



JAHRESBERICHT 2014

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

JAHRESBERICHT 2014

Schwerpunkte mit überwiegend fachlicher Bearbeitung von raumrelevanten Fragestellungen:	
Wirtschaftsanalyse Ostregion - Projektdesign	4
Baulandmobilisierung, -verfügbarkeit	7
CentropeMAP, CentropeSTATISTICS	13
Schwerpunkte mit überwiegend Koordinierungsaufgaben:	
Plattform Regionalverkehr	20
Plattform Energie und Klimaschutz („Smart Region“-Plattform)	31
Sonstiges:	
Sonstige Aktivitäten	33

Wirtschaftsanalyse Ostregion - Projektdesign

AUFGABENSTELLUNG

Die PGO befasste sich in den vergangenen Jahren im Auftrag der Landeshauptleute mit Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO).

Dabei wurden in einem ersten Schritt Strategien für den planerischen Umgang mit dem Bevölkerungswachstum der dynamischen Stadtregion im Umland der Bundeshauptstadt entwickelt („Stadtregion+“). Ergänzend zu diesem Wachstumsraum wurden im Projekt „SRO_peripher“ auch angrenzende Regionen in Niederösterreich und im Burgenland untersucht, denen auf Basis der Bevölkerungsprognosen eine weniger dynamische Entwicklung vorausgesagt wird.

Durch die sektoral vertiefende „Wirtschaftsanalyse Ostregion“ (Wien, Niederösterreich und Burgenland) sollen im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost durch das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR GmbH) Entscheidungsgrundlagen für weitergehende Planungen der Länder und Regionen erarbeitet werden.

Ziel der Studie ist die Analyse der Entwicklung der Wirtschaftsstruktur in der Ostregion und der Trends sowie der daraus ableitbaren Empfehlungen.

Durch die Analyse vorhandener Studien, Interviews mit den Wirtschaftsagenturen der Länder, eine differenzierte Datenanalyse, Einzelgespräche mit Fachexpertinnen und -experten sowie einem Fachworkshop sollen Entwicklungsstrategien und Maßnahmenempfehlungen für die Ostregion ausgearbeitet werden.

Basierend auf diesen Ergebnissen (Analyseebene ist die Gemeinde als kleinste räumliche Einheit) ist in einem weiteren Schritt eine vertiefende Analyse geplant. Das genaue Projektdesign der Vertiefungsstudie (z.B. genauere Analyse der Stadtregion und der Peripherräume, bestimmte Standorte oder Kleinräume auf Rasterebene) kann erst nach Abschluss der Studie erfolgen.

PROJEKTAUFBAU

Aufgrund der Ziele und der Aufgabenstellung ergeben sich 3 Bearbeitungsmodule:

- Modul 1: Allgemeine wirtschaftsrelevante Trends
- Modul 2: Datenanalyse Ostregion – Analyse der Wirtschaftsstruktur und Standortqualität
- Modul 3: Ausarbeitung von Empfehlungen, Endbericht

Modul 1: Allgemeine wirtschaftsrelevante Trends

Ein wichtiger Trend ist die Veränderung der Produktionsstruktur, von einer Sachgüterproduktion im engeren Sinn hin zu einer kombinierten Dienstleistungsproduktion, die räumliche Auswirkungen zeigt und zeigen wird.

Bereits im Projekt „Szenarien 2030“ der ÖROK aus dem Jahr 2008 wurden Megatrends und Entwicklungsszenarien für die längerfristige räumliche Entwicklung Österreichs erarbeitet bzw. analysiert, wie zum Beispiel Alterung der Gesellschaft, Vielfalt der

Lebensstile, der Übergang von der Industriegesellschaft zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft.

Diese Megatrends und Szenarien sollen, genauso wie die geänderten Rahmenbedingungen, aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise Eingang in die Studie finden. Wichtig wird es sein, jene Trends zu benennen, die räumliche Auswirkungen auf die Ostregion haben bzw. haben können. Folgende Entwicklungen könnten unter anderem für die Ostregion relevant sein:

- Demographischer Wandel, Wachstum der Stadtregionen
- Zunahme von Teilzeitarbeit, Frauenbeschäftigung
- Zunahme von Leiharbeit
- Wachstum bei EPU, Kreativarbeit, Telearbeit
- Erzeugung von erneuerbaren Energien

Es soll daher ein Screening der wesentlichsten Entwicklungstrends und eine erste Einschätzung der Stärken und Schwächen der Ostregion in Hinblick auf die sich abzeichnenden regionsspezifischen Herausforderungen erfolgen. Weiters werden Interviews mit den Wirtschaftsagenturen der Länder durchgeführt, um auch Informationen bezüglich der Trends bei der Standortentwicklung und -wahl zu erhalten.

Modul 2: Datenanalyse und -aufbereitung

Im Modul 2 soll die Entwicklung der Ostregion seit 1991 dargestellt werden, wobei je nach Datenverfügbarkeit eine Zusammenstellung der wichtigsten Leitindikatoren bis auf Gemeindeebene erfolgt. Es wird aber auch Datensätze geben, deren Auswertung nur auf einer gesamtregionalen Ebene möglich ist.

Es ist eine zweistufige Vorgangsweise vorgesehen:

- Sektorale Beschäftigungs- und Produktivitätsentwicklung in der Gesamtregion
- Regionale Analyse der Wirtschaftsentwicklung und Standortbedingungen

Im Bereich „sektorale Beschäftigungs- und Produktivitätsentwicklung“ ist die Erfassung der gesamtregionalen Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit sowie der sektoralen „Erfolgsbilanz“ in tieferer Gliederung (je nach Verfügbarkeit), die auch Gesichtspunkte wie Spezialisierungsgrad und Qualifikationsniveau der Beschäftigten berücksichtigt, ein wesentlicher Gesichtspunkt dieses Analyseteils.

Im Rahmen der „regionalen Analyse der Wirtschaftsentwicklung und Standortbedingungen“ sollen die regionalen Entwicklungsniveaus auch innerhalb der Ostregion und deren Veränderungstendenzen dargestellt werden. Von besonderem Interesse sind dabei:

- Arbeitsplatzbesatz, Beschäftigungsstruktur (geringfügig, Teilzeit etc.)
- Entwicklung der Beschäftigung und Arbeitslosigkeit
- sektorale Struktur nach Wirtschaftsabschnitten
- Betriebsgrößen
- Neugründungen
- Kommunalsteueraufkommen
- Bruttoregionalprodukt
- Erreichbarkeitsverhältnisse

Ein wichtiges Analyseziel wird die Darstellung der unterschiedlichen Ausstattung mit Arbeitsplätzen und deren Veränderungstendenzen im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung sein, wobei hier folgende Fragestellungen relevant sein könnten:

- die regionale Arbeitsplatzentwicklung als Indikator für die Standortqualität
- das Verhältnis von Erreichbarkeitssituation und der Ausstattung sowie die Entwicklung von Arbeitsplätzen
- das Verhältnis von Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung in den Regionen, insbesondere in Hinblick auf die Differenzierung zwischen Stadt-Umlandregion und den peripheren Regionsteilen oder in unterschiedlichen Standorträumen

Modul 3: Ausarbeitung von Empfehlungen, Endbericht

Im Modul 3 werden die Rohergebnisse aus der Analyse von Entwicklungstrends (Modul 1) und der regionalen Wirtschaftsstruktur (Modul 2) aufbereitet, Empfehlungen und Strategien ausgearbeitet, mehrere ExpertInneninterviews durchgeführt und mit dem projektbegleitenden Team in einem gemeinsamen Workshop mit FachexpertInnen diskutiert.

Mittels SWOT-Analyse soll ein Überblick über die Situation in der Region und die von außen an die Region herangetragenen Trends und Entwicklungen erarbeitet werden. Während die erhobenen Stärken und Schwächen die Faktoren beschreiben, die von den Akteurinnen und Akteuren in der Region selbst beeinflusst werden können, betrachten die Chancen und Risiken das externe Umfeld.

Die Zusammenschau der Analyseergebnisse, Entwicklungsstrategien und Maßnahmenempfehlungen werden in einen Endbericht einfließen.

PROJEKTORGANISATION UND ZEITPLAN

Um eine effiziente und rasche Bearbeitung der Studie zu gewährleisten, wurde ein projektbegleitendes Team, das von den einzelnen Ländern beschickt wird, eingerichtet. Dies besteht aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Planungs- und Statistikabteilungen der Länder.

In drei Abstimmungsgesprächen mit dem Projektteam werden maßgebliche Schritte und Zwischenergebnisse diskutiert:

- Startbesprechung mit Klärungen zum inhaltlichen Analyserahmen, der Datenbereitstellung und des genaueren weiteren Ablaufs
- Zwischenbesprechung zur Trendanalyse und den Ergebnissen aus der Datenanalyse sowie zur Vorbereitung der Interviews und des Fachworkshops
- Diskussion der Empfehlungen im Fachworkshop

Nach der Auftragsvergabe im November 2014 soll die Bearbeitung der einzelnen Module bis Mitte 2015 abgeschlossen werden.

Baulandmobilisierung, -verfügbarkeit

AUSGANGSLAGE

Die PGO Studie „Anforderungskatalog Widmungskategorie „förderbarer/geförderter Wohnbau“ im Zuge der Konkretisierung der Leitbilderstellung SRO+“, wurde vom Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR GmbH) unter Mitwirkung von Arthur Kanonier (TU Wien, Department für Raumplanung, Fachbereich für Rechtswissenschaften) erstellt und setzte sich mit der Widmungskategorie „förderbarer/geförderter Wohnbau“ als mögliches Instrument zur Baulandmobilisierung und Flächensicherung auseinander. In der vorliegenden Studie wurden folgende Empfehlungen zum Themenbereich Vertragsraumordnung und Bodenmobilisierungsmaßnahmen formuliert

- befristete Baulandwidmungen
- Einhebung von Infrastrukturabgaben für unbebautes Bauland
- Enteignung für städtebauliche Zwecke
- Bauzwang durch grundverkehrsrechtliche Regelungen
- Baulandumlegung

Auf Basis dieser Empfehlungen hat sich die PGO mit den derzeit vorhandenen gesetzlichen Bestimmungen in den Ländern sowie mit möglichen weiteren Baulandmobilisierungsmaßnahmen befasst.

Festzuhalten ist, dass sowohl befristete Baulandwidmungen als auch die Vertragsraumordnung jedenfalls gesetzliche Grundlagen in den jeweiligen Raumordnungsgesetzen brauchen, d.h. raumordnungsgesetzliche Ermächtigungsbestimmungen für Gemeinde, um mithilfe zivilrechtlicher Vereinbarungen ihre Raumordnungsziele umzusetzen.

Die Mobilisierung von Flächen für ressourcenschonenden Wohnbau ist in den Ländern Wien, Niederösterreich und dem Burgenland ein bereits intensiv diskutiertes Thema, wobei es in allen drei Bundesländern für die Neuausweisung von Bauland entsprechende gesetzliche Bestimmungen gibt.

INSTRUMENTE DER BAULANDMOBILISIERUNG (STATUS QUO) IM PGO RAUM

Burgenland:

Im Burgenland sieht das Burgenländische Raumplanungsgesetz im Hinblick auf die Ausweisung von Bauland vor, dass als Bauland nur solche Flächen vorzusehen sind, die den voraussichtlichen Baulandbedarf der Gemeinde zu decken imstande sind. Mit der Novelle des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes LGBl. Nr. 64/2000 wurden auch Maßnahmen zur Baulandmobilisierung vorgeschrieben. Dabei besteht für die Gemeinden die Möglichkeit, bei der **Neuwidmung von Bauland** mittels Gemeinderatsbeschluss eine **zeitliche Befristung von fünf bis zehn Jahren** vorzusehen. Diese Befristung ist im Flächenwidmungsplan ersichtlich zu machen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Änderung der

Widmung für unbebaute Grundstücke innerhalb eines Jahres ohne Entstehung eines allfälligen Entschädigungsanspruches möglich.

Alternativ dazu können die Gemeinden auch **privatrechtliche Maßnahmen** setzen, wie z.B. Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Grundeigentümern über den Erwerb von Grundstücken zur Deckung des örtlichen Baubedarfs, über die Verpflichtung des Grundeigentümers, das/die Grundstück/e innerhalb einer bestimmten Frist zu bebauen und über die Rechtsfolgen im Falle einer Nichteinhaltung dieser Verpflichtung. Weiters können Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Grundeigentümern über die Tragung von Erschließungskosten geschlossen werden.

Auch im **Landesentwicklungsprogramm 2011** (LEP 2011), welches von seiner rechtlichen Qualität her eine Verordnung darstellt und damit rechtsverbindlich ist, wurde explizit festgehalten, dass **Bauland unter Berücksichtigung der bisherigen Entwicklung und entsprechend den Bestimmungen dieses Entwicklungsprogramms für den abschätzbaren Bedarf von fünf bis zehn Jahren auszuweisen** ist, wobei Maßnahmen zur Baulandmobilisierung zu treffen sind.

Niederösterreich:

In niederösterreichischen Gemeinden werden seit den 1980er Jahren **privatrechtliche Verträge** zwischen einer Gemeinde und GrundeigentümerInnen geschlossen, indem sich diese verpflichten, innerhalb einer festgelegten Frist nach der Umwidmung einer Grundfläche in Bauland, diese Fläche auch für den intendierten Widmungszweck zugänglich zu machen. Bei Nichterfüllung, so wird im Vertrag festgelegt, sind der Schaden (Entzug von gewidmetem Bauland für die geordnete örtliche Entwicklung der Gemeinde) und anfallende Unkosten (wie z.B. die Erschließung von neuen Baulandflächen um den örtlichen Bedarf zu decken) vom Grundstückseigentümer bzw. der -eigentümerin zu ersetzen. Ab der ROG Novelle 1995 wurde eine neue gesetzliche Bestimmung (§§1 und 16a) erlassen, die den Abschluss von Verträgen vorsah. In den ab den Jahren 1998 angewendeten Musterverträgen waren für die „Nichteinhaltung“ des Vertrages Strafbestimmungen enthalten.

In der NÖ ROG Novelle 1995 und im NÖ ROG 2014 §17 wird das **Instrument der befristeten Neuwidmung von Bauland** verankert. Nach Ablauf der Frist kann die Widmung wieder geändert werden, ohne dass ein Entschädigungsanspruch entsteht. In allen anderen Fällen der Änderung der Widmung von Bauland in eine andere Art der Widmung wird die Entschädigung an tatsächlich geleistete Aufwendungen gebunden und damit sichergestellt, dass spekulativ erwartete Gewinne nicht eingefordert werden können. Ebenfalls im §17 des NÖ ROG 2014 (- davor §16a(2) der 6. Novelle aus 1995 -) wird die Gemeinde explizit ermächtigt, aus Anlass der Widmung von Bauland Verträge mit GrundeigentümerInnen abzuschließen.

Wien:

Die Stadt Wien verfügt mit der zuständigen Magistratsabteilung „Immobilienmanagement“, dem wohnfonds_wien und der Wirtschaftsagentur Wien in Kombination mit verbundenen Unternehmen über **bewährte Akteurinnen und Akteure der Bodenbereitstellung** für Stadtentwicklungsmaßnahmen. Deren Zusammenwirken soll im Wege der Maßnahmen, die in der Wiener Immobilienstrategie festgelegt sind, weiter optimiert werden. Darüber hinaus konnten in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten eine Reihe großer zusammenhängender Flächen, weitgehend im Besitz von öffentlich-rechtlichen GrundstückseigentümerInnen, wie etwa Bahnhofsareale, Kasernen, Flugfeld Aspern etc. in Umsetzung gebracht werden. Neben noch vorhandenen Potentialen der Stadt Wien,

verbundener Fonds bzw. Unternehmen befinden sich allerdings viele der im Stadtentwicklungsplan 2025 definierten Entwicklungszonen im Eigentum verschiedenster GrundeigentümerInnen, deren gezielter Ankauf nur eingeschränkt möglich ist. Die dynamische Entwicklung der Stadt in den letzten zehn Jahren verlangt daher ergänzende Maßnahmen der Raumordnung und Bodenmobilisierung, sowohl im Bereich gewidmeter Baulandflächen als auch im Bereich der definierten Baulandpotenziale. Dadurch soll vor allem eine zügigere und gleichzeitig sozial verträgliche und qualitätsvolle Stadtentwicklung erreicht und sichergestellt werden.

Dieser Herausforderung trägt auch der neue **Stadtentwicklungsplan Wien 2025** (STEP 2025) durch eine eigene **Leitinitiative „Bodenmobilisierung für das Stadtwachstum“**, die auf laufenden Initiativen und Diskussionen der letzten Jahre aufbaut, Rechnung.

Im Zuge der am 15. Juli 2014 in Kraft getretenen **Novellierung der Bauordnung für Wien** wurden bereits einige der bisher diskutierten Maßnahmen rechtlich umgesetzt:

Unter dem Titel **„Maßnahmen der Gemeinde als Trägerin von Privatrechten“** wird nun auch in Wien „Vertragsraumordnung“ auf gesetzlicher Basis ermöglicht. Die Gemeinde ist demnach berechtigt, als Trägerin von Privatrechten zur Unterstützung der Verwirklichung der im § 1 Abs. 2 der Bauordnung für Wien genannten Planungsziele, insbesondere zur Vorsorge ausreichender Flächen für den erforderlichen Wohnraum und für Arbeits- und Produktionsstätten des Gewerbes, der Industrie und zur Erbringung von Dienstleistungen jeder Art, sowie über die Beteiligung der GrundeigentümerInnen an den Infrastrukturkosten, die der Gemeinde durch die Festsetzung von Grundflächen als Bauland erwachsen, privatrechtliche Vereinbarungen abzuschließen.

Durch die Möglichkeit einer zusätzlichen Ausweisung von **„Gebieten für förderbaren Wohnbau“** in Wohngebieten bzw. gemischten Baugebieten im Flächenwidmungsplan, in welchen Wohnbauten nur bei Erfüllung der Wohnbauförderrichtlinien hinsichtlich Wohnungsgröße und Energiestandards errichtet werden können, soll auch die Mobilisierung von erforderlichem und leistbarem Wohnraum erleichtert werden.

Neu ermöglicht wird auch, die **Widmung „Bauland“ befristet** festzulegen, wodurch den Grundstückseigentümern für eine Verwertung Fristen mit mobilisierender Wirkung gesetzt werden können. Dabei sind insbesondere auch bei Festlegung der Dauer der Frist die mit der Widmung verfolgten Ziele der Stadtplanung und der Verwendungszweck der Grundflächen zu berücksichtigen.

Für die nunmehr gesetzlich ermöglichten Maßnahmen werden die notwendigen Umsetzungsschritte gesetzt.

Weitere Ansatzpunkte für eine effizientere und effektive Bodenmobilisierung stehen noch in Diskussion bzw. sind auch im Zuge der Umsetzung des oben genannten STEP 2025 noch zu konkretisieren.

LITERATURRECHERCHE

Empfehlungen der ÖREK-Partnerschaft „Leistbares Wohnen“ (2013/2014)

Zusätzlich zu den in der PGO Studie „Anforderungskatalog Widmungskategorie „förderbarer/geförderter Wohnbau“ im Zuge der Konkretisierung der Leitbilderstellung SRO+“ aufgezeigten Handlungsmöglichkeiten kann im Österreichweiten Kontext bezüglich Baulandmobilisierung auf die Empfehlungen der ÖREK-Partnerschaft „Leistbares Wohnen“ verwiesen werden.

Diese ÖREK-Partnerschaft widmete sich ab Ende 2013 ebenfalls der Frage, was die Raumordnung und Raumplanung zu einer Senkung der Wohnkosten beitragen könnte.

Instrumente – wie z. B. Möglichkeiten der Baulandmobilisierung, Vertragsraumordnung, Sonderwidmungen etc. – wurden im Rahmen der ÖROK bereits früher diskutiert und im Rahmen der ÖREK-Partnerschaft nun einer Aktualisierung und vertiefenden Betrachtung unterzogen.

Die Ergebnisse sind in der ÖROK Schriftenreihe Nr. 191 – Beiträge der Raumordnung zur Unterstützung „Leistbaren Wohnens“ (Oktober 2014) nachzulesen. Die Publikation beinhaltet unter anderem folgende Beiträge:

- Teil 1 – Empfehlungen der ÖREK-Partnerschaft „Beiträge der Raumordnung zum leistbaren Wohnen“
- Teil 2 – Positionspapier „Umgang mit förderbarem Wohnbau im österreichischen Planungsrecht“
- Teil 3 – Gutachten „Rechtsfragen der Vertragsraumordnung in Österreich“

Im Teil 1 wurden zum Beispiel folgende Vorschläge zur Umsetzung empfohlen:

- Befristete Baulandwidmungen: Die Raumordnungsgesetze sollen die Möglichkeit einer zeitlichen Befristung für Baulandwidmungen vorsehen.
- Infrastrukturbeiträge für unbebautes Bauland: Den Gemeinden soll durch entsprechende raumordnungsrechtliche Regelungen die Möglichkeit gegeben werden, für unbebautes Bauland künftig Aufschließungs- und Erhaltungsbeiträge einzuheben.
- Baulandumlegungen: In allen Bundesländern sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen für Baulandumlegungen geschaffen werden.
- Bodengesellschaften oder -fonds: Leistbares Wohnen bzw. die aktive Bodenpolitik soll durch Bodengesellschaften oder -fonds unterstützt werden.

Publikation „Grund genug? Flächenmanagement in Österreich – Fortschritte und Perspektive“ (2011)

Auch in dieser Publikation vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft aus dem Jahr 2011 wurde der Problembereich Baulandmobilisierung und Bodenverbrauch thematisiert.

Grundstückspreise, der Anteil des Dauersiedlungsraumes an der Landesfläche und die Maßnahmen der Landesregierung werden hier als wichtige Einflussgrößen auf die Baulandreserven genannt. Hierzu werden in der Publikation auf Seite 15ff zu Burgenland, Niederösterreich und Wien unter anderem folgende Angaben/Abbildungen gemacht:

Burgenland



Dauersiedlungsraum	62 % der Landesfläche
Bevölkerungsdichte	72 EW/km ²
Baulandreserven*	225 m ² /EW

**Die Baulandreserven wurden mittels GIS-Auswertung aus der digitalen Flächenwidmung und der DKM ermittelt*

Niederösterreich



Dauersiedlungsraum	58 % der Landesfläche
Bevölkerungsdichte	84 EW/km ²
Baulandreserven*	134 m ² /EW

**Hochgerechnet auf alle 573 Gemeinden von bisher 506 ausgewerteten Gemeinden*

Wien

© Wien-ist-anders.at



Dauersiedlungsraum	74 % der Landesfläche
Bevölkerungsdichte	4.083 EW/km ²
Baulandreserven*	6 m ² /EW

**Als Berechnungsmethode dienten interne Monitoringdaten der Stadtplanung Wien 12*

Die Studie weist darauf hin, dass immobile Baulandreserven zu weiteren Baulandausweisungen am Siedlungsrand und somit zu einem weiteren Bodenverbrauch führen können. Als mögliche Instrumente der Baulandmobilisierung werden auch hier beispielsweise die Festlegung von Bebauungsfristen, die Vertragsraumordnung, Zusammenlegungsabkommen, Baurechtsaktionen, Aufschließungsbeiträge und die Errichtung von Bodenbeschaffungsfonds genannt. Ein Überblick über diese Maßnahmen gibt die folgende Abbildung aus der Studie:

Abbildung: Baulandmobilisierende Maßnahmen der Bundesländer, Stand 2011

Baulandmobilisierende Maßnahmen der Bundesländer									
	B	Ktn	NÖ	OÖ	Sb	St	T	V	W*
Bebauungsfristen	■		■		■	■	■		
Vertragsraumordnung	■	■	■	■	■	■	■	■	
Grundstückszusammenlegung	■				■	■		■	
Aufschließungsbeiträge	■			■	■				
Bodenbeschaffungsfonds		■			■		■	■	■
Freiraumschutz	■	■	■	■	■			■	■

umweltbundesamt^U

Anmerkung: Bezüglich der baulandmobilisierenden Maßnahmen in Wien, wird auf Seite 8 hingewiesen.

ZUSAMMENFASSUNG

Die vorhandenen Studien zeigen, dass zusätzlich zu den bereits in den Ländern vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten weitere Baulandmobilisierungsmaßnahmen und Umsetzungsmöglichkeiten vorhanden sind, wie zum Beispiel Infrastrukturbeiträge für unbebautes Bauland, Baulandumlegungen und Bodengesellschaften oder -fonds. Eine weitere spezielle Befassung auf der Ebene der Planungsgemeinschaft Ost über zusätzliche Baulandmobilisierungsmaßnahmen scheint daher derzeit nicht erforderlich. Der permanente Austausch in den Geschäftsstellensitzungen der PGO über laufende Entwicklungen in den Ländern stellt sicher, dass allfällige Abstimmungserfordernisse oder die Notwendigkeit einer gemeinsamen fachlichen Klärung sichergestellt werden können.

CentropeMAP, CentropeSTATISTICS

Seit 2006 ist das Centrope-Informationssystem unter <http://www.pgo.centropemap.org> online. Das Centrope-Informationssystem (betreut von DI Manfred SCHRENK, Firma MULTIMEDIAPLAN.AT) besteht aus den Komponenten CentropeMAP und CentropeSTATISTICS und wurde als fortlaufendes Projekt konzipiert.

Laufende Instandhaltung:

Die Instandhaltungsmaßnahmen des Jahres 2014 umfassten die laufende Funktionskontrolle sowie jene der eingebundenen Web Map Services (WMS), die Aktualisierung der Softwarepakete und das Einspielen der notwendigen, von den Herstellern empfohlenen Software-Updates.

Technische Neuerung:

Die WMS-Verfügbarkeit wird in einer Übersichtstabelle dargestellt, die öffentlich zugänglich ist. Für die Erleichterung der Aktualisierung wurde für diese Tabelle ein Administratoren-Tool eingebunden.

CentropeMAP – WEITERENTWICKLUNG UND NEUERUNGEN 2014

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 2014 aktualisiert. Zu diesem Zweck müssen mehrere tausend Einzelbilder automationsgestützt zu größeren Einheiten zusammengefasst werden, da eine Beibehaltung der gelieferten Strukturen die Performance von CentropeMAP unnötig herabsetzen würde.

Satellitenbilder:

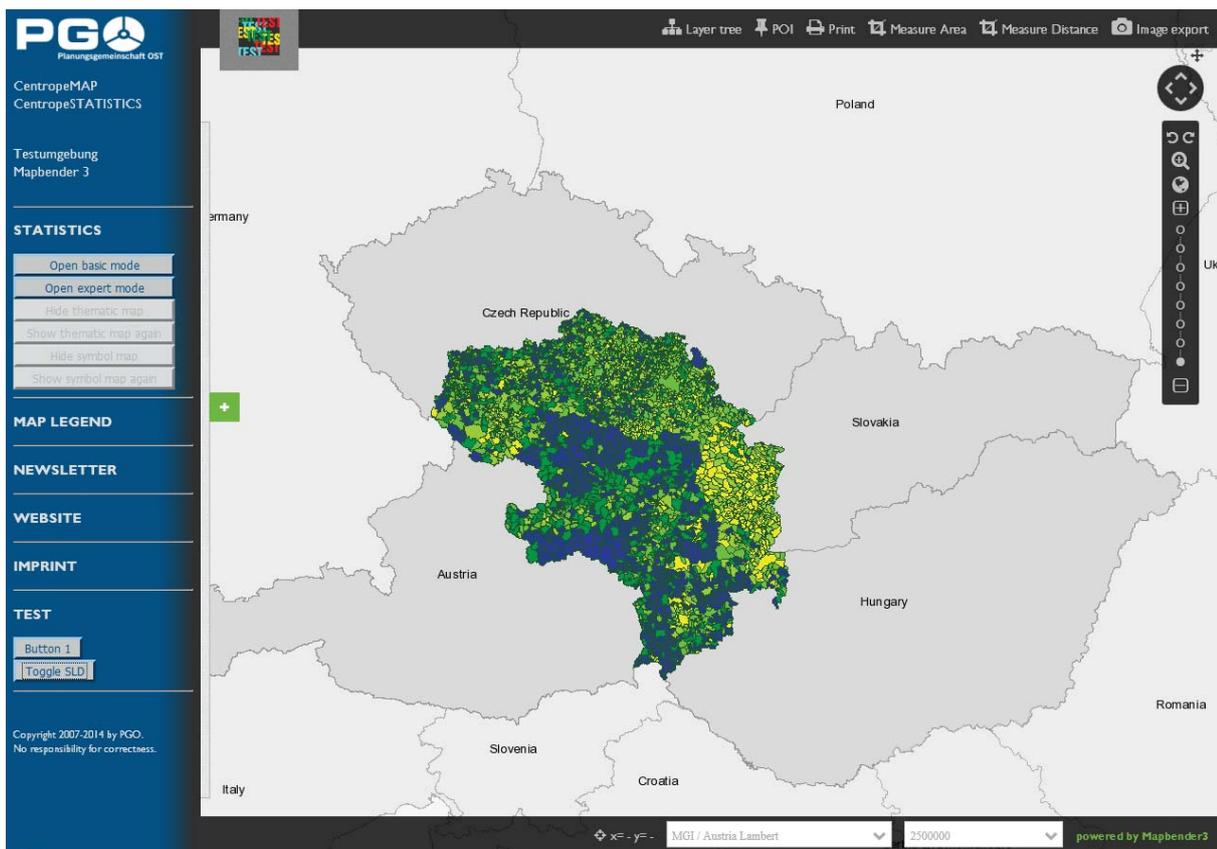
Für die außerhalb der Centrope-Region befindliche Umgebung wurde eine Hintergrunddarstellung mit Satellitenbildern eingefügt. Diese Satellitenbilder erreichen nicht die Auflösung des Centrope-Satellitenbilds, stellen aber eine brauchbare Ergänzung für die Betrachtung der umliegenden Staatsgebiete dar.



CentropeMAP – TECHNIK 2014

Für die Weiterentwicklung des CentropeMAP-Geoportals wird weiterhin ein Entwicklungsserver auf Basis des Betriebssystems Linux betrieben. Im Sommer 2014 wurde dieser Server einem Upgrade auf die neu erschienene Linux-Version unterzogen. Zudem wurden neue Softwarepakete eingespielt, die für den Betrieb von Mapbender 3 (Software für Kartenanwendungen und Geodatendienste) notwendig sind.

Mapbender 3 ist seit September 2014 in einer stabilen und brauchbaren Version verfügbar, daher wurde mit der Neuimplementation des CentropeMAP-Geoportals am Entwicklungsserver begonnen (siehe untenstehende Abbildung).



Der Umstieg wird notwendig, da die bislang verwendete Mapbender-Version keine ausreichende **Kompatibilität mit den INSPIRE-Services** der Zukunft besitzt.

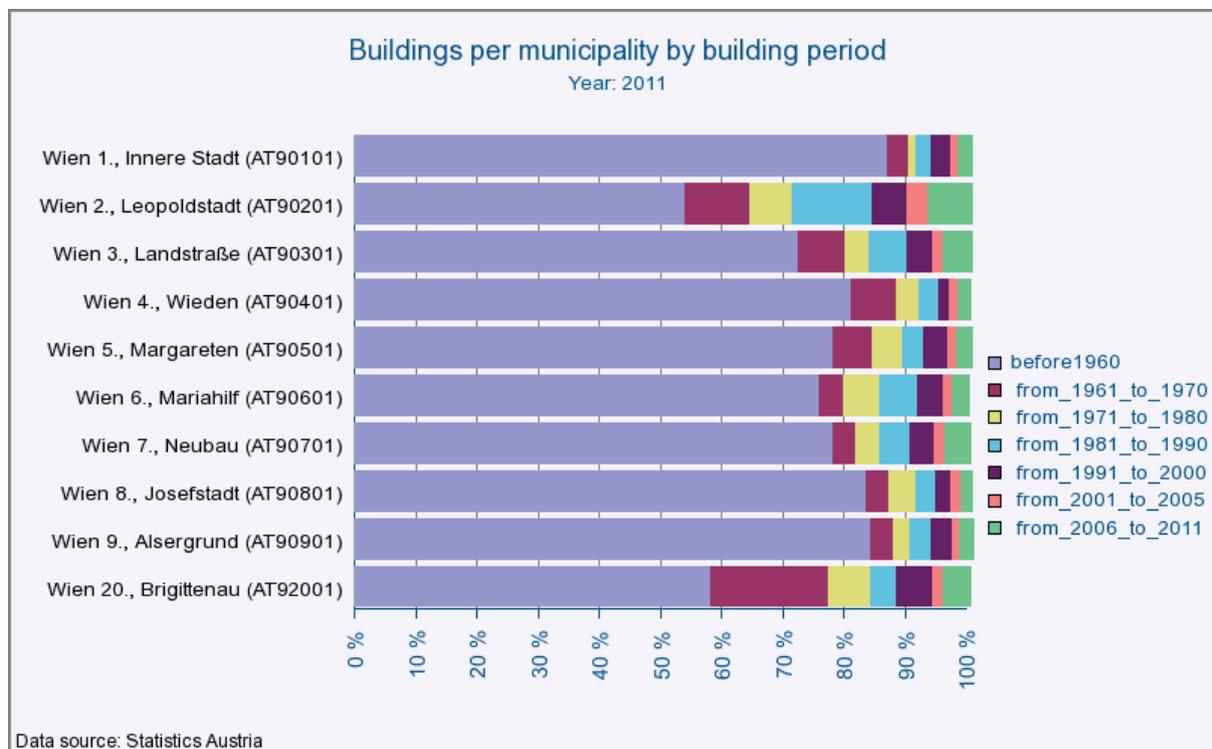
Die Gesamtperformance von Mapbender hat in den kontinuierlichen Tests überzeugt, auch die Verknüpfung mit der vom Auftragnehmer selbst hergestellten Software für CentroppeSTATISTICS ist dank der Einhaltung internationaler Standards in der Webprogrammierung erfolgreich verlaufen.

Auf Basis des mit Mapbender 3 verbundenen neuen Designs ist daher für 2015 auch vorgesehen, CentroppeSTATISTICS einem Relaunch zu unterwerfen und umfassend zu modernisieren.

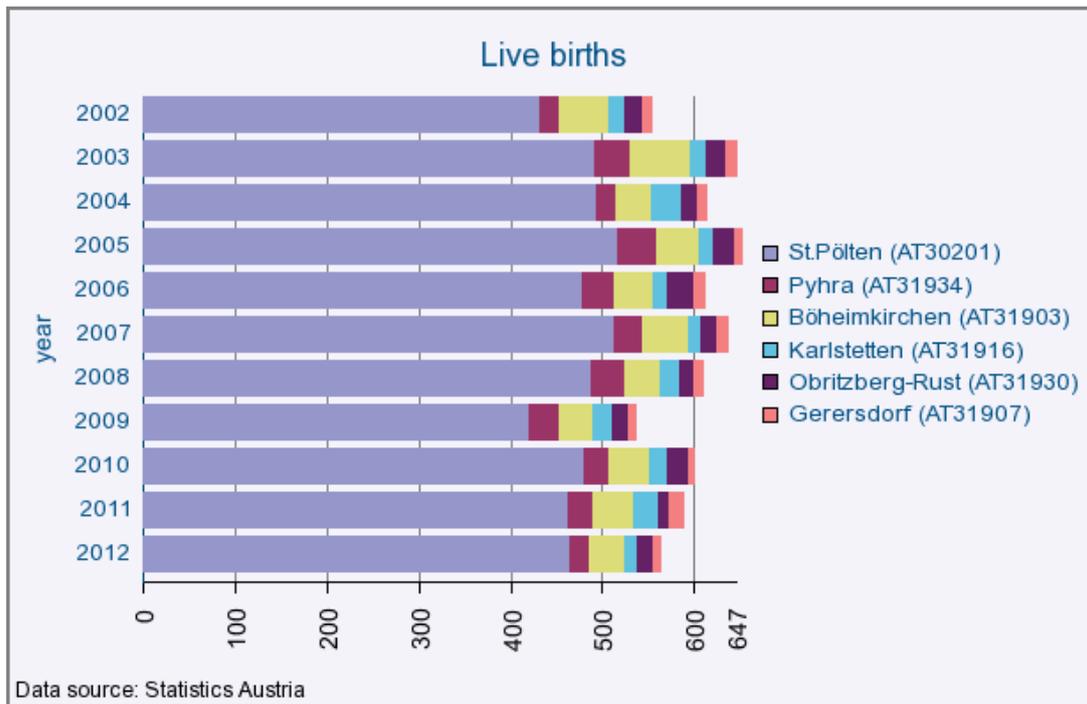
CentropeSTATISTICS - WEITERENTWICKLUNG UND NEUERUNGEN 2014

Technik:

2014 wurde die Ausgabe von Balkendiagrammen (mit waagrechten Balken) als weitere Darstellungsoption eingerichtet.



Balkendiagramme werden automatisch erzeugt, wenn relative bzw. in Zusammenhang stehende Werte für mehrere Verwaltungseinheiten dargestellt werden sollen (wird nur eine Verwaltungseinheit ausgewählt, gibt CentroppeSTATISTICS ein Tortendiagramm aus).



Die Sortierfunktion wurde im Gemeindeauswahlfenster realisiert. Markiert man eine der gewählten Gemeinden (in der Box „Selected“), kann man sie mit Hilfe der Pfeilschaltflächen nach oben bzw. unten verschieben. Bei Ausgabe von Daten mehrerer Gemeinden in einem Säulendiagramm werden die Werte nach Gemeinden gruppiert und jahresmäßig ansteigend dargestellt. Bei Zeitreihen ist auch die Auswahl der anzuzeigenden Jahre möglich.

Im einfachen Modus von CentropeSTATISTICS waren bislang nur thematische Karten abrufbar. Um den Nutzern dieses Bereichs auch die umfangreiche Funktionalität des Diagrammteils von CentropeSTATISTICS zugänglich zu machen, wurde das Menü des Basic Mode um die Möglichkeit der Diagrammerstellung erweitert. Nach Wählen eines Themas erfolgt die Gemeindeselektion in vereinfachter Form.

Nach der Auswahl der Gemeinde erzeugt der Benutzer das Diagramm durch einen Klick auf die Schaltfläche „Show values by year“. Die Grafikausgabe erfolgt unmittelbar, der Benutzer kann die fertige Grafik sofort exportieren bzw. speichern.

Daten:

Folgende der derzeit in CentropeSTATISTICS vorhandenen Datenbestände wurden im Berichtsjahr einem Update unterzogen:

- Population by five-year age groups, total
- Population by five-year age groups, female
- Population by five-year age groups, male
- Population Indicator: Migration Balance since 2002
- Immigration, emigration, migration balance (absolute)
- Population: Births and Deaths by year
- Number of births by period and territory
- Number of deaths by period and territory
- Population by year

- Population Indicators (age groups)
- Population density (inhabitants per square kilometre) by year
- Population Indicators: Population Change by year

Alle genannten Datensätze sind auf Gemeindeebene verfügbar!

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

Die Ergebnisse der Volkszählung 2011 standen erstmals allen Partnerländern im Berichtsjahr zur Verfügung und werden seit November 2014 kontinuierlich harmonisiert sowie online gestellt:

- Marital status of population by year
- Education of population by municipality
- Population by economic activity and year
- Breakdown of economically active population by type of activity
- Economically active persons by NACE sector of activity
- Commuters in and out by municipality
- Buildings per municipality by building period
- Population by Citizenship (AT, CZ, HU, SK, EU, other)

Alle online verfügbaren Daten können stets unter folgender URL abgerufen werden:

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

Im „Basic Mode“ von CentropesSTATISTICS 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 Centropes-Region, sowohl Geodaten (Web Map Services) wie auch Statistik, im Berichtsjahr 2014 fortgesetzt.

NEWSLETTER

Für CentropesMAP und CentropesSTATISTICS wurden im Berichtsjahr zwei Newsletter angefertigt. Die Inhalte werden von den Partnern übermittelt. Der Newsletter wird durch den Auftragnehmer layoutiert und über die Kontaktnetzwerke der Partner aus dem Geodaten- und/oder Statistikbereich entsprechend versendet.

Der erste Newsletter 2014 widmet sich zur Gänze dem Statistikbereich, der zweite enthält als Ergebnis des nationalen Geodaten-Expertenworkshops auch Neuigkeiten aus dem Bereich der Geoinformation (Open Governmental Data).

Alle Newsletter sind auf der CentropesMAP-Website in den Sprachen Englisch, Deutsch und Tschechisch abrufbar.

TERMINE, WORKSHOPS

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

- Internationaler CentropeSTATISTICS-Workshop Wien am 9.04.2014
- Nationaler CentropeMAP-Workshop Wien am 5.11.2014
- Nationaler CentropeSTATISTICS-Workshop Wien am 13.11.2014

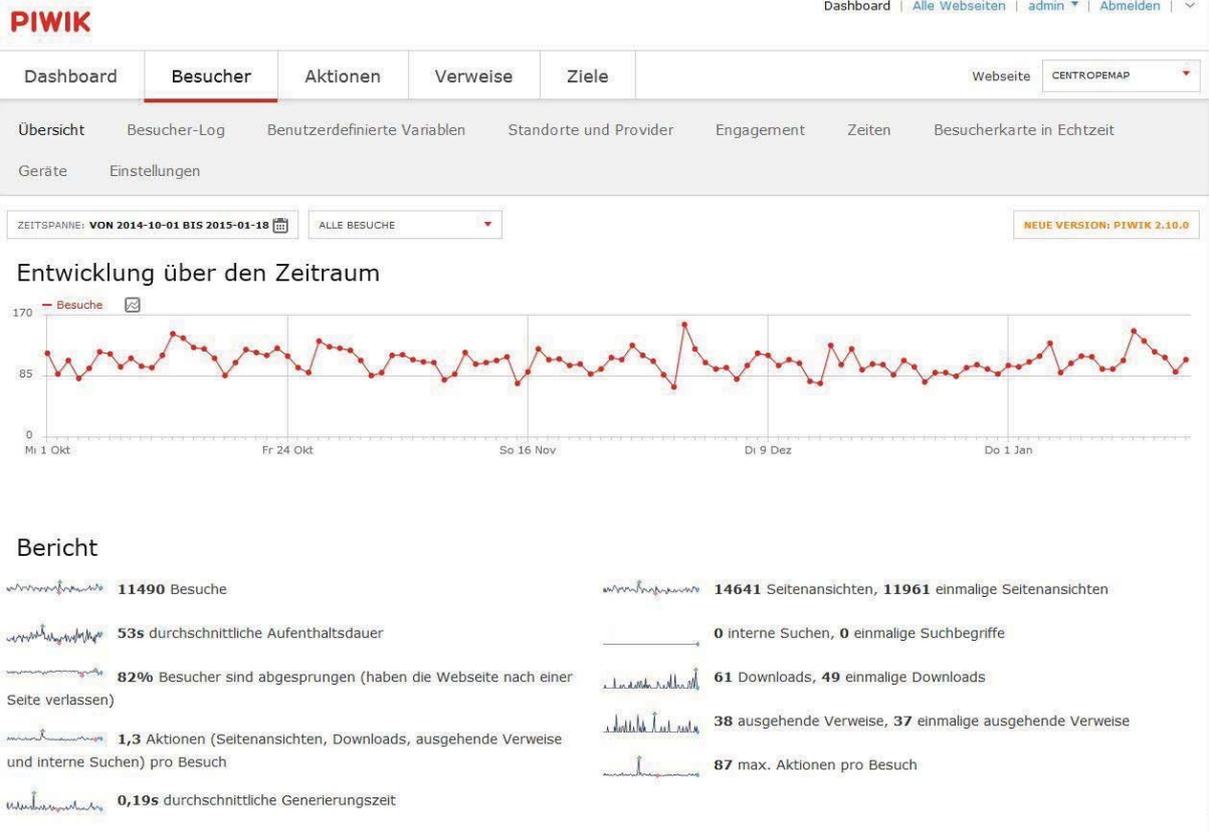
PRÄSENTATIONEN BEI KONFERENZEN

- Vorstellung von CentropeSTATISTICS bei der internationalen Konferenz REAL CORP 2014, 23. Mai 2014
- Vorstellung von CentropeMAP/CentropeSTATISTICS in Belgrad im Rahmen der Abschlusskonferenz von „ATTRACT-SEE“ (Assessing Territorial Attractiveness in South-East-Europe, ca. 200 internationale Teilnehmer sowie Medien aus Süd- und Osteuropa) am 11. September 2014,
- Vorstellung von CentropeSTATISTICS beim internationalen Statistikworkshop „Cross-Border Friendship Database“ in Prag mit Experten aus Tschechien, der Slowakei, Deutschland und Polen am 26. November 2014,
- Vorstellung von CentropeMAP/CentropeSTATISTICS bei der internationalen Konferenz „Spatial planning and geoinformation services for regional development“ in Debrecen am 11. Dezember 2014

STATISTIK DER AUFRUFE VON CentropeMAP

Das folgende Diagramm zeigt die Anzahl der Seitenaufrufe der CentropeMAP-Homepage (ohne den Kartendienst) pro Tag. Es ist ersichtlich, dass die Zugriffe werktags konstant sind und am Wochenende deutlich hinuntergehen. Auch gegen Ende Dezember werden weniger Zugriffe verzeichnet.

Zu den darunter befindlichen Zahlen ist anzumerken, dass ein Webstatistik-Tool für eine herkömmliche Website erstellt ist und nicht für einen Spezialfall wie CentropeMAP. "82 % der Besucher haben die Website nach einer Seite verlassen" heißt, dass sie wahrscheinlich auf den Kartendienst gewechselt haben. Wenn ein Besucher im Kartendienst war, werden seine Aktionen nicht zusätzlich gezählt. Nur bei einem Neuladen der Umgebung, wie das bei einer herkömmlichen Website der Fall ist, kann eine "Aktion" serverseitig bemerkt werden.



STATISTIK CENTROPE-WMS-DIENST WIEN:

Als Ergänzung zu diesen Angaben wird von Wien eine Monatsstatistik des generellen Centrope-WMS-Dienstes angegeben (Datenbereitstellung von Wien im Kartendienst).

August 2014:	8.948
September 2014:	10.427
Oktober 2014:	9.473
November 2014:	9.613
Dezember 2014:	9.453
Jänner 2015:	9.506

Das entspricht ca. 300 Zugriffen pro Tag.

Bei der "neuen" CentropeMAP Version, die im Laufe des Jahres 2015 entstehen wird, können dann Website und Karten- bzw. Statistikportal getrennt betrachtet werden.

Plattform Regionalverkehr

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

Teilaktualisierung Kordonenerhebung Wien in den Korridoren St. Pölten bis Gänserndorf – Zwischenbericht

AUSGANGSLAGE

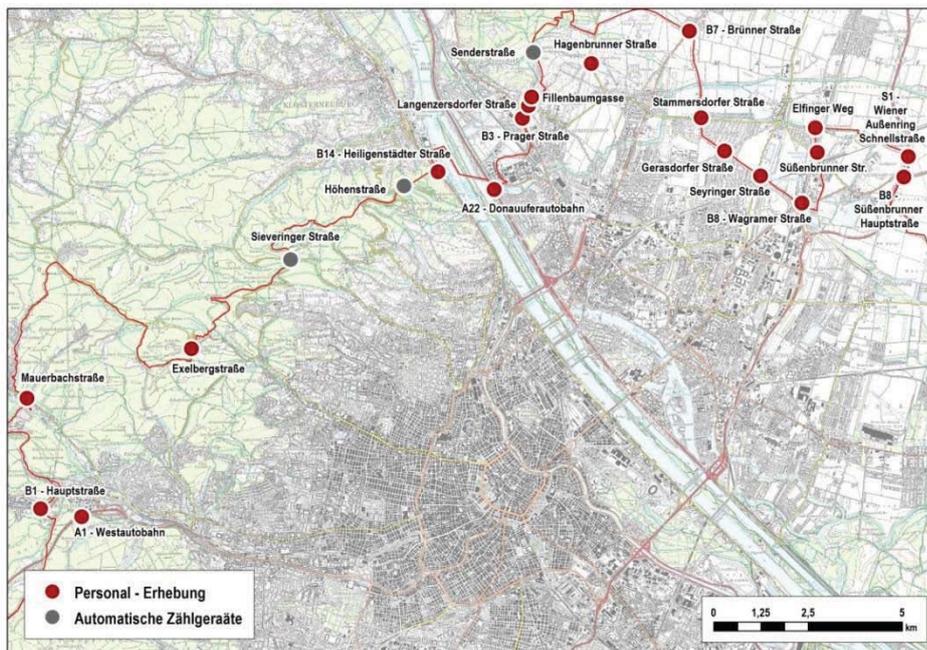
In den Jahren 2008 bis 2010 wurde die Kordonenerhebung Wien durch das Technische Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft, DI Christian Rittler, durchgeführt, die den stadtgrenzenüberschreitenden, motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) erfasste. Die dabei erfolgten Zählungen und Befragungen wurden hierbei auf folgende 9 räumliche Bereiche (Korridore) rund um Wien aufgeteilt: Korridore St. Pölten, Breitenfurt, Mödling, Bruck a. d. Leitha, Marchegg, Gänserndorf, Mistelbach, Stockerau und Klosterneuburg.

Im Berichtsjahr 2014 wurde eine teilweise Aktualisierung der Kordonenerhebung 2008-2010, insbesondere für die Korridore im Westen und Norden (vom Korridor St. Pölten bis einschließlich Gänserndorf) notwendig, da einerseits aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Westbahntrasse über das Tullnerfeld sowie der A5-Nordautobahn gemeinsam mit dem nördlichen Teil der Wiener Außenring-Schnellstraße S1 und andererseits durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Teile der Wiener Bezirke 12, 14, 16 und 17 sowie den gesamten 15. Bezirk eine deutliche Veränderung des Verkehrsgeschehens beim nach Wien einströmenden Verkehr zu erwarten war. Diese Erhebung wurde ebenfalls durch das Technische Büro DI Christian Rittler durchgeführt.

ERHEBUNGSMETHODE

Das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde an der jeweiligen Erhebungsstelle durch eine Querschnittszählung der Fahrzeuge bzw. Personen in Fahrtrichtung stadteinwärts am Erhebungstag ermittelt. Die Zählungen wurden in der Zeit von 5 bis 24 Uhr durchgeführt. Die Fahrzeugarten wurden nach verschiedenen Kategorien wie z.B. PKW, LKW, Bus unterschieden.

Die MIV-Erhebungsstellen sind in der folgenden Abbildung dargestellt:



Die ebenfalls durchgeführte ÖV-Fahrgastzählung erfasste die Fahrgäste getrennt nach Zügen, die die Stadtgrenze in Richtung Wien auf der jeweiligen Schienenstrecke am Erhebungstag (Betriebsbeginn bis Betriebsende) passierten. Die Erhebung (Zählung und Befragung) wurde je nach Haltemuster in den Zügen durch mitfahrendes bzw. durch an den Haltestellen und Bahnhöfen entlang der jeweiligen Schienenstrecke stationiertes Erhebungspersonal durchgeführt. Folgende Bahnlinien wurden erhoben: S2 Laaer Ostbahn (Mistelbach/Laa), S3 Nordwestbahn (Stockerau/Hollabrunn), Franz-Josefs-Bahn, Westbahn-Altbestandsstrecke und Westbahn-Neubaustrecke.

Neben der Erfassung der Verkehrsmengen wurde gleichzeitig im ÖV auch eine Fahrgastbefragung mittels Fragekarten durchgeführt, um Informationen über Verkehrsströme und wichtige Verkehrsmerkmale wie beispielsweise Fahrtzweck, Einsteige-/Aussteigehaltestellen, Umsteigeverhalten, Fahrausweisart zu erhalten. Von den 18.000 ausgeteilten Fragekarten in 4 erhobenen Korridoren (ohne Franz-Josefs-Bahn) wurden rund 5.000 per Post, Email oder direkt retourniert, dies entspricht einer beachtlichen Rücksendequote von 27 %.

ERGEBNISSE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR (Vergleich mit der Kordonenerhebung 2009/10)

Ein Vergleich der Kordonenerhebung 2014 mit der von 2009/10 zeigt insgesamt einen Anstieg um 26% im öffentlichen Verkehr (von 36.920 auf 46.440 Fahrgäste). In den einzelnen Korridoren sind jedoch sehr unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten. Die Anteile der Fahrgastzahlen im Korridor Nordwestbahn bzw. Franz-Josefs-Bahn stiegen um 20 bzw. 13%, während sich das Zugangebot kaum veränderte. Im Gegensatz dazu wurde der Korridor Westbahn aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Westbahntrasse mit einem wesentlich höheren Zugangebot ausgestattet und konnte folglich einen beträchtlichen Zuwachs von 47% verzeichnen.

Abbildung: Fahrgastzahlen - Vergleich 2009/10 und 2014 nach Korridoren

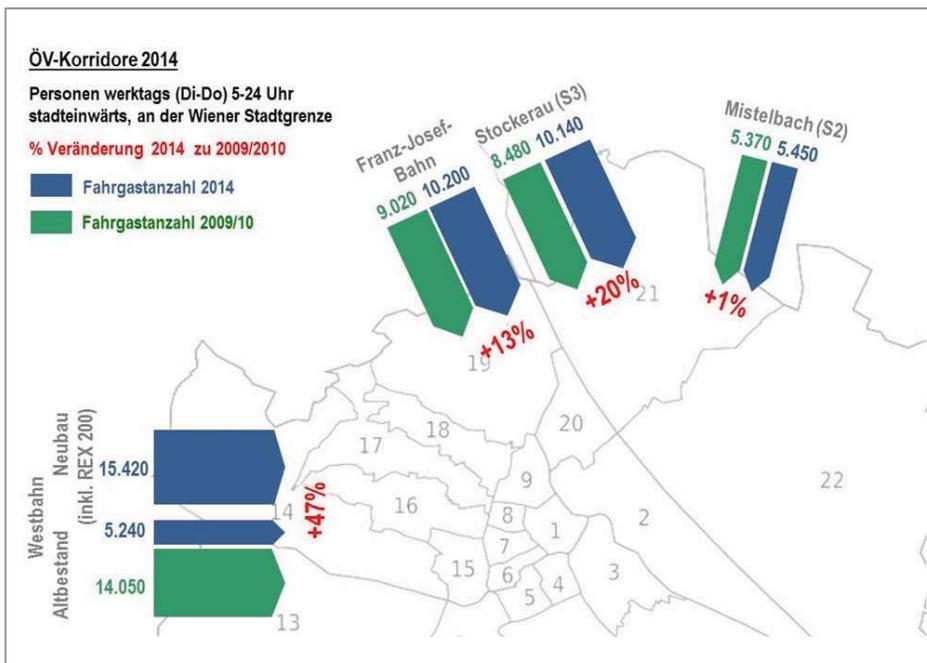
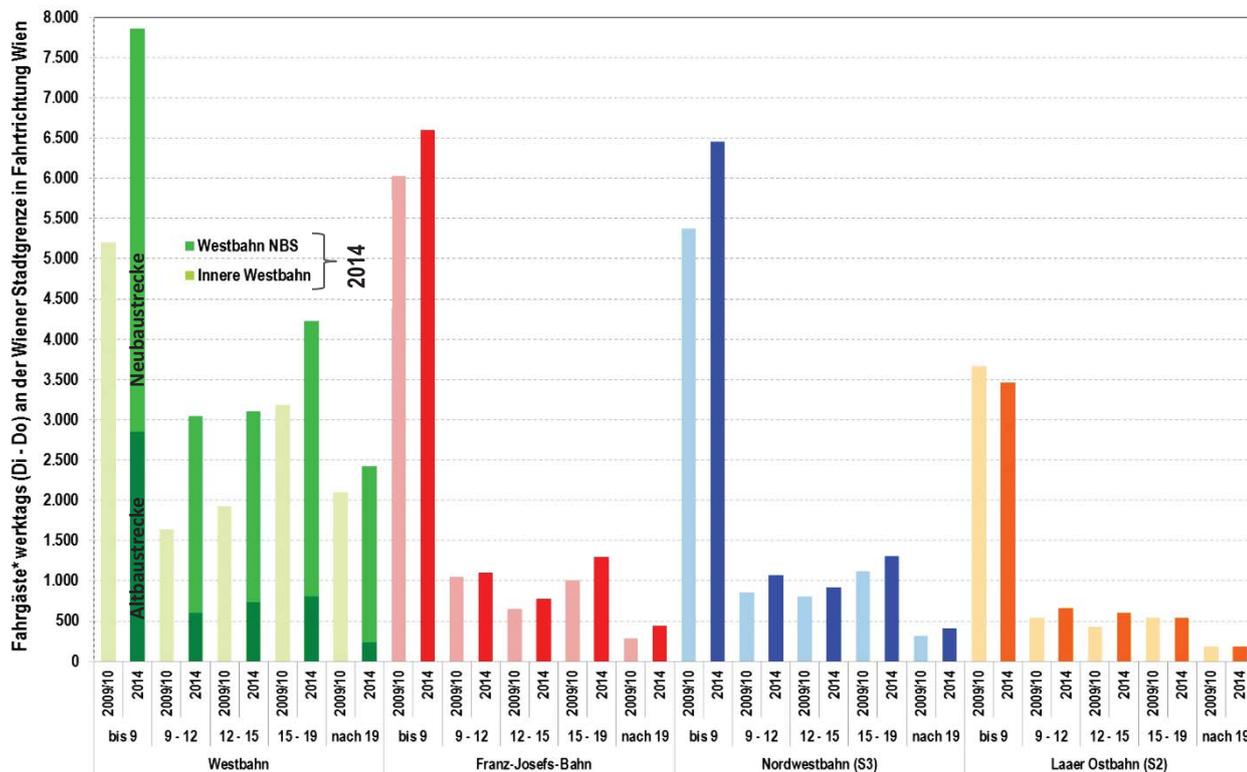


Abbildung: Fahrgastzahlen nach Bahnlinien - Vergleich 2009/10 und 2014

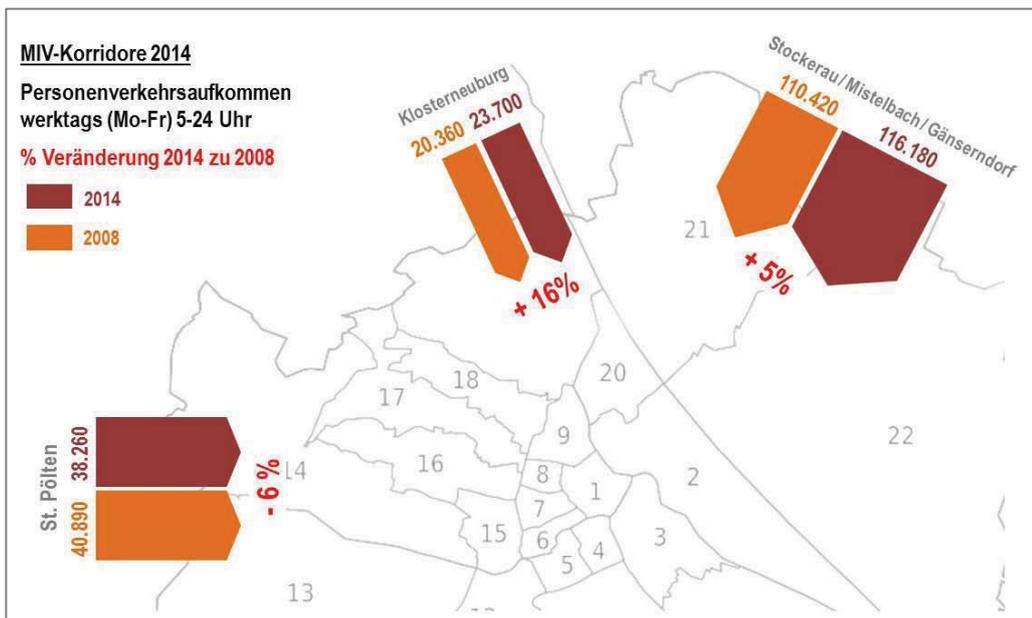


* auf 5 gerundet

ERGEBNISSE IM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR (Vergleich mit der Kordonenerhebung 2008)

Das Personenverkehrsaufkommen im stadtgrenzenüberschreitenden motorisierten Individualverkehr hat um insgesamt 4 Prozent (von 171.670 auf 178.140) im Vergleich der Kordonenerhebungen 2008 und 2014 zugenommen. Die Detailergebnisse der Erhebung im MIV sind in den Abbildungen der nächsten Seite erkennbar. Hervorzuheben ist der Korridor St. Pölten mit einem sinkenden Verkehrsaufkommen, das u.a. ein Verdienst des Westbahnneubaus sein kann. Für den Bereich A22-S1-A5 wurde insgesamt ein Anstieg des Verkehrsaufkommens um 5% verzeichnet.

Abbildung: Personenverkehrsaufkommen nach Korridoren - Vergleich 2008 und 2014



Eine vergleichende Analyse der MIV-Korridore im Norden Wiens aus der Erhebung 2014 mit der Erhebung 2008 im Einzelnen ist wegen großräumiger Verkehrsverlagerungen durch den Straßenausbau S1 und A5 schwierig. Um die Veränderungen der Verkehrsströme der Straßenzüge A22-S1-A5 (Stockerau/Mistelbach/Gänserndorf) analysieren zu können, ist ein Projekt zur Ermittlung der Herkunft der Fahrzeuge für 2015 geplant (siehe die beiden nachfolgenden Abbildungen). Die Kennzeichenverfolgung mittels Videoanalyse soll eine Analyse der Verkehrsverlagerungen ermöglichen.

Abbildung: Personenverkehrsaufkommen nach Erhebungsstellen - Vergleich 2008 und 2014 – Ausschnitt 1

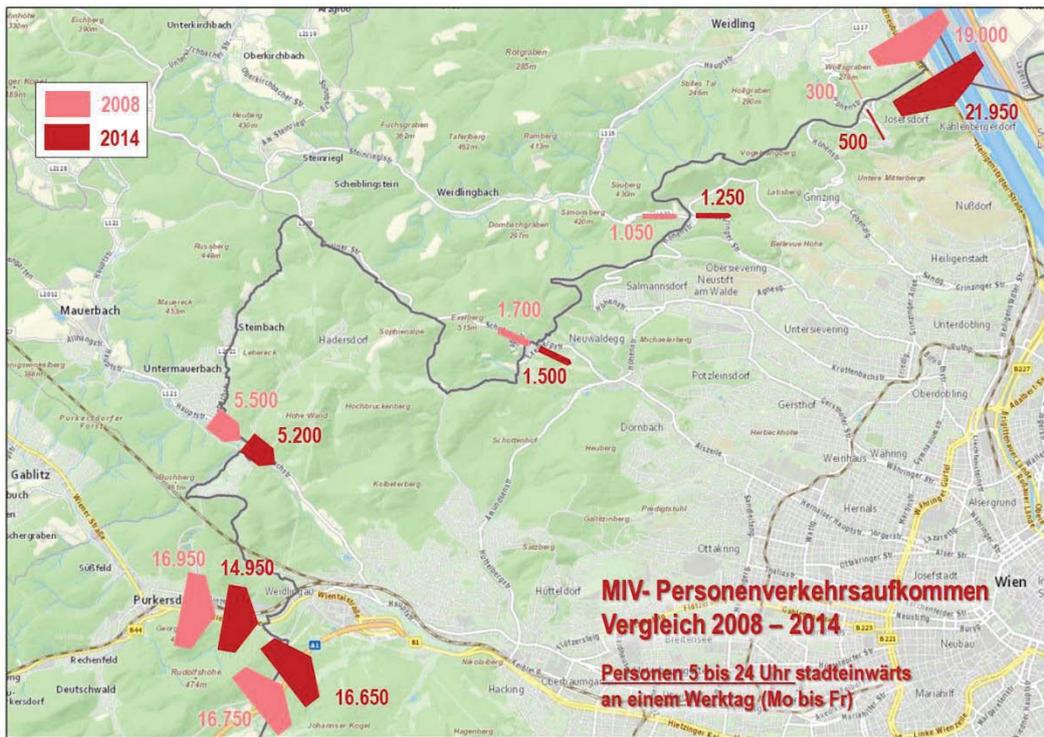


Abbildung: Personenverkehrsaufkommen nach Erhebungsstellen - Vergleich 2008 und 2014 – Ausschnitt 2



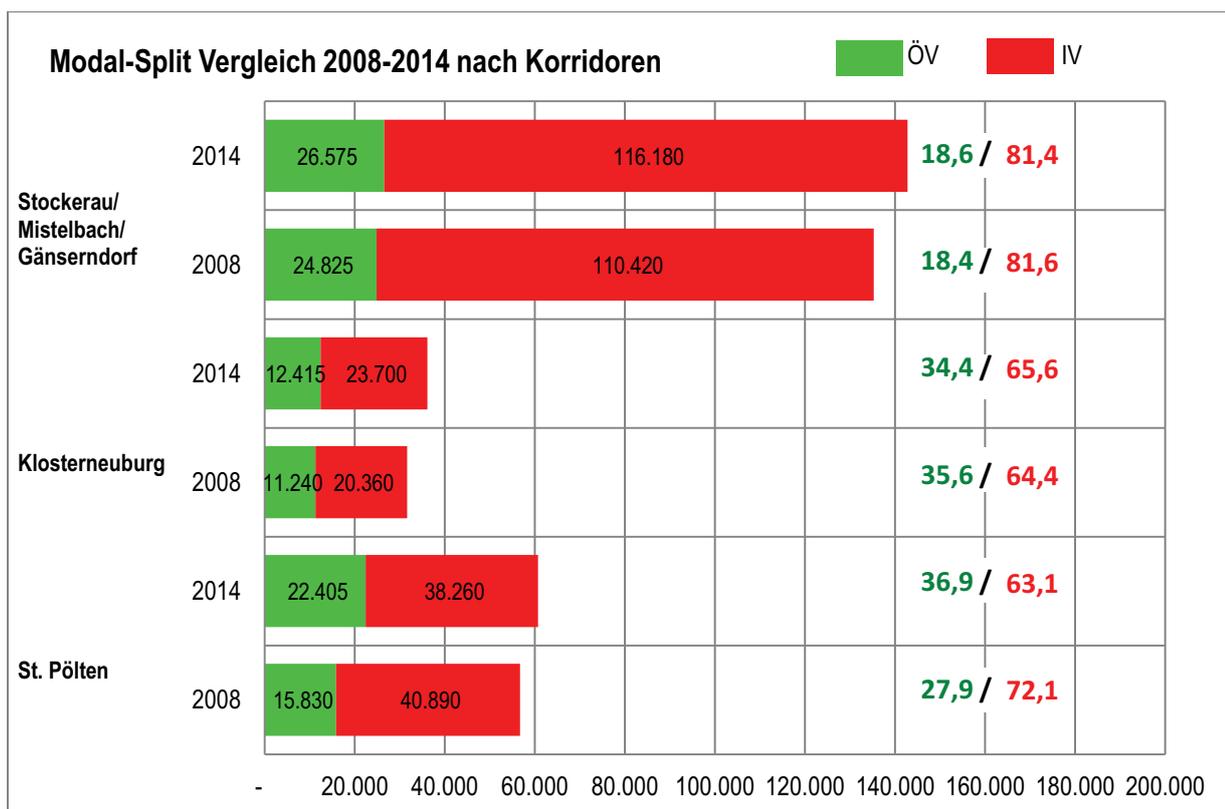
MODAL-SPLIT ERGEBNISSE (Anteile des ÖV bzw. IV an der Gesamtverkehrsmenge)

Die Gesamtanalyse (St. Pölten bis Gänserndorf) ergibt für die untersuchten Korridore einen durchschnittlichen ÖV-Anteil von 26% (61.400 Personen) gegenüber einem MIV-Anteil von 74% (178.120 Personen), wobei im Detail die Korridore St. Pölten und Klosterneuburg ein ähnliches Verhältnis von rund 35% ÖV zu 65 % MIV aufweisen. Dem steht ein Modal-Split von 19% im ÖV zu 81% im MIV des Korridors Stockerau/Mistelbach/Gänserndorf gegenüber.

Im Vergleich 2014 zur Kordonenerhebung (2008/10) hat sich der Modal Split um rund 3% zugunsten des ÖV verändert. Die Zuwächse im ÖV wurden jedoch vor allem durch die Zuwächse der Westbahn-Neubaustrecke verzeichnet, während die anderen Korridore nur wenig Gewinne bzw. sogar Verluste hinnehmen mussten.

Um einen Modal-Split Vergleich von 2014 zu 2008/2010 zu ermöglichen, wurden im Öffentlichen Verkehr erstens für alle Korridore die Fahrgastzahlen der Regionalbusse aus 2009/2010 und zweitens im Korridor Gänserndorf auch die Fahrgastzahlen aus 2009/2010 der Bahnlinie S1 übernommen.

Abbildung: Modal-Split Vergleich 2008-2014 nach Korridoren



Regionale Mobilitätsstrategie in den Mobilitätskonzepten der 3 Bundesländer

AUSGANGSLAGE

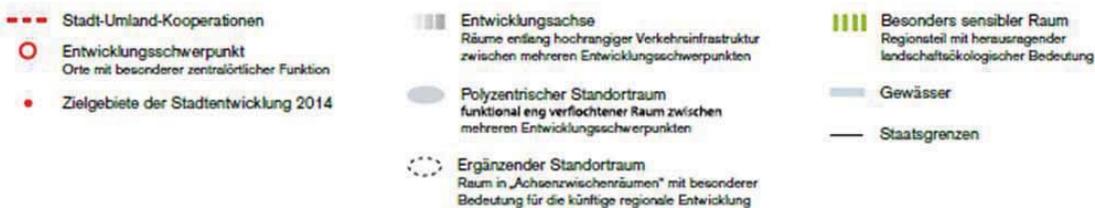
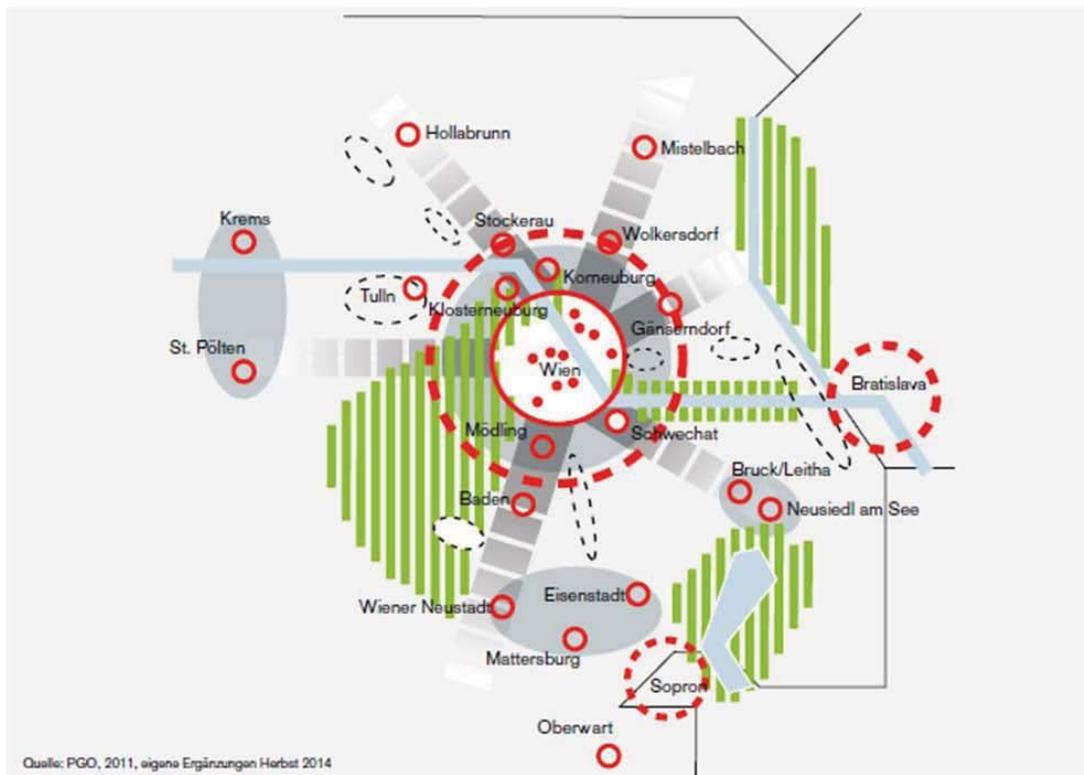
Im Berichtsjahr 2013 waren die gegenseitige Information über Methodik, Inhalte und Bearbeitungsabläufe für die 3 Mobilitätskonzepte sowie die Abstimmung zwischen den 3 Bundesländern komplexe Schwerpunktthemen in der Plattform Regionalverkehr.

Im Jahr 2014 wurde die Bearbeitung des Fachkonzeptes Mobilität Wien durch die MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, abgeschlossen und am 19. Dezember 2014 vom Wiener Gemeinderat ratifiziert; die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland wurde durch die Landesamtsdirektion, Stabsstelle Raumordnung und Wohnbauförderung, fertiggestellt und am 22. Juli 2014 vom Burgenländischen Landtag beschlossen. Die Beschlussfassung zum NÖ. Landesverkehrskonzept soll 2015 erfolgen.

In allen 3 Landesverkehrskonzepten wird erstmalig ein inhaltlich abgestimmtes Kapitel über eine gemeinsame regionale Mobilitätsstrategie integriert. Die gemeinsame Strategie ist Ergebnis eines Diskurses mit den LändervertreterInnen und dem Verkehrsverbund Ost-Region, unterstützt durch das Büro „Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH“ als externe Auftragnehmer.



In einem ersten Schritt der Bearbeitung wurden die Entwicklungsperspektiven der Stadtregion+ (Wachstumsgebiete Wiens, Niederösterreichs und des Burgenlandes) aus dem PGO-Projekt „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion“ (2011) weiterentwickelt. Das adaptierte Leitbild (z.B. größere räumliche Ausdehnung) ist in der folgenden Abbildung ersichtlich:



HERAUSFORDERUNGEN

Ein wichtiger Schritt am Beginn der Bearbeitungen war die gemeinsame Formulierung der Herausforderungen:

- Der Ballungsraum mit einer dynamischen Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung (Stadtregion+) ist eine **wachsende Stadtregion** mit einem prognostizierten Zuwachs von 440.000 EinwohnerInnen bis 2030, sodass nach 2030 mehr als 3 Millionen Menschen in der „Stadtregion+“ leben werden. Die größte Herausforderung ist – angesichts bereits vorhandener Kapazitätsprobleme im Verkehrssystem – die Bewältigung des dadurch induzierten Verkehrs.
- Eine **abgestimmte Mobilitäts- und Verkehrspolitik** soll eine Verlagerung der (zusätzlichen) Verkehrsströme auf den öffentlichen Verkehr vorantreiben.
- **Verkehrspolitische Positionen und Interessen der Länder** (z.B. Stadtentwicklungsplan Wien 2025, Fachkonzept Mobilität, Smart City Rahmenstrategie, NÖ Klima- und Energieprogramm 2020, Energiestrategie, Nah- und Regionalverkehrsstrategie, Schienenverkehrskonzept Region Wien) erfordern gemeinsame Initiativen.

- Abseits des Ballungsraumes nimmt die **Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr ab** und erfordert neue, kostengünstige Angebotsformen, die mit dem Linienverkehr von Bahn und Bus zu einem attraktiven Angebot zu verknüpfen sind.
- Die verkehrspolitische Ausgangslage in den Nachbarländern und die Zielvorstellungen im Weißbuch der Europäischen Kommission erfordern das Zusammenwirken der relevanten Handlungsträger, um eine Verlagerung des **grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs** auf die Schiene in den Grenzregionen Niederösterreichs und Burgenlands zu bewirken.
- Das Mobilitätsverhalten kann durch bewusstseinsbildende Aktivitäten wie ein **Tarif- und Informationssystem für die Multimodalität** beeinflusst werden.

TRANSNATIONALE INITIATIVEN

Als Teil der gemeinsamen Strategie bekennen sich die Länder zur Umsetzung der Aktivitäten, die mit den nördlichen und östlichen Nachbarn im Rahmen von CENTROPE ausgearbeitet wurden. Die Initiativen „Schaffung eines grenzüberschreitenden, intermodalen Verkehrsinformationssystems“ und „Ausbau der Schieneninfrastruktur der transeuropäischen Verkehrsnetze (insbesondere der Strecken von Wien nach Süden und der Verbindungen nach Bratislava)“ wurden als besonders relevant eingestuft.

INHALTE DER REGIONALEN MOBILITÄTS- UND VERKEHRSTRATEGIE

Die Bundesländer bekennen sich zum Flughafen Wien als wichtigem Standort und bedeutsame Drehscheibe im internationalen Flugverkehr sowie zur Wasserstraße Donau. Der neue Hauptbahnhof Wien ist für alle 3 Bundesländer ein wichtiger Meilenstein für zukünftige Mobilitätsangebote.

- Mittelfristig wollen die Länder besonders eng bei der Erstellung der Verhandlungsgrundlage für die Schnellbahn und Regionalzugangebote, den **Verkehrsdiensteverträgen** mit dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR), zusammenarbeiten und sich abstimmen.
- Die Verkehrs- und Angebotsqualitäten auf den **regionalen Verkehrsachsen** (Infrastrukturprojekte auf der Schiene und auf der Straße der 3 Länder) sollen gegebenenfalls abgestimmt werden.
- Die Länder bekennen sich zur **Förderung des Radverkehrs**, insbesondere zum Ausbau und zur Verbesserung von Hauptradrouten sowie den Radlangstreckenverbindungen. Hauptrouten stehen im Fokus, um die Nutzung des Rades im Alltag auch in der Region einfacher, sicherer und angenehmer zu machen.
- Verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen sollen gemeinsam mit den relevanten Akteuren im Hinblick auf ein **langfristiges ÖV-Netz** weiterverfolgt werden.
- Auch das Angebot an Verkehrsachsen soll mit den ÖV-Angeboten in den Zwischenräumen abgestimmt werden.

Die Strategie äußert sich auch dazu, wie die Zusammenarbeit zwischen den Ländern in Zukunft gestaltet wird. Folgende Handlungsmöglichkeiten werden unterschieden:

1. **Kooperationsprozesse**, die in gemeinsame, akkordierte Projekte und Maßnahmen oder in Vorgangsweisen münden,
2. **Informationsaustausch und Abstimmungen** ohne wechselseitige Handlungsverpflichtung,
3. **Projekte, die überwiegend in den Landesmobilitätskonzepten bzw. Landesverkehrsstrategien konkretisiert werden**,
4. **Organisatorische und strukturelle Maßnahmen**, die eine Verbesserung von Schnittstellen, die Schärfung von Abläufen und die klare Zuordnung von Aufgaben betreffen.

Bezüglich Punkt 1 „Kooperationsprozesse“ soll im Rahmen der **strategischen Steuerung** an gemeinsamen Indikatoren und Zielen für künftige Beschlüsse gearbeitet werden, die dann u.a. als Referenz für die Maßnahmenentwicklung und -überprüfung dienen können. Die Kooperation mit Gemeinden und mit den Wiener Bezirken soll im Rahmen **von regionalen Mobilitätspartnerschaften** entlang der jeweiligen Korridore verstärkt werden, um sicherzustellen, dass alle Akteure in die Planungen eingebunden sind und die Maßnahmen auf breiter Basis getragen werden.

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

WEITERFÜHRUNG PROJEKT PUMAS (VERKEHRSKONZEPT FLUGHAFENREGION UND SCHIENENANBINDUNG FLUGHAFEN WIEN)

Die Erarbeitung des regionalen Mobilitätskonzeptes für den Verkehrs- und Siedlungskorridor Schwechat-Wien-Flughafenregion stellt eine Pilotaktivität 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.

Bis Mitte 2015 wird dieses EU-Projekt und die Pilotaktivität im Korridor Schwechat- Wien- Flughafenregion abgeschlossen. In zwei Phasen wurde eine Mobilitätsvision für den Korridor einerseits entwickelt, und danach drei Maßnahmenvorschläge vertiefend ausgearbeitet:

- Schnittstellen des Radwegegrundnetzes zwischen Wien-NÖ,
- Ansätze für Mikro-ÖV Systeme in der Region und
- Verbesserungsmöglichkeiten im Bereich des Bahnverkehrs zum Flughafen.

Darüber hinaus konnten aus den PUMAS-Workshops auch Informationen für parallele Prozesse wie die Neugestaltung der Busverkehre durch den VOR abgeleitet werden. Die angestrebten Projekte sind in der Umsetzung als mittel- bis langfristig einzustufen und können erst nach dem Ende des EU-geförderten Planungsprojekts realisiert werden. Zurzeit wird daher an der Überleitung der Ergebnisse und weiteren Schritten nach Projektende gearbeitet.

Die Kooperation der zahlreichen in der Region wirkenden Akteure und der innovative Einsatz von Methoden im Rahmen der PUMAS hat einen Mehrwert für die Verkehrsplanung

gebracht und kann für den weiteren Einsatz in anderen Mobilitätskorridoren (jeweils unter Anpassung an die lokale Situation) empfohlen werden.

WEITERFÜHRUNG DES CENTROPE MOBILITÄTSMANAGEMENTS – MASSNAHMENLISTE FÜR „ZUKÜNFTIGE KOOPERATIONS- ERFORDERNISSE“ (UMSETZUNG DER INAT-STRATEGIE)

Beim Workshop am 12.9.2014 in St. Pölten berichteten die Centrope-VerkehrsexpertInnen über den aktuellen Stand der laufenden grenzüberschreitenden Verkehrsprojekte und wählten die wichtigsten Maßnahmen für die weitere Zusammenarbeit aus. Mittels Punktebewertung anhand der Faktoren „Priorität der Umsetzung“, „Umsetzungswahrscheinlichkeit“ sowie „Einflussmöglichkeiten der beteiligten Institutionen / Regionen“ wurde darüber Einigung erzielt, dass folgende sieben Maßnahmen mit dem höchsten Punkterang als prioritäre Projekte besonders aktiv vorangetrieben werden sollen:

1. EDITS (European Digital Traffic Infrastructure Network for Intelligent Transport Systems) und TWIN CC II zum Aufbau eines Centrope-Verkehrsinformationssystems
2. Radwegeinfrastruktur
3. Plattform öffentlicher Verkehr als Basis für die nächsten Schritte zu einer besseren Integration des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs
4. Marchbrücke Angern-Záhorská Ves
5. South East Transport Axis (SETA)
6. ERRAM Erreichbarkeitsmodell
7. Betrieb und Wartung des Centrope-Verkehrsmodells

Zur Umsetzung sollen Expert Focus Teams mit dezentraler Verantwortung gebildet werden. Im Jahr 2015 wird ein weiteres Vernetzungstreffen stattfinden.

MASTERPLAN VERKEHR BRATISLAVA

In einer Sitzung der Plattform Regionalverkehr konnte auch ein Vertreter der Stadt Bratislava begrüßt werden, der den Masterplan Verkehr Bratislava präsentierte und mit den TeilnehmerInnen der Plattform diskutierte.

S-BAHNKONZEPT 2030+

In den Landesverkehrskonzepten sind für das regionale Bahnsystem Schwerpunkte für die nächsten Jahre angeführt. Darauf aufbauend wurden in der PGO-Plattform Regionalverkehr bereits Diskussionen über langfristige Strategien für den Zeitraum nach 2030 begonnen. Im Jahr 2015 soll ein gemeinsamer Projektvorschlag für langfristige Maßnahmen zur nachfrageorientierten Anpassung erarbeitet werden, auch im Hinblick auf die Beschlüsse der Konferenz der LandesverkehrsreferentInnen. Basis dafür soll eine Analyse der bestehenden und zukünftigen Rahmenbedingungen des regionalen S-Bahn-Systems sein.

Plattform Energie und Klimaschutz („Smart Region“ Plattform)

In dieser PGO-Länder-Plattform werden wichtige Themen aus den Bereichen Smart City, Energie und Klimaschutz mit den relevanten Planungsstellen der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland behandelt. Ziele sind, einen Informations- und Erfahrungsaustausch, sowie eine verstärkte länderübergreifenden Abstimmung zwischen den Bundesländern Wien, Niederösterreich und dem Burgenland in diesen Fachbereichen zu initiieren und zu ermöglichen.

Nachdem im Jahr 2013 in einem Workshop gemeinsam mit den Expertinnen und Experten der drei Länder im Bereich Klimaschutz, Energie und Verkehr die Plattform konzipiert wurde, fand im Herbst 2014 die erste Plattformsitzung statt. Ziel dieser Sitzung war in erster Linie ein Informationsaustausch über in den Ländern vorhandene Strategien, Konzepte und Richtlinien. Diese werden hier überblicksmäßig aufgelistet.

Wien:

- Klimaschutzprogramm
- Stadtentwicklungsplan 2025 (samt Energiepläne)
- SMART-City-Rahmenstrategie
- Energieeffizienzprogramm
- Überlegungen zur Versorgungssicherheit
- Leitfaden „Nutzung von Freiflächen für Photovoltaik- und Solarwärme-Anlagen“

Niederösterreich:

- Klima- und Energieprogramm
- Energiefahrplan
- Förderrichtlinien zur Elektromobilität
- Verordnung über ein Sektorales Raumordnungsprogramm über die Windkraftnutzung in NÖ
- Landesprogramm für energieeffiziente Gemeinden (e5-Gemeinden)

Burgenland:

- Klimaschutzprogramm
- Energiestrategie Burgenland
- Gesamtverkehrsstrategie (E-Mobilität)
- Rahmenkonzept für Windenergieanlagen im Nordburgenland
- Rahmenrichtlinie für Photovoltaikanlagen

Thema des ersten Plattform-Treffens waren auch bundesländerübergreifende Aspekte. Dazu wurden insbesondere folgende Vorschläge gemacht:

- Gemeinsame Positionierung der Ostregion bzw. eine gemeinsame fachliche Positionierung der drei Bundesländer gegenüber Dritten (im Sinne der 15a-Vereinbarung über die Errichtung der PGO)
- Prüfung von Möglichkeiten der Verwendung von „Alternativen Antriebsformen“ (E-Mobilität, Gas, Wasserstoff etc)
- Gemeinsame Zielsetzung der Länder bei E-Mobilität, Gemeinsame Datenbank für Ladeinfrastruktur für E-Mobilität
- Sammlung von Best-Practice-Beispielen

Seitens der Geschäftsstelle der PGO wurde im Rahmen der Erstellung des Arbeitsprogrammes für 2015 als mögliche interessante Themen für diese Plattform folgendes vorgeschlagen:

- Betriebliche Mobilitätskonzepte
- Kostenrechner für Siedlungsentwicklung / Mobilitätsrechner
- Kriterien für das Thema Repowering bei Windkraftanlagen

Als Ergebnis der ersten Sitzung der Plattform „Energie und Klimaschutz (Smart Region)“ wurde angeregt, dass in den drei Ländern abgeklärt werden soll, ob grundsätzlich – aufbauend auf den Ergebnissen der SMART-Region-Studie und den vorliegenden Konzepten und Strategien in den Ländern – eine gemeinsame „Strategie der Ostregion“ erwünscht ist. Gegebenenfalls soll in einem zweiten Schritt überlegt werden, in welchen Themenbereichen es gemeinsame Bekenntnisse und Zielsetzungen gibt und in weiterer Folge soll untersucht werden, welche Handlungsfelder und Maßnahmen sich daraus ergeben könnten.

SONSTIGE AKTIVITÄTEN:

- Abschluss des Reflexionsprozesses und Umsetzung einiger Ergebnisse, z.B. Arbeitsprogramm 2015
- Berücksichtigung der Grundprinzipien der Strategien zur Räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)
 - Mitwirkung im Rahmen der Leitplanung in NÖ
 - Projekt „BAUM“ – Bratislava Umlandmanagement
- Berücksichtigung der Ergebnisse aus SRO_peripher im Rahmen der NÖ Raumordnung
- Kooperation mit Stadt-Umland-Management (SUM)
- Vertretung im Projektbeirat „ERRAM“
- Teilnahme an PGO relevanten Veranstaltungen wie z.B. ÖREK-Umsetzungspartnerschaften
- Aktualisierung der SRO_peripher Datenbank
- Wartung und Aktualisierung der PGO Homepage
- Koordinierung des Arbeitskreises der Landesstatistikstellen im Rahmen Centropemap/STATISTICS
- Koordinierung des Arbeitskreises der GIS Stellen der Länder im Rahmen Centropemap/STATISTICS
- Koordination eines internationalen Centropemap/STATISTICS Workshops
- Koordinierung Plattform Regionalverkehr
- Koordinierung Plattform Energie und Klimaschutz

