



# JAHRESBERICHT 2013

 Wien

 Niederösterreich

 Burgenland



## JAHRESBERICHT 2013

Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und -haltestellen in der Stadtregion+	<b>5</b>
Anforderungskatalog Widmungskategorie „geförderter/förderbarer“ Wohnbau im Zuge der Konkretisierung der Leitbilderstellung SRO+	<b>14</b>
Vergleichende Analyse ausgewählter Indikatoren zur Lebensqualität der Bevölkerung in Wien und im Stadtumland	<b>20</b>
centropeMAP, centropeSTATISTICS	<b>28</b>

Verkehrsthemen im Rahmen der PGO-Plattform Regionalverkehr	<b>34</b>
Klima- und Energieplattform („Smart Region“-Plattform)	<b>40</b>

Sonstige Aktivitäten	<b>42</b>
----------------------	-----------

# Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und -haltestellen in der Stadtregion+

## AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

Das Projekt „Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen in der Stadtregion+“ das vom Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien durchgeführt wurde, baut auf den Erkenntnissen der vorangegangenen PGO-Studien im Themenkomplex „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“ auf.

Die Stadtregion+ ist ein hochdynamischer Wachstumsraum und wird dies auch in Zukunft sein. Im Hinblick auf das planerische Leitbild einer nachhaltig strukturierten Stadtregion stehen die Gemeinden der Ostregion vor der Herausforderung, das prognostizierte Bevölkerungswachstum möglichst ressourcenschonend und nachhaltig zu bewältigen. Dies ist zum einen – theoretisch – auch mit den gegenwärtigen gewidmeten Baulandreserven möglich, zum anderen werden vor allem in Nahbereich von hochrangigen ÖV-Haltestellen viele unter- oder ungenutzte siedlungsstrukturelle Potenziale vermutet.

## METHODISCHES VORGEHEN

### 1. Vergleichende Gesamtbetrachtung

Aus diesem Grund wurden die **Nahbereiche von 160 Bahnhöfen und Bahnhaltstellen** der SRO-Region einer genaueren Betrachtung unterzogen (siehe Abbildung 1). Vor dem Hintergrund der räumlichen Leitbilder „*Innen vor Außen*“ und „... *verdichtete Bebauung im Einzugsbereich von Haltestellen des ÖV*“ (Zwischenbericht Stadtregion+ 2011, S. 50) wurden in einem **ersten Erhebungsschritt** vor Ort 6 Bahnstationen in Wien, 40 im Burgenland und 114 in Niederösterreich nach Lagekriterien (siehe Abbildung 2) und Ausstattungs- und Umgebungsmerkmalen erfasst.

Für das Untersuchungsgebiet zeigt sich, dass etwas mehr als die Hälfte der Bahnhöfe und Haltestellen (53 %) am Ortsrand situiert sind. 63 Bahnhöfe (39 %) liegen in integrierter und 13 (8 %) in peripherer Lage. Im Hinblick auf Verdichtungspotenziale erweisen sich die Bahnhöfe und Haltestellen in integrierter Ortslage als am sinnvollsten für eine höhere bauliche Verdichtung im Bahnhofsnahbereich. Außerdem wird deutlich, dass sich der Großteil der integrierten Bahnhöfe (42) an zweigleisigen Bahnstrecken befindet. Im Burgenland finden sich unter den untersuchten Bahnlinien mit Ausnahme der Linie 700 (Ostbahn) nur eingleisige Strecken, wobei rund 2/3 dieser Bahnhöfe und Haltestellen am Ortsrand angesiedelt sind.

Abbildung 1: Bahnhöfe und -haltestellen im Untersuchungsgebiet

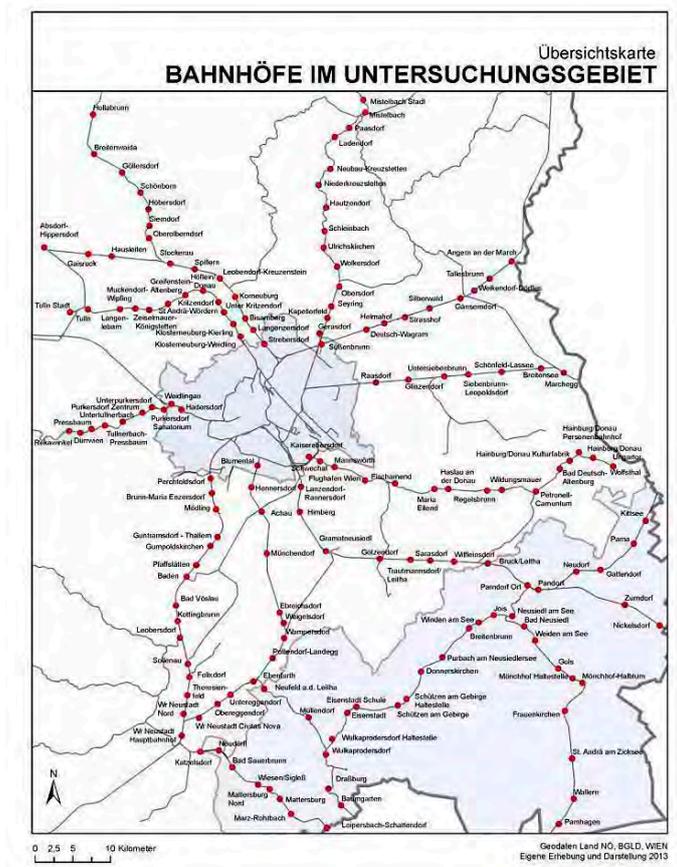
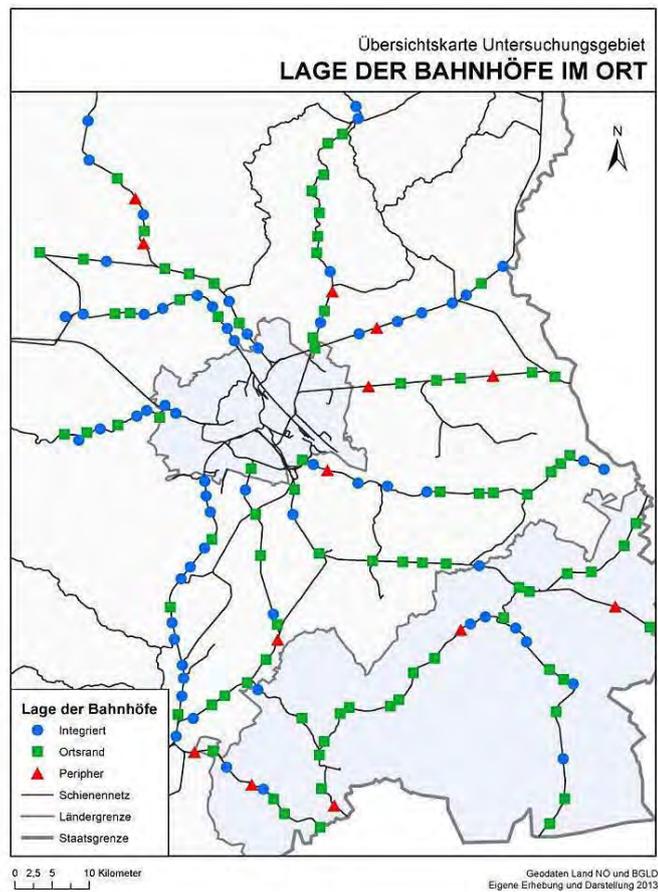
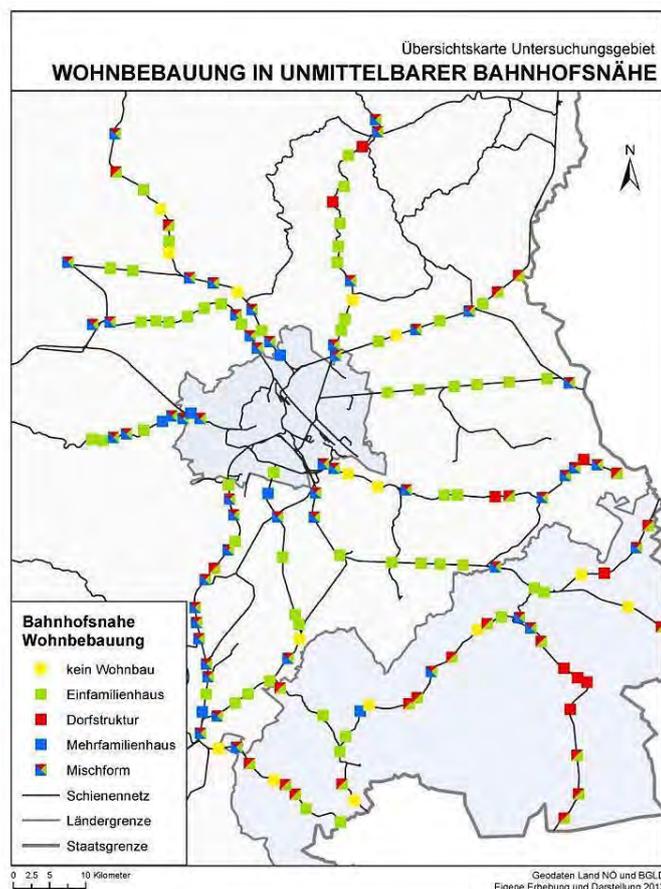


Abbildung 2: Lage der Bahnhöfe und -haltestellen



Neben der Lage im Ort, der Zugangsmöglichkeit und der Barrierefreiheit der Bahnstationen und Bahnsteige sowie dem Bestand an gewerblich genutzten Flächen und Sonderflächen im Bahnhofsnahbereich, wurde vor Ort auch die Art der Wohnbebauung in unmittelbarer Bahnhofsnähe in Augenschein genommen. Hier kristallisierte sich heraus, dass bei der Hälfte der Bahnhöfe und Haltestellen Einfamilien und- Reihenhäuser das Ortsbild rund um die Bahnstation dominieren. Vereinzelt fanden sich bei den Bahnhöfen im Untersuchungsgebiet zudem bereits realisierte „Good-Practice-Beispiele“ für verdichteten Wohnbau. Diese können für Bahnhöfe und Haltestellen mit entsprechendem Flächenpotenzial bzw. günstigen Verdichtungsvoraussetzungen als planerischer Maßstab dienen und wurden auch in einigen tiefergehenden Einzelfallanalysen näher betrachtet und ausführlich beschrieben.

Abbildung 3: Wohnbebauung in unmittelbarer Bahnhofs-/haltstellennähe



Zwischenfazit: In unmittelbarer Nähe der ÖV-Haltestellen befinden sich 34 Lagerhäuser, 35 Lagerplätze, 11 Sportplätze. In 99 Fällen grenzen Agrar- und Forstflächen an. Bei 80 Haltestellen ist als vorherrschende Wohnbebauung das Einfamilienhaus anzutreffen.

## 2. Detailuntersuchung der Bahnhofs- und Haltestelleneinzugsbereiche

Zentrales Anliegen war es, die Flächenpotenziale unterschiedlicher Widmungsarten entlang der einzelnen Bahnlinien der SRO-Region zu erheben. Daher wurde in einem zweiten Schritt mittels einer GIS-basierten Erreichbarkeitsanalyse der

Nahbereich der Bahnhöfe und -haltestellen abgegrenzt und detailliert analysiert. Auf Grundlage der von den Ländern zur Verfügung gestellten Orthofotos und des Straßennetzes des Teleatlas Niederösterreich und Burgenland wurde der zu erreichende Nahbereich der Haltestellen ermittelt. Zugrunde gelegt wurde jene Strecke, welche in fünf Gehminuten (entspricht ca. 300 m bei 3,5 km/h) zurückgelegt werden kann.

Um eine länderübergreifende Vergleichbarkeit der erhobenen Flächen zu ermöglichen, wurden die unterschiedlichen Widmungsarten der Bundesländer in zwei generalisierte Gruppen (Wohnbauwidmung und Betriebsbauwidmung) zusammengefasst.

Abbildung 4: Beispiel für Erreichbarkeitsanalyse



Auf Grundlage dieser Erreichbarkeitsanalyse wurden für Wohn- und Betriebs-/Industrienutzung geeignete und „theoretisch beanspruchbare“ Parzellen und Flächen erhoben.

Als theoretisch beanspruchbare Flächen wurden jene gewidmeten Baulandflächen bezeichnet, welche derzeit zur Gänze unbebaut sind oder welche baulich untergenutzt erscheinen. Zusätzlich zu den gewidmeten Baulandflächen wurden – unter der Annahme, dass die direkte Nähe zum höherrangigen ÖV eine besondere standörtliche Qualität für Wohnen und Versorgung bietet – auch lediglich saisonal genutzte agrarische Sammelplätze (z.B. Rübenplätze), Sportplätze, untergenutzte P+R-Anlagen oder unmittelbar am Bahnhof gelegene Eisenbahnbrachen als „theoretisch beanspruchbare“ Flächen einer detaillierten Betrachtung unterzogen.

In einem weiteren Schritt wurden die ausgewerteten Flächen und Parzellen hinsichtlich ihres „Aktivierungsgrads“ unterschieden. Unbebaute Flächen und Parzellen der ausgewählten Bauland- Widmungsarten wurden in Kategorie 1 zusammengefasst, für die die Annahme getroffen wurde, dass 80% unmittelbar verfügbar sind und einer Bebauung zugeführt werden können. Hingegen sind als Wohn- oder Betriebsbauland gewidmete, aber untergenutzte Parzellen (z.B. Gartennutzung angrenzender Parzellen), Sportplätze und Sonderflächen der Kategorie 2 zugeordnet, für die nur eine eingeschränkte Verfügbar-/Aktivierbarkeit (30%) angenommen wird. Im Zuge dieser Analyse wurden insgesamt rund 1.900 theoretisch beanspruchbare Flächen/Parzellen im Nahbereich der auf die drei Bundesländer verteilten 160 ÖV-Haltestellen erhoben.

Abbildung 5: Beispiele für Parzellenanalyse



Obereggendorf Sonderflächen - Rübenplatz



Obereggendorf Wohnbauland - unbebaute Flächen



Obereggendorf Wohnbauland – geringfügig bebaute Flächen



Obereggendorf Betriebsgebiet – geringfügig bebaute Flächen

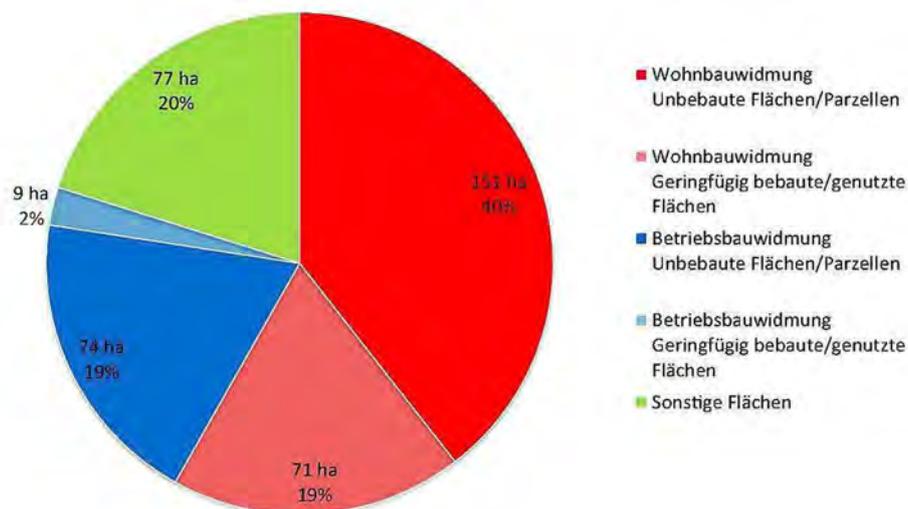
### 3. Vergleichende Flächenauswertung

In Summe wurden 383 ha (siehe Abbildung 6) an theoretisch beanspruchbaren Flächen im gesamten Untersuchungsgebiet ermittelt. Rund 40 Prozent, d.h. 151 ha aller erhobenen Flächen und Parzellen sind gewidmetes Bauland der Kategorie 1, auf denen eine Wohnbebauung möglich ist, 19 Prozent (71 ha) hingegen sind der Kategorie 2 zuzuordnen. Damit stehen im gesamten Untersuchungsgebiet in den Bahnhofsnahbereichen rund 222 ha theoretisches Wohnbauland zur Verfügung.

Die erhobenen Betriebsbauflächen belaufen sich in Summe auf 83 ha. Rund 19 Prozent (74 ha) aller Flächen entfallen auf Betriebsbauflächen der Kategorie 1 und 2 Prozent (9 ha) auf die Kategorie 2. 77 ha und damit 20 Prozent aller Flächen sind unter dem Begriff „sonstige Flächen“ (Sportplätze, ebenerdige Lagerplätze, Eisenbahnflächen, P+R) zusammengefasst, die allesamt der Kategorie 2 zugeordnet werden.

Sowohl unter den für Wohnbau als auch für Betriebsbau gewidmeten Flächen, befindet sich somit ein beträchtlicher Anteil an relativ einfach zu aktivierenden Flächen.

Abbildung 6: Potenzialflächen in den Nahbereichen der ÖV-Haltestellen im Untersuchungsgebiet (Gesamt 383 Hektar)



Eine Auswertung der theoretisch beanspruchbaren Flächen im gesamten Untersuchungsgebiet nach Bahnlinien (siehe Abbildungen 7 und 8) zeigt interessante Unterschiede auf.

So etwa lässt sich für die burgenländischen Bahnlinien zusammenfassend feststellen, dass in unmittelbarer Bahnhofsnähe vorrangig („theoretisch beanspruchbare“) Wohnbauflächen vorhanden sind.

Die niederösterreichische „Pottendorfer-Linie“ (zwischen den untersuchten Bahnhöfen Blumental (Wien) bis Wiener Neustadt-Civitas Nova) ist jene Linie mit den meisten „theoretisch beanspruchbaren“ Flächen (in Summe rund 50 ha). Erhöhtes Potenzial an „theoretisch beanspruchbaren Flächen“ weisen insbesondere die Bahnhöfe Pottendorf-Landegg, Obereggendorf und Wiener Neustadt-Civitas Nova auf.

Abbildung 7: Flächenauswertung (Teil NORD))

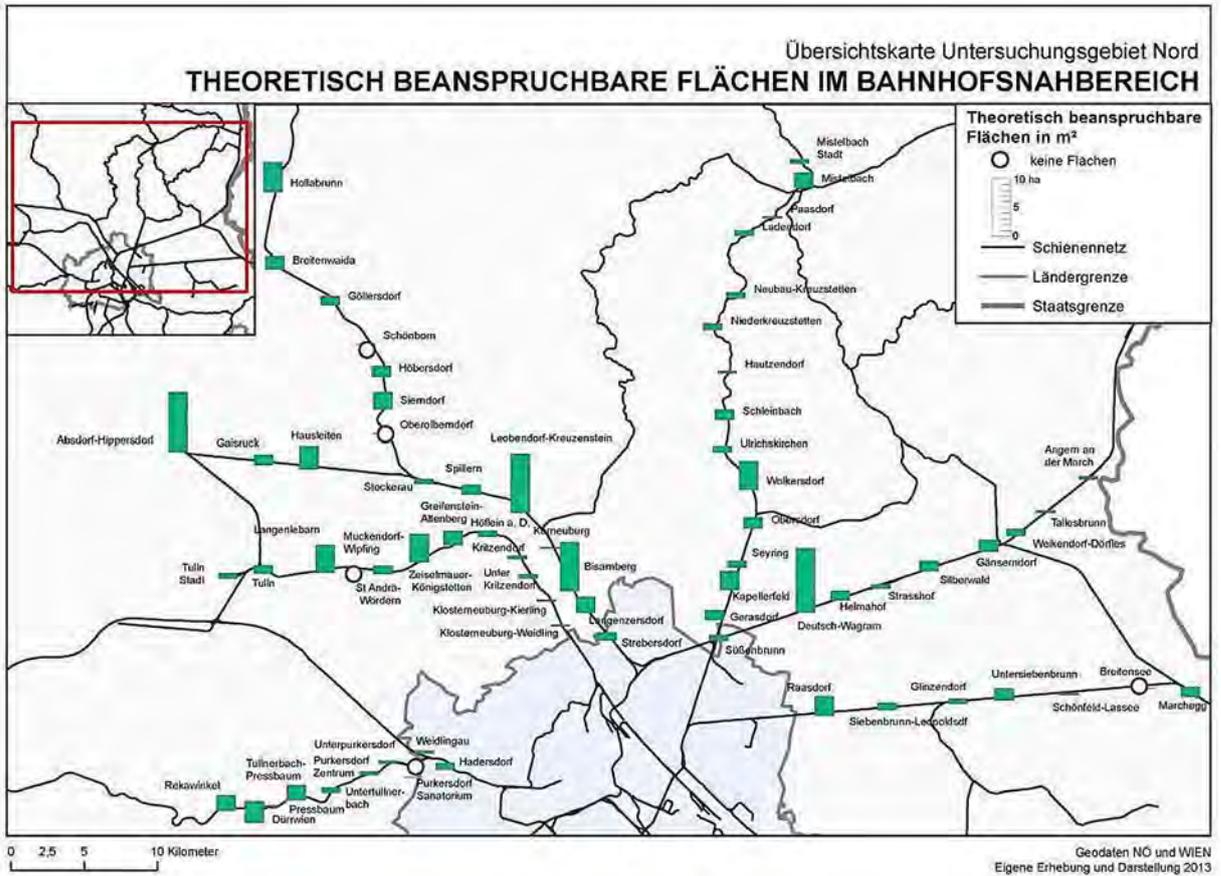
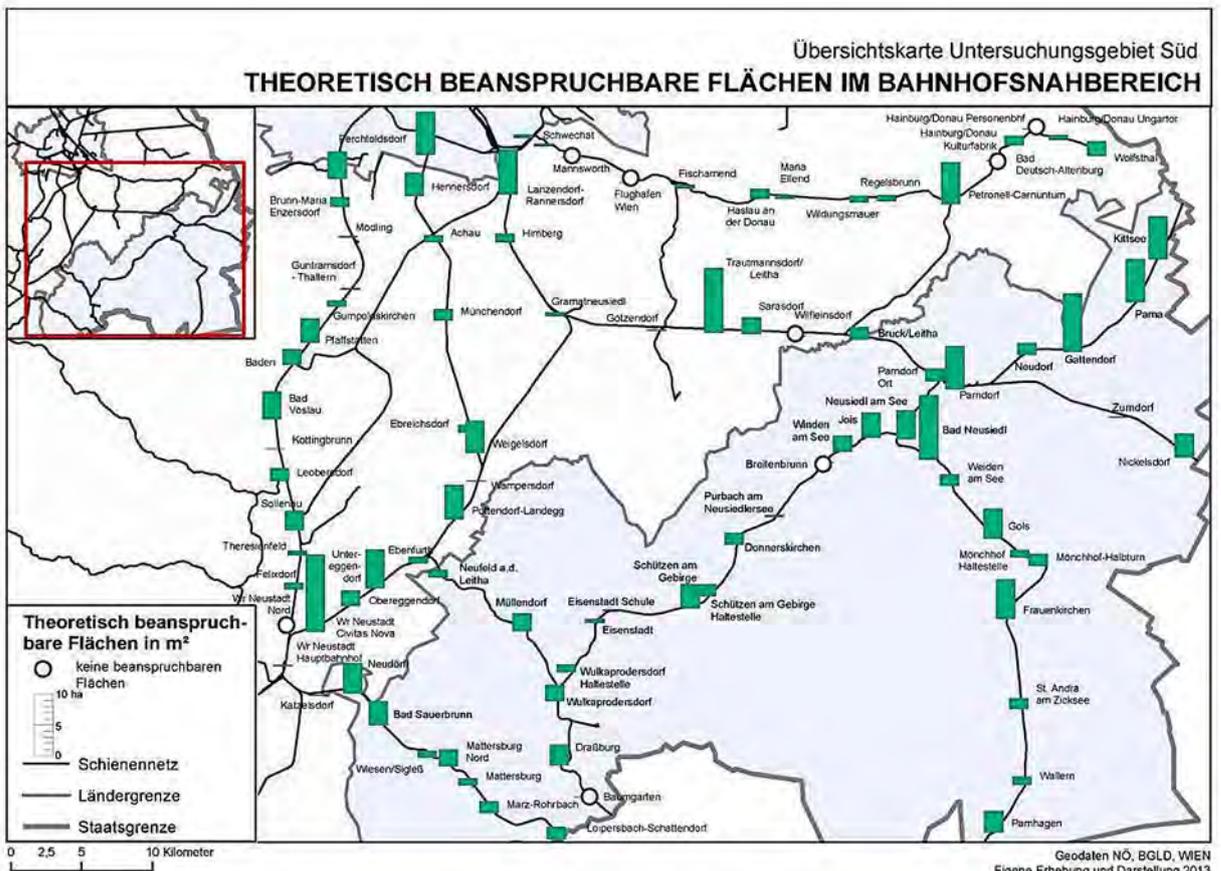


Abbildung 8: Flächenauswertung (Teil SÜD))



Welche siedlungsstrukturellen Potenziale sind nun damit verbunden?

Tabelle 1: Einwohnerpotential auf theoretisch beanspruchbaren Flächen

<b>Theoretisch beanspruchbare Flächen – Gesamt</b>			
Bahnhöfe/Haltestellen	Theoretisch beanspruchbare Fläche		
Integrierte Lage	145,3	80 EW/ha	
Ortsrandlage	228,8	40 EW/ha	
Periphere Lage	8,4	0 EW/ha	<b>20.800 EW</b>

<b>Theoretisch beanspruchbare Flächen – Wohnbauwidmung</b>			
Bahnhöfe/Haltestellen	Theoretisch beanspruchbare Fläche		
	Wohnbau-widmung I	Wohnbau-widmung II	
Integrierte Lage	55,0	34,4	100 EW/ha
Ortsrandlage	93,5	36,6	40 EW/ha
Periphere Lage	2,5	0,4	0 EW/ha
Aktivierungsgrad	80%	30%	<b>8.870 EW</b>

Zieht man zunächst die Gesamtsumme aller ermittelten Flächenpotenziale unabhängig von ihrer Widmung heran (383 ha), so würde sich bei einer theoretischen Bebauungsdichte von 80 EW/ha in integrierten und 40EW/ha in Ortsrandlagen ein Siedlungspotenzial von 20.800 Einwohnern ergeben. Dieser Wert dient zur Veranschaulichung und hat eher „akademischen“ Charakter.

Interessanter ist das Einwohnerpotenzial auf den Flächen, die gegenwärtig für Wohnzwecke gewidmet sind. Auch wenn das Siedlungspotenzial von nicht einmal 9.000 Einwohnern auf den ersten Blick wenig erscheinen mag, so darf nicht außer Acht gelassen werden, dass es sich bei den untersuchten Nahbereichen lediglich um den 300 m-Einzugsbereich handelt – bei einer Ausdehnung auf 500 oder 600 m, würden sich die Werte entsprechend erhöhen.

Darüber hinaus muss bedacht werden, dass es sich bei der in Ortsrandlage angenommenen Dichte von 40EW/ha um eine äußerst lockere Form der Bebauung handelt.

Immerhin konnten aber im Untersuchungsgebiet insgesamt 26 Bahnhöfe mit günstigen Voraussetzungen (integrierte Lage und gewidmete, ungenutzte Wohnbauflächen von mehr als 5.000 m<sup>2</sup>) heraus destilliert werden.

#### 4. Einzelfallanalyse

Ergänzend zu den – für alle Bahnstationen – angestellten Analysen und Überlegungen wurden sechs ausgewählte Bahnhöfe bzw. Haltestellen (Gattendorf und Mattersburg im Burgenland sowie Gaisruck, Mistelbach, Pottendorf-Landegg und

Wiener Neustadt-Civitas Nova in Niederösterreich) einer Einzelfallanalyse unterzogen. Hier wurden – beispielhaft für die analysierten, unterschiedlichen Typen – auch die Strukturen des jeweiligen Ortes einer näheren Betrachtung unterzogen.

Abbildung 9: Ortsstruktur Gattendorf (Bgld.)



## FAZIT

Die vorliegende Studie liefert eine sehr gute Dokumentation und Analyse des Nahbereiches von 160 Bahnstationen in der Stadregion+. Neben den „Datenblättern“ liegen auch bereits realisierte Good-Practice-Beispiele für verdichteten Wohnbau im Bahnhofsbereich vor.

Die erhobenen Standort- und Verdichtungspotenziale der 160 Bahnhöfe und Bahnhaltstellen liefern eine Fülle von Anknüpfungspunkten für weiterführende und vertiefende Untersuchungen. So etwa könnten in einem weiteren Schritt Strategien für eine bessere Nutzung „untergenutzter“ Flächen und Parzellen erarbeitet werden.

Neben einer Erweiterung der zu betrachtenden Einzugsbereiche könnten auch die – bei knapp 100 Bahnstationen befindlichen – Agrarflächen, welche durch ihre Lagequalitäten oft durchaus günstige Voraussetzungen für verdichtete Bebauungen aufweisen würden, in Gesamtüberlegungen miteinbezogen werden.

In der Praxis muss in weiterer Folge der Fokus auf die Aktivierbarkeit erkannter Flächenpotenziale ebenso wie auf die Entwicklung geeigneter und wirksamer Instrumente zur Baulandmobilisierung gerichtet werden.

# Anforderungskatalog Widmungskategorie „geförderter/förderbarer“ Wohnbau im Zuge der Konkretisierung der Leitbilderstellung SRO+

Durch das starke Bevölkerungswachstum in Teilen der Ostregion und dem damit verbundenen hohen Flächenbedarf sowie durch die steigenden Grundstückspreise sind die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland im Hinblick auf eine ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltige Umgangsweise mit zukünftigen Wohnbauflächen vor ähnliche Probleme gestellt.

Gegenstand der diesbezüglichen Bearbeitung durch das Österreichische Institut für Raumplanung ÖIR und des Departement für Raumplanung, Fachbereich Rechtswissenschaften der TU Wien im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) ist daher eine fundierte Auseinandersetzung mit der Widmungskategorie „Geförderter/förderbarer Wohnbau“ als ein mögliches Instrument zur Bodenmobilisierung und Flächensicherung für ein ausreichendes Angebot an leistbaren Wohnungen. Dazu wurden die Erfahrungen der Bundesländer hinsichtlich Wirkung und Umsetzung herangezogen, sowie die diesbezügliche aktuelle planungsrechtliche Diskussion in Vorarlberg mit berücksichtigt und Vorschläge zur Integration in den vorhandenen Rechtsbestand der drei Bundesländer der Ostregion gemacht.

Das Ergebnis dieser Untersuchung ist ein knappes Argumentarium, das die Resultate von Analyse und Bewertung der bestehenden Bestimmungen und Umsetzungsstrategien zusammenfasst und inhaltliche Empfehlungen für die Bundesländer Wien, NÖ und Bgld. – in ihrer unterschiedlichen räumlichen und rechtlichen Situation – erarbeitet.

## UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

Förderbarer Wohnbau ist ein Teil des allgemeinen Wohnbaus. Mit dem Zusatz „förderbar“ zum „Wohnbau“ erfolgt eine inhaltliche Einschränkung mit Bezug auf die Förderbestimmungen, um bestimmte Wohnbautypen zu forcieren. Mit dem Begriff „geförderter Wohnbau“ würde eine weitere Einschränkung erfolgen, da hier bereits eine Förderungszusage vorliegen muss.

Einige Raumordnungsgesetze der Bundesländer sehen entweder die Möglichkeit einer Sonderwidmung oder einer Vorbehaltsfläche für den förderbaren/geförderten Wohnbau vor.

In den Bundesländern Salzburg, Steiermark und Kärnten können Vorbehaltsflächen für den „förderbaren Wohnbau“ gewidmet werden. In Tirol gelten die Vorbehaltsflächen für den „geförderten Wohnbau“.

Übersicht (Sonder-) Widmungen und Vorbehaltsflächen für förderbares Wohnen:

		<b>Vorbehaltsflächen für förderbaren Wohnbau</b>	
<b>Kärnten</b>	§ 7 Ktn Abs. 2 GplG	Die Festlegung von Vorbehaltsflächen darf zur Sicherstellung der Verfügbarkeit geeigneter Grundflächen erfolgen, insb. für die Errichtung von <b>förderbaren Wohngebäuden</b>	Verpflichtung zu Rechtsgeschäften mit dem Grundeigentümer Einlöseanspruch für den Grundeigentümer
<b>Oberösterreich</b>	§ 22 Abs. 1 Oö ROG	<b>Flächen für förderbare mehrgeschossige</b> (mindestens drei Geschoße über dem	(Sonder)Widmung als Teil der Wohngebiete

		Erdboden) <b>Wohnbauten</b> oder Gebäude in verdichteter Flachbauweise	
<b>Salzburg</b>	§ 42 Slbg ROG	Zur Sicherung von Flächen für den <b>förderbaren Wohnbau</b> können unter bestimmten Voraussetzungen Vorbehaltsflächen gekennzeichnet werden	--
<b>Steiermark</b>	§ 37 Abs. 2 Stmk ROG	Gemeinden können zur Sicherstellung geeigneter Flächen für den <b>förderbaren Wohnbau</b> Vorbehaltsflächen ausweisen	Einlöseanspruch für den Grundeigentümer
<b>Tirol</b>	§ 52a TROG	Als Vorbehaltsflächen für den <b>geförderten Wohnbau</b> dürfen nur Grundflächen gewidmet werden, die nach ihrer Größe, Lage und Beschaffenheit für Zwecke des geförderten Wohnbaus geeignet sind.	Grünlandwidmung nach Außerkräfttreten (wenn die Vorbehaltsfläche nicht zum Kauf angeboten wird)
<i>Entwurfsfassung</i>			
<b>Wien</b>	§ 4 Abs. 2 C lit. a <b>WBO-Entwurf 2013</b>	<b>Gebiete für förderbaren Wohnbau</b>	<i>Sonderwidmung</i>

## ANWENDUNGSSITUATION UND -ERFAHRUNGEN IN DEN BUNDESLÄNDERN

### Salzburg

Festlegung im ROG: „Vorbehaltsflächen zur Sicherung von Flächen für den förderbaren Wohnbau“. Die Bestimmung besteht schon seit 2004. Diese Vorbehaltsflächen sind an umfangreiche Vorbedingungen gebunden.

Eine besondere Erschwernis für die Anwendung ist der sehr aufwendige Bedarfsnachweis durch Gemeinde, Baulandsicherungsgesellschaft und die gemeinnützigen Bauvereinigungen. Die Auflage, dass auch der zu erwartende „Eigenbedarf“ des Grundeigentümers „vorbehaltsfrei“ bleiben muss, erweist sich als ein weiteres Hindernis für die Anwendung. Der Abschluss von privatrechtlichen Vereinbarungen für die Vorbehaltsflächen wurde ausgeschlossen (keine Koppelung von Widmung und Vertragsraumordnung).

Im Gegensatz zu den nur mit großem Aufwand zu erfüllenden Bestimmungen hat die Vorbehaltsfläche keine – auch über die übliche Wirkung der „Sonderwidmungs“-Regelung hinausgehende – Rechtswirkung. Es besteht z.B. keine Einlösungsverpflichtung und auch kein Vorkaufsrecht die Gemeinde (wie für gemeinnützige Einrichtungen) und auch sonst gibt es keine Vorteile. Die Regelung wird daher auch kaum angewandt.

#### Einschätzung:

- Keine Bauland mobilisierende Wirkung, eher Verzögerung.
- Der explizite Ausschluss der Kombination mit privatrechtlichen Vereinbarungen widerspricht den Zielsetzungen.
- In der Stadt Salzburg werden fast ausschließliche privatrechtliche Vereinbarungen durchgeführt. Dieses Instrumentarium erweist sich bei Neuausweisungen als wesentlich wirksamer und gezielter im Hinblick auf die Zielsetzungen.
- Preisdämpfende Wirkung wahrscheinlich (v.a. in Hochpreislagen).

## Steiermark

Festlegung im ROG: „Vorbehaltsflächen zur Sicherstellung geeigneter Flächen für den förderbaren Wohnbau (im Sinne des Steiermark. Wohnbauförderungsgesetzes)“. Einführung dieser Vorbehaltsflächen 2004 und Revision 2010. Bisher wurde die Regelung nur in geringer Anzahl in der Steiermark angewendet.

- Für die Vorbehaltsflächen muss ein Bedarf bestehen und sie müssen eine besondere Standorteignung aufweisen.
- Die Flächen dürfen nur als reines oder allgemeines Wohngebiet ausgewiesen sein.
- Aus den örtlichen Entwicklungskonzepten der Gemeinden müssen die sachliche Rechtfertigung, die Bedarfsabschätzung und die räumliche Abgrenzung bzw. die Standorteignung abgeleitet werden (als strategische Vorgabe) .

Es besteht ein Einlöseanspruch für den Grundeigentümer durch Antrag an die Gemeinde: Für die Gemeinden besteht dadurch eine (passive) Einlösungsverpflichtung, sobald dies der Grundeigentümer nach Inkrafttreten des Flächenwidmungsplans verlangt. Aktiv kann die Gemeinde dies jedoch nicht verlangen und sie hat auch kein Vorkaufsrecht. Die Einlösung erfolgt nach dem Verkehrswert. Da ein Bodenfonds fehlt, ergeben sich jedoch zumeist Probleme für die Gemeinden bei der Ankaufsfinanzierung – sie braucht meist einen Bauträger als Partner.

### Einschätzung:

Preisdämpfung ist in den meisten Regionen der Steiermark nicht das Hauptziel. Es geht um Mobilisierung, räumliche Fokussierung und Nachverdichtung an geeigneten Standorten. Diese Wirkungen können aber nur durch Befristungen und privatrechtliche Vereinbarungen bei Neuausweisungen erzielt werden.

## Tirol

Die Festlegung im ROG: „Vorbehaltsflächen für den geförderten Wohnbau für geeignete Grundflächen (nach Lage, Größe, Beschaffenheit)“ gilt auch für Wohnbauten, für die im Rahmen der Subjektförderung Wohnbauförderungsmittel zur Verfügung gestellt werden. Diese Flächen müssen auch im örtlichen Raumordnungskonzept vorgesehen werden.

Eine Vorbehaltsfläche für den geförderten Wohnbau tritt außer Kraft, wenn diese Grundflächen nicht innerhalb von zehn Jahren der Gemeinde, dem Tiroler Bodenbeschaffungsfonds oder einem gemeinnützigen Wohnbauträger zur Verfügung gestellt oder zum Kauf angeboten werden. Da diese Flächen dann bis zur Festlegung einer neuen Widmung als Freiland gelten, entsteht wegen des Wertverlustes für den Grundeigentümer ein gewisser Druck (Wertverlust durch Grünlandwidmung).

Vorbehaltsflächen für den objektgeförderten Wohnbau wurden mit der TROG-Novelle bereits 1994 ermöglicht. Diese Regelung löste die seit 1983 eingeführt Widmung „Wohngebiete für förderbare Wohnbauten“ ab, die vorrangig der Steuerung der Zweitwohnsitzentwicklung diente.

### Einschätzung:

2011 wurden die neuen Vorbehaltsflächen für den geförderten Wohnbau eingeführt, auf denen nicht nur objektgeförderte Wohnbauten sondern auch subjektgeförderte Wohnbauvorhaben errichtet werden dürfen, für die es aber noch keine Anwendungsfälle gibt.

## RESÜMEE

Die Reservierung von Flächen für Wohnzwecke allgemein zählt zu den zentralen raumplanerischen Aufgaben, insbesondere der hoheitlichen Raumplanung. Vor allem im kommunalen Flächenwidmungsplan können durch entsprechende Festlegungen Flächen für wohnbezogene Nutzungen reserviert werden. Systematisch, insbesondere hinsichtlich allfälliger Umsetzungsmöglichkeiten, ist dabei zu unterscheiden zwischen:

- Vorbehaltsflächen für förderbaren Wohnbau
- (Sonder-)Widmungen für förderbaren Wohnbau

### Vorbehaltsflächen

Vorbehaltsflächen gelten in der Regel für besondere Verwendungszwecke im öffentlichen Interesse (für Gemeinbedarfseinrichtungen). In den Bundesländern Kärnten, Salzburg, Steiermark und Tirol werden Vorbehaltsflächen zusätzlich auch für den förderbaren Wohnbau angewendet.

Sie sind grundsätzlich zeitlich befristet und sind nach Auslaufen der jeweiligen Frist zu löschen (Eigentumsschutz). Für den förderbaren Wohnbau setzen sie einen entsprechenden Bedarf und Bedarfsnachweis voraus. Vorbehaltsflächen bieten neben der Sicherung der Fläche die Möglichkeit, auf die Umsetzung stärker Einfluss zu nehmen, aber – Enteignungen sind als Sanktion aus kompetenzrechtlichen Gründen unzulässig – Einlösungsverpflichtungen für Gemeinden sind wenig wirkungsvoll.

Die große Erschwernis bei der Begründung und die durch viele Einschränkungen erwartete geringe Wirkung haben in den untersuchten Bundesländern dazu geführt, dass das Instrument Vorbehaltsfläche kaum angewendet wird. Wesentlich wirkungsvoller werden die Instrumente der Vertragsraumordnung eingeschätzt und daher auch laufend und in großer Zahl angewendet.

### (Sonder-)Widmungen für förderbaren Wohnbau

Im OÖ ROG werden gemäß § 22 Abs.1 die Gemeinden zur Festlegung von Sonderwidmungen für förderbaren Wohnbau ermächtigt (Flächen für förderbare mehrgeschossige Wohnbauten mit mindestens 3 Geschoßen oder für Gebäude in verdichteter Flachbauweise).

Ein Entwurf zur Wiener Bauordnungsnovelle aus 2013 enthält ebenfalls als Vorschlag eine Widmung für förderbaren Wohnbau, allerdings wird hier nur auf die Kriterien Wohnungsgröße und Energiestandards Bezug genommen, sodass im Großteil der Fälle kein Unterschied zur üblichen Bauweise erreicht werden kann (insbesondere in Hinblick auf die Kosten).

Sonderwidmungen reservieren die Flächen für spezifisch definierte Wohnformen, in der Regel entsprechend den Wohnbauförderungsgesetzen und Ausführungsverordnungen und gelten unbefristet. Da die Festlegung von Flächen für den förderbaren Wohnbau nur eine Angebotsplanung (der Grundeigentümer ist nicht zur Planrealisierung verpflichtet) darstellt, sind für eine widmungskonforme Umsetzung begleitende Maßnahmen, insb. der Vertragsraumordnung vorzusehen.

## **EMPFEHLUNGEN der Studienautoren:**

### **Empfehlung 1: Widmungskategorie „förderbarer Wohnbau“**

In Hinblick auf die Zielsetzung der Schaffung leistbaren Wohnraums wird den Bundesländern Wien, NÖ und Bgld empfohlen, eine eigene Widmungskategorie „förderbarer Wohnbau“ in den ROGs bzw. in der WBO zu verankern. Dies ist gegenüber der Kategorie „Vorbehaltsfläche“ bzw. „Grundflächen für öffentliche Zwecke“ vorzuziehen, da eine mögliche inhaltliche Erweiterung der vorhandenen Vorbehaltsflächen aus rechtssystematischen und kompetenzrechtlichen Gründen problematisch erscheint.

### **Empfehlung 2: Widmungszusatz „Anteil förderbarer Wohnbau“**

Alternativ zur Einrichtung einer eigenen Widmungskategorie besteht die Möglichkeit, eine nähere Bestimmung der Widmungskategorie vorzusehen, mit der ähnlich wie bei Dichtebestimmungen der in einem Gebiet herzustellende Anteil an förderbarem Wohnbau definiert wird. Dieser Zusatz ließe sich inhaltlich bei den Kategorien Wohngebiet, Kerngebiet oder Mischgebiet anwenden. Jedenfalls sollten folgende Widmungsarten des Baulandes mit dem Zusatz „förderbares Wohnen“ versehen werden können:

- Bgld: Wohngebiete, Dorfgebiete, gemischte Baugebiete
- NÖ: Wohngebiete, Kerngebiete, Agrargebiete (Wohnbauland gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 NÖ ROG)
- Wien: Wohngebiete, gemischte Baugebiete

### **Empfehlung 3: Begriff „förderbarer Wohnbau“ mit Bezug WBF-Richtlinien**

Sowohl bei einer eigenen Widmungskategorie als auch bei einem Widmungszusatz sollte auf den Begriff „förderbarer Wohnbau“ in den ROGs bzw. in der Wiener BO abgezielt werden, da der demgegenüber weiter eingrenzende Begriff „gefördert“ in der Abwicklungspraxis problematisch scheint. Beim Begriff „förderbar“ soll auf die in den jeweiligen Wohnbauförderungsrichtlinien gegebenen Kriterien verwiesen werden, um auf die im zeitlichen Verlauf entstehenden Entwicklungen abstellen zu können. Um auch die angestrebte preisdämpfende Wirkung realisieren zu können, ist neben den im geförderten Wohnbau üblichen technischen und Größen-Standards auch der Bezug zu den jeweils gültigen förderbaren Kosten relevant.

#### **Empfehlung 4: Siedlungskonzepte und Dichtefestlegungen**

Übergeordnete Siedlungspolitische Konzepte sollen den Rahmen für die Ausweisung dieser Kategorie geben, v.a. in Hinblick auf Lagekriterien und Bebauungstypologie oder Dichte. Diese sollen durch die Lage der ausgewiesenen Flächen und durch spezifizierende Zusätze zur Widmungskategorie, z.B. durch Dichte- Festlegungen, abgebildet werden.

#### **Empfehlung 5: Vertragsraumordnung und Bodenmobilisierungsmaßnahmen**

Zur Aktivierung der Baulandnutzung (Bodenmobilisierung) und zur näheren Bestimmung der Bebauungsmodalitäten sollen in den Bundesländern die Möglichkeiten der Vertragsraumordnung in den ROGs/BauO eingerichtet und genutzt werden. Die gesetzliche Ermächtigung zum Abschluss von Verwendungsverträgen soll dazu beitragen, dass die ausgewiesenen Flächen auch in einem angemessenen Zeitraum genutzt oder allenfalls zur vorgesehenen Nutzungsrealisierung veräußert/weitergegeben werden. Vertragsziele und mögliche Vertragsinhalte sind raumordnungsgesetzlich ebenso zu definieren wie der räumliche und sachliche Anwendungsbereich. Den Gemeinden soll damit ein klarer Rahmen für ihre privatrechtlichen Vereinbarungen im Raumordnungsumfeld vorgegeben werden, um damit auch eine erforderliche Gleichbehandlung der Grundeigentümer zu wahren. Diese (zivilrechtlichen) Maßnahmen sollen durch Baulandumlegung und aktive Bodenfonds in ihrer Wirkung verstärkt werden.

#### **Empfehlung 6: Bedarfsabschätzung und (regionale) Konzepte zur Wohnungsentwicklung**

Im regionalen oder städtischen Zusammenhang wird empfohlen, zur Bedarfsabschätzung und zur näheren Definition von Lagekriterien Konzepte zur Wohnungsentwicklung zu erarbeiten, die auch überörtliche Priorisierungen und Lagekriterien erarbeiten (z.B. ÖV-Erreichbarkeit, Entwicklung von Siedlungsschwerpunkten etc.). Dabei sollen die regionalen Unterschiede Berücksichtigung finden, etwa zwischen hochpreisigen (Stadt-Umland-)Gebieten und Abwanderungsregionen. Für die Gemeinden werden dadurch der Begründungszusammenhang, die Bedarfsabschätzung und die Lagekriterien als Widmungsvoraussetzung ableitbar.

#### **Anmerkung:**

In der ÖROK gibt es derzeit eine ÖREK-Partnerschaft zum Thema "Leistbares Wohnen". Am 27.06.2014 wird die 3. (und vermutlich letzte) Sitzung im Rahmen dieser Partnerschaft stattfinden. Dort wird der Entwurf der abschließenden Empfehlungen diskutiert werden.

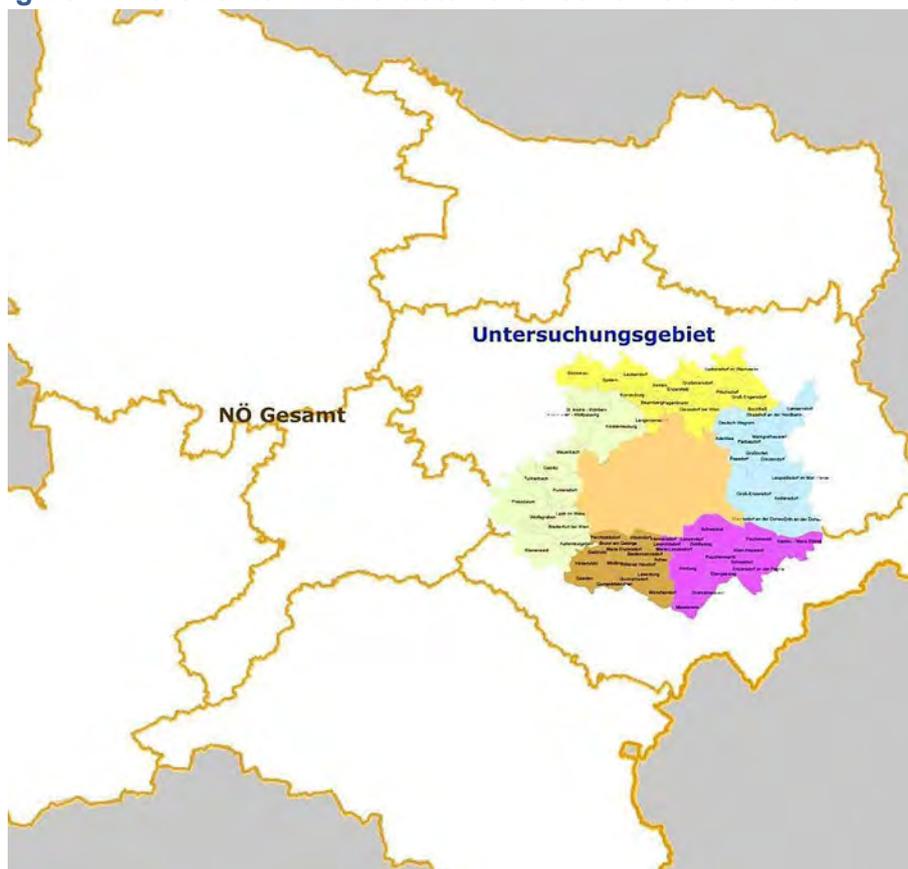
## Vergleichende Analyse ausgewählter Indikatoren zur Lebensqualität der Bevölkerung in Wien und im Stadtumland

Die Stadt Wien hat 2012/2013 eine umfassende Erhebung zu Fragen der Lebensqualität in der Stadt durchgeführt. Nach drei Vorläuferstudien in den Jahren 1995, 2003 und 2008 wurden auch für die „Sozialwissenschaftliche Grundlagenstudie 2013 für Wien“ wieder über 8.000 WienerInnen in 150 Einzelfragen befragt.

Die Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik der Landesregierung Niederösterreichs beauftragte, ebenfalls im Jahr 2012, eine Erhebung in ausgewählten niederösterreichischen Gemeinden (Nordraum, Marchfeld, Südostraum, Südraum und Wienerwald) im Stadtumland von Wien mit insgesamt rund 1.000 Befragten.

Die Ergebnisse dieser beiden Studien sind Grundlage einer Beauftragung des SORA Institutes für Social Reserch and Consulting im Rahmen der PGO mit dem Ziel, die Meinungen und Einschätzungen der BewohnerInnen von Wien und den umliegenden Gemeinden in Niederösterreich zu ausgewählten Fragen der Raumordnung und Regionalpolitik zu vergleichen.

### Darstellung der untersuchten niederösterreichischen Gemeinden



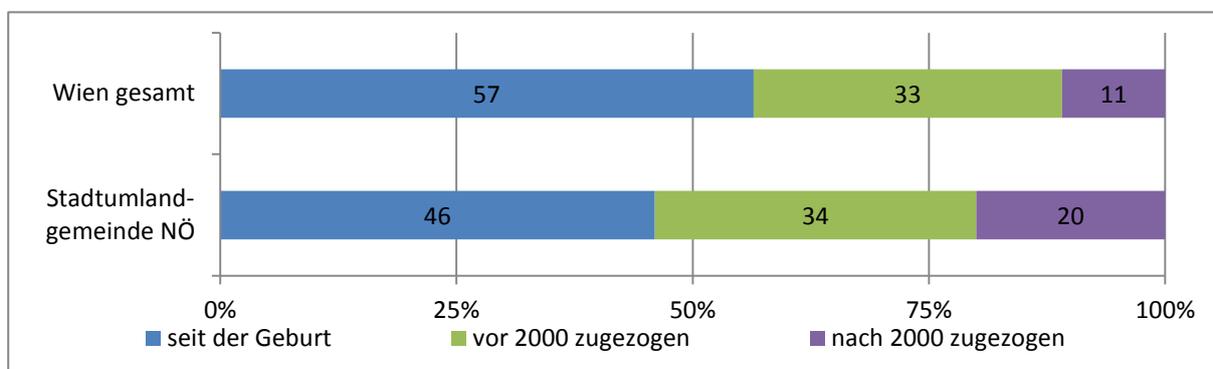
Grafik 1, Quellen: SORA und PGO centropemap

Die angestrebte Übereinstimmung von Frageformulierungen und Antwortkategorien konnte aufgrund unterschiedlicher Erkenntnisinteressen in den beiden Ländern nicht durchgängig erreicht werden. Die da durch eingeschränkte Vergleichbarkeit ist bei der Interpretation der Ergebnisse entsprechend zu berücksichtigen.

### Bevölkerungswanderung

In den untersuchten niederösterreichischen Gemeinden ist die Bevölkerungsfluktuation stärker als in Wien gesamt. Während in den Umlandgemeinden nicht einmal die Hälfte (46%) seit der Geburt in dieser Gemeinde lebt, sind dies in Wien 57%. Das hängt natürlich auch damit zusammen, dass die geringere Gemeindegröße der niederösterreichischen Heimatgemeinde ein Überschreiten der Gemeindegrenze bei einem Umzug wahrscheinlicher macht.

#### Seit wann leben Sie in dieser Gemeinde?



Grafik 2, Quellen: <sup>1</sup>

Die Betrachtung der Herkunft der zugezogenen Menschen zeigt für Wien, dass knapp zwei Drittel von ihnen aus Österreich zugezogen sind, etwas über ein Drittel aus dem Ausland.

In Niederösterreich ist rund die Hälfte der Zugezogenen von Wien ins Stadumland gekommen, rund ein Drittel stammt aus anderen Teilen Niederösterreichs. 6% der Zugezogenen kommen aus einem anderen österreichischen Bundesland und 9% aus dem Ausland. Das bedeutet, dass von den derzeitigen BewohnerInnen einer Stadumlandgemeinde ca. 65% in Niederösterreich geboren sind. 27% sind aus Wien, 3% aus einem anderen Teil Österreichs und 5% aus dem Ausland zugezogen.

<sup>1</sup> Die Grafiken in diesem Text basieren auf den Studien „Lebensqualität in ausgewählten Regionen in Niederösterreich“ der Niederösterreichischen Landesregierung (RU2; SORA) und „Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung 2013“ der Stadt Wien gemeinsam mit der Universität Wien.

Hinsichtlich geplanter Übersiedelungen bzw. Wohnungswechsel zeigt der Vergleich der beiden Erhebungen, dass in Wien mit 23% deutlich mehr Menschen einen Umzug ins Auge fassen als im Stadtumland mit nur 8%. In beiden Erhebungen sind unter diesen Befragten mehr junge Menschen zu finden.

Primäres Ziel der Übersiedlungswilligen aus dem Stadtumland ist Wien, und auch die WienerInnen möchten mehrheitlich in ihrer Stadt bleiben. Hauptmotiv bei den Umzugswünschen der NiederösterreicherInnen ist ein Ausbildungs- oder Arbeitsplatz. Der Wunsch von WienerInnen nach einem Leben in einer Umlandgemeinde ist, neben dem primären Faktor der zu geringen Wohnungsgröße, stark durch das Bedürfnis nach Natur und Ruhe begründet. Diesem Wunsch entsprechend, finden wir die bereits aus Wien Zugezogenen eher in kleineren Ortschaften, eher in Ortsrandlagen oder noch weiter außerhalb.

### Siedlungsstruktur und Wohnformen

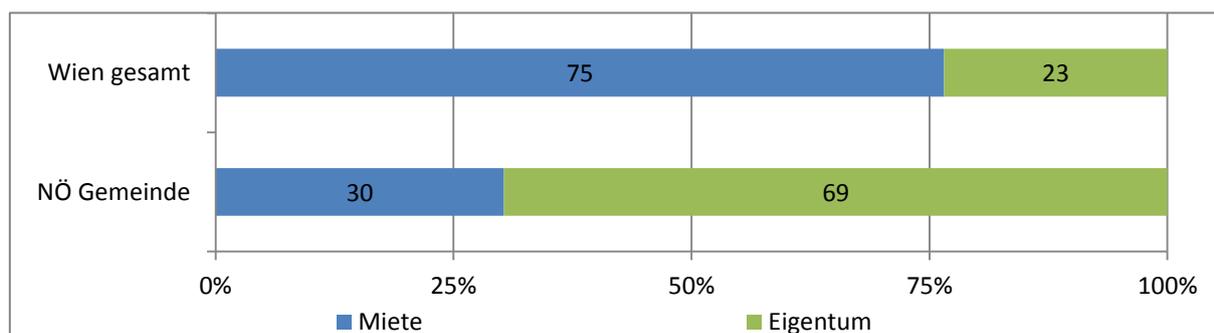
Wie aufgrund der Siedlungsstruktur zu erwarten ist, sind die dominierenden Wohnformen in Wien Wohnungen, in Niederösterreich hingegen Häuser:

86% der befragten WienerInnen haben ihre Wohnung in einem größeren Wohngebäude, 14% wohnen in einem Einzel- oder Reihnhaus.

Von den BewohnerInnen des Stadtumlandes leben 34% in einem Wohngebäude mit drei oder mehr Wohnungen, 66% in einem Einzel- oder Reihnhaus.

Entsprechend dieser Wohnformen dominieren in Wien die Mietverhältnisse, während die Menschen in Stadtumlandgemeinden überwiegend im Eigentum wohnen.

#### Wohnen Sie hier im Eigentum oder in einem Mietverhältnis?



Grafik 3, Quellen: <sup>2</sup>

Für Niederösterreich gilt darüber hinaus, dass auch jene, die aus Wien zugezogen sind überdurchschnittlich häufig im Eigentum sowie in Häusern leben.

Allerdings gibt es hinsichtlich der Wohnform zwischen Wien und dem Stadtumland auch Gemeinsamkeiten: wie die vertiefte Analyse zeigt, sind das Leben in einem Haus sowie ein Eigentumsverhältnis umso stärker verbreitet, je

<sup>2</sup> Siehe Fußnote 1

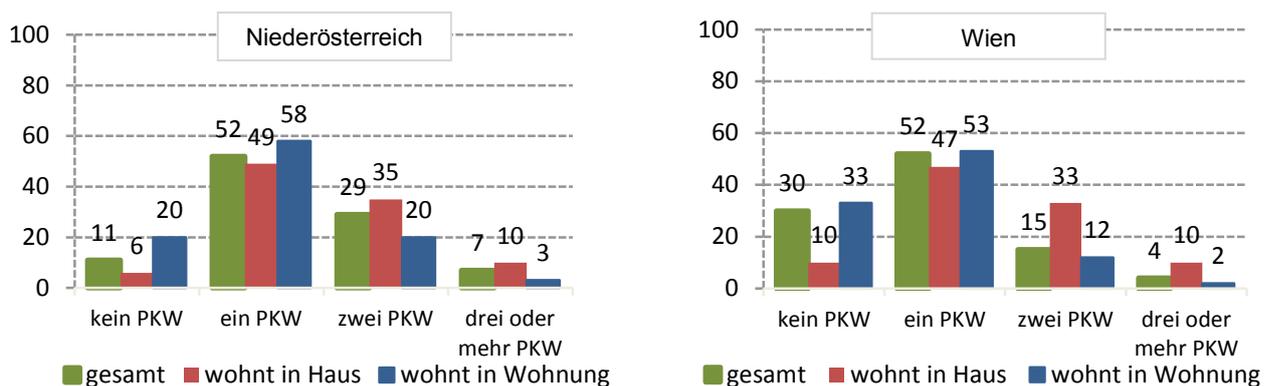
höher der formale Bildungsabschluss der BewohnerInnen ist. Des Weiteren leben all jene WienerInnen und NiederösterreicherInnen, die in Häusern leben, überdurchschnittlich häufig „sehr gerne“ in ihrem Wohngebiet.

Einen Zweitwohnsitz in Niederösterreich haben 11% der WienerInnen, einen Zweitwohnsitz in Wien 5% der NiederösterreicherInnen.

## Mobilität

Im Themenkomplex Mobilität zeigen sich in den beiden Befragungen die erwarteten Unterschiede: während in Wien viele Menschen gar kein Auto haben und viele mit dem ÖV unterwegs sind, ist im Stadtumland die Bedeutung des eigenen PKW sehr hoch. In Wien gibt es in 30% der Haushalte gar keinen PKW, im Stadtumland trifft das nur auf 11% der Haushalte zu. Jeweils 52% der Haushalte in Wien und im Stadtumland verfügen über einen PKW. Zwei PKW haben in Wien 15% und in Niederösterreich 29% der Haushalte, drei oder mehr PKW besitzen 4 bzw. 7%.

### Wieviele PKW's gibt es in Ihrem Haushalt?



Grafik 4, Quellen: <sup>3</sup>

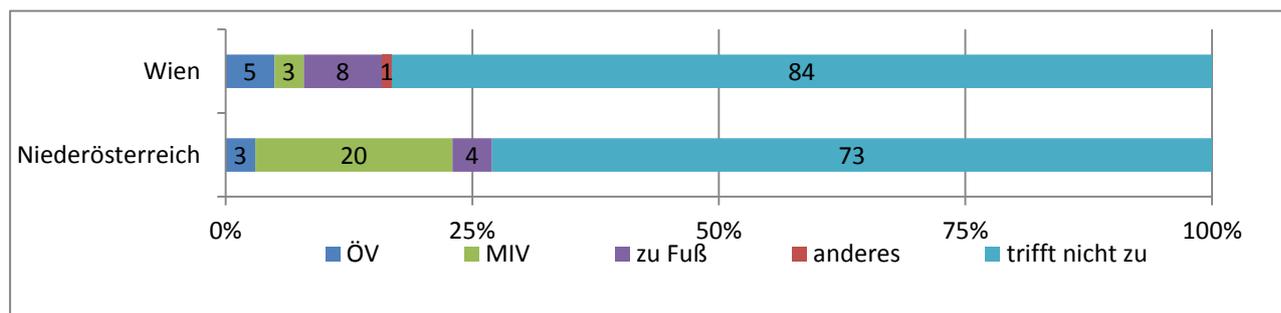
Ein ähnliches Bild zeigt die Frage nach den gefahrenen PKW-Kilometern je Haushalt und Jahr: während in Wien fast die Hälfte der Haushalte unter 10.000 gefahrenen Kilometern bleibt, sind dies im Stadtumland nur 21%. Hier sagen 32%, dass im Haushalt mehr als 20.000 Kilometer pro Jahr gefahren werden, in Wien liegt dieser Anteil bei 15%.

Entsprechend fallen auch die Antworten auf die Frage nach der Nutzungsintensität von PKW aus: während in Wien 21% fast täglich selbst mit dem Auto fahren, sind es im Stadtumland 47%. Umgekehrt sind die WienerInnen häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs: 50% nutzen diese fast täglich; im Stadtumland liegt dieser Anteil bei nur 11%.

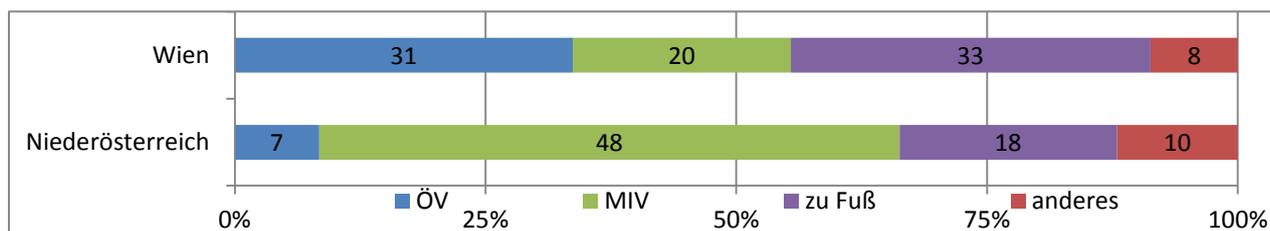
<sup>3</sup> Siehe Fußnote 1

## Welches Verkehrsmittel benützen Sie hauptsächlich ...

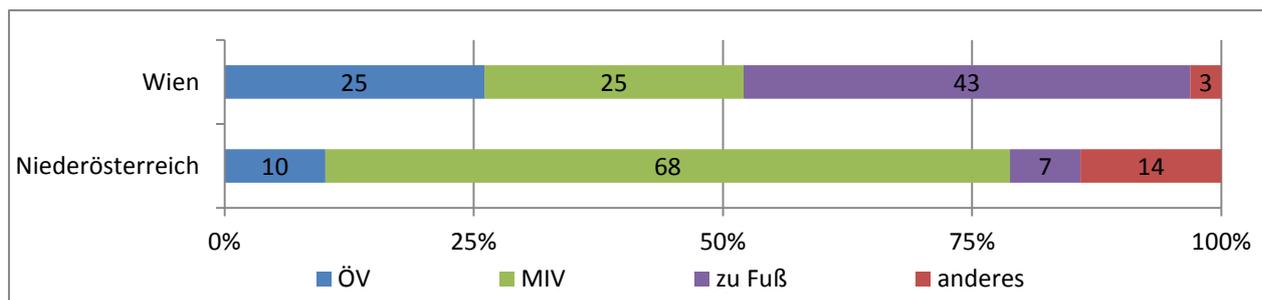
...beim Begleiten von Kindern zu Kindergarten oder Schule



...zum Besuch Grün- bzw. Sportanlagen



...für Einkäufe



Grafik 5,6,7 Quellen: <sup>4</sup>

Ein Blick in die Details zeigt allerdings auch in dieser Frage Übereinstimmungen zwischen Wien und dem Stadtumland auf: In beiden Gebieten gilt, dass Frauen und junge Menschen häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln und seltener mit dem PKW fahren. So fahren in Wien 27% der Männer aber nur 15% der Frauen „fast täglich“ selbst mit dem Auto. Im Stadtumland fahren 57% der Männer aber nur 37% der Frauen fast täglich selbst mit dem Auto. Den ÖV nutzen Frauen im Stadtumland zu 16% fast täglich (Männer 7%), in Wien zu 54% (Männer 45%).

14% der befragten Niederösterreicherinnen und 45% der allein lebenden Frauen in Niederösterreich geben an, dass es im Haushalt keinen PKW gibt. Nahezu alle Befragten aus Haushalten ohne PKW (96%) verfügen über ein Haushaltseinkommen von unter 2.500 Euro. Und von den Befragten im

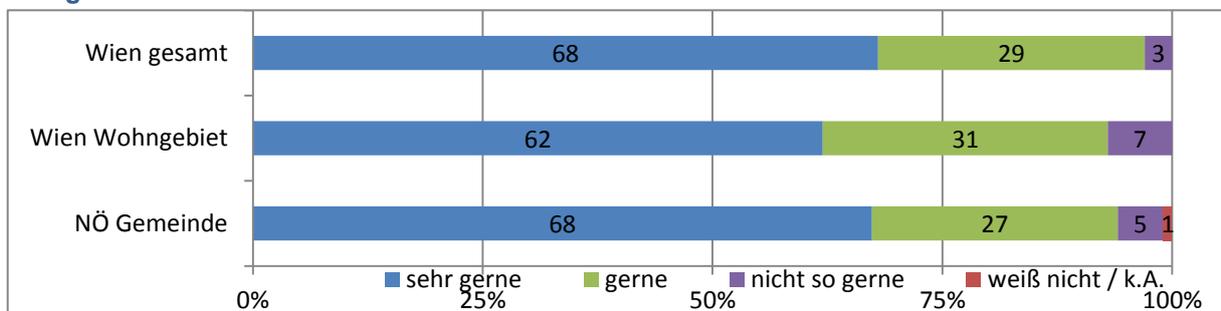
<sup>4</sup> Siehe Fußnote 1

Stadumland, die mit ihrem Einkommen nicht auskommen fährt rund ein Viertel täglich oder mehrmals in der Woche öffentlich. In Wien verfügen vor allem Menschen, die mit ihrem Einkommen knapp oder nicht auskommen (43%) sowie Alleinlebende (56%) und Alleinerziehende (36%) über gar keinen PKW.

### Zufriedenheit mit Gemeinde und Wohnumgebung

Die Zufriedenheit mit dem Leben in der Wohngemeinde ist sowohl in Wien mit 97% als auch in den untersuchten niederösterreichischen Gemeinden mit 95% sehr hoch. Unwesentlich geringer ist die Zufriedenheit der WienerInnen mit ihrer unmittelbaren Wohnumgebung (93%).

#### Wie gerne leben Sie in ...



Grafik 8 Quellen: <sup>5</sup>

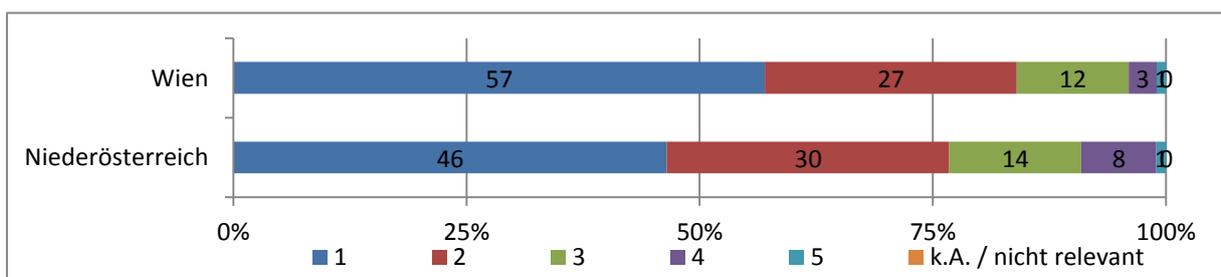
In Wien und in Niederösterreich sind ähnliche soziale Effekte beobachtbar. Menschen mit höherer Bildung, mit besserem Einkommen und BewohnerInnen von Ein- oder Zweifamilienhäusern sind deutlich zufriedener mit ihrer Wohnumgebung.

BewohnerInnen von Häusern in Wien sind zufriedener als BewohnerInnen von Häusern in Niederösterreich. BewohnerInnen von Wohnungen in Wien sind zufriedener als BewohnerInnen von Wohnungen in Niederösterreich.

Ein etwas differenzierteres Bild ergibt sich bei der Betrachtung spezieller Aspekte der Wohnumgebung bzw. des Wohngebietes:

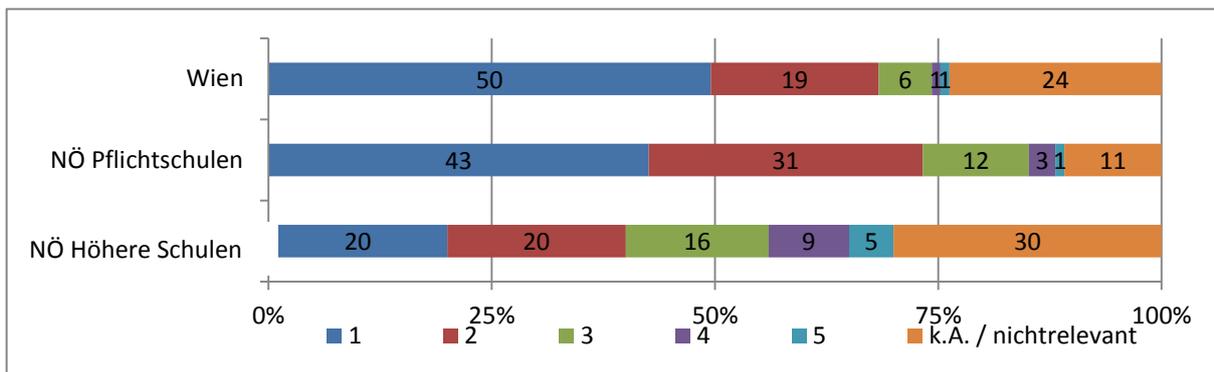
#### Wie zufrieden sind Sie in Ihrer Wohnumgebung (nach Schulnoten 1 bis 5) ...

...mit den Einkaufsmöglichkeiten

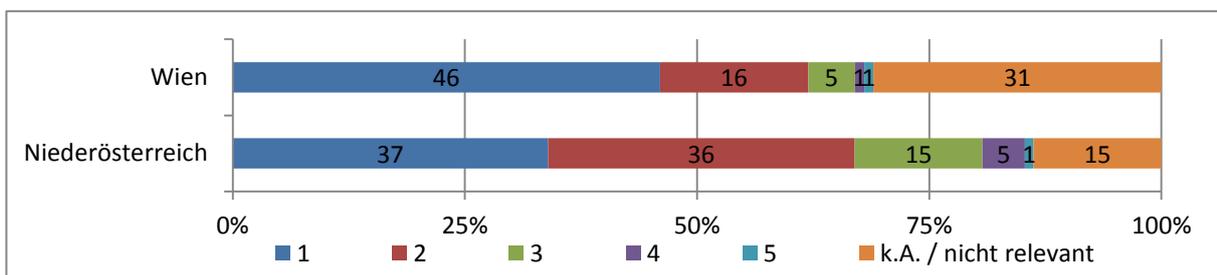


<sup>5</sup> Siehe Fußnote 1

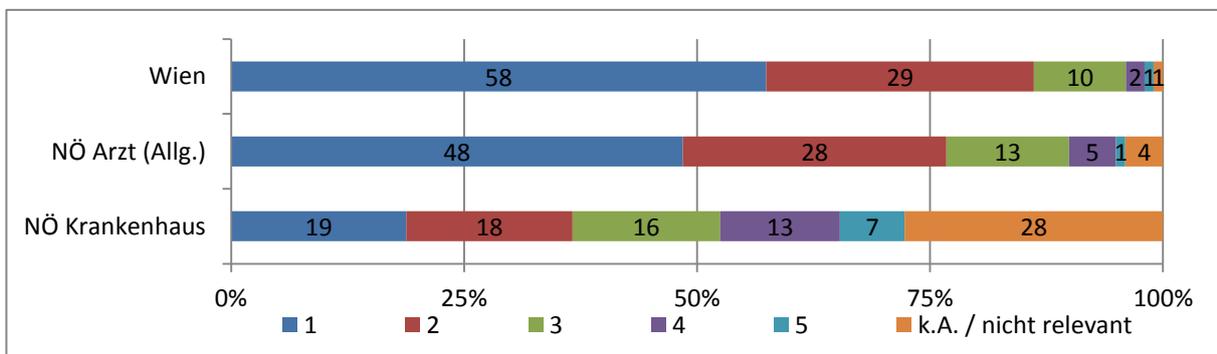
...mit Schulen



...mit Kindergarten



...mit der Nähe zu Gesundheitseinrichtungen



Grafik 9, 10 und 12 Quellen: <sup>6</sup>

Ein wichtiger Indikator zur Beurteilung der Qualitäten eines Wohngebietes kann durch subjektiv empfundene Störfaktoren (Verkehrslärm, anderer Lärm inklusive Fluglärm, Gerüche/Staub/Abgase) abgebildet werden. Ein diesbezüglicher Vergleich der beiden Studien ist allerdings wegen der unterschiedlich vorgegebenen Antwortskalen nur bedingt aussagekräftig.

Bei vorsichtiger Interpretation der Daten kommt man zu folgenden Schlussfolgerungen: Hinsichtlich der Störfaktoren im Wohngebiet zeigen sich die NiederösterreicherInnen stärker belastet als die WienerInnen.

<sup>6</sup> Siehe Fußnote 1

20% der Befragten in Wien geben eine starke Störung durch zumindest einen der drei Faktoren an; im Stadtumland in Niederösterreich nennen 52% auf konkrete Nachfrage eine Beeinträchtigung durch Verkehrslärm, anderen Lärm oder durch Gerüche/Staub/Abgase. Die größte Belastung für die Menschen im Stadtumland ist der Verkehrslärm (ohne Fluglärm) mit 36% (in Wien 11%); danach folgen weiterer Lärm (inkl. Fluglärm) mit 31% (Wien 9%) und Staub/Gerüche/Abgase mit 29% (in Wien 9%).

Die Wirkungen der sozialen Unterschiede sind in Wien und im Stadtumland ähnlich. Menschen die in Häusern leben fühlen sich von allen Faktoren weniger gestört als Befragte, die in Wohnungen leben, ebenso Menschen mit höherem Einkommen und höherer Bildung. Die Unterschiede zwischen Wien und den Stadtumlandgemeinden sind oft Folge der unterschiedlichen sozialen Struktur. Allerdings sind die sozialen Unterschiede bei den Belastungen in den Umlandgemeinden deutlich größer als in Wien. Besonders stark von Verkehrslärm betroffen sind in Niederösterreich geborene BewohnerInnen mit niedrigem Einkommen.

Im Falle künftiger vergleichender Studien sollte sowohl bei der Konzeption als auch bei der Fragebogenerstellung stärker auf Vergleichbarkeit geachtet werden.

# centropeMAP, centropeSTATISTICS

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

## **Laufende Instandhaltung:**

Die laufenden Instandhaltungsmaßnahmen des Jahres 2013 umfassten die Funktionskontrolle der eingebundenen Web Map Services (WMS), die Verständigung der Partner bezüglich nicht funktionierender Services, die Aktualisierung der Softwarepakete und das Einspielen der notwendigen, von den Herstellern empfohlenen Software-Updates.

## **CentropeMAP - Weiterentwicklung und Neuerungen 2013**

**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, wurden auch 2013 der jährlichen Aktualisierung unterzogen. Zu diesem Zweck müssen mehrere tausend Einzelbilder automationsgestützt zu größeren Einheiten zusammengefasst werden, da die Anzahl der Bilder, die ein Web Map Service gleichzeitig aufbereiten kann, beschränkt ist und eine Beibehaltung der gelieferten Strukturen die Performance von CentropeMAP unnötig herabsetzen würde.

**Open Street Map:** Die Daten von Open Street Map wurden versuchsweise in CentropeMAP eingebunden. Nach genauerer Analyse wurde jedoch festgestellt, dass die Datenqualität in dem von CentropeMAP schwerpunktmäßig verwendeten Maßstabbereich besonders außerhalb der Ballungsräume stark zu wünschen übrig lässt, sodass bis auf Weiteres von einer Darstellung der Open-Street-Map-Daten in CentropeMAP abzusehen sein wird.

**Natura 2000:** Die Europäische Umweltagentur (EEA) hat im Jahr 2013 Geodaten zur Ausweisung aller Natura-2000-Gebiete im gesamten EU-Raum veröffentlicht (Aktualitätsstand 2012). Diese Daten wurden für die vier Staaten des Betrachtungsgebiets für die Darstellung aufbereitet und in CentropeMAP implementiert.

Somit konnte die systematische Integration weiterer Datenquellen für die Centrope-Region auch im Berichtsjahr 2013 fortgeführt werden.

## **CentropeMAP – Technik 2013**

Für die Weiterentwicklung des CentropeMAP-Geoportals wurde ein Entwicklungsserver auf Basis des Betriebssystems Linux in Betrieb genommen. Dieser Entwicklungsserver dient seit Mitte 2013 als Testumgebung für Mapbender 3. CentropeMAP läuft derzeit mit Mapbender 2.4.2, ein Umstieg auf höhere Versionen war bislang einerseits nicht möglich, da einige der für CentropeMAP zwingend notwendigen Funktionen in höheren Versionen nicht mehr enthalten waren, und andererseits auch nicht notwendig, da sich der im Rahmen von CentropeMAP nutzbare Funktionsumfang bei keinem Versionsupdate vergrößert hätte.

Die im Herbst 2013 erschienene Mapbender-Version 3 ist softwaremäßig von Grund auf neu konzipiert und folgt aktuellen Standards, was vor allem im Hinblick auf künftige INSPIRE-Kompatibilität eine Grundvoraussetzung darstellt. Leider besteht das engagierte Mapbender-Team aus nur wenigen Personen, sodass die Entwicklung schleppend vorangeht und bislang noch keine Version veröffentlicht wurde, die für einen Produktivbetrieb von CentropeMAP geeignet wäre.

Mit dem Entwicklungsserver ist jedoch eine optimale Umgebung vorhanden, die es erlaubt, mit den neuen Mapbender-Versionen unabhängig vom Produktivbetrieb zu arbeiten, sodass gleichsam unmittelbar nach Vorliegen einer produktivbetriebsfähigen Mapbender-Version eine Umschaltung der Benutzerschnittstelle auf die neue Version erfolgen kann, die sich neben leichterem Handhabung und der bereits erwähnten INSPIRE-Kompatibilität auch durch raschere Reaktion auszeichnet.

## CentropeSTATISTICS - Weiterentwicklung und Neuerungen 2013

### Druckfertige Karten:

**Layout:** Das Layout für die druckfertigen Karten im PDF-Format wurde einer Neugestaltung und Auffrischung unterzogen. Der eigentliche Kartenoutput wird weiterhin über GIS-Software erzeugt, die Zusammenstellung des Druckwerks erfolgt jedoch über Desktop-Publishing-Software, wodurch ein insgesamt gefälligeres Erscheinungsbild erreicht werden kann und erweiterte Gestaltungsmöglichkeiten bei der Legende und beim Kartenrand möglich sind.

**Download:** Mit dem neuen Layout und aktuellen Daten wurden Karten zu folgenden Themenbereichen erzeugt, die über die CentropeMAP-Website in Druckauflösung (bis Format DIN A0) zum Download angeboten werden:

- Population Density and Migration 2010
- Women of child-bearing age (14 to 49) and number of births 2011
- Municipalities with ISCED 2 Education and number of 10-14-year-olds 2009/10

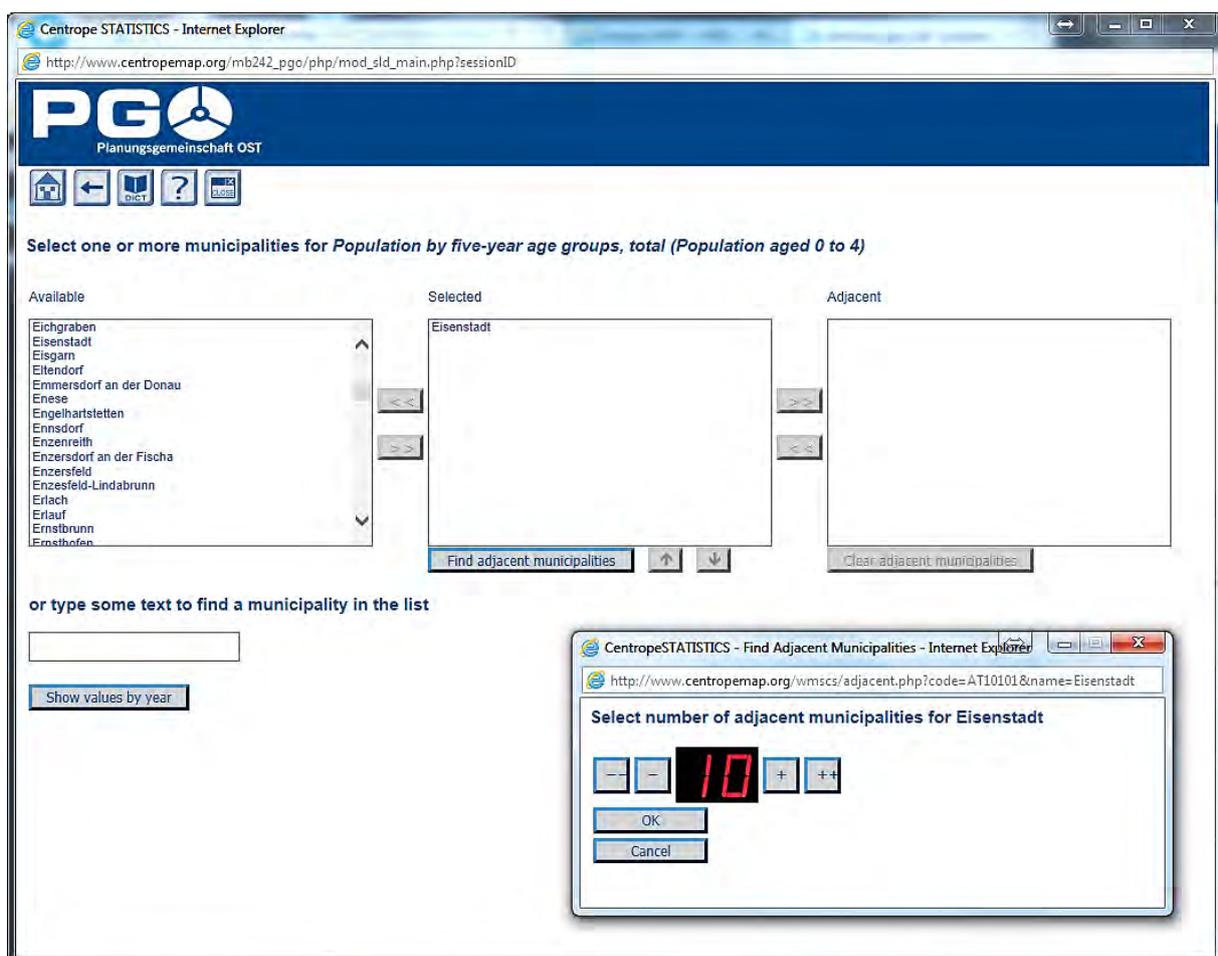
### Benutzeroberfläche (Frontend):

**Hinaufladen selbst erzeugter Daten:** Seit Sommer 2013 kann man auch selbst erzeugte Daten in eine benutzerdefinierte Tabelle laden. CentropeSTATISTICS überprüft die Datei nach dem Upload auf Konsistenz und Gültigkeit. Sollte bei der Prüfung ein Fehler auftreten, wird die Aktion abgebrochen und eine Fehlermeldung samt Erklärung des Abbruchs ausgegeben. Ein Abbruch erfolgt auch, wenn der Inhalt der hinaufgeladenen Tabelle keine geographische Übereinstimmung mit den bereits vorhandenen Daten ergibt.

Sofern die Daten korrekt sind, werden sie nach einigen Sekunden Rechenzeit in die eigene Tabelle übernommen. Das Upload-Fenster schließt sich und die eigene Tabelle im Hauptfenster wird aktualisiert. Die hinaufgeladenen Daten können dann

genau so verwendet werden wie alle anderen Daten aus der CentropeSTATISTICS-Datenbank. Die hinaufgeladenen Daten werden nur temporär gespeichert und stehen anderen Nutzern nicht zur Verfügung. Ein Upload als Beitrag zum Inhalt der grenzüberschreitenden Statistikdatenbank ist auf diesem Weg nicht möglich, da in dieser Datenbank nur Daten veröffentlicht werden, die seitens der offiziellen Statistikämter zertifiziert und freigegeben sind.

**Suchen benachbarter Gemeinden:** Wenn der Benutzer eine der Schaltflächen „Create chart from this column“ betätigt, wird die Gemeindeauswahlbox geladen. Hier sind alle vorkommenden Gemeinden in der linken Auswahlbox alphabetisch geordnet:

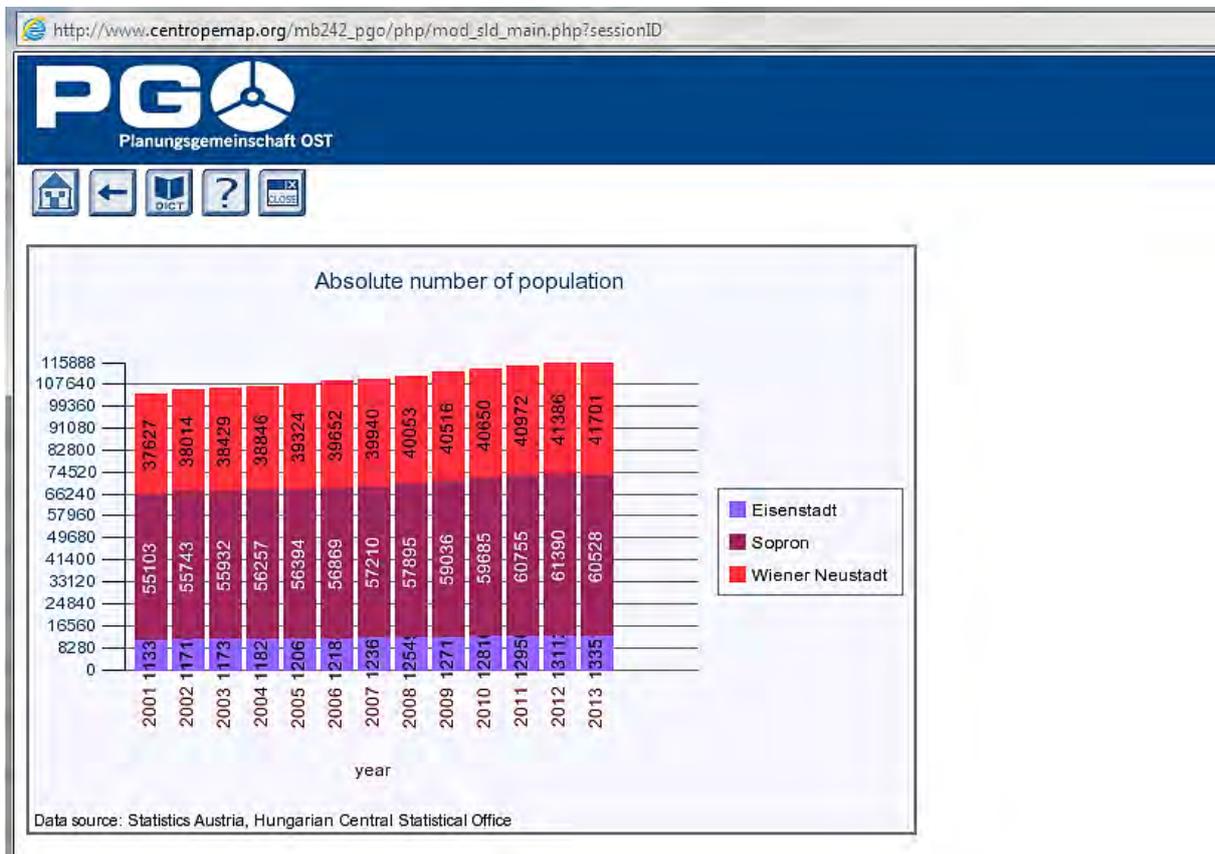


Man kann eine oder mehrere Gemeinden auswählen; wenn genau eine Gemeinde ausgewählt ist, können zu dieser die umliegenden Gemeinden mit der Schaltfläche „Find adjacent municipalities“ abgefragt werden. Die umliegenden Gemeinden sind nach ihrer Entfernung zur ursprünglich gewählten Gemeinde angeordnet und werden in der rechten Auswahlbox des Hauptfensters angezeigt.

**Reklassifikation:** Beim Arbeiten mit benutzerdefinierten Tabellen ist es auch möglich, vorhandene oder berechnete Daten einer Reklassifikation zu unterziehen. Hierzu werden die vorhandenen Daten analysiert und können in mehrere (bis zu 10) frei definierbare Klassen aufgeteilt werden, denen vom Benutzer jeweils frei wählbare ganzzahlige Werte zugewiesen werden. Somit ist es beispielsweise möglich,

unterschiedliche Wertebereiche zusammenzufassen oder auszublenden. Die Ausgangsdaten der Reklassifikation bleiben in jedem Fall erhalten, da die Reklassifikation als neue Tabellenspalte abgelegt wird.

**Diagramm mit gestapelten Säulen:** Säulendiagramme für mehrere Gemeinden wurden bislang stets so dargestellt, dass die Jahresreihen für jede Gemeinde getrennt dargestellt wurden. Nun gibt es eine zusätzliche Möglichkeit:



Bei „columns (stacked)“ werden die Gemeinden so dargestellt, dass die erste Gemeinde in der Auswahl an der Grundlinie des Diagramms beginnt, die zweite auf die erste aufgestapelt wird usw. Die Reihenfolge der Gemeinden ergibt sich aus der (sortierbaren) Reihung im Gemeindeauswahlfenster.

## Daten in CentropeSTATISTICS

Folgende der derzeit in CentropeSTATISTICS vorhandenen und regelmäßiger Aktualisierung unterworfenen Datenbestände wurden im Berichtsjahr einem Update unterzogen:

- Immigration, emigration, migration balance (absolute)
- Population by five-year age groups, total
- Population by five-year age groups, female
- Population by five-year age groups, male
- Land Use per Categories (square kilometers)
- Population by year

- Population: Births and Deaths by year
- Number of births by period and territory
- Number of deaths by period and territory

Aus den vorhandenen Daten werden diverse weitere Indikatoren gebildet, die ebenfalls online verfügbar sind.

Alle genannten Datensätze sind auf Gemeindeebene (LAU 2) verfügbar. Die Ergebnisse der Volkszählung 2011 standen im Berichtsjahr noch nicht im Endergebnis zur Verfügung, sodass eine Einbindung voraussichtlich erst im kommenden Jahr erfolgen wird.

Alle online verfügbaren Daten können stets unter folgendem URL abgerufen werden: <http://www.centropemap.org/wmscs/overview.php>

Im „Basic Mode“ von CentropeSTATISTICS stehen nicht alle Daten zur Verfügung, da hier nur ausgewählte Kennzahlen kartographisch aufbereitet werden.

Mit den aktualisierten Datenbeständen wurde die systematische Integration weiterer Datenquellen für die Centrope-Region, sowohl Geodaten (Web Map Services) wie auch Statistik, im Berichtsjahr 2013 fortgesetzt.

## Newsletter, Informationsfolder

Für CentropeMAP und CentropeSTATISTICS wurden im Berichtsjahr zwei zusätzliche Kanäle erschlossen, mittels derer die Öffentlichkeitsarbeit ausgeweitet werden kann. Zum einen gibt es einen Newsletter, der in regelmäßigen Abständen ca. zwei Mal jährlich ausgesendet werden soll und vor allem über Neuigkeiten im Bereich der grenzüberschreitenden Statistikdatenbank informiert. Der Newsletter wird durch den Auftragnehmer hergestellt und über die Kontaktnetzwerke der Partner aus dem Geodaten- und/oder Statistikbereich entsprechend versendet.

Zum anderen wurde ein Informationsfolder im gefalteten DIN-A4-Format aufgelegt, der kurz und prägnant über Hintergründe, Ziele und Inhalte von CentropeMAP und CentropeSTATISTICS informiert. Dieser Folder wurde einerseits als Printmedium hergestellt und wird über die jeweiligen Kontakte der Statistikpartner verteilt; andererseits gibt es ihn als PDF-Download auf der CentropeMAP-Website. Der Informationsfolder wurde in fünf Sprachversionen (Deutsch, Englisch, Tschechisch, Slowakisch, Ungarisch) hergestellt.

## Termine, Workshops

Sämtliche Termine, Workshops und Präsentationen verfolgten das Ziel, die Intensivierung der grenzüberschreitenden intraregionalen Kommunikation sowie die Vernetzung mit vergleichbaren Initiativen weiter voranzutreiben.

- CentropeSTATISTICS-Workshop Schwechat am 27.02.2013
- Nationaler CentropeMAP-Workshop Wien am 29.07.2013

- Internationaler Centropemap- und INSPIRE-Workshop Schwechat am 29.10.2013
- CentropemapSTATISTICS-Workshop Schwechat am 06.11.2013

## **Präsentation bei Konferenzen**

- National Spatial Strategy Workshop, Muscat, Oman, 12. März 2013
- REAL CORP 2013, 20.-23. Mai 2013, Rom
- Abstimmungs- und Projekttreffen ATTRACT-SEE, 9. Oktober 2013, ÖROK, Wien
- Internationale Statistikkonferenz „After the 2011 Census, does Slovakia still Need Another One?“, 20.-21. November, Bratislava, Slowakei

# Verkehrsthemen im Rahmen der PGO-Plattform

## Regionalverkehr

In dieser PGO-Länder-Plattform werden regelmäßig wichtige länderübergreifende Verkehrsthemen mit den relevanten Planungsstellen der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland sowie mit dem Verkehrsverbund Ostregion behandelt.

Die gegenseitige Information über Methodik, Inhalte und Bearbeitungsabläufe für die 3 in Bearbeitung befindlichen Landesverkehrskonzepte und Abstimmungsmöglichkeiten zwischen den 3 Bundesländern waren ein komplexes Schwerpunktthema in dieser Plattform, worüber im Folgenden Abschnitt berichtet wird:

### Landesverkehrskonzepte in den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland

- Gegenseitige Information über Schwerpunkte in den zur Zeit in Arbeit befindlichen Landesverkehrskonzepten von Wien, NÖ und Bgld.:

In den **Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025 für Wien** wurde auch das Thema **Mobilität und Verkehr** integriert. Ausgehend von den Verkehrs- und Mobilitätstrends werden im regionalen Blickwinkel dabei vor allem folgende Aspekte in den Brennpunkt gerückt:

- Mobilität in der wachsenden Stadt
- Multimodalität
- Modal Split im Pendlerverkehr
- Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele

Wesentlich für den Erfolg der Wiener Verkehrspolitik wird auch eine enge Abstimmung und Kooperation mit NÖ und dem Burgenland sowie mit den Nachbargemeinden gesehen.

Folgende Initiativen sind daher auch für eine räumlich weiter gefasste Stadtregion von großer Bedeutung:

- Optimierung und Ausbau des Öffentlichen Verkehrs
- Integration und Vernetzung im Umweltverbund
- Stadt-Umland Mobilitätspartnerschaften

Ergänzend dazu wird das **Fachkonzept Mobilität Wien 2025** erarbeitet, in dem die mobilitätsbezogenen Ziele des STEP operationalisiert und Handlungsschwerpunkte bearbeitet werden sollen. Anknüpfungspunkte mit der Stadtumland-Region stellen einen wichtigen Bestandteil der Bearbeitung dar.

Die **Gesamtverkehrsstrategie Burgenland** ist stark auf die Festlegung verkehrspolitischer Strategien und Maßnahmenprogramme ausgerichtet, die sowohl die einzelnen Verkehrsarten als auch Querschnittsthemen, wie z.B. Gender Mainstreaming, Menschen mit Behinderung und Umweltschutz berücksichtigen. Auch grenzübergreifende Themen, wie z.B. die Pendlerthematik,

werden dabei aufgegriffen. Eine breite Einbindung der Öffentlichkeit und eine gezielte Bewusstseinsbildung bilden im Rahmen der Strategieerarbeitung einen Schwerpunkt.

In der **Neubearbeitung des Landesmobilitätskonzeptes Niederösterreich** werden der Strategieentwicklung Leit- und Grundsätze bzw. Ziele für die Mobilität zu Grunde gelegt, wobei auch eine regionale Differenzierung erfolgt und dazu die jeweiligen Aktivitäten und Handlungsanleitungen entwickelt werden. Als Bearbeitungsschwerpunkte sind der Öffentliche Verkehr, kleinräumige Mobilitätskonzepte und Radverkehr hervorzuheben. Länderübergreifende Abstimmungen bilden ein wichtiges Bearbeitungselement. Für das Konzept und für einen daraus zu erarbeitenden verkehrsträgerübergreifenden Verkehrswegeplan soll eine strategische Umweltprüfung durchgeführt werden. Bürgerinformation und –beteiligung werden im Zusammenhang mit der Entwicklung des SUP-Prozesses strukturiert.

- Ergebnis der gegenseitigen Information und Beratungen zu diesen Konzeptbearbeitungen im Rahmen der Plattform Regionalverkehr:

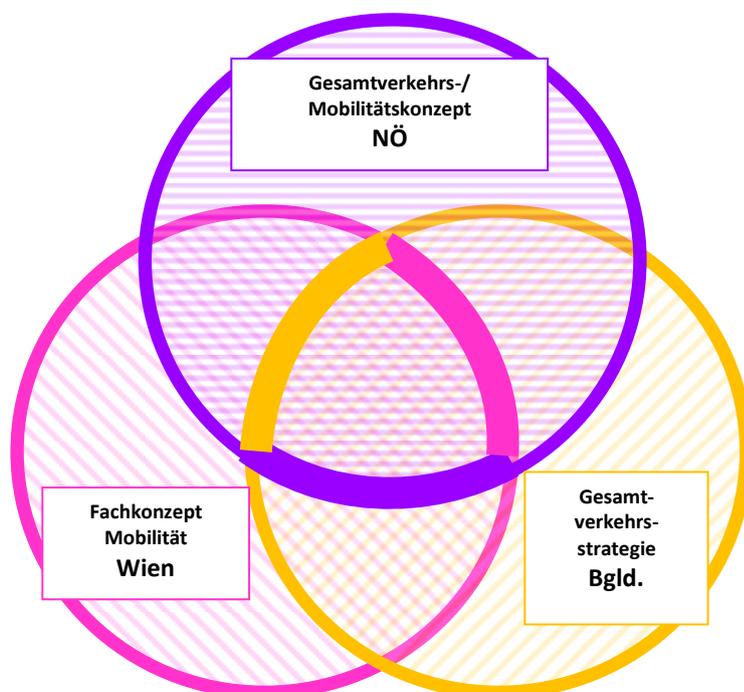


Abb. Gemeinsames Kapitel in den Landesverkehrskonzepten von NÖ, Bgld. und Wien

Da Verkehrsthemen und –fragen im Raum stehen, die für alle 3 Länder von großem Interesse sind, soll ein „**gemeinsames Kapitel**“ erarbeitet und in die Landesverkehrskonzepte integriert werden. Im Rahmen der Erarbeitung dieses Kapitels sollen diese Themen zwischen den 3 Ländern inhaltlich abgestimmt werden.

In der Diskussion dazu wurde z.B. auch die Abstimmung des grenzüberschreitenden Modal-Splits (Verkehrsanteile der Verkehrsmittel) in den Verkehrsachsen nach Wien als ein wichtiges gemeinsames Thema angesprochen.

Zusätzlich zu diesem Modal-Split-Ziel wurden zwischen den 3 Ländern in Arbeitsgesprächen, die in der VOR GmbH stattfanden<sup>7</sup>, weitere Themen von gemeinsamem Interesse und mit Abstimmungsnotwendigkeit identifiziert.

Beispielhaft werden folgende Themen angeführt:

- Zukünftiger gemeinsamer Verkehrsdienste-Vertrag der Länder der Ostregion mit den ÖBB (inkl. Behandlung von Finanzierungsfragen im ÖPNRV)
- Gemeinsame Grundsätze zum Park&Ride -Ausbau in der Ostregion
- Dringende Infrastrukturprojekte aus Sicht der Ostregion
- Förderung des grenzüberschreitenden Alltagsradverkehrs (insbes. Radverbindungen)
- Forcierung alternativer u. multimodaler Mobilitätsformen im MIV und ÖV
- Laufendes Monitoring von Mobilitätsdaten in der Region

### Weitere Themen, die im Rahmen der Plattform im Berichtsjahr behandelt wurden:

#### • **Verkehrskonzept Flughafenregion im Rahmen des PUMAS-Projektes**

Die Erarbeitung dieses regionalen Mobilitätskonzeptes für den Verkehrs- und Siedlungs-Korridor Schwechat-Wien Flughafenregion stellt ein Teilprojekt im Rahmen des PUMAS-Projektes dar. An PUMAS („Planning sustainable regional-Urban Mobility in the Alpine Space“) sind mehrere europäische Städte beteiligt und es wird vom internationalen „Alpine Space Programm“ finanziert. Die Laufzeit dieses Projektes reicht von Jahresmitte 2012 bis Mitte 2015. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept Schwechat-Wien Flughafenregion ist zweiphasig aufgebaut, wobei in der ersten Phase gemeinsame Ziele, die Frage der Knotenpunkte und auch die gemeinsame Mobilitätsvision entwickelt werden. Die zweite Phase ist maßnahmenorientiert konzipiert. Über Workshops wird eine breite Palette an Akteuren in das Projekt einbezogen. Über wesentliche Ergebnisse aus diesem Projekt wird auch weiterhin in der Plattform Regionalverkehr berichtet und insbesondere auch aus länderübergreifender Sicht diskutiert werden.

---

<sup>7</sup> Zur Weiterführung und Konkretisierung der Nah- und Regionalverkehrsstrategie Ostregion (NRSO), wurde beim Verkehrsverbund Ostregion ein „NRSO-Arbeitskreis“ eingerichtet, der relativ regelmäßig länderübergreifende ÖV-relevante Themen behandelt und als operative Ebene ergänzend zur „Plattform Regionalverkehr“ wirkt.

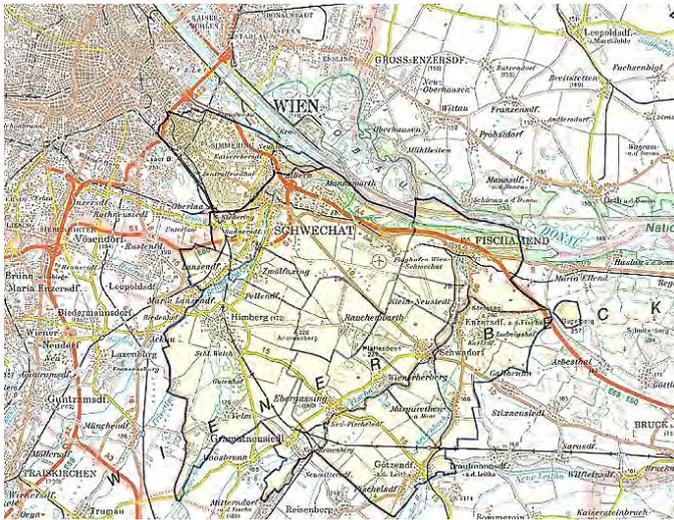


Abb. Regionale Abgrenzung für das Verkehrs-/Mobilitätskonzept Flughafenregion

- **Rad-Langstreckenverbindungen in Wien und Umland**

Wien informierte über die Festlegung von 10 Korridoren für diese Langstreckenverbindungen, von denen 9 auch die Wiener Stadtgrenze überschreiten. In weiterer Folge wurden 3 Korridore zur konkreteren Planung und prioritären Umsetzung ausgewählt. Sie sollen durch entsprechender gestalterische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen als hochrangige Achsen und qualitativ hochwertige Radverbindungen vor allem den Alltagsradfahrern und PendlerInnen einen entsprechenden Fahrkomfort bieten. Mit der detaillierteren Bearbeitung dieser Korridore wurde 2013 begonnen. Schnittstellen an der Landesgrenze zu NÖ und die grenzüberschreitende Wegweisung sind ebenfalls wichtige Themen dieser Korridorbearbeitung.

Seitens NÖ wurde über die Förderung des Radverkehrs durch das Land und über das NÖ Radgrundnetz informiert. Für die nach Wien führenden Achsen des Grundnetzes wurden auch die Potenziale abgeschätzt und schrittweise erfolgt die Verklammerung mit den in Planung befindlichen Wiener Rad-Langstreckenverbindungen. Eine detaillierte Abstimmung der grenzüberschreitenden Routenführungen dieser Radverbindungen mit den angrenzenden Gemeinden in NÖ erfolgt auch durch die Abt. RU7 bzw. durch das Stadt-Umland Management.

Folgende 3 Rad-Langstreckenverbindungen werden derzeit konkreter bearbeitet:

- Korridor/Route Süd – Leopoldsdorf
- Korridor/Route West – Purkersdorf
- Korridor/Route Nord – Gerasdorf

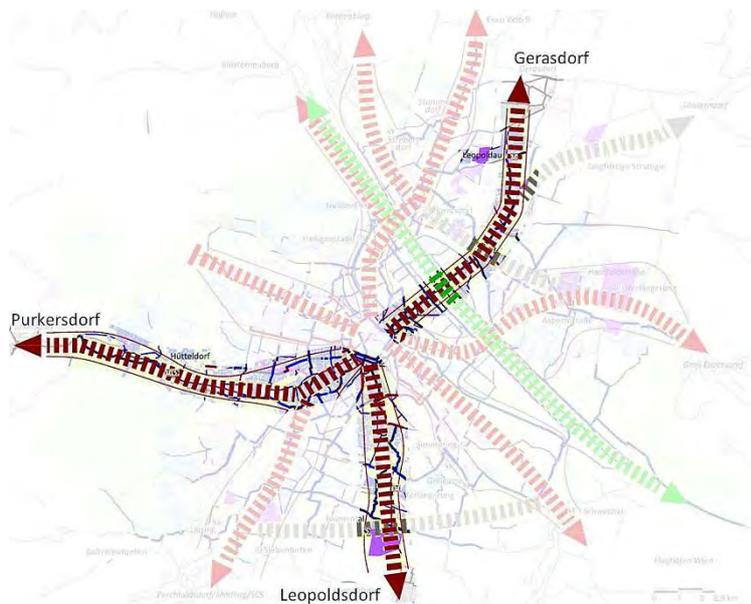


Abb. Detailliertere Bearbeitung von 3 ausgewählten Korridoren

- **Einbindung der Länder der Ostregion in weitere Planungen zur Verlängerung der Eisenbahnbreitspur in den Bereich östlich von Wien**

Wie bereits in den beiden letzten PGO-Koordinierungsorgansitzungen festgestellt, reichten die bisher vorliegenden Planungen zu dieser Verlängerung (in Form einer „Pre-Feasibility Study“) nicht aus, um eine fundierte Meinungsbildung und die Erarbeitung einer gemeinsamen Position der 3 Bundesländer zu diesem Projekt und insbesondere zur Standortfrage für den End-Umschlagsterminal zu ermöglichen.

Im Herbst 2013 wurde seitens der Breitspur Planungsgesellschaft mbH mit einem zweistufigen Verfahren zur Vergabe der weiteren Planungen für dieses Vorhaben begonnen, wobei eine „Feasibility Study“ und „Economic Analysis“ (makroökonomische Aspekte) erarbeitet werden sollen. Die 3 Bundesländer (B, NÖ, W) sind/waren durch das Burgenland in der Ausschreibungs- und Vergabekommission vertreten.

Aus der „Pre-Feasibility-Study“ ergaben sich zwei in die engere Wahl genommene Standortbereiche für den Endterminal (Raum Parndorf oder Raum Gänserndorf), dessen regionalwirtschaftlichen Effekte eng mit seiner geplanten Funktion und seinen Nutzungen zusammenhängen. Verkehrsnetzfragen im Zusammenhang mit Verlängerung und Terminalanbindung sind aus Sicht der Länder ebenfalls wichtige Planungsfragen.

- **CENTROPE-Mobilitätsmanagement (Umsetzung der INAT<sup>8</sup>-Strategie)**

Nach Beendigung des EU-geförderten Projektes „Centrope Capacity“, in dem auch die INAT-Strategie erarbeitet wurde, soll nun ein Centrope-Mobilitätsmanagement die Maßnahmen dieser Strategie weiter behandeln. Die organisatorisch-strukturellen Überlegungen dazu und weitere Konkretisierungsmöglichkeiten bezüglich der Maßnahmenpalette waren auch Thema in der Plattform Regionalverkehr.

<sup>8</sup> INAT: Infrastructure Needs Assessment Tool

- **Teil-Aktualisierung der Kordonerhebung Wien**

Die Inbetriebnahme der neuen Westbahntrasse über das Tullnerfeld und der A5-Nordautobahn gemeinsam mit dem nördlichen Teil der Wiener Außenring-Schnellstraße S1 lässt eine deutliche Veränderung des Verkehrsgeschehens beim nach Wien einströmenden Verkehr erwarten, sodass eine teilweise Aktualisierung der Kordonerhebung Wien 2008/2010 insbesondere für die Korridore „St. Pölten“ und „Mistelbach“ notwendig wird. Diese Teil-Aktualisierung der Kordonerhebung wurde durch Verkehrserhebungen und –befragungen im Jahr 2013 gestartet. Die Idee zu dieser Aktualisierung wurde in der Plattform Regionalverkehr entwickelt und die konzeptiven Überlegungen für die Aktualisierung der Verkehrsdaten wurden auch hier behandelt.

- **Aktualisierung der Park&Ride -Datenbank für die Ostregion**

In der Plattform wurde eine jährliche – und daher überschaubare - Fortschreibung dieser Datenbank festgelegt.

- **Klima- und Energieplattform im Rahmen der PGO („Smart Region-Plattform“)**

Siehe dazu die Beschreibung im Punkt 2.6. des Berichts

- **STRAT.AT – Förderprogramm IWB<sup>9</sup>/EFRE: Festlegungen zwischen Wien und NÖ für das Operationelle Programm**

Die Magistratsabteilung 18 ist in Abstimmung mit der MD-BD Gruppe Planung an die Magistratsabteilung 27 herangetreten.

---

<sup>9</sup> Programm IWB: Programm für Investitionen für Wachstum und Beschäftigung

# Klima- und Energieplattform („Smart Region“-Plattform)

## Hintergrund:

Der globale Klimawandel und der Umgang mit Ressourcen stellen sich als eine der größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts dar. In Hinblick auf Energie- und Ressourcenknappheit sind effiziente räumliche Strukturen, Gebäudetechnologien, Verkehrssysteme und Energiesysteme der Schlüssel. Innovationen und signifikante Beiträge für eine künftig wesentlich verbesserte Ressourceneffizienz werden zu einem wesentlichen Teil aus der Entwicklung von Agglomerationsräumen kommen.

Es ist daher neben dem Klimaschutzziel auch die längerfristige Sicherung der ökonomischen Basis und der Lebensqualität für die BewohnerInnen der Ostregion ein zentrales Motiv, das Konzept „Smart City & Region“ intensiv voranzutreiben. Gerade dieser Aspekt stellt aber auch das Attraktive am Smart Region-Ansatz dar – die Verknüpfung der räumlichen Entwicklung, der Siedlungs- und Gebäudeentwicklung, mit der Erneuerung und dem Ausbau der technischen Versorgungssysteme in den Bereichen Energie und Mobilität und den damit verbundenen technologischen, ökonomischen und organisatorischen Herausforderungen.

Aufbauend auf dem in den letzten Jahren in Wien entwickelten „Smart City“-Ansatz, der zu einem Leitthema für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in Wien geworden ist, wurde 2012 im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost eine Pilotstudie „Smart City & Region“ durch das ÖIR erstellt. Darin wurde für die PGO-Region aufgezeigt, wo sie in Hinblick auf diese Entwicklungsdynamik steht, welche herausragenden Ansätze und Initiativen derzeit laufen oder in Vorbereitung sind und welche Strategien zu einer weiteren Intensivierung der Umsetzung verfolgt werden könnten.

Im Rahmen der 36. Sitzung des Koordinierungsorganes der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) wurde seitens der Landesamtsdirektoren der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland angeregt, bei der PGO eine Energie- und Klimaplatform einzurichten, um einen Informations- und Erfahrungsaustausch sowie eine verstärkte länderübergreifenden Abstimmung zwischen den Bundesländern Wien, Niederösterreich und dem Burgenland zu ermöglichen.

## Aufgaben und Inhalt

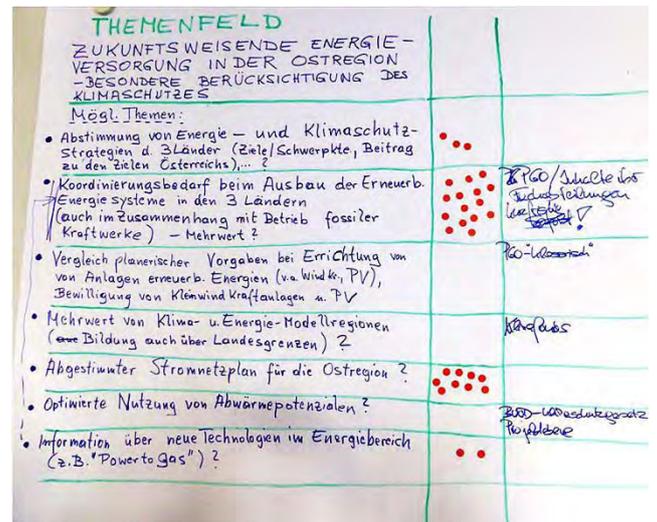
Aus der o.a. Pilotstudie und diversen Vorgesprächen der PGO-Geschäftsstelle mit relevanten AkteurInnen in den Ländern kristallisierten sich folgende Themenfelder heraus:

- Smarte/energiesparende regionale Mobilität
- Zukunftsweisende (smarte) Energieversorgung in der Ostregion unter besonderer Berücksichtigung des Klimaschutzes
- Energieeffiziente und –sparende Siedlungsentwicklung

Um eine Klima- und Energieplattform („Smart Region-Plattform“) inhaltlich zu konzipieren, fand am 13. November 2013 in der Geschäftsstelle der PGO ein Start-Workshop mit relevanten LänderexpertInnen aus dem Burgenland, aus Niederösterreich und aus Wien statt. Ziel dieses Workshops war die relevanten Themen und Inhalten sowie deren Prioritäten und Koordinierungserfordernisse zu diskutieren und festzulegen.

Folgenden Themen wurde eine hohe Wichtigkeit/Priorität zugeordnet:

- Integrierte Behandlung von Mobilität und Energie unter Berücksichtigung des Klimaschutzes (auch quantitative Betrachtung der Treibhausgasemissionen und ev. vorbereitende Aktivitäten für ein „smarteres“ regionales grenzübergreifendes Mobilitätskonzept)
- Stärkeres Miteinbeziehen des Güterverkehrs (ev. auch der Aspekte des Berufsverkehrs/Werkverkehrs v.a. von KMUs)
- Koordinierung des Ausbaus Erneuerbarer Energie (unter Gesamtbetrachtung der Energiesysteme, auch unter Einbeziehung des Netzausbaus und neuer Technologien)
- Integrierte Raum- und Energieplanung (Optimierung von Siedlungsentwicklung unter energetischen Aspekten) – auch unter Verwendung von geeigneten Berechnungstools, die den Energieverbrauch bei unterschiedlichen Siedlungsvarianten aufzeigen



In der Diskussion kristallisiert sich folgende organisatorische Konstruktion heraus:

- Die neue Plattform ist auf Klimaschutz und Energie fokussiert. Nutzung der bestehenden Plattform Regionalverkehr für mobilitätsbezogene Energieaspekte. Auch die Themen Güterverkehr inkl. Berufsverkehr/Werkverkehr sollen in der Plattform Regionalverkehr (stärker) berücksichtigt werden.
- Der Prozess kann, nachdem er gestartet ist, auch laufend angepasst und verbessert werden („learning by doing“).
- Die Plattform trifft sich (zumindest) 2-mal jährlich, wobei die Teilnehmerrunde, auf Klima- und EnergieexpertenInnen sowie VerkehrsexpertenInnen der Länder beschränkt bleiben soll, aber anlassbezogen auch erweitert werden kann/soll.

# Sonstige Aktivitäten

## Sonstige Aktivitäten:

- Grundprinzipien der Strategien zur Räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)
  - Mitwirkung im Rahmen der Leitplanung in NÖ
  - Berücksichtigung im Stadtentwicklungsplan für Wien
  - Präsentation der Ergebnisse beim Umweltforum (Bgl.)
- Berücksichtigung der Ergebnisse aus SRO peripher im Rahmen der NÖ Raumordnung
- NÖ und Bgl.: Workshop „Örtliche Entwicklungskonzepte – Erfahrungsaustausch und Perspektiven“
- Koordination des Arbeitskreises der Landesstatistikstellen im Rahmen von Centrope MAP/STATISTICS
- Koordination eines internationalen CentropeMAP und INSPIRE Workshop
- Mitwirkung an ÖREK-Umsetzungspartnerschaften
- Kooperation mit Stadt-Umland-Management (SUM)
- Aktualisierung der SRO-peripher Datenbank
- Wartung und Aktualisierung der Homepage

## Mitwirkung an Aufgaben anderer

- Land NÖ, RM, SUM Pilotprojekt „Leitplanung“ (im Rahmen der regionalen Umsetzung SRO)
- SUM – Stadt Umland Management, Steuerungsgruppe
- ÖROK Programme mit Relevanz für die PGO, wie z.B. ÖREK – Umsetzungspartnerschaften

