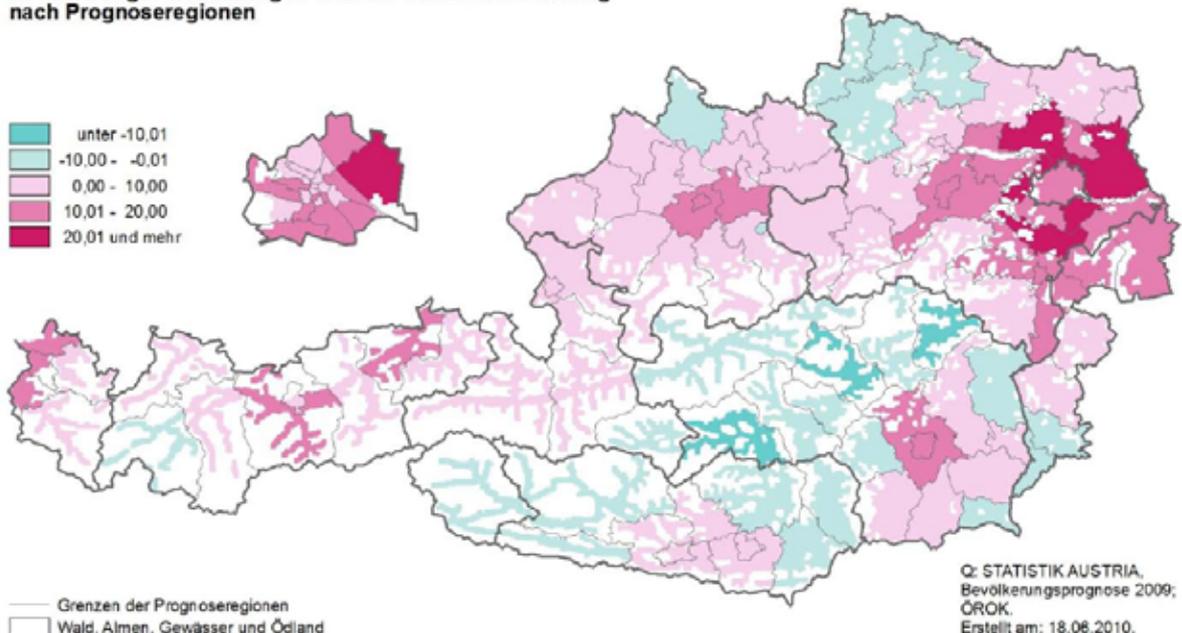
Der seit Jahrzehnten andauernde Prozess der Entleerung vieler Teilgebiete wird sich weiter fortsetzen und zusätzlich durch zunehmende Alterung ihrer Bevölkerung überlagern.

Dieser stattfindende demografische Wandel ist als Tatsache lange bekannt. Als Reaktion wird vielfach weiterhin auf traditionelle Förderungspolitik gesetzt, obwohl sich herausgestellt hat, dass die Abwanderung damit bis heute trotzdem nicht aufgehalten werden konnte. Bevölkerungsrückgang und Änderungen in der Sozial- und Altersstruktur verstärken den Druck auf die Angebote der öffentlichen Hand, aber auch privater (Versorgungs-) Unternehmen sowie auf die technische und soziale Infrastruktur, die vielerorts bereits an Tragfähigkeits- und Wirtschaftlichkeitsgrenzen gestoßen sind.

Es erscheint also in Hinblick auf eine ökonomisch und ökologisch nachhaltige Entwicklung geboten, rechtzeitig auch für solche Gebiete geeignete räumliche Strategien, diesmal für einen Umgang mit Bevölkerungsrückgang und Alterung und den daraus resultierenden Konsequenzen, auszuarbeiten.

### Karte 17b: Bevölkerungsveränderung 2009 bis 2030 nach Prognoseregionen in %

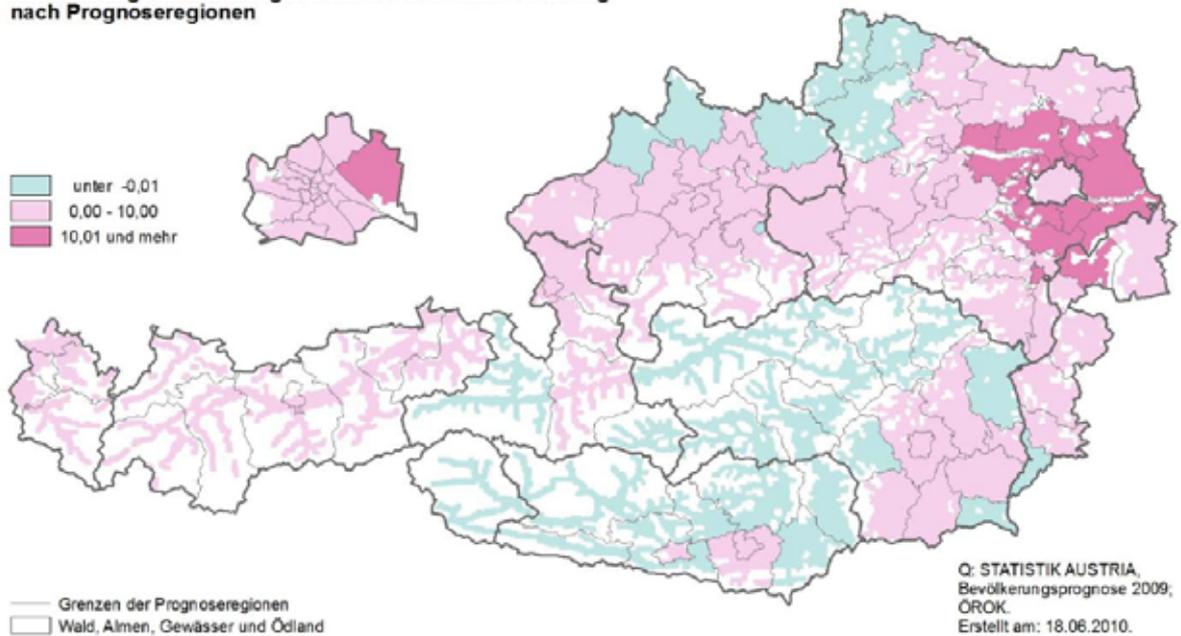
Bevölkerungsveränderung 2009/2030: Gesamtbevölkerung nach Prognoseregionen



Anmerkung: Die Bevölkerungsveränderung bezieht sich auf den Zeitraum 1.1.2009 bis 1.1.2030

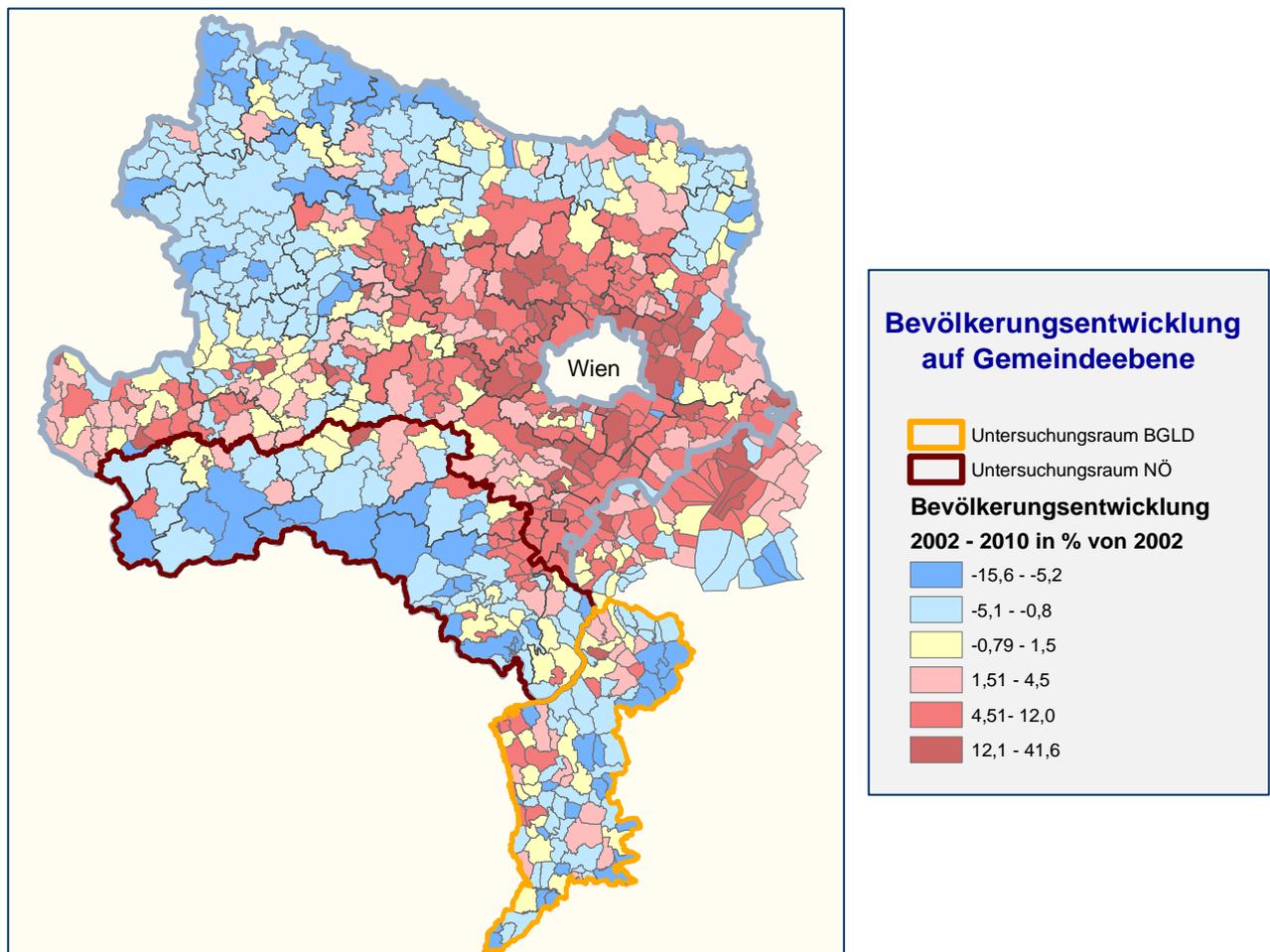
## Karte 18b: Bevölkerungsveränderung 2030 bis 2050 nach Prognoseregionen in %

Bevölkerungsveränderung 2030/2050: Gesamtbevölkerung nach Prognoseregionen



Anmerkung: Die Bevölkerungsveränderung bezieht sich auf den Zeitraum 1.1.2030 bis 1.1.2050

Auch wenn die regionalen Prognosen für den Untersuchungsraum, nicht besonders dramatisch erscheinen, (siehe oben) zeigt ein Blick auf die aktuelle Entwicklung der Kommunen ein durchaus differenzierteres Bild:



Einige Kennzahlen des Projektgebietes:

<b>BURGENLAND:</b>	
Anzahl der Gemeinden:	100
davon mit Bev.verlusten (2002-10):	62
davon mit Bev.gewinnen (2002-10):	38
Bevölkerungsentwicklung 02-10 in %:	- 0,3 %
<b>NIEDERÖSTERREICH:</b>	
Anzahl der Gemeinden:	100
davon mit Bev.verlusten (2002-10):	64
davon mit Bev.gewinnen (2002-10):	36
Bevölkerungsentwicklung 02-10 in %:	- 0,7 %

Auch **innerhalb von Gemeinden** finden wir sehr unterschiedliche Entwicklungen einzelner Ortsteile. Vielfach finden Wachstum (Hauptorte) und Schrumpfung (Streulagen) gleichzeitig statt. Neben positiven Entwicklungschancen der „Hauptorte“ ist häufig die Problematik gegeben, dass eine flächen-deckende Erhaltung von Infrastrukturen und Funktionen in manchen Gemeindeteilen nur mehr mit unverhältnismäßigem und immer weniger leistbarem finanziellem Aufwand in gewohnter Form und Quantität gewährleistet werden kann. Dieses Nebeneinander von „Wachstum und Schrumpfung“ verlangt somit differenzierte und nicht mehr pauschalierende Betrachtungs- und Herangehensweisen.

**Im Prinzip stehen der Politik zwei Handlungsoptionen offen:**

<p><b>Strategie A „Gegensteuerung“</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufhalten der Abwanderung</li> <li>• Anreize zur Ansiedelung v.a. junger Familien</li> <li>• Ausbau von Infrastrukturen</li> <li>• Erhaltende bis offensive Standortpolitik</li> <li>• Usw.</li> </ul>	<p><b>Strategie B „Anpassung“</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anerkennung des demografischen Wandels (Alterung und Schrumpfung)</li> <li>• Auch Unterstützung der Abwanderung</li> <li>• Anpassung des Gemeinwesens</li> <li>• Anpassung von Infrastrukturen (altersgerecht..)</li> <li>• „intelligente“ Schrumpfung bis „Aufgabe“</li> <li>• Usw.</li> </ul>
--	--

„Gegensteuerung“ wird nicht überall zum Erfolg führen bzw. längerfristig leistbar sein. Es werden auch Elemente der Strategie „Anpassung“ zum Tragen kommen müssen, (Stichworte: „intelligente Schrumpfung“, Effizienzerhöhung, Flexibilisierung, Multifunktionalisierung, Innovation, Vernetzung, Governance Arrangements etc.). Hauptanliegen des Projektes ist es, aufbauend auf Strukturanalysen und Potenzialermittlung in Szenarien die Auswirkungen verschiedener Handlungsoptionen aufzuzeigen und differenzierte Strategien zu entwickeln.

### Die allgemeinen Fragestellungen für das Projekt lauten:

- Ist für periphere Regionen das Prinzip der „dezentralen Konzentration“ zielführend ?
- Sollte Entwicklung künftig gezielt und vorrangig dort gefördert werden, Angebote dort geschaffen werden, wo auch entsprechendes Entwicklungspotenzial gegeben ist (zentrale Orte) ?
- Welche Chancen bietet der demografische Wandel ? (Rückwanderung ?)
- Welche Erfordernisse leiten sich daraus ab ? (Infrastrukturanpassungen etc.)
- Wo sind Entwicklungschancen günstig, bzw. intakt ? wo nicht ?
- Welche Auswirkungen hätte ein Paradigmenwechsel: Weg vom bisher angestrebten „Ausgleich“ der unterschiedlichen Potenziale („gleichwertige Lebensbedingungen für alle und überall“ ) hin zu einer Konzentration auf entwicklungsfähige Standorte bzw. Standortbereiche bei gleichzeitigem geordnetem, längerfristigem und sozial verträglichen Rückzug aus nicht „überlebensfähigen“ Lagen ?

### Nachhaltig strukturierte Regionen

Im PGO-Projekt „SRO“ wurde das räumliche Leitbild einer „nachhaltig strukturierten Stadtregion“ mit vorrangiger Entwicklung in den Achsen, polyzentrischen und ergänzenden Standorträumen bei Betonung von Zentrennähe und nur moderatem Wachstum an Rändern und Zwischenräumen entwickelt..

Für ländliche, periphere Regionen kann im Prinzip ebenfalls vom Ziel einer „nachhaltigen räumlichen Struktur“ ausgegangen werden, allerdings bei deutlich unterschiedlichen Rahmenbedingungen.

Hier geht es, anders als bei Wachstumsregionen nicht nur um „Ordnen“, „Lenken“ und „Verteilen“ von gegebener Entwicklungsdynamik, sondern eher um „gezielte Impulssetzung“ zur Auslösung von Dynamik.

Insbesondere für dünn besiedelte Räume scheint die Entwicklung zentraler Orte zu strategischen „Stabilisierungskernen“ für den Erhalt wichtiger regionaler Funktionen von besonderer Bedeutung. Entscheidend wird u.a. sein, ob es gelingt diese kleinen, entwicklungsfähigen Zentren über leistungsfähige Verkehrsanbindungen mit der „Wachstumsregion“ zu vernetzen.

### Das Projekt ist modular aufgebaut:

Modul 0: Abgrenzung der Projektregion

Modul 1a: Strukturanalyse

Modul 1b: Motivationsanalyse

Modul 1c: Potenzialanalyse

Modul 2: Szenarien der räumlichen Entwicklung

Modul 3: Handlungsoptionen – „Werkzeugkiste“

### Stand Ende 2010 und Ausblick auf 2011

Es wurde ein Projektteam bestehend aus Experten der Länder gebildet, das die Arbeiten fachlich begleitet.

Nach Festlegung der Projektregion (Modul 0) durch dieses Team, konnte Ende 2010 Univ. Prof. Dr. Heinz Fassmann mit der wissenschaftlichen Bearbeitung der Strukturanalyse (Modul 1b) beauftragt werden. Die Ergebnisse werden Mitte 2011 erwartet.

Gleichzeitig ist vorgesehen, Modul 1c (Potenzialanalyse) durchzuführen. In NÖ liegen dafür die erforderlichen Grundlagen und Werkzeuge bereits vor, für das Burgenland sind diese in Entwicklung.

Modul 1b (Motivationsanalyse) soll zeitversetzt (Ergebnisse aus Modul 1a sollten vorliegen) ebenfalls 2011 beauftragt werden und soll u.a. Motive für Verbleib oder Abwanderung in peripheren Lagen erforschen.

Ebenfalls 2011 ist die Bearbeitung von Modul 3 (Handlungsoptionen) geplant. Auf Basis einer Recherche über praktische Erfahrungen mit Steuerungsinstrumenten für die verschiedenen Strategien (Gegensteuern/ Anpassen), sollen in Workshops mögliche, regionalspezifische Ansätze herausgearbeitet, diskutiert und vorgeschlagen werden.

# Kordonerhebung Wien

## Zusammenfassende Ergebnisse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Öffentlichen Verkehr (ÖV)

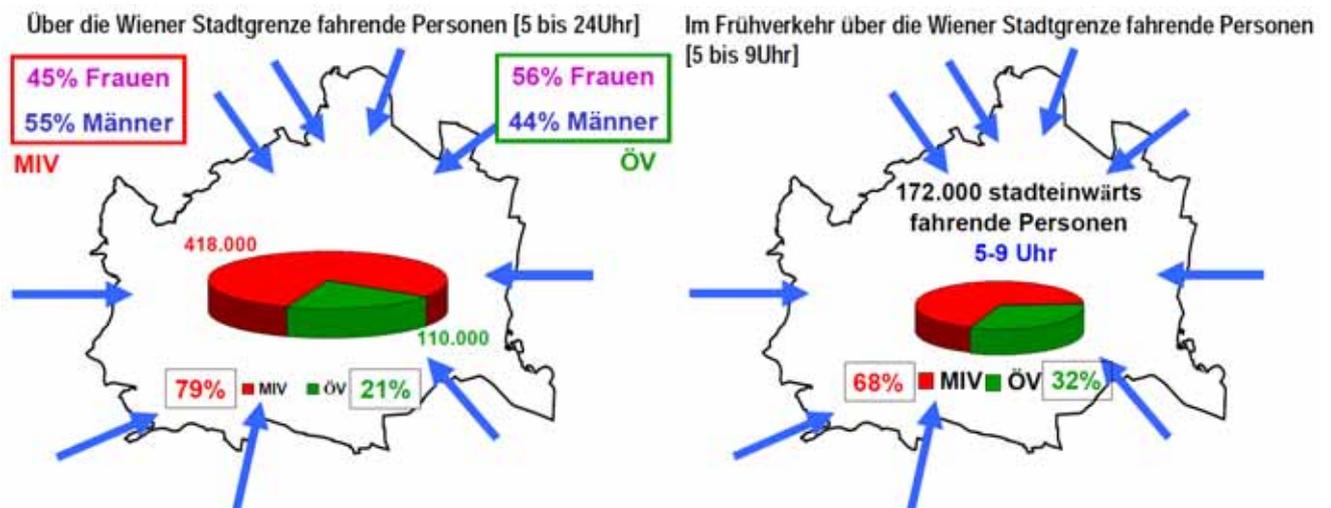
Mittels einer groß angelegten Verkehrserhebung wurde das Personenverkehrsaufkommen im MIV (2008) und im ÖV (2009 und 2010) am Kordon „Wiener Stadtgrenze“ ermittelt. Die Kordonerhebung Wien wurde von den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland gemeinsam im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost beauftragt und die Feldarbeit durch die Verkehrsverbund Ost-Region GmbH abgewickelt. DI Christian Rittler (Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft) war maßgebend mit der Konzeption, Begleitung der Durchführung und Auswertung und vor allem mit der Analyse der Erhebungsergebnisse befasst. Mit den restlichen ÖV-Erhebungen und Auswertungen in den Verkehrskorridoren Klosterneuburg und Stockerau sowie mit umfassenden Verkehrsträgerübergreifenden Analysen wurde die Kordonerhebung Wien im Jahr 2010 abgeschlossen. Ziel war es, den die Wiener Stadtgrenze Richtung stadteinwärts querenden Verkehr für einen charakteristischen Werktag quantitativ (Verkehrsmenge) und qualitativ (durch Befragung der Wegmerkmale der Verkehrsteilnehmer) zu erfassen.

Im folgenden sind wesentliche zusammenfassende Endergebnisse dargestellt:

Im MIV und ÖV zusammen überqueren an einem Werktag etwas mehr als eine halbe Million Menschen (428.000 Personen zwischen 5-24 Uhr) die Wiener Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts. Die Ergebnisse der Befragung der Verkehrsteilnehmer zeigen insgesamt einen Anteil von 48% Frauen und 52% Männer. Differenziert man nach MIV und ÖV, so zeigt sich, dass im MIV 45% Frauen und 55% Männer unterwegs sind, während im ÖV mit 56% der Frauenanteil überwiegt.

172.000 Personen, das sind 40% des Tagesverkehrs, sind im Frühverkehr zwischen 5 und 9 Uhr stadteinwärts unterwegs.

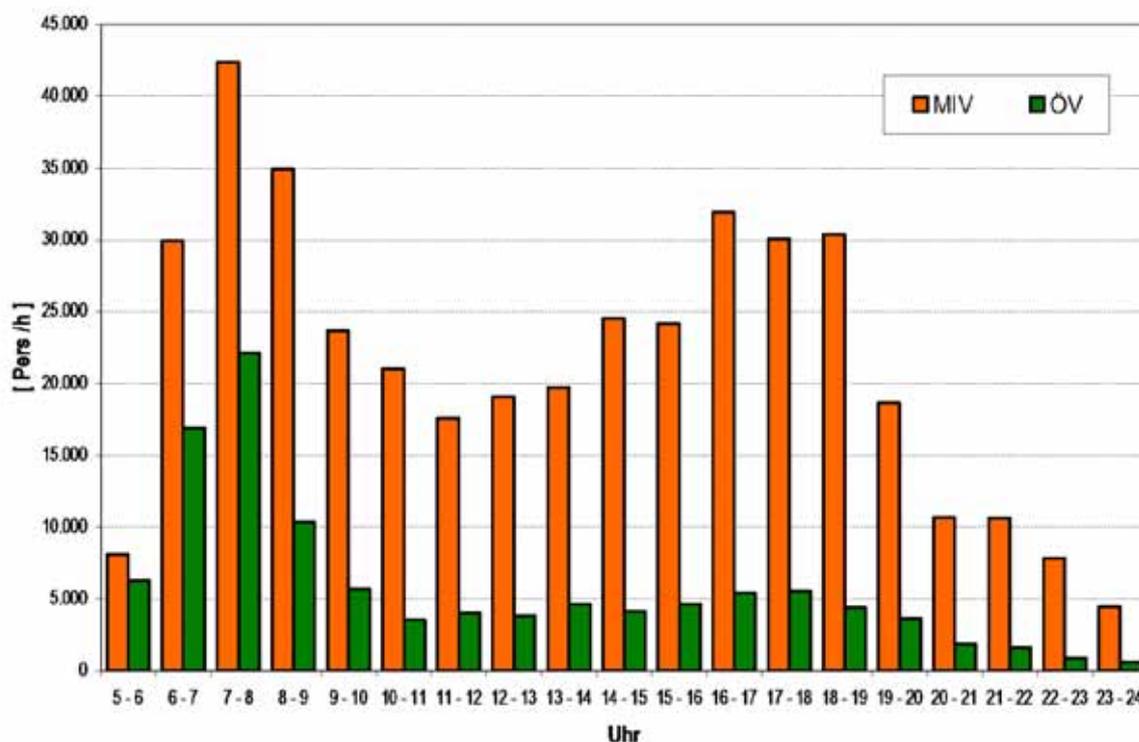
Im MIV wurden an der Wiener Stadtgrenze stadteinwärts rund 384.000 Fahrzeuge (ohne Linienbusse) zwischen 0 und 24 Uhr gezählt. Davon ergeben Pkw + Lieferwagen einen Anteil von 91% und der Schwerverkehr (Lkw, Sattelzüge und Reisebusse) einen Anteil von 7%. Für den Zeitraum von 5 bis 24 Uhr lässt sich im Personenverkehr (Insassen von Pkw und Lieferwagen) ein mittlerer Besetzungsgrad von 1,19 Personen pro Fahrzeug ermitteln. Ein deutlicher Unterschied zeigt sich zwischen Besetzungsgrad im Frühverkehr (5-9 Uhr) mit 1,17 Personen und dem Nachmittagsverkehr (15-19 Uhr) mit 1,32 Personen.



Verkehrsmittelwahl („Modal Split“):

Eine wesentliche Kenngröße zur Beurteilung der Gesamtsituation im Stadtgrenzen querenden Verkehr ist die Verkehrsmittelwahl („Modal Split“) zwischen MIV und ÖV. Während über den gesamten Tag (im Zeitraum 5-24 Uhr) betrachtet, der MIV-Anteil mit 79% deutlich gegenüber dem ÖV-Anteil mit 21% dominiert, erreicht der ÖV im Frühverkehr doch einen vergleichsweise höheren Anteil von 32%. Diese Modal-Split-Werte stellen Durchschnittswerte für den Gesamt-Kordon dar. In weiterer Folge sind auch die Modal-Split-Werte nach 9 Einfahrtskorridoren getrennt dargestellt. Diese Einfahrtskorridore entsprechen den nach Wien führenden Hauptverkehrsachsen.

### Tagesganglinien MIV / ÖV Gesamtkordon Wien (Personen / 5 bis 24 Uhr)



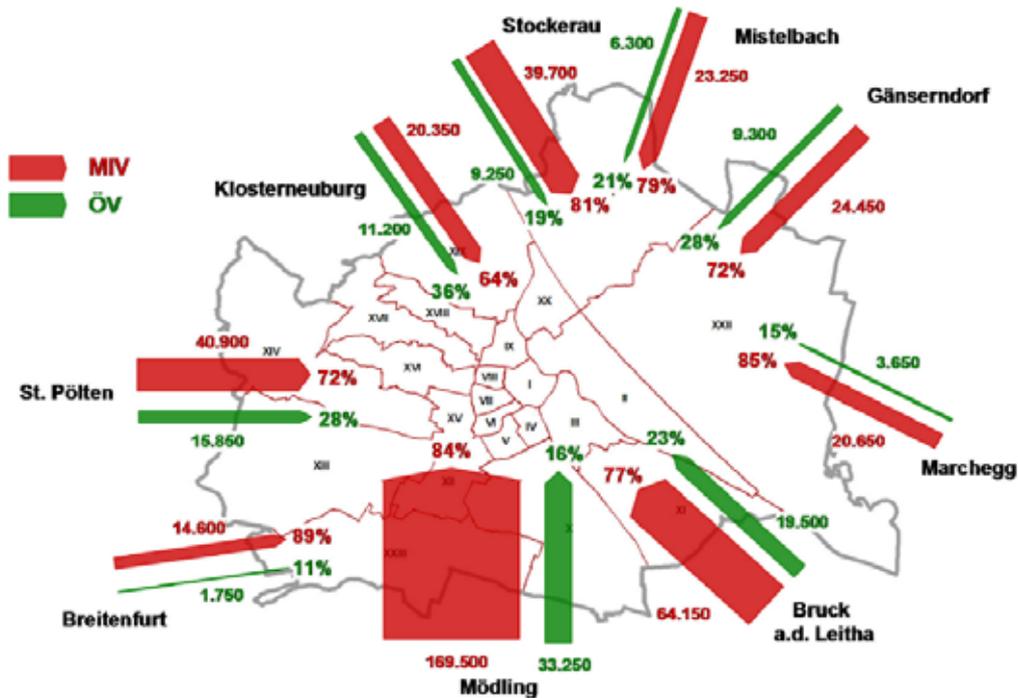
Merkbare Unterschiede zwischen MIV und ÖV zeigt auch die Tagesganglinie. Der ÖV weist stadteinwärts eine ausgeprägte Spitze im Frühverkehr auf, während über die restliche Tageszeit der Anteil des ÖVs deutlich geringer ist. Im MIV ist hingegen auch eine deutliche stadteinwärtige Nachmittagsspitze zu bemerken.

Sowohl im MIV als auch im ÖV ist die Spitzenstunde mit dem stärksten Verkehrsaufkommen in der Zeit von 7-8 Uhr.

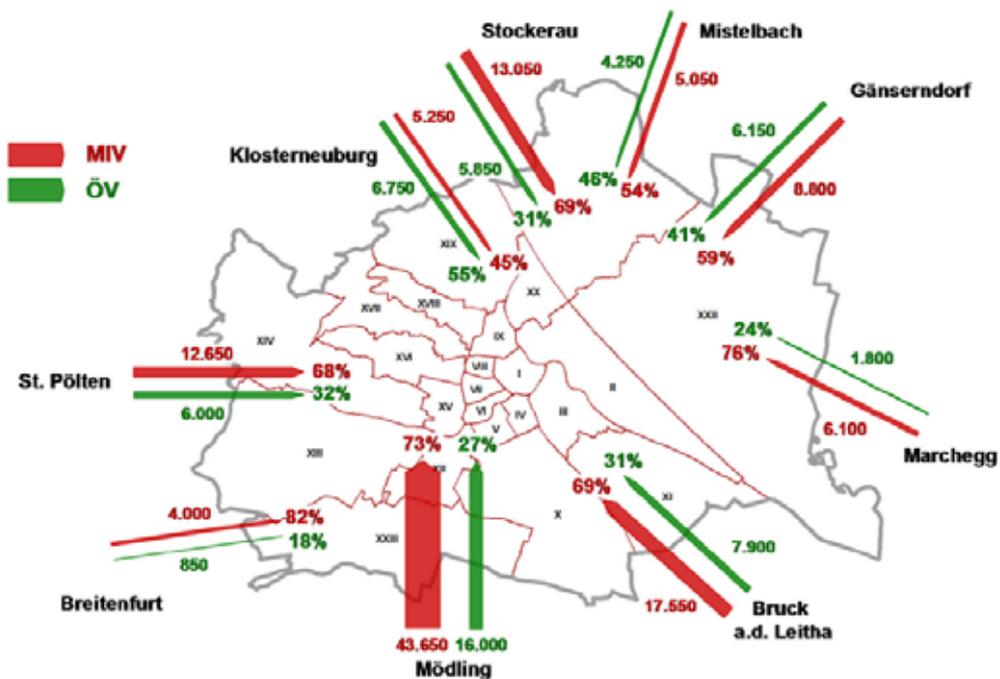
Die beiden folgenden Darstellungen des Modal Splits nach Korridoren zeigen deutlich unterschiedliche Ergebnisse zwischen den 9 Einfahrtskorridoren:

Den höchsten ÖV-Anteil weist sowohl ganztags als auch im Frühverkehr der Korridor Klosterneuburg auf. Im Frühverkehr weist dort der ÖV mit 55% sogar höhere Anteile als der MIV auf. Etwas höhere Modal Split-Werte ergeben sich für den Gesamttag auch für die Korridore Gänserndorf und St.Pölten sowie im Frühverkehr für die Korridore Mistelbach und Gänserndorf. Insbesondere für den Korridor Mistelbach ist aber zu beachten, dass die Kordonenerhebung zum Großteil noch vor Inbetriebnahme der A5-Nordautobahn und des nördlichen Teils der S1-Wiener Außenring Schnellstraße durchgeführt wurde. Die geringsten ÖV-Anteile werden in den Korridoren ohne Schnellbahnbedienung (Breitenfurt und Marchegg) sowie im Korridor Mödling erreicht.

## Modal Split im Personenverkehr [Personen / 5 bis 24 Uhr] nach Korridoren



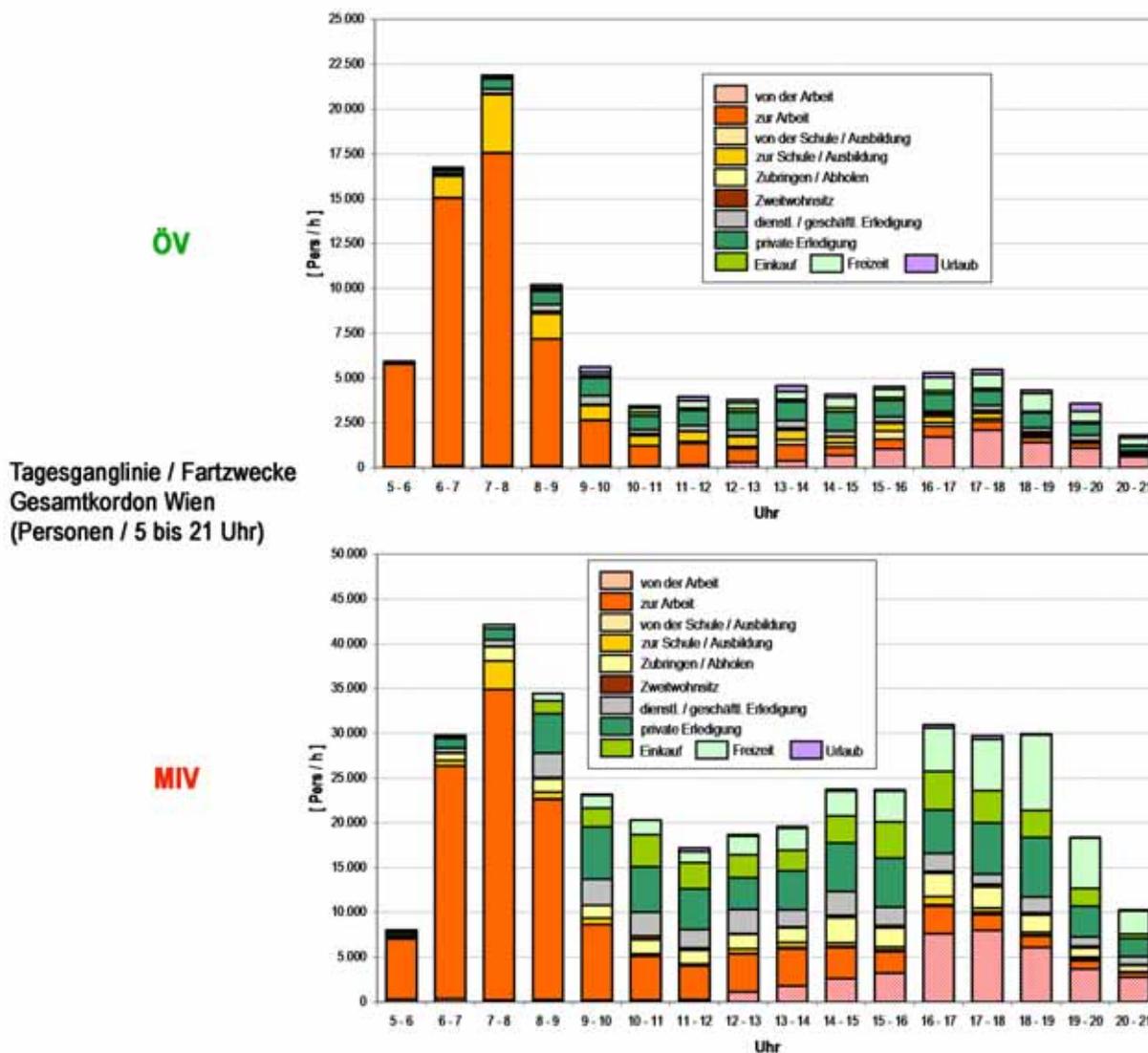
## Modal Split im Personenverkehr [Personen / 5 bis 9 Uhr] nach Korridoren



Die folgenden Ergebnisse und Darstellungen beziehen sich wieder auf den Gesamtkordon und stellen Durchschnittswerte für den Kordon dar.

## Fahrtzweckanalyse:

In Ergänzung zur oben dargestellten Tagesganglinie für MIV und ÖV sind auch die Fahrtzwecke in Tagesganglinienform dargestellt. Zu beachten ist allerdings, dass hier für die MIV- und ÖV-Darstellung zwecks besserer Lesbarkeit Werteskalen mit unterschiedlichem Massstab verwendet werden mussten.

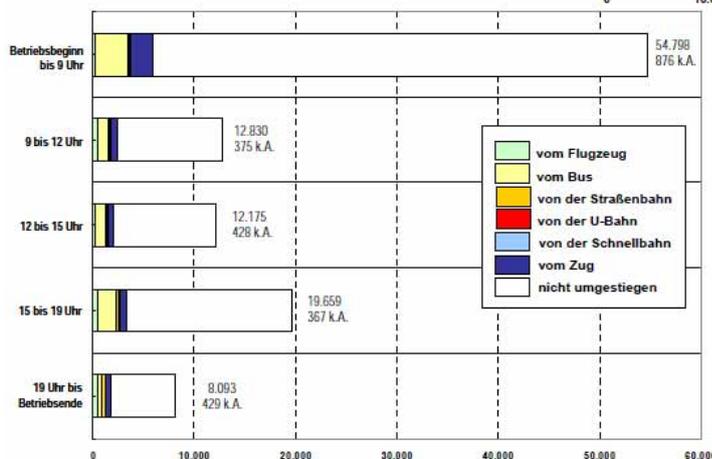
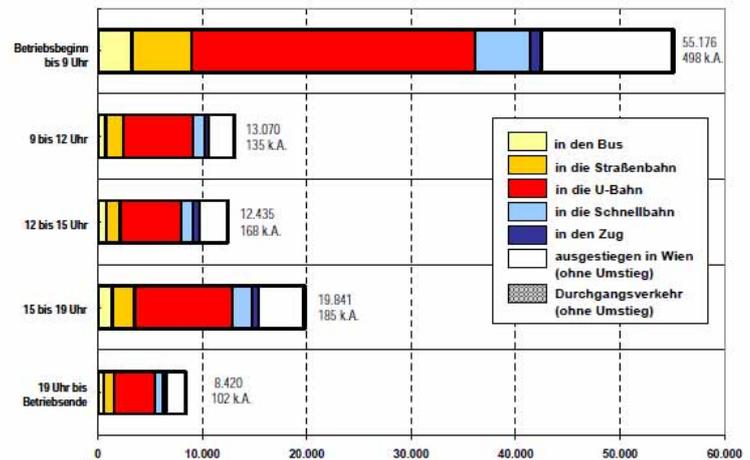


Im Frühverkehr dominiert sowohl im ÖV als auch im MIV die Fahrt zur Arbeit. Insgesamt (MIV+ÖV) fahren im Zeitraum von 5 bis 21 Uhr rund 184.000 Personen über die Wiener Stadtgrenze nach Wien zur Arbeit und rund 20.000 Personen in die Schule bzw. zur Ausbildung. Im Unterschied zum ÖV sind im MIV außerhalb des Frühverkehrs auch die anderen Fahrtzwecke wesentlich stärker ausgeprägt, wobei hier der Fahrtzweck „private Erledigung“ am deutlichsten in Erscheinung tritt. Insgesamt liegt im MIV die Fahrt „zum Einkauf“ in der Häufigkeit nach den Fahrtzwecken „Arbeit“, „private Erledigung“ und „Freizeit“ erst an vierter Stelle.

## Umsteigeverhalten und Zugang zum ÖV

Es zeigt sich dabei, dass in Wien aufgrund des verzweigten ÖV-Liniennetzes, des entsprechenden dichten Verkehrsangebots und der guten Verknüpfung des Stadtgrenzen querenden regionalen ÖVs mit dem innerstädtischen ÖV weitaus häufiger umgestiegen wird als dies außerhalb von Wien geschieht. So steigen in Wien 77% der von außen kommenden Fahrgäste um, während dies außerhalb von Wien nur 13% der Fahrgäste „in Kauf nehmen“. Der Anteil jener Fahrgäste, die auf ihrer gesamten Fahrt mit dem ÖV ohne Umsteigen „auskommen“, beträgt lediglich 19%. Die Verbesserung von Umsteigesituationen auch außerhalb Wiens ist daher u.a. eine wichtige zukünftige Aufgabenstellung zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, wofür die vorliegenden Erhebungsdaten eine wichtige Grundlage bilden können.

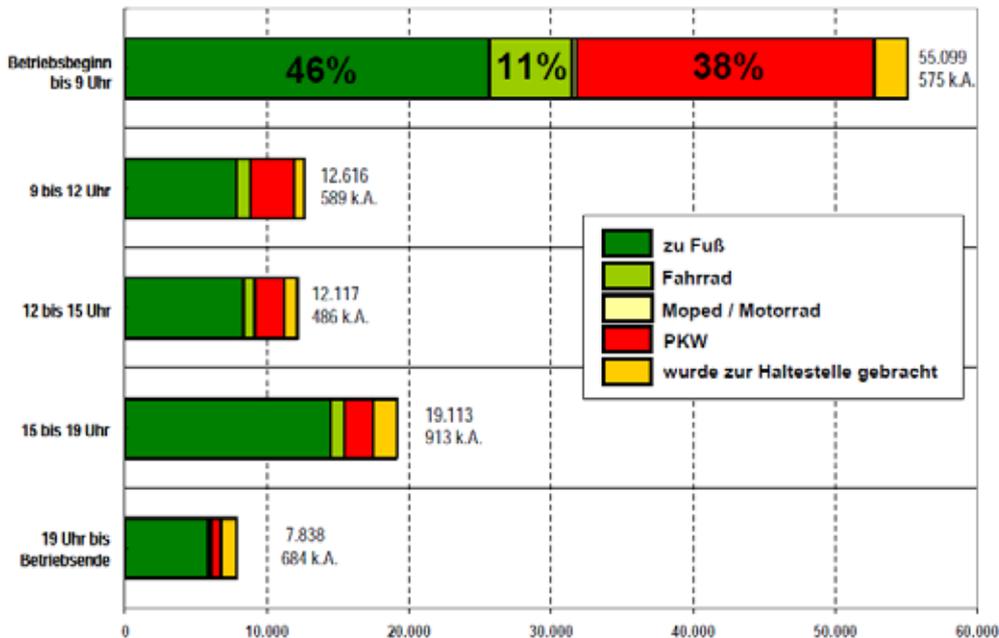
### Umsteigen im ÖV-System in Wien



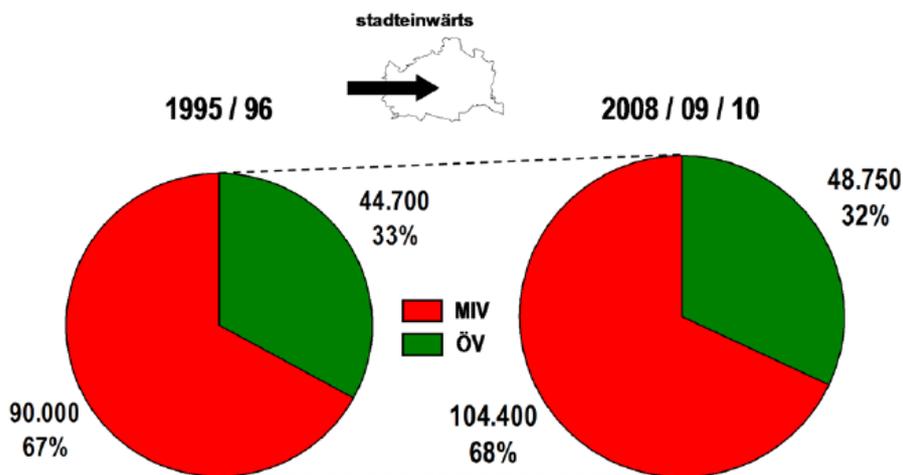
### Umsteigen im ÖV-System außerhalb von Wien

Beim Zugang zum ÖV zeigt sich, dass im mengenmäßig stärksten Zeitsegment in der Früh bis 9 Uhr fast die Hälfte der Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle kommen. Mit dem Pkw in Form von Park&Ride erreichen 38% die Einstiegshaltestelle und der Anteil der Radfahrer in Form von „Bike&Ride“ liegt immerhin noch bei 11%. In der restlichen Tageszeit überwiegt der Anteil der Fußwege zur Haltestelle mit weit über 60% die anderen Zugangsformen noch deutlicher. Dies unterstreicht die große Bedeutung von Nähe zwischen Wohnung und ÖV-Haltestelle für die Verkehrs- und Raumplanung, um vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad die gewünschte Haltestelle zu erreichen.

## Zugang zur ÖV-Haltestelle/-Station außerhalb von Wien



## Vergleich der Kordonenerhebungen 1995/96 mit 2008/09/10 im Frühverkehr 6 – 9 Uhr



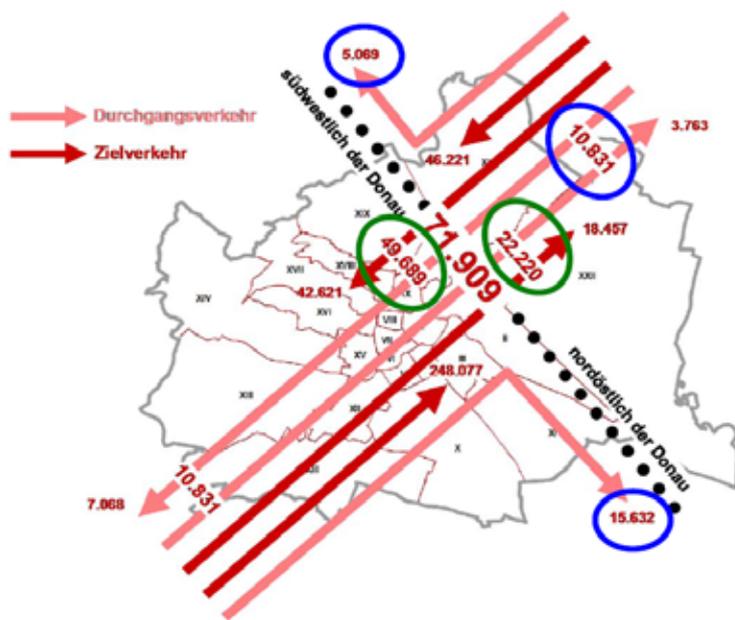
Zunahme des MIV (90.000 → 104.400 Pers.): **16%**

Zunahme des ÖV (44.700 → 48.750 Pers.): **9%**

Zunahme (MIV + ÖV: 134.700 → 153.150 Pers.): **14%**

Dieser Vergleich mit der Kordonenerhebung 1995/96 ist nur für das Zeitsegment 6-9 Uhr möglich, weil in dieser früheren Erhebung nur diese Stundengruppe erhoben wurde.

## MIV-Durchgangsverkehr und -Zielverkehr nach Wien - bezogen auf den Donaukordon in Wien [Personen / 5 bis 21 Uhr]



31.500 Personen sind im MIV Durchfahrer durch Wien. Das sind 8% der gesamten Personenverkehrsmenge (ca. 387.000 Personen), die im MIV über die Wiener Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts fährt (siehe nebenstehende Abb. – Summe der blau umrandeten Zahlen). Von diesen 387.000 Personen überqueren 71.900 die Donau in Wien in beiden Richtungen (Summe der grün umrandeten Zahlen).

Im Vergleich zum MIV ist der Durchfahreranteil durch Wien im ÖV nur halb so groß (nämlich 4%). Von den ca. 110.000 im ÖV über die Stadtgrenze fahrenden Personen fahren nur 4.750 Personen durch Wien durch.

### Mehrwert der Kordonerhebung:

Zusätzlich zu den in diesem Bericht beispielhaft dargestellten Analysen für den Gesamt-Kordon (wie Fahrtzwecke, Umsteige- und Zugangssituation im ÖV) liegen die entsprechenden Auswertungen und Analysen auch für jeden der 9 Einfahrtskorridore vor. Für diese Korridore gibt es auch noch Auswertungen für den MIV- und ÖV-Kordon Verkehr über Quell-Zielbeziehungen der erfassten Personen. Eine umfangreichere Darstellung der Ergebnisse gibt es in einer eigenen PGO-Fachpublikation über diese Kordonerhebung. Die Kordonerhebung Wien wurde von der Europäischen Union im Rahmen des Förderprogramms „Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und integrative Stadtentwicklung in Wien 2007-2013“ gefördert und bedeutet damit für alle 3 Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland eine entsprechende Kosteneinsparung für die Durchführung der Erhebung und Auswertung.

Die aus der Kordonerhebung im MIV und ÖV gewonnenen Daten liefern ein umfassendes Gesamtbild über den nach Wien einströmenden Verkehr und stellen damit wichtige Grundlagen für regional relevante Verkehrsanalysen und -beurteilungen im Rahmen von Verkehrskonzepten dar, insbesondere bilden sie aber auch eine Grundlage zur Beurteilung des Angebots im öffentlichen Verkehr. In den regelmäßig stattfindenden Sitzungen der PGO-Plattform „Regionalverkehr“ wurden die Kordonergebnisse laufend präsentiert und eingehend diskutiert und bildeten damit auch einen wichtigen fachlichen Input für Überlegungen - gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Ostregion - hinsichtlich weiterer und zu konkretisierender Verbesserungsstrategien für den regionalen öffentlichen Verkehr im Ballungsraum Wien.

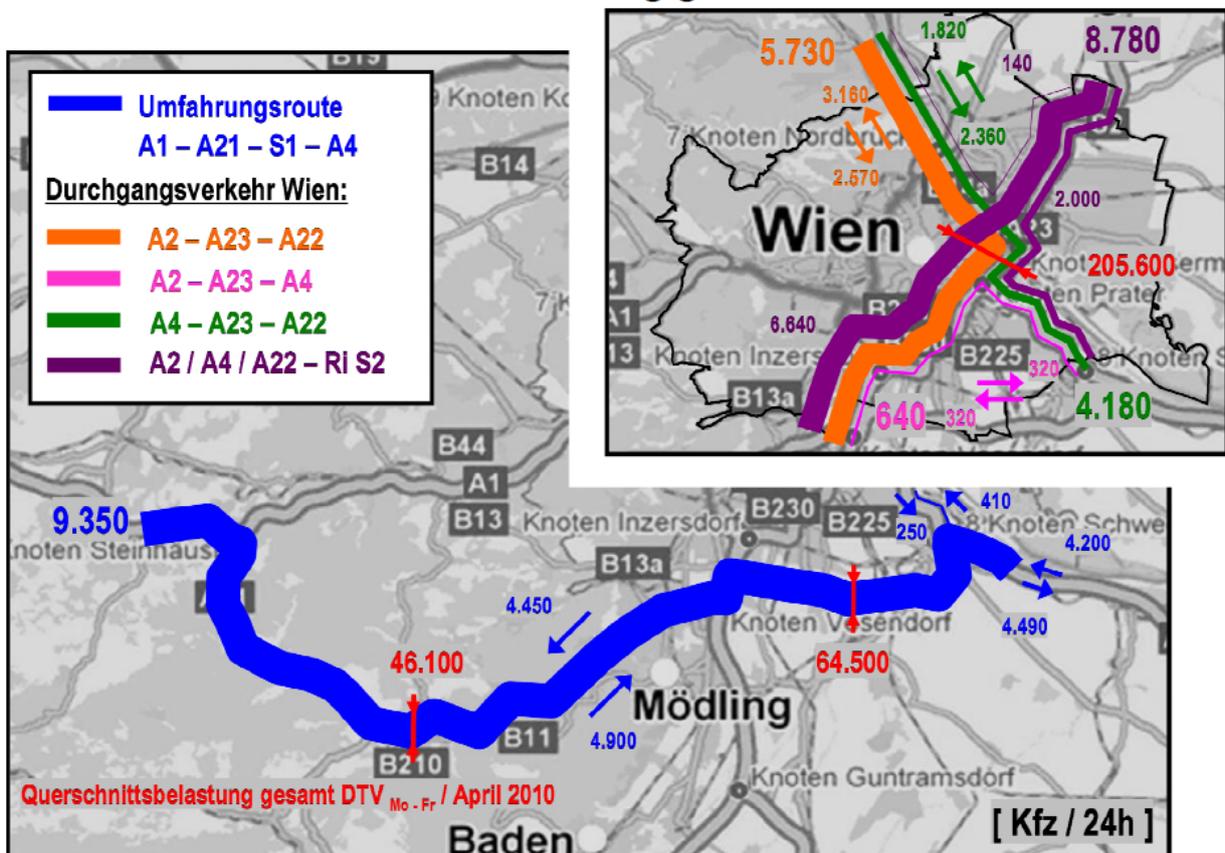
## Ergänzende Erhebung und Auswertungen zur MIV-Kordonerhebung (Durchgangsverkehrsströme im hochrangigen Straßennetz)

Aus den Ergebnissen der Kordonerhebung Wien und aus ergänzenden Erhebungen wurden ausgewählte Verkehrsströme auf dem hochrangigen Autobahnen- und Schnellstraßennetz für den Raum Wien ermittelt. Dabei wurde der auf Wien bezogene Durchgangsverkehr auf dem hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetz und das Verkehrsaufkommen entlang der - die Stadt Wien südlich umfahrenden - Route A 21 Wiener Außenring Autobahn – S1 Wiener Außenring Schnellstraße untersucht.

Insgesamt durchfahren Wien auf Autobahnen und Schnellstraßen an einem Werktag rund 19.300 Kfz / 24h. Von diesen Durchgangsverkehrsströmen im hochrangigen Straßennetz fahren rund 18.500 Kfz / 24h über die Praterbrücke. Das entspricht lediglich 9% des gesamten auf der Praterbrücke gemessenen Verkehrs von rund 205.000 Kfz / 24h.

Die südliche Umfahrroute A21 – S1 zwischen A1 Westautobahn und A4 Ostautobahn nutzen in ihrem gesamten Verlauf in beiden Richtungen ca. 9.350 Kfz / 24h. Bezogen auf die Gesamtquerschnittsbelastung auf der A21 (Zählstelle Alland mit rund 46.100 Kfz / 24 h) entspricht dieser Wert einem Anteil von 20%. An der Zählstelle Rannersdorf, die eine repräsentative Gesamtquerschnittsbelastung für die S1 mit rund 64.500 Kfz / 24 h liefert, beträgt dieser Durchfahreranteil nur 15% (siehe auch folgende Abbildung).

### Verkehrsströme – Hochrangiges Straßennetz



# Güterumschlagskonzept Raum Wien - Terminalregion

Die Bearbeitung des Güterumschlagskonzeptes ist in 3 Module gegliedert:

- Modul 1: Bestandsaufnahme und Potenzialanalyse des Angebotes (Snizek + Partner)
- Modul 2: Güterverkehrsprognose der Nachfrage: Prognose Ostregion mit Schwerpunkt NÖ (Herry Consult) und daraus Ableitung der Wien-relevanten Daten (Snizek + Partner)
- Modul 3: Darstellung der Differenz zw. Angebot und Nachfrage, Standortsuche und -bewertung (vertiefte Bearbeitung noch offen).

## Ergebnisse von Modul 1:

- Insgesamt wurden im Jahr 2008 in der gesamten Ostregion rund 18 Mio. Tonnen an Gütern zwischen Straße und Bahn umgeschlagen, dieser Güterumschlag lag in Wien bei 7,2 Mio. Tonnen (ohne Matzleinsdorf). Rund 35% davon betrug der Umschlag im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV). Der restliche Umschlag, der aber den anteilmäßig größeren Teil umfasst, erfolgte im konventionellen Bahngüterverkehr, dem sog. Wagenladungsverkehr, und zu einem kleinen Teil auch im Bahnexpressverkehr (BEX).
- Die geplante Errichtung des Güterterminals Wien-Inzersdorf (TWIN) wird auch deutliche Auswirkungen auf den Betrieb der Güter- und Zugbahnhöfe und damit auch auf Streckenbelastungen im Wiener Bahnnetz zur Folge haben:
  - Bis zum Jahr 2025 werden folgende Güterbahnhöfe aufgelassen, da deren Funktion entweder vom Terminal Wien-Inzersdorf übernommen wird oder betrieblich, z.B. für die Zugbildung, nicht mehr notwendig ist: Hütteldorf, Liesing, Nordwestbahnhof, Hirschstetten und Wr. Neustadt (NÖ).
  - Die Umschlagsfunktionen von Nordwestbahnhof, Hirschstetten und Wr. Neustadt werden im geplanten Terminal Wien-Inzersdorf (TWIN) gebündelt bzw. durch ihn ersetzt. Die Funktionen von TWIN werden daher folgende sein:
    - kombinierter Ladungsverkehr (KLV)
    - Stückgut und Bahnexpress (BEX)
    - Anlagen für Qualitätsgüterzugbildung
  - Die Errichtung des Terminals Wien Inzersdorf (TWIN) hat eine Verlagerung von Zugsfahrten im Wiener Bahnnetz und eine Reduktion der Verschubfahrten und damit auch eine Änderung der Streckenbelastung im Bahnnetz zur Folge. Die massivsten Auswirkungen hat die Auflösung des Bahnhofs „Wien Nordwest“ und dessen Ersatz durch TWIN. Einerseits wird das Bahnnetz entlastet und gibt Kapazitäten für den Personenverkehr frei (was im Detail noch zu prüfen sein wird), andererseits werden etwa 1.400 Kfz-Fahrten pro Tag aus dem dicht besiedelten Gebiet an den Stadtrand verlagert.
  - Insgesamt wird mit dem geplanten Terminal Wien-Inzersdorf (TWIN), für den das UVP-Verfahren noch durchzuführen ist, die Kapazität im Güterumschlag im Großraum Wien erhöht und so die Möglichkeit geschaffen, dass das zukünftige Wachstum im Güterverkehr auch auf der Bahn abgewickelt werden kann und der Modal Split im Güterverkehr gehalten werden kann.
- Im Hafen Wien-Freudenau stehen bei weiteren Investitionen und Ausweitung der Betriebszeiten genügend Kapazitätsreserven zum Ausbau des Güterumschlages zur Verfügung. Sowohl durch das teilweise Zuschütten des Hafenbeckens und der Errichtung einer zusätzlichen Terminalanlage im Hafengebiet, als auch mit der Führung eines 3-Schicht-Betriebes, kann über sehr lange Zeit das Auslangen gefunden werden.

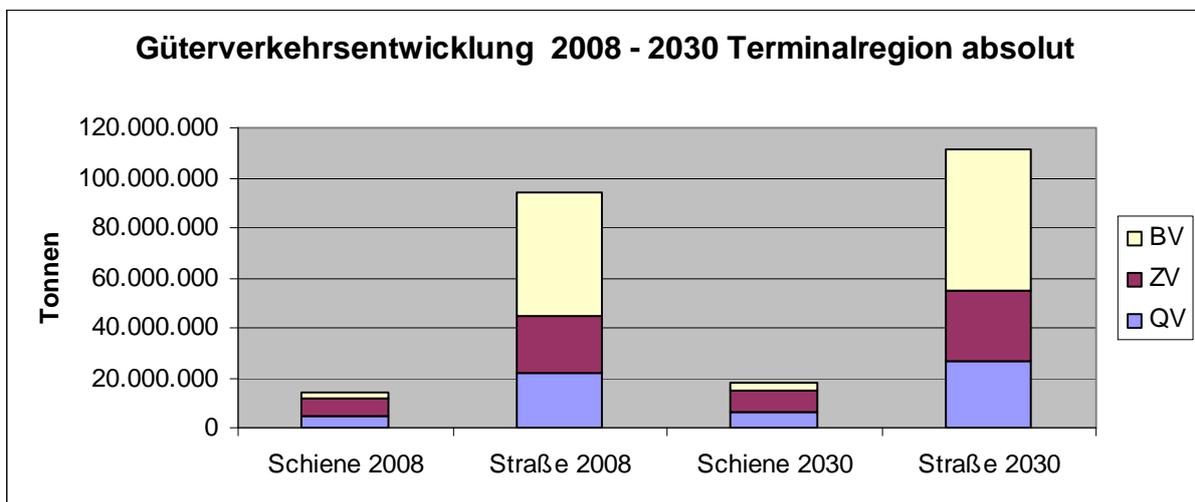
## Ergebnisse von Modul 2:



Die Güterverkehrsentwicklung wurde nach Verkehrsträgern Schiene und Straße sowie nach Ziel-, Quell- und Binnenverkehr in der definierten sog. „Terminalregion“ analysiert und für einen Planungshorizont 2030 prognostiziert.

Diese „Terminalregion“ stellt das ungefähre Einzugsgebiet der bestehenden und geplanten Wiener Güterterminals dar.

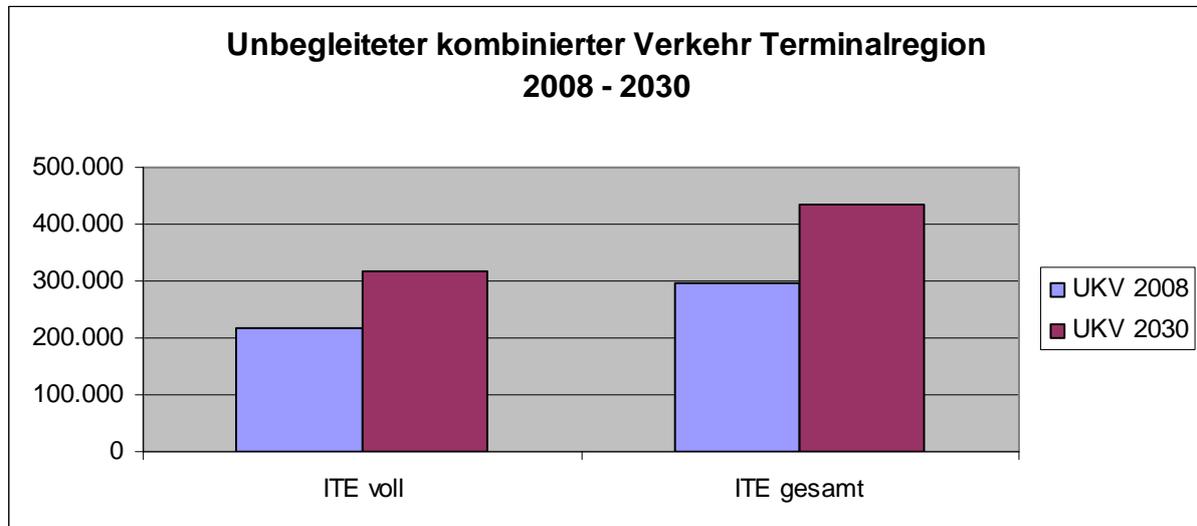
Die Güterverkehrsprognose für die gesamte Ostregion ergibt eine Steigerung für Ziel-, Quell- und Binnenverkehr um rund 29% zwischen 2008 und 2030 auf der Schiene und um 19% im Straßenverkehr. Daraus wird für die „Terminalregion“ ein ähnlich starker Zuwachs von 28% auf der Schiene (absolut 4,1 Mio. Tonnen) und von 18% auf der Straße (absolut 17,5 Mio. Tonnen) abgeleitet. Die Prognoseannahmen wurden in einem Workshop mit Experten analysiert und diskutiert. Im Wesentlichen fanden Annahmen zur Treibstoffentwicklung, zur verkehrrechtlichen Entwicklung und zur Kostenentwicklung im Güterverkehr Eingang in die Berechnungen und Abschätzungen. Als Basis für die Berechnungen wurde die BMVIT-Prognose VP25+ herangezogen und adaptiert.



Weiters wurde der – für die Terminalregion und in weiterer Folge für die Auslastung von Terminals relevante - unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) sowohl für das Jahr 2008 als auch für 2030 analysiert. Hiefür wurden die berechneten Tonnenwerte aus der Güterverkehrsprognose mit einem Durchschnittswert von 15 Tonnen pro Transporteinheit im Jahr 2030 auf „intermodale Transporteinheiten“ (ITE) umgerechnet.

Die Prognose für den UKV ergibt für die Terminalregion eine Nachfrage von 4,75 Mio. Tonnen bzw. 316.000 volle ITE. Diese Menge, um die Zahl an leeren ITE sowie um einen Anteil an ITE für den Durchgangsverkehr ergänzt, ergeben etwa 430.000 bis 450.000 ITE als Umschlag in der Terminalregion. Die Kapazität der beiden Terminals

Inzersdorf und Freudenau liegt im 2-Schichtbetrieb ohne Ausbau des Hafens bei rd. 500.000 ITE p.a., was einer Auslastung von rd. 86-90% entspricht. 3-Schichtbetrieb sowie Ausbau des Hafens können die Kapazität relevant erhöhen.



### Zusammenfassende Schlussfolgerung:

An Hand der derzeit prognostizierten Güterverkehrsentwicklungen werden der Güterterminal Hafen Wien-Freudenau bei weiterem Ausbau und Verlängerung der Betriebszeiten, sowie der geplante Güterterminal Wien-Inzersdorf unter der Bedingung, dass das Bahnnetz auch über genügend Reserven aufweisen wird, in Summe über ausreichend Umschlagskapazitäten im Großraum Wien verfügen, um auch die zukünftigen Anforderungen an den kombinierten Güterverkehr bis nach 2030 zu bewältigen zu können.

Eventuelle weitere – zu dieser Schlussfolgerung sich ergebende - Fragestellungen sind im weiteren Ablauf der Arbeiten bzw. bis zur Fertigstellung des Moduls 2 bis Mitte/Ende Frühjahr 2011 zu klären.

# Centrope-Informationssystem

Seit 2006 ist das Centrope-Informationssystem unter <http://pgo.centropemap.org/> online, besteht mittlerweile aus den Komponenten: Centropemap und Centropestatistics und wird laufend erweitert.

Die laufenden Instandhaltungsmaßnahmen des Jahres 2010 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.

Die Software wurde aktualisiert und die notwendigen, von den Herstellern empfohlenen Updates integriert.

## Centropemap : Technische Erweiterungen und Neuerungen

### Übersicht zur Verfügbarkeit von Geodaten-Layern

Um den Überblick über die vorhandenen Geodaten in Centropemap zu erleichtern wurde ein weiterer Button in die Bedienoberfläche von Centropemap integriert, mit dem der Benutzer Informationen zur Verfügbarkeit von Geodaten abfragen kann.

Which layer is available for which extent? - Mozilla Firefox  
[http://www.centropemap.org/mb242\\_pgo/php/mod\\_datainfo.php?&guiID=centrope\\_pgo\\_slid&elementID=dataInfo](http://www.centropemap.org/mb242_pgo/php/mod_datainfo.php?&guiID=centrope_pgo_slid&elementID=dataInfo)

[Download \(PDF\)](#), last update: Tuesday, 30th November, 2010

AT\_AT: whole area of Austria  
 AT\_WI: Vienna  
 AT\_NO: Lower Austria  
 AT\_BL: Burgenland  
 CZ\_CZ: whole area of Czech Republic  
 CZ\_CE: Centrope part of Czech Republic  
 HU\_HU: whole area of Hungary  
 HU\_CE: Centrope part of Hungary  
 SK\_SK: whole area of Slovak Republic  
 SK\_CE: Centrope part of Slovak Republic

	AT_AT	AT_WI	AT_NO	AT_BL	CZ_CZ	CZ_CE	HU_HU	HU_CE	SK_SK	SK_CE
<b>Biota 7</b>										
Bird directive SPA 8										
National parks 10										
Nature parks 12										
Nature sanctuary 14										
Landscape sanctuary 16										
Habitat directive 18										
UNESCO biosphere reserve 20										
RAMSAR - Natura 2000 22										
Forest 24										
Nature protected areas 26										
Ground water preservation areas 28										
River head protection areas 30										
Water preservation areas 32										
Ground water max level 2m 34										
Ground water max level 2-4m 36										
Ground water max level 4m 38										
Ground water body 40										
Ground water preservation area 42										
Landscape protected area 44										
<b>Boundaries 47</b>										
National borders 48										
State and region borders 50										
NUTS 3 borders 52										
Municipality borders 54										
<b>Elevation 57</b>										
Elevation model 58										
<b>Imagery, Base Maps 61</b>										

Diese Übersicht erleichtert auch die systematische Fortführung der Integration weiterer Datenquellen für die Centrope-Region.

## Umstellung des Layerverzeichnisses:

Bislang war das Layerverzeichnis von CentropoMAP derart aufgebaut, dass für jede Teilregion eine eigene Gliederung bereitgestellt war und somit alle Layer einzeln anwählbar waren. Dies hatte den Vorteil, dass bei Ausfall eines Services die übrigen Layer der anderen Teilregionen dennoch abgerufen werden konnten, jedoch den gravierenden Nachteil, dass für eine regionsübergreifende Darstellung der Layer innerhalb der Gliederung jeder einzelnen Teilregion aktiviert werden musste, was zu überdurchschnittlich langen Navigationszeiten innerhalb des Verzeichnisbaumes führte.

Es wurde daher eine Neuordnung des Verzeichnisbaumes vorgenommen, die nicht mehr räumlich, sondern thematisch gegliedert ist. Die Themenbereiche richten sich nach der Norm ISO 19115, die eine der Hauptgrundlagen von INSPIRE bildet.

Die Daten sind in der neuen Gliederung seit 12. April 2010 online. Die neue Gliederung der hierarchischen Layerauswahl erfolgt als Anpassung an INSPIRE-Vorgaben und Sicherstellung der „INSPIRE-Konformität“ neuer Entwicklungen. Die Wiener WMS werden nur in verschlüsselter Form zur Verfügung gestellt. Bisher ist daher eine Einbindung in kaskadierende WMS nicht gelungen. Wiener Daten können aber natürlich gesondert zugeschaltet werden.

## Weitere Daten integriert:

Die systematische Integration weiterer Datenquellen für die Centropo-Region wurde auch im Berichtsjahr 2010 fortgeführt :

Geoatlas: Die Geoatlas-Daten für die Hintergrundkarte, die in acht verschiedenen Auflösungen für die Darstellung in Maßstäben zwischen 1:25.000 und 1:4.000.000 vorliegt, wurde auch 2010 der jährlichen Aktualisierung unterzogen.

ITS Vienna Region: Im Jahr 2009 wurde zwischen PGO/CentropoMAP und ITS Vienna Region eine Kooperationsvereinbarung getroffen, 2010 wurde die Einbindung realisiert. Daten zum Straßen- und Bahnnetz in der österreichischen Ost-Region (Wien, Niederösterreich, Burgenland) wurden seitens ITS aufbereitet und als WMS für CentropoMAP zur Verfügung gestellt. Leider konnte die optional angedachte Implementierung von SLD (Styled Layer Descriptor, Möglichkeit der Anpassung der Darstellung der Karte durch Interaktion mit dem Quellserver) nicht realisiert werden.

Neue Daten Slowakei: Nach Webrecherche und E-Mail-Anfrage konnte ein Kontakt mit <http://geo.enviroportal.sk/> hergestellt werden. Eigens für CentropoMAP wurde ein Service zusammengestellt und freigeschaltet.

## CentropoSTATISTICS: technische Erweiterungen und Neuerungen

### 2 Modi für Centropo-Statistics zur Verfügung:

#### Basic-mode:

Es werden vorgestellte Karten aus ausgewählten Datensätzen online erstellt, ohne dass der Nutzer auf Klassifizierung, Farbgebung etc. Einfluss nehmen kann.

#### Expert-mode:

Es stehen, nach Anmeldung über ein Passwort sämtliche Datenbankinhalte und Darstellungsmöglichkeiten zur Verfügung.

## Umstrukturierung der Datenbank

Die zunehmende Zahl von Datensätzen und Themen machte einen massiven Umbau der Datenbankkonstruktion erforderlich.

Bislang wurden zwei Datenbanksysteme parallel geführt. Nunmehr sind sämtliche Daten, also Geodaten und Statistikdaten, in einer PostgreSQL-Datenbank gespeichert. Der Datentransfer zwischen Datenbanksystemen entfällt also und die Performancegeschwindigkeit konnte damit wesentlich gesteigert werden.

## Kartenerzeugung nur bei für die Darstellung geeigneten Werten

Beim Auswählen von Werten, aus denen eine Karte generiert werden soll, waren in der ersten Version von CentropeSTATISTICS alle Spalten wählbar. Es wurde keine Unterscheidung zwischen Spalten mit Relativwerten und solchen mit Absolutwerten getroffen. Es wurde das Wissen von Experten vorausgesetzt. Um auch anderen Nutzern eine Erstellung von sinnvollen Kartendarstellungen zu erleichtern, wurde durch eine Erweiterung der Tabellenmetadaten dafür gesorgt, dass nun nur mehr geeignete Daten kartographisch darstellbar sind.

## Wartezeitanzeige

Zusätzlich wurde eine Wartezeitanzeige eingebaut, die beim Transfer der abgefragten Daten in die Geodaten-Attributtabelle und während des Berechnens der Darstellungsklassen und Farbwerte verstrichene und verbleibende Zeit in Form eines veränderlichen Farbbalkens visualisiert. Dem Benutzer wird dadurch die tatsächliche Wartezeit subjektiv verkürzt, da am Bildschirm eine Bewegung stattfindet.

## Zusätzliche Methoden zur Klassenbildung: „Natural Breaks“

Die Klassenbildung in CentropeSTATISTICS kann seit Dezember 2010 zusätzlich zu den schon länger verfügbaren Methoden „Equal Interval“, „Equal Area“, „Standard Deviation“ und „Quantiles“ auch über den im GIS-Bereich verbreiteten Algorithmus „Natural Breaks“ erfolgen.

## Polygon-Umrisse (Outlines)

Der Benutzer kann nun aus drei verschiedenen Strichstärken wählen („dünn“, „mittel“, „dick“) oder die Umrisse weglassen. Zusätzlich gibt es noch die Möglichkeit, die Farbe der Umrisslinie festzulegen.

## Erweiterte Behandlung von Nullwerten

Wenn in einer Tabellenspalte negative und positive Werte vorhanden sind, erscheint es oftmals sinnvoll, die Zahlen mittels dichromatischer Farbskala zu visualisieren (zwei Farbbereiche, die beide zur Mitte hin heller werden, die mittlere Klasse selbst ist weiß). Für diese Fälle steht seit November 2010 eine neue Option zur erweiterten Behandlung von Nullwerten zur Verfügung.

Sämtliche erwähnte Erweiterungen der Benutzeroberfläche dienen dem Aufbau und der Erweiterung einer Schnittstelle für den Einsatz der SLD-Technik (Styled Layer Descriptors), in weiterer Folge auch dem Aufbau von Web Feature Services (WFS) zunächst für jene Daten, die direkt am CentropeMAP-Server gehostet werden.

## Durch Kooperation zu neuen Daten in CentropeSTATISTICS

Die Kooperation zwischen den Statistikstellen der PGO-Länder und jenen der Nachbarländer konnte 2010 in 2 Workshops (Juni und Dezember 2010) in Schwechat vertieft werden.

Dadurch ist es gelungen die Datenbank inhaltlich zu erweitern und zu aktualisieren.

Folgende Datensätze sind derzeit in CentropeSTATISTICS vorhanden und einem jährlichen Aktualisierungsintervall unterworfen:

- Land Use per Categories (square kilometers)
- Population by year
- Population by single-year age groups, female/male/total – *diese Daten werden vor der Veröffentlichung aus Datenschutzgründen zu 5-Jahres-Gruppen aggregiert, können jedoch jederzeit in der Rohfassung zur Berechnung von Altersgruppen oder Indikatoren herangezogen werden.*
- Population: Births and Deaths by year
- Immigrants, Emigrants, Migration Balance

Alle angeführten Datensätze sind **auf Gemeindeebene** (LAU 2) verfügbar. Daneben gibt es noch eine Reihe von Datensätzen auf NUTS-3-Ebene, die von Eurostat stammen und derzeit vorwiegend für das Jahr 2001 vorliegen. Für diese Datensätze und eine Reihe weiterer Themen (insbesondere Arbeitslose/Beschäftigte und Bildung) wird, wie bei den Workshops vereinbart wurde, eine Kompatibilität zu den Daten der kommenden Großzählung 2011 (Volkszählung bzw. Registerzählung) vorbereitet und in centrope-map integriert.

Aus den vorhandenen Daten werden weitere Indikatoren gebildet, die ebenfalls online verfügbar und darstellbar sind:

- Population Indicator: Percentage of Natives and Foreigners
- Population Indicator: Migration Balance since 2002 (per 1.000 inhabitants)
- Absolute changes in migration balance by two-year periods
- Population density (inhabitants per square kilometer)
- Population Indicators: Population Change
- Population Indicators: Age groups
- Population Indicators: Total Development (Births, Deaths, Migration) by year
- Percentage of female population per municipality

Alle online verfügbaren Daten können unter folgendem URL abgerufen werden:

<http://www.centropemap.org/wmscs/overview.php>

### **Vorträge, Konferenzen, Präsentationen:**

Das Centrope-Informationssystem wurde 2010 durch den von der PGO mit den Arbeiten am Projekt beauftragten DI.Manfred Schrenk bei folgenden Veranstaltungen vorgestellt:

**REAL CORP 2010, 18.-20. Mai 2010, Wien, Österreich:** CentropeMAP and CentropeSTATISTICS – Cross-Border Geodata Infrastructure with User-Defined Thematic Maps

**Inspire Conference, 22.-25. Juni 2010, Krakau, Polen:** CentropeMAP and CentropeSTATISTICS – a Cross-Border Geodata Infrastructure Project in the Heart of Europe

**AGIT, 7.-9. Juli 2010, Salzburg, Österreich:** CentropeMAP und CentropeSTATISTICS – grenzüberschreitende Geoinfrastruktur gemäß INSPIRE-Richtlinie

**3rd Conference of the Adriatic Forum, 23.-24. September 2010, Wien, Österreich:** Administrative Borders must not be Knowledge Borders: Plan4all, HlanData and CentropeMAP – Best Practises for a Cross-Border Geodata Infrastructure

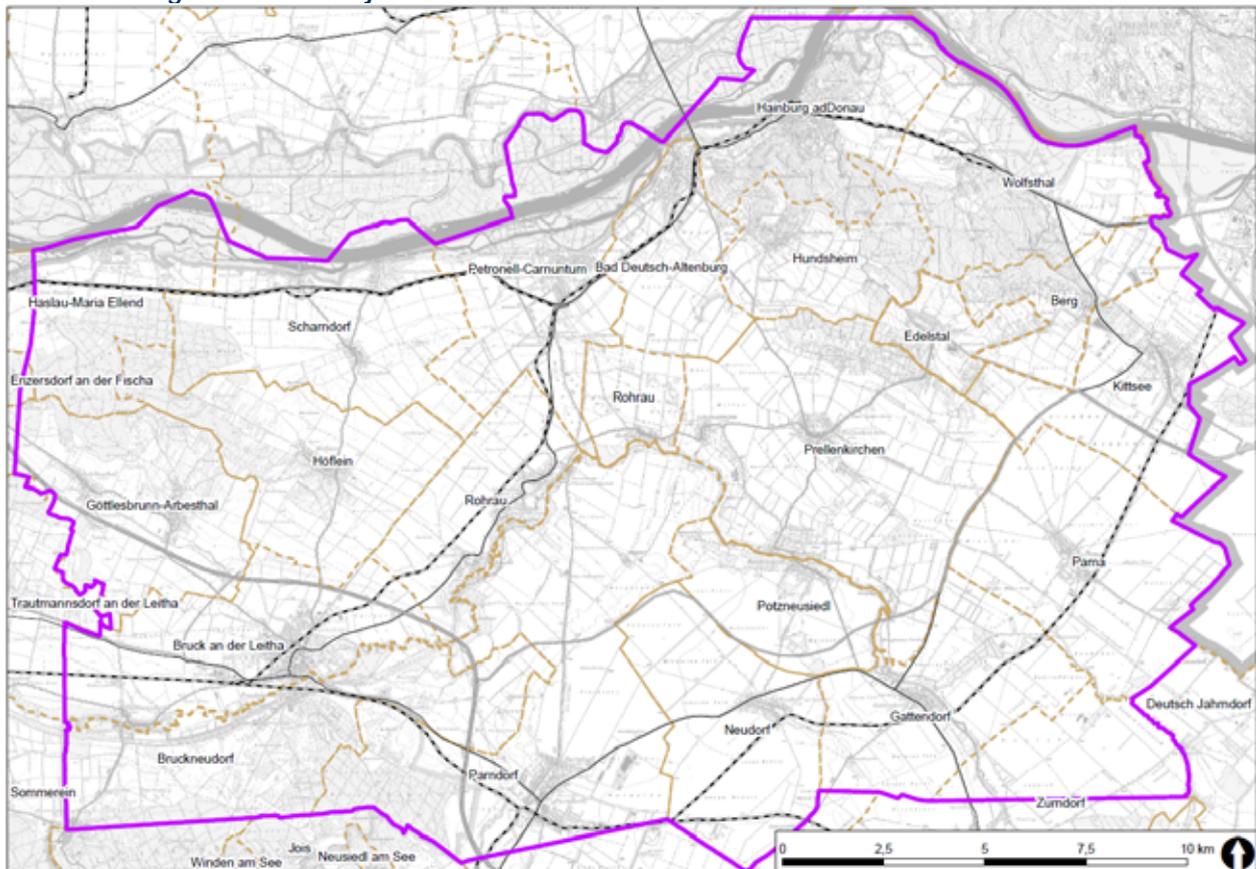
**Symposium Geodateninfrastruktur, 2.-3. November 2010, Hamburg, Deutschland:** CentropeMAP und CentropeSTATISTICS. Grenzüberschreitende Geoinfrastruktur gemäß INSPIRE-Richtlinie

**Internationaler AGEO-EUROGI-Plan4all-Workshop, 23. November 2010, Wien, Österreich:** CentropeMAP und CentropeSTATISTICS. Interoperable Cross-Border Geodata Infrastructure for the growing Centrope Region

### Grenzüberschreitende Grundlagen zur Beurteilung von Windparks zwischen Bruck/Leitha und Kittsee

Das Österreichische Institut für Raumordnung (ÖIR) wurde mit der Erstellung einer Studie beauftragt. Trotz unterschiedlicher rechtlicher Regelungen und Vorgangsweisen in den Ländern Burgenland und NÖ (Eignungszonen im Bgld, Einzelgenehmigungen in NÖ) sollen abgestimmte Kriterien für die Standortbeurteilung entwickelt werden. Die Studie wird im Frühjahr 2011 vorliegen.

#### Untersuchungsraum des Projektes



#### Teilnahme an Sitzungen und Erstellung von Beiträgen im Rahmen von:

- Koordination des Arbeitskreises der Landesstatistikstellen im Rahmen von centropo-map-statistics
- Kooperation mit Stadt-Umland-Management (SUM), Vorträge in den Stadt-Umlandforen
- Koordinierung bei der Verkehrsplattform MPV03
- Wartung und Aktualisierung der Homepage
- Mitwirkung in ÖROK-Arbeitsgruppen mit PGO- relevanten Themen

**PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST**  
Rockgasse 6/3, A-1010 Wien  
Tel:01 533 44 30  
<http://www.planungsgemeinschaft-ost.at>