

Tätigkeitsbericht 2017

Wien

Niederösterreich

Burgenland

TÄTIGKEITSBERICHT 2017

Der Tätigkeitsbericht 2017 umfasst die von der Geschäftsstelle intern und/oder von externen AuftragnehmerInnen geleisteten Arbeiten und Aktivitäten, über deren Ergebnisse bzw. deren Stand in den nachfolgenden Ausführungen berichtet wird.

Schwerpunkte der Tätigkeiten im Berichtsjahr 2017:

Schwerpunkte mit überwiegend fachlicher Bearbeitung von raumrelevanten Fragestellungen

1	Räumliche Entwicklung der Länderregion Ost: Status quo und aktuelle Handlungsfelder – Zwischenbericht	5
2	Analyse und Auswirkungen der ÖV-Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung in der Ostregion – Projektdesign	21
3	Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion – Projekterstellung	25
4	CentropeMAP, CentropeSTATISTICS	29

Schwerpunkte mit überwiegend Koordinierungsaufgaben

5	Plattform Regionalverkehr	33
6	Plattform Energie und Klimaschutz („Smart Region“-Plattform)	42
7	Plattform für wirtschaftsräumliche Themen	45
8	Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum	47

Sonstiges

9	Sonstige Aktivitäten	51
---	----------------------	----

1. Räumliche Entwicklung der Länderregion Ost: Status quo und aktuelle Handlungsfelder (Zwischenbericht)¹

Dieses 2017 begonnene Projekt zielt auf eine interdisziplinäre Zusammenschau der räumlichen Entwicklung der Länderregion Ost ab. Dabei sollen Ziele, Herausforderungen, Maßnahmen und Ergebnisse von aktuellen Studien aus den Themenbereichen Siedlungsentwicklung, Mobilität, Wirtschaft, Grünraum und Energie durchleuchtet werden. Auftragnehmer ist das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR).

Der Zwischenbericht beinhaltet eine Beschreibung der Aufgabenstellung/Vorgangsweise, einen Rückblick über die historische Entwicklung der PGO (Handlungsfelder und thematische Schwerpunkte) sowie Ergebnisse aus dem Screening des Themenbereichs „Siedlungsentwicklung“. Das Projekt soll im Sommer 2018 abgeschlossen sein.

1.1 Aufgabenstellung und Vorgangsweise

Als gemeinsame Organisation der Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien hat die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) in den vergangenen Jahren viele Studien und Konzepte für eine nachhaltige räumliche Entwicklung der Länderregion Ost (Stadtregion⁺, Planungsregion Süd) beauftragt. Im Rahmen dieser – meist fachspezifischen – Studien wurde ein umfassendes Bündel an Zielen, Entwicklungstrends, Herausforderungen und Empfehlungen für die Zukunft abgeleitet und diskutiert. Diese werden in diesem Projekt hinsichtlich ihrer Ergebnisse im Detail analysiert und inhaltlich mit den relevanten Konzepten und Studien der Bundesländer verglichen.

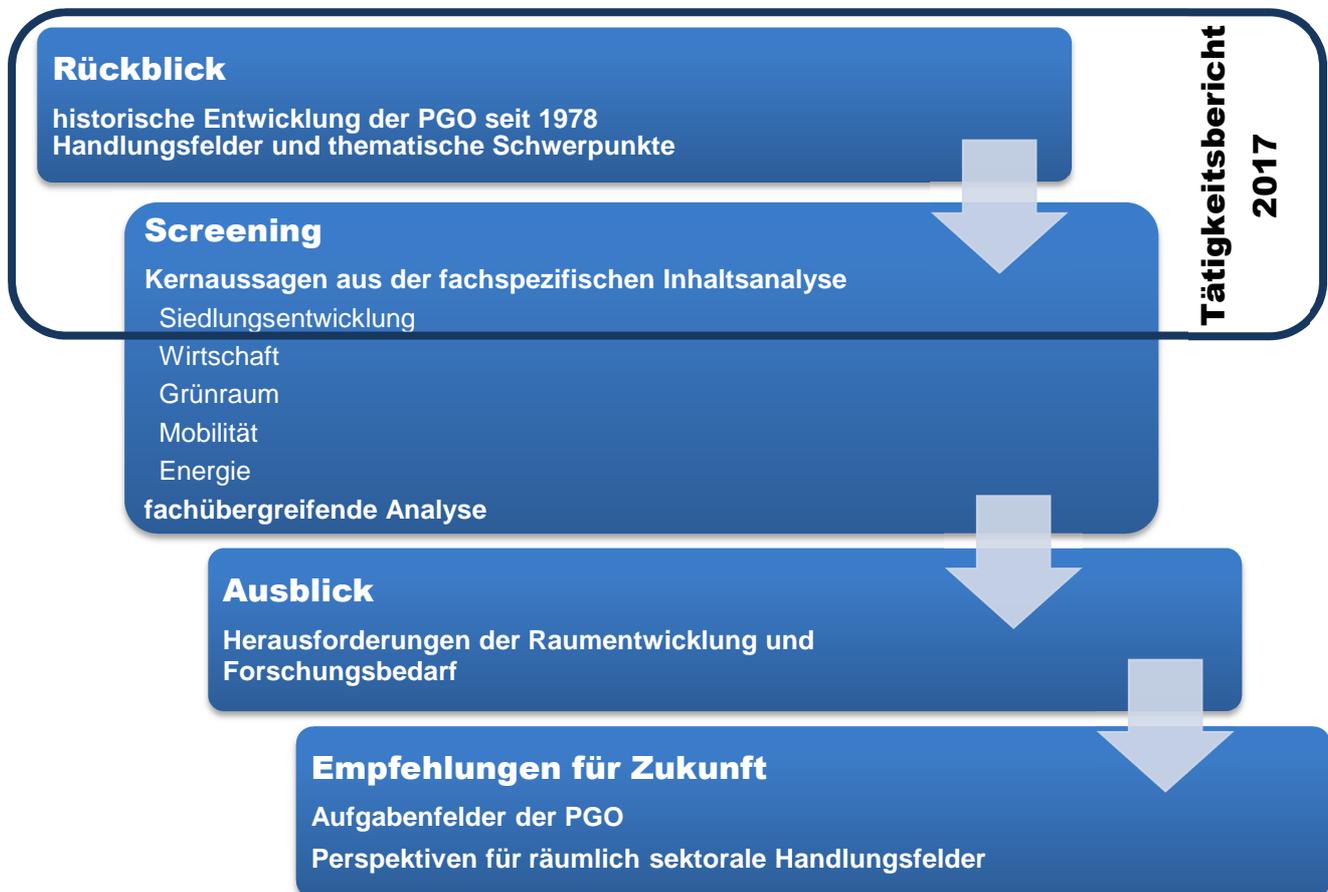
Die Aufgabenstellung bezieht sich dabei vor allem darauf, Aussagen aus der Analyse der fachspezifischen Studien und Konzepte der PGO und der thematisch korrespondierenden Landesdokumente zu folgenden Leitfragen zu treffen:

- ▶ Gibt es thematische und/oder räumliche Parallelitäten, Deckungsfelder, Widersprüche
 - ▶ zwischen einzelnen thematischen Studien?
 - ▶ zwischen einzelnen thematischen Studien und den entsprechenden Länderkonzepten?
- ▶ Gibt es sektorale Entwicklungen/Maßnahmen, die aktuelle Entwicklungen in anderen Sektoren begünstigen, beschleunigen oder verhindern (Wechselwirkungen)?
- ▶ Gibt es konkrete Zielaussagen, die einander widersprechen oder für deren Erreichung eine enge Abstimmung zwischen Maßnahmen in verschiedenen fachlichen Bereichen eine Voraussetzung darstellt?
- ▶ Welche Folgerungen können daraus für die künftige Arbeit der PGO gezogen werden, insbesondere im Hinblick darauf,
 - ▶ welche Informationslücken bzw. Konkretisierungsbedarfe in den Analysen bestehen?
 - ▶ wo widersprüchliche oder unzureichende Aussagen und Erkenntnisse vorliegen, v.a. in Hinblick auf Zielsetzungen und Strategien?
 - ▶ welche Herausforderungen sich aus der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Entwicklung stellen, die noch nicht bearbeitet wurden?

¹ Für den Bericht wurden Textteile des Berichtsentwurfes „Räumliche Entwicklung der Länderregion Ost: Status quo und aktuelle Handlungsfelder“ (Stand März 2018), ÖIR GmbH, im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost, verwendet.

Ziel ist es dabei nicht, ein neues räumliches Leitbild zu erarbeiten, sondern räumlich-sektorale Handlungsfelder und interdisziplinäre Lösungsansätze festzumachen.

Die Bearbeitung erfolgt in **vier Schritten**, wobei im vorliegenden Tätigkeitsbericht erste Ergebnisse zum Rückblick und zum Screening des Themenbereichs Siedlungsentwicklung enthalten sind:



1.2 Historische Entwicklung der PGO – Handlungsfelder und thematische Schwerpunkte

Die PGO wurde auf Initiative der Landeshauptleute der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland 1978 in einer Vereinbarung gemäß Artikel 15a des B-VG gegründet, um die Vorbereitung und Koordinierung raumrelevanter Aktivitäten zu unterstützen. Folgende Aktivitäten wurden als Aufgaben der PGO festgeschrieben:

- ▶ Ausarbeitung gemeinsamer Raumordnungsziele sowie fachliche und zeitliche Koordinierung raumwirksamer Planungen, die die Interessen der beteiligten Länder berühren;
- ▶ Vertretung gemeinsamer Interessen auf dem Gebiet der Raumordnung gegenüber Dritten;
- ▶ gemeinsame Durchführung von Forschungsvorhaben, die für die Raumordnung in den drei Ländern von Bedeutung sind;

Innerhalb der raumrelevanten Themenbereiche haben sich die Fragestellungen der Studien und Konzepte im Laufe der vier Jahrzehnte stark gewandelt – so wie sich die Rahmenbedingungen und der Entwicklungsstand mit seinen jeweiligen Herausforderungen in der Ostregion verändert haben.

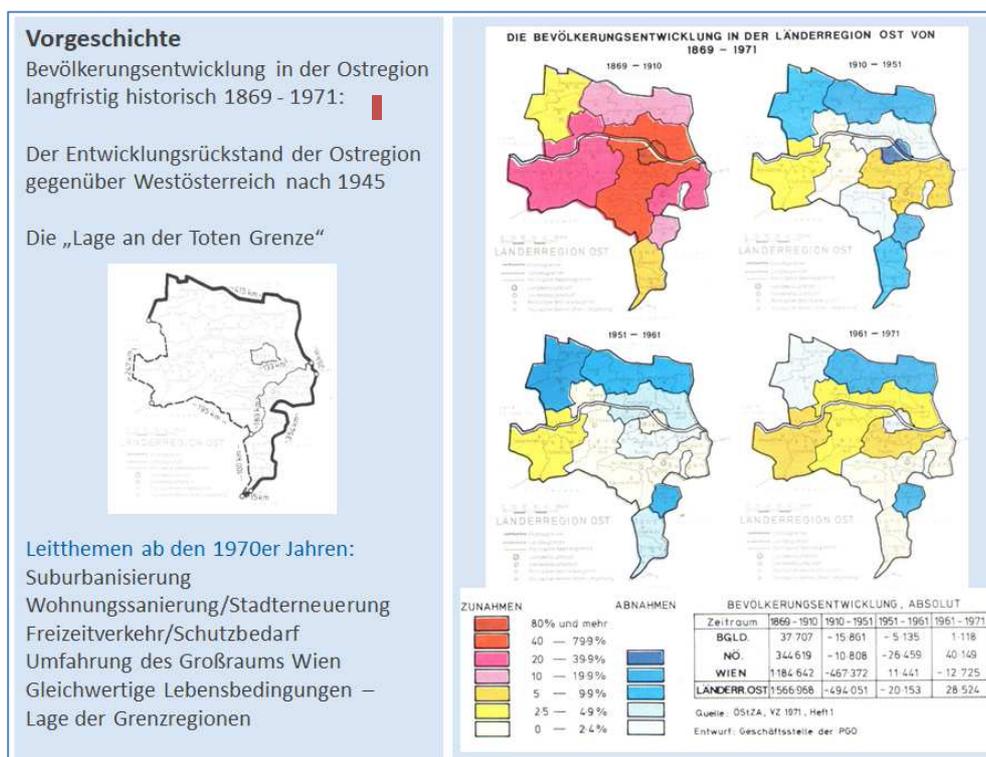
Vorgeschichte und Ausgangslage Ende der 1970er Jahre

Wesentliche Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Ostregion waren in den 1970er Jahren gegenüber heute signifikant anders:

- ▶ Bis weit in die 1980er Jahre war die Ostregion innerhalb Österreichs (und Europas) in einer geographischen und wirtschaftsräumlichen Randlage,
- ▶ gekennzeichnet durch eine insgesamt weitgehend stabile Bevölkerungszahl bei wirtschaftlichem Aufholbedarf gegenüber Westösterreich
- ▶ sowie innerregional von Suburbanisierung und starker Entleerung der peripheren Regionen, besonders an der Grenze zu den damals noch kommunistischen Nachbarstaaten, geprägt.

Besonders deutlich wird diese Ausgangslage beim Rückblick in die Zeit vor der Gründung der PGO (in den 1950er und 1960er Jahren), die sinkende Bevölkerungszahlen in Wien und starke Abnahmen in den nördlichen Grenzregionen (Wald- und Weinviertel) zeigte. Erst die beginnende Suburbanisierung im Umland von Wien führte ab den 1960er Jahren zu Bevölkerungswachstum in einigen Bezirken. Die Wohnungsversorgung (quantitativ und v.a. auch der Sanierungsbedarf) war besonders im städtischen Raum eine große Herausforderung. Der internationale Aufholprozess der Wirtschaft und die Schaffung moderner Verkehrsinfrastruktur waren in der Gründungsperiode der PGO deshalb vordringliche Themen, die zusammen mit der Bewältigung der ab den 1970er Jahren stärker werdenden Suburbanisierung bis weit in die 1980er Jahre bearbeitet wurden.

Abbildung: Vorgeschichte, Leitthemen ab 1970er Jahren



Quelle: PGO, ÖIR

Die erste Arbeitsphase der PGO 1978 bis 1987: Moderates Wachstum

Die allererste Arbeitsphase – die ersten drei Jahre – umfasste den organisatorischen und personellen Aufbau der PGO und des relevanten Arbeitsumfelds (Steuerungsgremien, Arbeitskoordination mit den Landesabteilungen, Auftragserteilung und -abwicklung, Publikationen) sowie die Festlegung

der im Weiteren vertieft zu bearbeitenden Themen. Hier konnte auch auf den Arbeiten der PGO-Vorläuferorganisation, der Planungsgemeinschaft Wien-Niederösterreich, aufgebaut werden, die 1967 gegründet worden war.

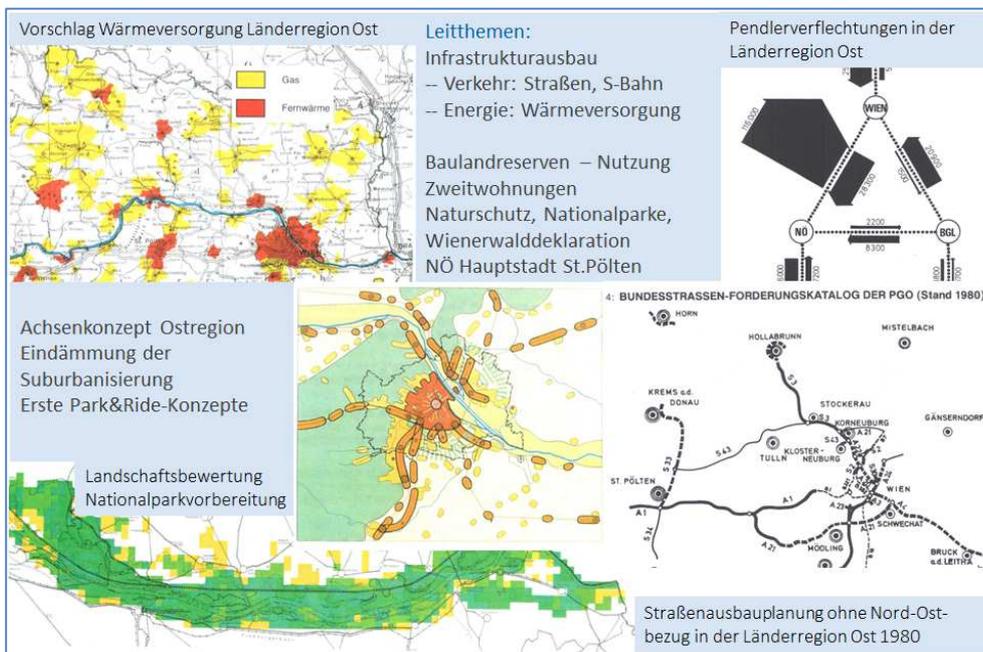
Die 1980er Jahre waren von stabiler wirtschaftlicher Entwicklung und moderatem Bevölkerungswachstum in der Ostregion – auch in der Kernstadt Wien – gekennzeichnet. Der wirtschaftliche Aufschwung mit signifikanten Einkommensverbesserungen führte zu einer erheblichen Zunahme des Flächenbedarfs für die Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung: Größere Wohnflächen je Einwohner, Einfamilienhausbau, Straßennetzausbau, Handelsstrukturen in der Fläche. Diese auch in Zukunft erwartete Expansion führte zu räumlichen Konflikten, insbesondere mit dem Natur- und Umweltschutz.

Die großen, regional bedeutenden Themen umfassten etwa

- ▶ die koordinierte Erarbeitung von Zielen für die räumliche Entwicklung der Ostregion, u.a. betreffend die Frage, wie die fortschreitende Suburbanisierung in geordnete Bahnen gelenkt werden könnte und wesentliche Natur- und Erholungsräume geschützt werden könnten,
- ▶ infrastrukturelle Aufgabenstellungen, etwa wie mit dem Straßen- und Autobahnausbau sowie dem (Wasser-)Kraftwerksausbau nach dem Volksentscheid gegen das AKW Zwentendorf 1978 weiter vorgegangen werden sollte,
- ▶ den Umgang mit daraus resultierenden Auseinandersetzungen in der Öffentlichkeit über die Erhaltung bzw. den Schutz großer Naturräume (Wienerwald-Deklaration 1987, Gründung der Nationalparks Neusiedlersee 1992 und Donauauen 1996 sowie Gründung des Biosphärenparks 2005) sowie der damit verbunden Verhinderung der KW-Ausbaupläne unterhalb von Wien an der Donau (nach der Auseinandersetzung um das KW Hainburg 1984).

Auch Grundlagenarbeiten, v.a. im Bereich der Kartierung und Analyse der Siedlungsentwicklung, wurden begonnen. Manche Ergebnisse wie etwa die Schutzgebiete reichen bis in die heutige Zeit. Internationale Beziehungen standen zwar grundsätzlich auf der Agenda der PGO, spielten im damals noch immer isolierten Ostösterreich aber eine untergeordnete Rolle.

Abbildung: PGO Arbeitsphase 1978 bis 1987



Quelle: 10 Jahre Planungsgemeinschaft Ost 1988, ÖIR

Die historische Wende 1989 – Neuorientierung und Ostöffnung

Das Jahr 1989 hat für Österreich und die Ostregion wichtige Entwicklungsfaktoren maßgeblich verändert, mit neuen Rahmenbedingungen, die geographisch, demographisch und ökonomisch bis heute fortwirken:

- ▶ Mit der Transformation der Nachbarstaaten zu demokratisch und wirtschaftlich westlich geprägten Ländern haben sich die Grenzlage Ostösterreichs und die ökonomische Umwelt grundlegend verändert.
- ▶ Die neue Geographie musste zunächst erfasst und durch vielfältige neue Beziehungsmuster auf politischer, administrativer und wirtschaftlicher Ebene neu aufgebaut werden.
- ▶ Mit dem EU-Beitritt Österreichs 1995 und der späteren EU-Ost-Erweiterung 2004 wurde ein offener wirtschaftlicher Raum mit vielfältigen Austauschbeziehungen hergestellt, der auch innerhalb der Ostregion zu neuen räumlich wirksamen Herausforderungen geführt hat.

Die Unsicherheit über das Gelingen dieser Transformation in den Nachbarstaaten war für die 1990er Jahre eine wesentliche Einschränkung und bremste die an sich sehr positive Veränderung: Würden die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen erfolgreich verlaufen und (auch geopolitisch) stabil bleiben? Wenn ja, wie könnten neue Beziehungen wirtschaftlich und politisch-administrativ aussehen? Welche Entwicklungschancen und Veränderungen kommen damit auf die Ostregion zu?

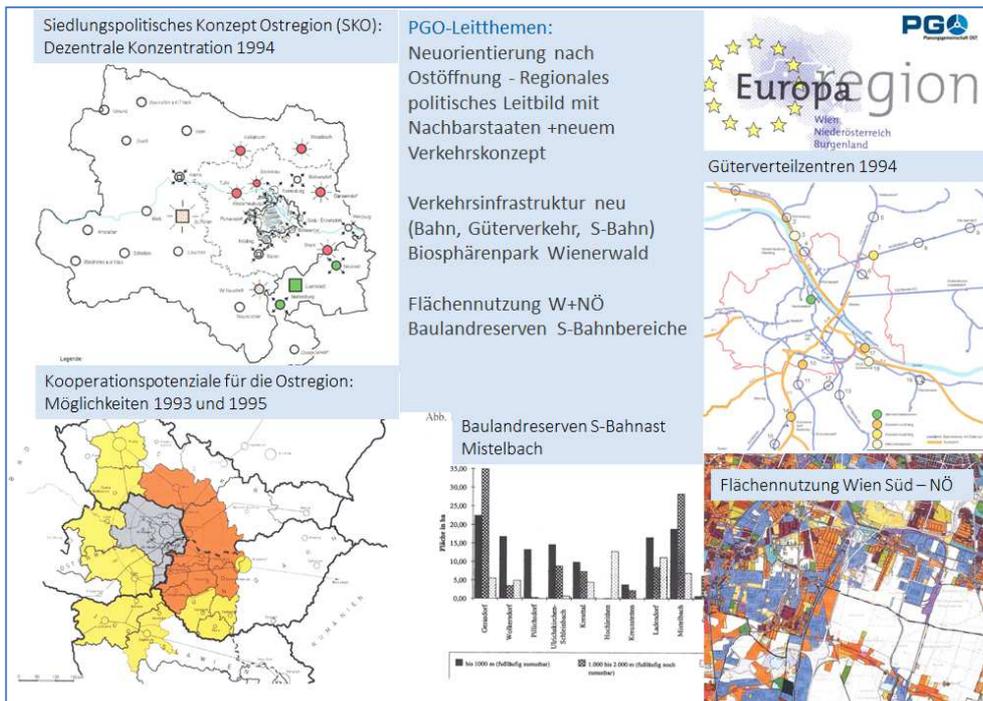
Die damit verbundenen neuen räumlich wirksamen Entwicklungsmuster wirkten bis in die jüngere Vergangenheit.

Zu den damaligen Themen der PGO gehörten u.a.:

- ▶ Die wachsende Stadtregion und die damit verbundenen Herausforderungen für die Siedlungsentwicklung in städtischen und suburbanen Räumen (verstärkt durch die Flüchtlingsbewegungen und den Zuzug nach den Balkankriegen bis Mitte der 1990er Jahre)
- ▶ Ausarbeitung eines neuen regionalpolitischen Leitbilds mit Ausrichtung auf die Nachbarstaaten
- ▶ Siedlungspolitisches Konzept Ostregion (SKO) mit dem Leitmotiv Dezentrale Konzentration
- ▶ Verkehrskonzept mit Planung der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Ostöffnung (Personenverkehr Bahn, Güterverkehr, S-Bahn) zur Bewältigung des massiv angestiegenen Güterverkehrs in Ost-West-Richtung und der veränderten bzw. wachsenden Pendlerströme, Grundlagen für ein regionales Park&Ride-Konzept
- ▶ Fortsetzung der Grundlagenarbeit zur Vorbereitung der Nationalparke und des Biosphärenparks Wienerwald („Grünraumvernetzung im Raum Wien-Preßburg“, 1993)
- ▶ Detailuntersuchungen zur Flächennutzung in Wien und NÖ, Ermittlung von Wachstumspotenzialen und v.a. von Baulandreserven in S-Bahn Einzugsbereichen
- ▶ Kooperationspotenziale für die Ostregion: Ausloten der Kooperationsmöglichkeiten und Aufbau grenzüberschreitender Beziehungen auf regionaler Ebene (ab dem EU-Beitritt unterstützt durch INTERREG-Programme)

Die Ausrichtung des Siedlungswachstums auf die S-Bahnäste und die Möglichkeiten zur gezielten Ausschöpfung von Baulandreserven waren Fragestellungen, die vor dem Hintergrund der damals aktuellen Wachstumsdynamik eine neue, große Bedeutung erhielten und in detaillierten Grundlagenstudien analysiert wurden (z.B. S-Bahnast Mistelbach, Flächennutzung im südlichen Wiener Umland). Neue Qualitäten und Schutzmaßnahmen zur Sicherung von Naturräumen wurden etwa mit der Wienerwaldkonferenz 1994 eingeleitet.

Abbildung: PGO Arbeitsphase von 1988 bis 1997



Quelle: 20 Jahre Planungsgemeinschaft Ost, 2000, eigene Textergänzungen.

Dynamik und wachsende Stadtregion 1998 bis heute

Folgende Rahmenbedingungen bilden den Hintergrund für die Arbeiten der PGO in den letzten beiden Jahrzehnten:

- ▶ Der EU-Beitritt Österreichs markierte den Beginn einer intensiven Integration auf institutioneller und wirtschaftlicher Ebene in Richtung Westen und machte die Ostregion zum östlichsten Vorposten der EU gegenüber den potenziellen Erweiterungskandidaten.
- ▶ Die wirtschaftlichen Beziehungen in die Nachbarländer wurden mit Direktinvestitionen und Beteiligungen, mit Handelsbeziehungen und Dienstleistungen massiv ausgebaut.
- ▶ Die EU-Erweiterung 2004 sowie der Beitritt Kroatiens 2013 wurden von Österreich politisch, administrativ und auch wirtschaftlich unterstützt.

Mit diesen veränderten Rahmenbedingungen ging eine Reihe von räumlich wirksamen Veränderungen einher:

- ▶ starke Zunahmen der Verkehrsströme Richtung Osten und Süden, v.a. auch beim Güterverkehr auf der Straße
- ▶ kontinuierliches Bevölkerungswachstum und die Ausweitung der suburbanen Zone bis in grenznahe Gebiete (Weinviertel, Nordburgenland)
- ▶ das weitere Wachstum und das Entstehen neuer großflächiger Einzelhandelsagglomerationen im Stadtumland sowie in der 3-Länder-Grenzregion (z.B. Parndorf-Neusiedl)
- ▶ der Zustrom neuer Arbeitskräfte in den ostösterreichischen Arbeitsmarkt in verschiedenen Etappen und Ausprägungen bis hin zur weitgehenden Personenfreizügigkeit für BürgerInnen aus den Nachbarländern ab 2011
- ▶ die markante (Re-)Urbanisierungsdynamik, die beginnend ab 2005, zu einer massiven Steigerung der Nachfrage nach Wohnraum und im Zusammenwirken mit den ab 2009 gegebenen

neuen Rahmenbedingungen auf den Finanzmärkten zu einer ungeahnten Preissteigerung für Immobilien geführt hat

Insgesamt ist die Ostregion in dieser Phase in einer völlig anderen Konfiguration anzutreffen als zu Beginn der Tätigkeit der PGO vor 40 Jahren: politisch, administrativ und wirtschaftlich offen, mit vielfältigen grenzüberschreitenden Kooperationen auf unterschiedlichen Ebenen und mit der Perspektive eines weiterhin starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums.

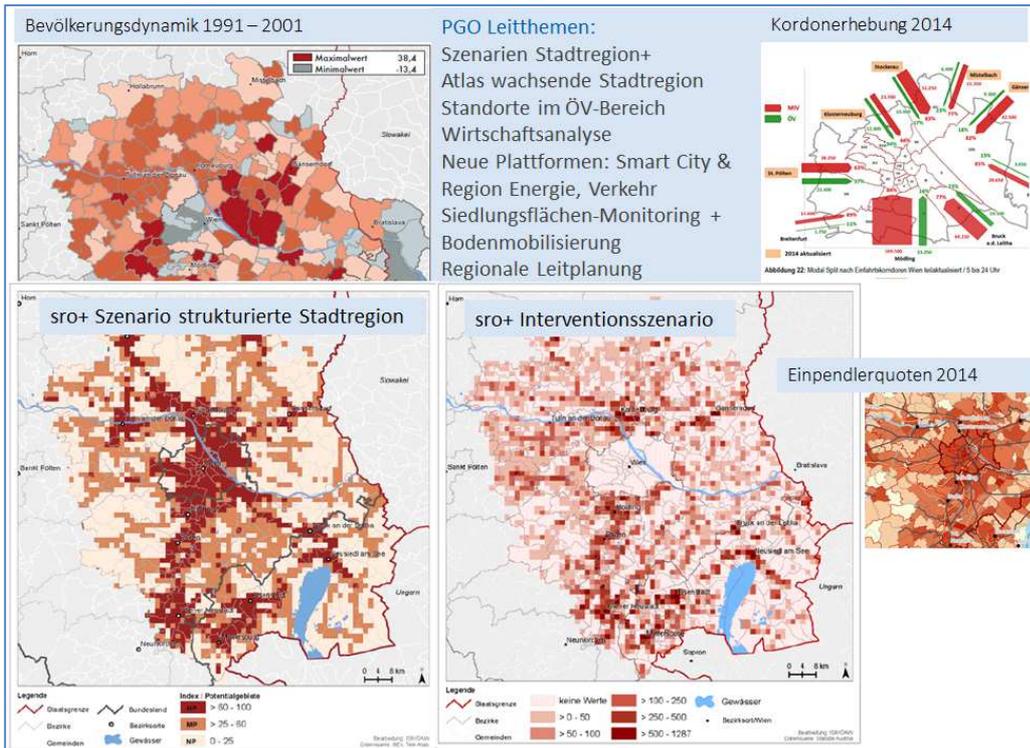
PGO-Leitthemen dieser Periode waren bzw. sind:

- ▶ Szenarien der Stadtregionentwicklung: Atlas der wachsenden Stadtregion, Szenarien der Siedlungsentwicklung (SRO und SRO⁺, sowie SRP-peripher_Süd)
- ▶ Siedlungsflächen-Monitoring abgestimmt auf die Szenarien der Siedlungsentwicklung SRO⁺
- ▶ Entwicklungspotenziale von Standorten im ÖV-Einzugsbereich
- ▶ Grundlagenuntersuchungen zu potenziellen Maßnahmen zur Bodenmobilisierung
- ▶ Aktualisierung und Neuerhebungen der Pendlerströme (etwa durch die Kordonerhebung Wien-NÖ 2014) als Grundlage für die Neuausrichtung der ÖV-Planungen in der Ostregion, die auch mit neuen Bevölkerungsprognosen zu hinterlegen sind
- ▶ Konzeption von Regionalen Leitplanungen als neue Modelle der Kooperation von Gebietskörperschaften auf unterschiedlichen Ebenen (Gemeinden – Region – Land), Wien – Nord (A5) und Wien-Süd (Mödling) mit dem Ziel einer ÖV-orientierten Siedlungsentwicklung
- ▶ Wirtschaftsanalyse der Ostregion mit Analyse der veränderten Standortbedingungen und Herausforderungen der effizienten Nutzung vorhandener Betriebsgebiete
- ▶ Die Einrichtung von neuen Kooperationsformaten für die Interaktion mit Stakeholdern: Thematische Plattformen zu Regionalverkehr, Energie und Klimaschutz, wirtschaftsräumliche Themen und Regionalentwicklung im ländlichen Raum
- ▶ Vorbereitungsprojekte wie JORDES² sowie KOBRA³, die später zum ständigen Austausch im Rahmen des Kooperationsprojekts Centrope führten (auf Basis der Erklärung von Kittsee 2003 erfolgte der Aufbau der Europaregion im Vierländereck)
- ▶ CentropeMAP & CentropeSTATISTICS: Informations-, GIS- und Datenplattform für die Centrope-Region (ab 2003), um für künftige Planungsarbeiten einen öffentlich zugänglichen Daten- und Kartenfundus zur Verfügung zu stellen, der individuell, interaktiv genutzt und für konkrete Anwendungen in den verschiedenen Teilräumen der Region verwendet werden kann

² Joint Regional Development Strategy, Gemeinsame Regionalentwicklungsstrategie für die Wien – Bratislava – Győr Region

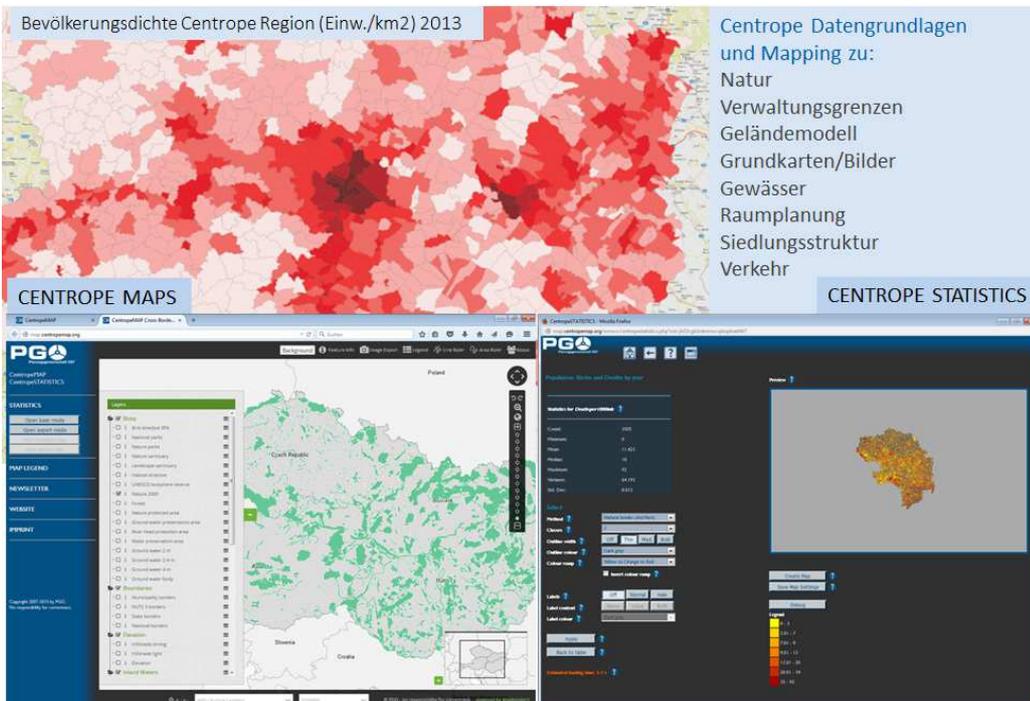
³ Kooperation Bratislava-Umland

Abbildung: PGO 1997 - 2009 und folgende (tw.)



Quelle: PGO SRO, Tätigkeitsbericht 2015, ÖIR.

Abbildung: Centropemap / Centropestatistics



Quelle: www.centropemap.org; ÖIR.

Ausblick

Die veränderten Rahmenbedingungen werfen perspektivisch die Frage nach der Bewältigung im Raum auf, insbesondere im Hinblick auf die Zielsetzungen der nachhaltigen Entwicklung: ressourcenschonend, flächensparend, wirtschaftlich stabil und moderat wachsend, sozial ausgewogen.

Wenn die Wachstumsphase der Ostregion längerfristig anhält, wovon die Bevölkerungsprognosen ausgehen, und dies mit der globalen Aufgabenstellung, fossile Energieträger zu ersetzen (um den Klimawandel zu verlangsamen), in Einklang gebracht werden soll, dann stellt dies die Ostregion vor große Aufgaben:

- ▶ Es werden deutlich andere Planungsparameter greifen müssen, als sie bisher zur Anwendung gekommen sind (im Bereich der Siedlungsentwicklung etwa bezüglich Bauformen, Bebauungsdichten sowie effizienterer Boden- und Bestandsnutzung).
- ▶ Ebenso ist der zielgerichtete Einsatz moderner Technologien zur Verbesserung der Ressourceneffizienz (Gebäude, Mobilität, Energieerzeugung und -verteilung) gefordert.
- ▶ Moderne Entscheidungs-, Kooperations- und Organisationsformen in der Region sind notwendig, um die nötigen Maßnahmen zu entwerfen und in der Umsetzung zu bündeln.

1.3 Kernaussagen aus der fachspezifischen Inhaltsanalyse

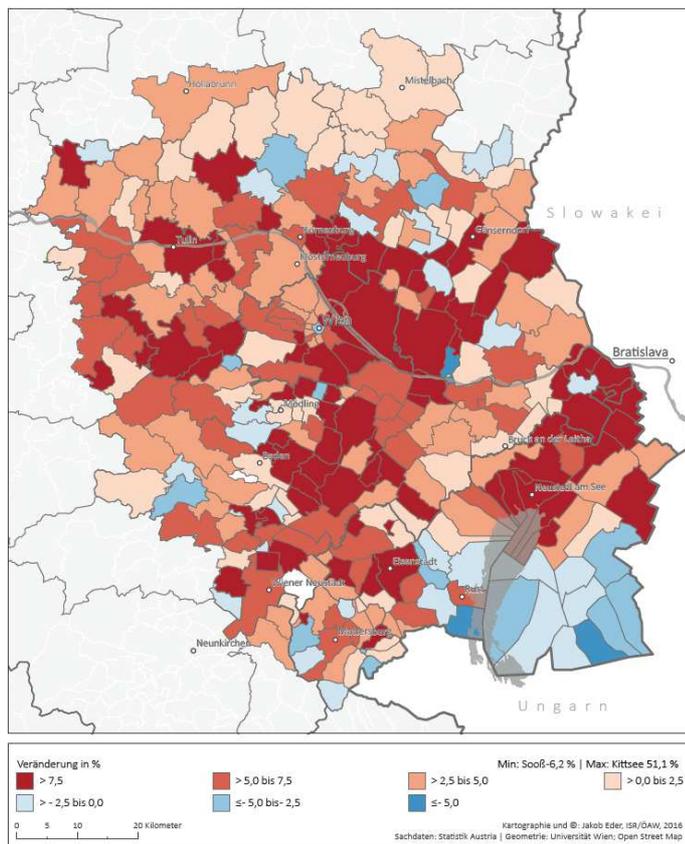
In diesem Kapitel werden Ergebnisse aus den vorhandenen fachspezifischen Studien und Konzepten der PGO sowie der Länder aus den vergangenen Jahren analysiert. Diese Analyse erfolgt für die im Rahmen der PGO relevanten Fachbereiche: Siedlungsentwicklung, Grün- und Erholungsräume, Verkehr und Mobilität, Energie und Klimaschutz sowie Wirtschaft. **Im Tätigkeitsbericht 2017 werden die Ergebnisse zur Siedlungsentwicklung zusammenfassend dargestellt.**

▶ Status quo und Trends ex-post

Das umfassende Thema der Siedlungsentwicklung wird von Seiten der PGO (wie auch der Länder) in zahlreichen Dokumenten aufgegriffen und in periodischen Abschnitten bearbeitet. Die Dokumente und Berichte zum Status quo umfassen sehr detaillierte Analysen zur kleinräumigen Raumentwicklung insbesondere in Bezug auf demographische und sozio-demographische Entwicklungen, wie auch zu Wohnsitzen, Gebäude- und Wohnungsbestand, Flächennutzung, Baulandreserven, etc. Insbesondere sind diesbezüglich die Studien der PGO im Rahmen der „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“ seit 2009 hervorzuheben.

In Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung zeigt sich innerhalb der Ostregion ein kontinuierlicher Zuzug in die Stadtregion⁺ - sowohl nach Wien, als auch in das Stadtumland, - während die ländlicheren und vor allem peripheren Gebiete weiter Bevölkerung verlieren.

Abbildung: Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion⁺ 2008-2015 (in %)



Quelle: PGO: Monitoring der Stadtregion⁺

In der jüngeren Vergangenheit hat die Stadt Wien einen großen Teil des Zuzugs in die Stadtregion⁺ aufgenommen. Zusätzlich hat der Siedlungsdruck insbesondere in den südlichen Teilen des Stadtlandes noch weiter zugenommen, während die Bevölkerungsentwicklung in den nördlich gelegenen Gemeinden des Stadtlandes zwar auch Zunahmen zeigt, aber weniger dynamisch verlaufen ist, als erwartet (vgl. Monitoring der Stadtregion⁺).

In Bezug auf die Bevölkerungsverluste in weniger zentralen und peripheren Lagen sind besonders die Gebirgsregion im südlichen Niederösterreich, das Waldviertel sowie das Mittel- und Südburgenland von kontinuierlichen Abwanderungstendenzen betroffen. Dennoch zeigt sich, dass auch innerhalb dieser Gebiete einzelne Gemeinden positive Entwicklungen aufweisen. Diese Gemeinden stellen wichtige Ankerpunkte als „regionale Stabilisierungskerne“ im Sinne der Empfehlung einer „regionalen Akupunktur“ im ländlichen Raum dar (vgl. SRO_peripher_Süd).

Die bauliche Entwicklung und Flächennutzung in der Ostregion zeigt Zuwächse bezüglich Gebäude und Siedlungsflächen. Betrachtet man die Stadtregion⁺ hinsichtlich der Bebauungsstruktur, zeigt sich, dass das Einfamilienhaus außerhalb Wiens den vorherrschenden Gebäudetyp in der Stadtregion⁺ darstellt. Viele Gemeinden im Burgenland und in Niederösterreich weisen für Gebäude mit drei und mehr Wohnungen nur einen Anteil von 1 bis 2% auf. Auch in dichter besiedelten Bereichen, z.B. dem südlichen Teil der Stadtregion⁺, erreichen nur wenige Städte wie Baden, Mödling oder Wiener Neustadt Werte von über 12,5 %. Viele burgenländische Teilräume mit starker Entwicklungsdynamik weisen bislang deutlich höhere Anteile an Gebäuden mit ein bis zwei Wohnungen (mindestens 92,5%) auf. Etwas höhere Anteile von Mehrfamiliengebäuden sind dabei nur in

den Gemeinden Eisenstadt, Bruckneudorf und Neusiedl/See festzustellen (vgl. Monitoring der Stadtregion⁺).

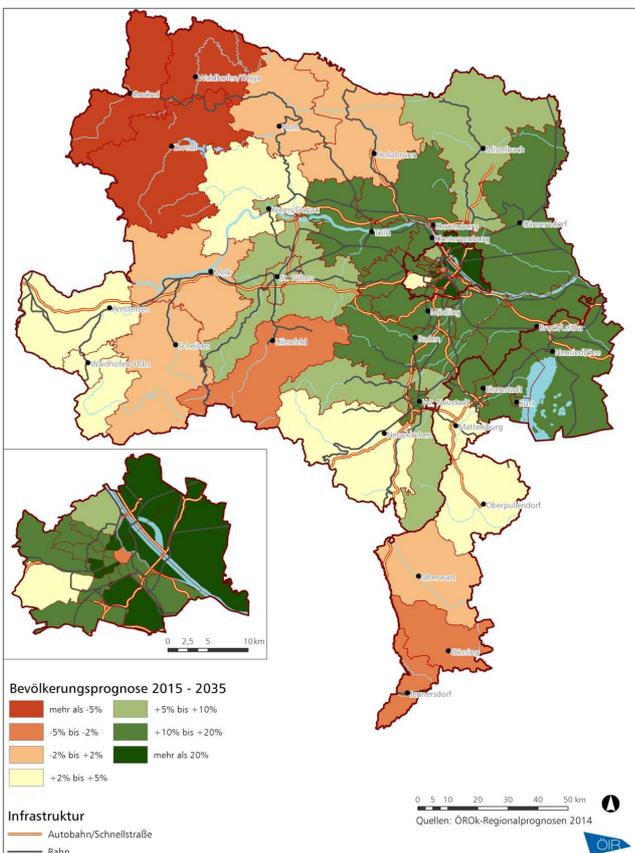
Im Monitoring der Stadtregion⁺ (2016) wurde die Bevölkerungsentwicklung mittels 1000m-Rasterdaten analysiert und den Baulandreserven gegenübergestellt. Die aggregierten Ergebnisse zeigen, dass der überwiegende Teil des Bevölkerungswachstums 2010-2015 in infrastrukturell gut versorgten und gut erreichbaren Gebieten der Stadtregion⁺ stattgefunden hat.

► Trends ex-ante

Gemäß ÖROK-Regionalprognose 2014 ist in der Ostregion auch in den kommenden Jahren von einem deutlichen Bevölkerungszuwachs auszugehen. Die Bevölkerungszahl Wiens wird demgemäß bis 2030 auf mehr als 2 Mio. Personen zunehmen und jene Niederösterreichs auf 1,74 Mio. (ein Großteil dieser Zuwächse (ca. 75%) wiederum im Umland von Wien). Auch für das Burgenland wird ein Bevölkerungszuwachs auf über 300.000 erwartet, der sich vor allem im Nordburgenland konzentrieren wird.

Die empirischen Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung zeigen allerdings, dass die Prognosen zumindest für die jüngere Vergangenheit zu niedrig angesetzt wurden und dass der Anteil des Bevölkerungszuwachses in Wien absolut und auch relativ deutlich höher war, als prognostiziert. Dagegen war das reale Bevölkerungswachstum bis 2014 in den übrigen Teilen der Ostregion geringer als laut Prognosen zu erwarten gewesen wäre. Regional gesehen sind in Bezug auf die künftige Bevölkerungsentwicklung, wie bereits in der Vergangenheit, innerhalb der Ostregion deutliche Unterschiede mit den genannten hohen Zuwächsen in der Stadt-Umland-Region und geringer Dynamik in peripheren, inneralpinen bzw. schlecht erreichbaren Regionen festzustellen.

Abbildung: Bevölkerungsprognose 2035, Gesamtbevölkerung

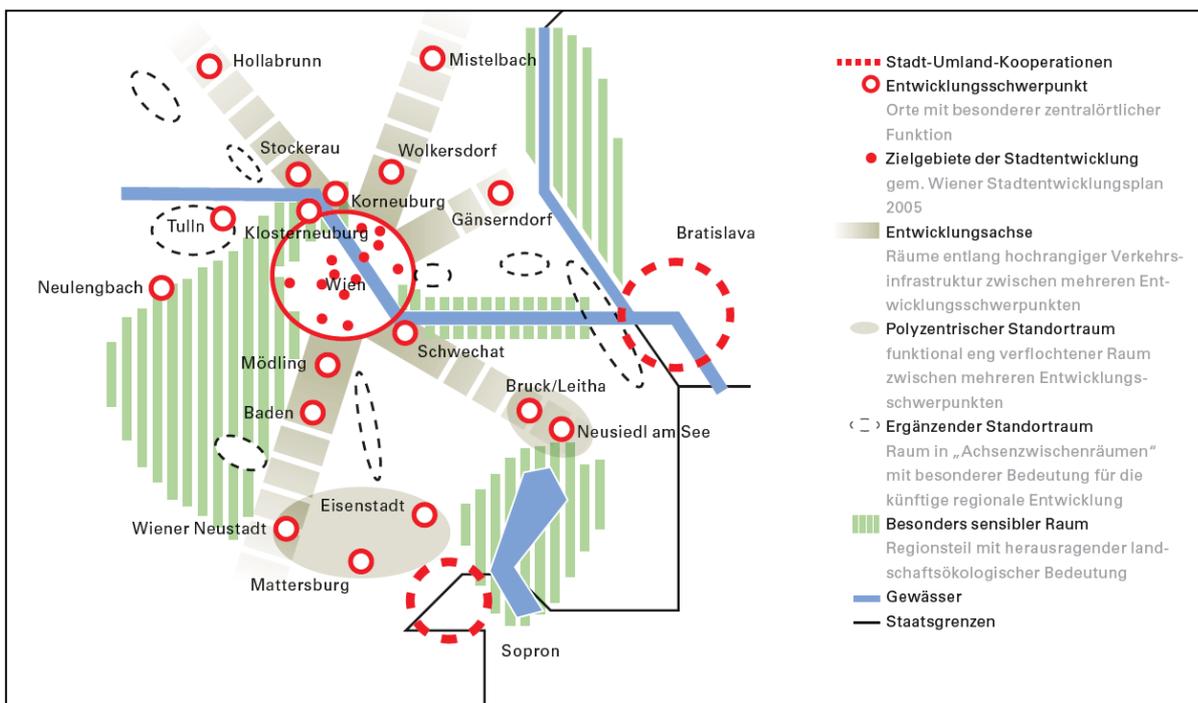


Quelle: ÖROK

Die PGO reagierte auf die Herausforderungen des dynamischen Bevölkerungswachstums mit vertiefenden Arbeiten zu den „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“. Die Ergebnisse leisten über die Analyse der Entwicklung hinaus einen wesentlichen Beitrag für gemeinsame Überlegungen zur künftigen Entwicklung. Dabei sind insbesondere die Vision für die dynamische Entwicklung der Stadtregion⁺ (Zwischenbericht zur Stadtregion⁺) sowie die Szenarien der räumlichen Entwicklung der Stadtregion (Modul 2) und die Szenarien für die peripheren Regionen der Ostregion (SRO_peripher_Süd) zu nennen.

Im Zuge des Zwischenberichts zur Stadtregion⁺ wurde ein Entwicklungsleitbild in Form einer Prinzipskizze erstellt, die die grundsätzliche Ausrichtung der räumlichen Entwicklung der Stadtregion im Hinblick auf das Leitbild der Strukturierten Stadtregion abbildet. Sie übersetzt die gemeinsamen Zielsetzungen in ein gemeinsames, räumliches Entwicklungsleitbild.

Abbildung: Entwicklungsleitbild Strukturierte Stadtregion⁺



Quelle: Zwischenbericht Stadtregion⁺, PGO

Den vorliegenden Bevölkerungsprognosen entsprechend, ist jedenfalls von einem weiteren Bevölkerungswachstum bzw. Zuzug in die Stadtregion⁺ auszugehen, was mit weiterer Inanspruchnahme von Bauland einhergehen wird. Ziel ist es, dieses Wachstum in durch ÖV gut erreichbare Gebiete und in verdichtete Bauformen bzw. in die Innenentwicklung der bestehenden Siedlungen zu lenken. Die im Rahmen der SRO-Studien dargestellten Szenarien zeigen dazu die Bandbreite möglicher Entwicklungen auf, allerdings keine Folgewirkungen (auf Energie, Verkehr, Infrastruktur, Grünraum etc.).

► Ziele

In Bezug auf die Grundsätze, Prinzipien oder qualitativen Ziele zur Siedlungsentwicklung stimmen die Dokumente der Länder und jene der PGO weitgehend überein. Dabei stehen die **qualitativen Zielsetzungen** zur Weiterentwicklung zur Strukturierten Stadtregion im Vordergrund: Vermeidung von Zersiedelung, Flächensparen, Innenentwicklung vor Außenentwicklung, Entwicklung kompakter und verdichteter Siedlungsbereiche mit kurzen Wegen, Abstimmung von Raumordnung und Verkehr, Koordination der Betriebsgebietsentwicklung und Definition von Vorrangstandorten.

Die Bundesländer streben auf der planerischen Ebene gemäß den analysierten Planungsdokumenten eindeutig die gleiche Entwicklungsrichtung an, nur im Detail sind Unterschiede festzustellen. Der Vergleich der Landesentwicklungsdokumente (LEP Bgld, LEK NÖ, STEP 2025) beispielsweise zeigt, dass sich fast alle Empfehlungen zu Planungsprinzipien und -grundsätzen aus dem Zwischenbericht zur Stadtregion⁺ in allen Landesdokumenten wiederfinden.

Quantitative Zielsetzungen finden sich in den Landesdokumenten nur punktuell. Im Wiener STEP 2025 sind Mindestdichten im Konnex mit Stadterweiterungsvorhaben in den Entwicklungsachsen und Zielwerte in Bezug auf die Bereitstellung von Wohnungen enthalten, diese sind räumlich nur grob differenziert. Das Burgenländische Landesentwicklungsprogramm, das in Form einer Verordnung für die Gemeinden verbindlich ist, enthält als einziges Landesdokument verbindliche Mindestsiedlungsdichten, unterschieden nach zentralen Orten und anderen Standorten.

Konkrete quantitative Festlegungen (als Basis für ein Monitoring) enthält der Regionale Leitplan Nordraum Wien 2012, in dem Bevölkerungswachstumsprognose und Zieldichten im Wohnungsneubau nach drei Standortkategorien festgehalten sind. Den beiden Zielwerten liegt eine Baulandmobilisierungsrate von einem Drittel zugrunde.

Empfehlung:

Für ein Monitoring der tatsächlichen Entwicklung braucht es messbare Kriterien, die die Zielsetzungen so operationalisieren, dass sie einem Wirkungsmonitoring unterzogen werden können. Erst quantitative Messgrößen (z.B. Bevölkerung/Bevölkerungsdichten in bestimmten Gebieten) erlauben eine Überprüfung, wie weit die Umsetzung der Ziele in einem bestimmten Zeitraum erfolgt ist.

Auch im Hinblick auf **räumlich verortete Festlegungen** (bzw. Vereinbarungen, z.B. zwischen Gemeinden einer Region und dem Land, wie in den Empfehlungen der PGO-Studien in Bezug auf Regionale Leitplanung oder Regionale Deklarationen entsprechend einer räumlichen Differenzierung mehrfach enthalten) sind in den Dokumenten nur wenige Anhaltspunkte zu finden.

► Maßnahmen der Bundesländer (und innerhalb der Bundesländer)

In den Bundesländern werden Zielsetzungen und damit zusammenhängende Maßnahmen überwiegend in räumlichen Leitbildern und Strategiekarten festgelegt. **Für alle drei Bundesländer liegen räumlich konkret verortete Entwicklungsschwerpunkte in unterschiedlicher Empfehlungstiefe vor** (Standorträume für Betriebsgebietsentwicklungen, Zentrale Orte und Achsen, wirtschaftliche Standortfestlegungen und Standortkategorien, Eignungszonen, Grünräume, etc.).

Die **konkrete Umsetzung** innerhalb der Bundesländer findet **je nach Governance-System** des Landes in Zusammenarbeit mit den Regionen/Regionalmanagements und den Gemeinden (im Rahmen der Aufsichtspflicht der Länder) statt.

Burgenland

Die **qualitativen Zielsetzungen** zur Weiterentwicklung zur Strukturierten Stadtregion sind weitgehend durch die Verordnung des Landesentwicklungsprogramms 2011 (LEP 2011) **für die Gemeinden** verbindlich.

Die standörtlichen Festlegungen im LEP 2011 umfassen (1) Zentrale Standorte als regionale Zentren, als soziale, kulturelle, und häufig auch wirtschaftliche Mittelpunkte der Regionen und als wichtige Versorgungsstandorte für Güter und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs, (2) Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandorte als besonders geeignete Wirtschaftsstandorte von regionaler und überregionaler Bedeutung und (3) Tourismusstandorte. Zonale Festlegungen beziehen sich auf Tourismus-Eignungszonen und Schutzzonen für besonders erhaltenswürdige, natürliche Ressourcen sowie auf die Sonderzone Neusiedlersee, die UNESCO-Welterbe-Kulturlandschaft Neusiedler See/Fertö und die Windkraft-Eignungszonen.

Wien

Wien konzentriert seine Strategien auf das zu erwartende weitere Stadtwachstum (konsequente Entwicklung von Flächenpotenzialen mittels Maßnahmen zur Bodenmobilisierung und zur langfristigen Siedlungsentwicklung), auf die Weiterentwicklung qualitativvoller Urbanität, auf die Effizienz und geteilte Verantwortung zwischen Öffentlich und Privat (die Ausweisung von Entwicklungszonen) sowie auf Smarte Energieplanung und Ressourcenmanagement (Umsetzung integrierter Energie-Raum-Planung).

Niederösterreich

In Bezug auf detaillierte Maßnahmenbündel wird der **SRO-Synthesebericht** konkreter und spricht Empfehlungen zu regionalen Disparitäten, Förderungen und gesetzlichen Bestimmungen an. Dabei gehen die Empfehlungen auf konkrete weitere Schritte und Handlungsfelder ein, etwa zur Siedlungsentwicklung (Regionale Aushandlungsprozesse,...) oder Wirtschaft (bestehende Flächenangebote nutzen,...).

Darüber hinaus wurden auf der regionalen Planungsebene vertiefte Umsetzungsstrategien und räumliche Leitbilder für die beiden **Regionalen Leitpläne** „Nordraum Wien“ bzw. „Bezirk Mödling“ erarbeitet und festgeschrieben. Beide bauen unmittelbar auf den Zielen und Grundsätzen der Stadtregion⁺ auf und setzen damit die entsprechenden Ziele operativ um.

Einen Sonderfall stellen die **Hauptregionsstrategien in Niederösterreich** dar. Sie sollen als Handlungsprogramm für die 2014 neu gegründete NÖ.Regional.GmbH dienen und das inhaltliche Profil sowie die Ziele und Aufgaben der NÖ.Regional.GmbH festlegen. Damit sind diese Dokumente nicht als räumliche Leitbilder im klassischen Sinn anzusehen. Die Dokumente enthalten einerseits übergeordnete Ziele zu den vier definierten Aktionsfeldern – Wertschöpfung, Umweltsystem, Daseinsvorsorge und Kooperationssystem – und liefern andererseits sehr detaillierte Sollwerte für die Kernaufgaben der NÖ.Regional.GmbH., wodurch angegeben wird, wie viele und welche Umsetzungsprojekte zu den jeweiligen „strategischen Stoßrichtungen“ geplant sind. In ihrer grundsätzlichen Ausrichtung bauen sie auf den landesweit gültigen Zielsetzungen auf und bilden damit die Basis für die regionale Umsetzung der räumlichen Entwicklungsziele.

► Landesübergreifende Inhalte, Abstimmung

Die Abstimmung und Koordination zwischen den Bundesländern findet (u.a.) im Rahmen der PGO-Tätigkeiten (Koordination und Plattformen) statt. Zur Siedlungsentwicklung wurde dafür insbesondere auch die länderübergreifende Plattform „Regionalentwicklung im ländlichen Raum“ eingerichtet.

In den Landesstrategien sind zum Teil generelle Hinweise auf die notwendige und geplante Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem benachbarten Bundesland enthalten. Konkrete Koordination im Hinblick auf Planungen scheint v.a. im Bereich der beiden Regionalen Leitplanungen erfolgt zu sein (insb. Bezirk Mödling).

Abgestimmte Analysen und Ergebnisse über Landesgrenzen hinweg finden sich generell in den Berichten der PGO und im Speziellen in der Stadtregion⁺ wieder. Besonders wichtig ist die räumliche Abstimmung zwischen den Bundesländern in Bezug auf die Siedlungsentwicklung in der Stadtregion⁺, wo die Dynamik der Entwicklung besonders hoch ist. Darüber hinaus werden Studien vergeben bzw. Aktivitäten gesetzt, die sich im Rahmen der PGO auf die gesamte Ostregion, im Rahmen des Stadt-Umlandmanagements auf das engere Stadt-Umland und im Rahmen von SRO_peripher auf die Regionalentwicklung im ländlichen Raum beziehen.

Das Szenario der Strukturierten Stadtregion zeigt, dass die Anwendung einiger einfacher Grundprinzipien, die auch den Plandokumenten der Länder (STEP, LEK, LEP) zugrunde liegen, zu einer Stadtregionsentwicklung führen kann, die auf der einen Seite das Wachstum verarbeitet und auf der anderen Seite aus umwelt- und volkswirtschaftlichen Gründen heraus vorteilhaft ist. Dadurch soll es in der Stadtregion vorrangig zu einer polyzentrischen Entwicklung in den Achsen mit Betonung der Zentrennähe und einem moderaten Wachstum an den Rändern sowie in den Zwischenräumen kommen.

Gleichzeitig heißt es in dem Bericht einschränkend: *„Dieses Szenario (auch als „Interventionsszenario bezeichnet“) setzt aber voraus, dass es der Raumordnung gelingt, die zur Umsetzung erforderlichen Instrumente, etwa im Bereich der Bodenpolitik (Baulandmobilisierung), zur Impulssetzung auf dem Sektor des Wohnungsbaus und zur Erreichung von adäquaten Dichtewerten zu erschließen.“*

Diese Vision der Strukturierten Stadtregion⁺ im Zwischenbericht zur Stadtregion⁺ basiert u.a. auf der Identifikation von Rasterzellen mit Baulandpotenzial, unterschieden nach ihrer Erreichbarkeit und Ausstattungsqualität („Hoch-, Mittel-, Niedrigpotenzial“).

Um die reale Entwicklung im Rahmen der PGO-Arbeiten einem Monitoring unterziehen zu können, wurden diese hinsichtlich ihrer Veränderung seit 2008 analysiert (Monitoring der Siedlungsentwicklung, 2016). Die aggregierten Ergebnisse zeigen, dass der überwiegende Teil des Bevölkerungswachstums 2010-2015 in den Hochpotenzialzellen der Stadtregion⁺ stattgefunden hat, wobei ein großer Teil der Zuwächse in der Stadt Wien festzustellen war.

Empfehlung:

Die Identifikation von Hochpotenzialzellen und ihr Monitoring stellen eine wertvolle Grundlage für das geplante periodische Monitoring der Stadtregion⁺ dar. Um die nachhaltige Entwicklung in der Stadtregion noch besser analysieren zu können, erscheint eine stärker teilräumlich disaggregierte Auswertung zielführend. So könnten etwa in Zukunft Entwicklungen in achsennahen Bereichen getrennt von jenen zwischen den Achsen ausgewertet werden. Auch eine Unterscheidung der Zellen nach ihrer Nähe zu ÖV-Haltestellen wäre im Sinne der gemeinsamen Zielsetzungen interessant.

Als Koordinierungsaufgaben der PGO wurden im Zwischenbericht zur Stadtregion⁺ vier Aufgaben mit den relevanten Instrumenten und den wesentlichen Ergebnissen thematisiert (siehe Tabelle).

Tabelle: Koordinierungsaufgaben für die PGO (2011)

Aufgabe	Instrument	Ergebnis	Träger, Plattform
Die Entwicklungen aufeinander abstimmen	Regionale Dialoge	Ergebnisoffener Dialogprozess Teilregionen setzen Schwerpunkte selbst, beispielsweise über Kooperationsvereinbarungen die Abstimmung von räumlichen Entwicklungszielen und Regionale Leitbilder Impulse für Regionale Leitplanung(en)	Stadt-Umland-Management Weitere regionale Kommunikationsplattformen
Die Umsetzungsschritte und räumliche Festlegungen konkretisieren	Regionale Leitplanung (Pilotprojekte)	Vereinbarung der Ziele und Schritte zur Siedlungs-, Freiraum- und Standortentwicklung Planliche räumliche Verortungen, beispielsweise von Zonen, Standorten, Zielgebieten oder Kooperationsräumen Umsetzung mit den jeweiligen örtlichen und überörtlichen Planungsinstrumenten Impulse für Regionale Dialoge	Länder (Pilotprojekte Niederösterreich) in Abstimmung mit den Gemeinden, unterstützt vom Stadt-Umland-Management und den Regionalmanagements
Das Gesamtbild schärfen	Räumliches Leitbild Stadtregion ⁺	Leitbildprozess zur räumlichen Entwicklung Stadtregion ⁺	Planungsgemeinschaft Ost
Die Besonderheiten der Teilregionen beachten	Prozessgestaltung	Den Rhythmus für den Gesamtprozess entsprechend den Ausgangslagen – räumlich und zeitlich – in den Teilregionen entwerfen	Diverse regionale und interregionale Plattformen

Quelle: Zwischenbericht Stadtregion⁺

Dies entspricht auch den übergeordneten Zielen, die im Rahmen der ÖREK-Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregion“ im Jahr 2015 (für Stadtregionen generell) beschlossen wurden. Diese Empfehlungen wurden in Teilschritten bereits umgesetzt oder in Angriff genommen.

Empfehlung:

Entsprechend den Empfehlungen der Studien im Auftrag der PGO und jenen der ÖREK-Partnerschaft erscheint die Weiterverfolgung dieser Koordinierungsaufgaben auch aus heutiger Perspektive sinnvoll und wichtig, insbesondere könnten eine gemeinsame Diskussion über die Vertiefung und Konkretisierung des Entwicklungsleitbilds zur Stadtregion⁺ sowie die Fortsetzung der Prozesse zur Regionalen Leitplanung (möglichst auch grenzüberschreitend) nächste relevante Schritte sein.

2. Analyse und Auswirkungen der ÖV-Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung in der Ostregion – Projektdesign

2.1 Ausgangslage und Projektziel

Die Arbeiten der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ widmeten sich in den letzten Jahren schwerpunktmäßig dem Thema „ÖV-Erschließung und Siedlungsentwicklung“. Dabei stand vor allem in Umsetzung der Empfehlung aus dem Jahre 2015 die **Entwicklung eines Systems von ÖV-Güteklassen für Standorte und Gebiete zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung** im Vordergrund.

Im Rahmen der Landesverkehrskonferenz (LVK) 2016 wurde die ÖROK ersucht, ein Umsetzungskonzept zu entwickeln:

Das System der ÖV-Güteklassen soll in einem nächsten Schritt österreichweit in einem Testlauf dargestellt werden, damit die Konsistenz, Plausibilität und Nutzbarkeit für alle Raumtypen (Großstädte bis dünn besiedelte ländliche Räume) geprüft werden kann. Darauf aufbauend soll eine Feinjustierung des nun vorliegenden Konzepts in Subvarianten erfolgen.

Bei der LVK 2017 wurde der Schlussbericht zu ÖV-Güteklassen vorgelegt und folgende abschließende Empfehlung (Auszug) vorgelegt:

Das von der ÖREK-Plattform „Raumordnung und Verkehr“ entwickelte ÖV-Güteklassensystem soll als österreichweites Orientierungsinstrument den ÖROK-Partnerinstitutionen für eine bessere Abstimmung zwischen ÖV-Erschließung und Raumentwicklung zur Verfügung gestellt werden.

Die ÖV-Güteklassen koppeln die Bedienungsqualität von Haltestellen mit deren fußläufiger Erreichbarkeit (siehe folgende Abbildung). ÖV-Güteklassen bieten damit Informationen über die ÖV-Erschließungsqualität von Gebieten bzw. Standorten ebenso, wie zum erschlossenen bzw. erschließbaren Nachfragepotenzial für das ÖV-Angebot.

Abbildung: Zuordnung der ÖV-Güteklassen zu Haltestellenkategorien und Distanzklassen

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			

Quelle: ÖROK – Österreichische Raumordnungskonferenz

Abbildung: Güteklassen mit Qualitätsbeschreibung und räumlicher Zuordnung

Güteklasse	Qualitätsbeschreibung	Räumliche Zuordnung
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung	städtisch
B	Hochrangige ÖV-Erschließung	städtisch
C	Sehr gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
D	Gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
E	Sehr gute Basiserschließung	ländlich
F	Gute Basiserschließung	ländlich
G	Basiserschließung	ländlich

Quelle: ÖROK – Österreichische Raumordnungskonferenz

Die Ergebnisse aus dem Schlussbericht zu den ÖV-Güteklassen wurden daraufhin 2017 im Rahmen einer Sitzung der Plattform „Regionalentwicklung im ländlichen Raum“ den PlattformteilnehmerInnen vorgestellt und hinsichtlich ihrer Relevanz für die Länderregion Ost diskutiert (siehe 8.2 Bericht ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“: Entwicklung eines Umsetzungskonzepts für österreichweite ÖV-Güteklassen).

Infolge dessen wurde in Abstimmung mit der PGO-Geschäftsstelle beschlossen, ein Projekt mit dem Ziel der Kopplung von ÖV-Güteklassen und Siedlungsentwicklung im PGO-Raum aufzusetzen.

Im Zuge dieses Projekts sollen die im PGO-Raum vorhandenen ÖV-Güteklassen analysiert, sowie im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung und die räumliche Ausstattungsqualität der Umgebung untersucht werden. Abschließend werden Empfehlungen für den Planungsraum Süd herausgearbeitet.

2.2 Projektaufbau

Im Hinblick auf die Aufgabenstellung und die Zielsetzungen wurde ein modularer Bearbeitungsaufbau gewählt:

Teil A: Quantitative Strukturanalyse

Die quantitative Strukturanalyse wird für den gesamten PGO-Raum durchgeführt, wobei im Hinblick auf **Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeit von Arbeitsstätten** folgende Fragen beantwortet werden sollen:

- ▶ Wie sieht die Verteilung der ÖV-Güteklassen aus?
- ▶ Wie sieht die Einwohnerzahl innerhalb der verschiedenen ÖV-Güteklassen aus?
- ▶ Wie hat sich die Einwohneranzahl innerhalb der Rasterzellen der ÖV-Güteklassen in den letzten Jahren verändert?
- ▶ Darstellung der Arbeitsstätten/touristische „Points of Interests“ und deren Veränderung je ÖV-Güteklasse?
- ▶ Wie sieht die Verteilung der Baulandkategorien und der Baulandreserven innerhalb der unterschiedlichen Güteklassen aus? Dabei wird neben dem „Wohnbauland“ auch das betrieblich genutzte Bauland untersucht.

Bei allen Fragen wird immer mitbetrachtet, ob es „räumliche Auffälligkeiten“ gibt. Für die ÖV-Güteklassen wurden zwei Datensätze erstellt: Ein Datensatz mit einem schulfreien Werktag als Ba-

sis und ein Datensatz mit einem Schultag. Die Analysen der Teile A und B werden mit beiden Datensätzen durchgeführt.

Teil B: Vertiefende Analyse

Ergänzend zum Teil A sollen in der vertiefenden Analyse die Haltestellen in den verschiedenen Kategorien („attraktive Haltestellen“, „unattraktive Haltestellen“ und „keine Haltestelle“) auf Basis der Merkmale in Bezug auf EinwohnerInnen⁴, Ausstattungsqualität⁵ und Baulandreserven untersucht und dargestellt werden. Darauf aufbauend sollen allgemeine Schlussfolgerungen zu den jeweiligen „Typen“ formuliert und räumliche Auffälligkeiten festgestellt werden.

Das Güteklassensystem ermöglicht einen einfachen Vergleich grundsätzlicher Eigenschaften des ÖV-Anschlusses. Für bestimmte Fragestellungen beinhaltet es jedoch zu wenig Information. So ist für die Attraktivität einer ÖV-Verbindung im Alltagsverkehr nicht nur die Anzahl der Verbindungen relevant, sondern auch die Uhrzeit der letzten Verbindung, die – im Gegensatz zur Morgenspitze – oft sehr unterschiedlich ist und darüber entscheidet, ob der ÖV für den Berufsverkehr überhaupt in Frage kommt.

Im Zuge des derzeit laufenden Projekts „ÖROK Erreichbarkeitsanalyse 2018“ werden auf 100m-Raster-Ebene die Reisezeiten mit ÖV und MIV ermittelt. Damit ist es möglich, die Attraktivität von Flächen weiter zu differenzieren. So kann in Teil B eine weitere Klasse „Qualität der Erreichbarkeit des nächsten Zentralen Orts der Stufe 3 und höher (ZO3+)“ hinzugefügt werden, mit der die reale Bedeutung des ÖV dargestellt werden kann, da ab 30 Minuten Reisezeit ins nächste regionale Zentrum laut ÖROK von keinem attraktiven ÖV mehr gesprochen werden kann.

Teil C: Empfehlungen für den Planungsraum Süd

Basierend auf diesen Analysen soll insbesondere den Fragen nachgegangen werden, ob in strukturschwachen Räumen unter Berücksichtigung der vorhandenen Einwohnerzahl sowie Haltestellenkategorie im Hinblick auf die Ausstattungsqualität der Umgebung Anpassungen in der ÖV-Erschließung (Erreichbarkeit und Qualität der Haltestellen) sinnvoll wären bzw. ob es Rückschlüsse für die Verkehrsplanung zur nachfrageorientierten Weiterentwicklung des ÖV-Angebots (in Rücksprache mit den Verkehrsexperten der Länder) gibt.

Weiters soll der Frage nachgegangen werden, wo Impulse in der Siedlungsentwicklung Veränderungen herbeiführen könnten bzw. wo trotz Siedlungsentwicklung eine (neue/bessere) ÖV-Erschließung (ausgenommen Mikro-ÖV) unwahrscheinlich sein wird und ob es Baulandreserven zur Erhöhung des ÖV-Nachfragepotenzials gibt.

Durch die Erweiterung „Qualität der Erreichbarkeit des nächsten ZO3+“ können darüber hinaus aufgrund des Vergleichs der Erreichbarkeit des nächsten Ziels im ÖV bzw. im MIV weitere Schlüsse darüber gezogen werden, ob die Siedlungsentwicklung zu ÖV-affinen Raumstrukturen führen wird oder zwangsläufig den MIV fördert, da der ÖV aufgrund der im Vergleich langen Reisezeit mit dem MIV nicht konkurrenzfähig ist.

⁴ Definition gemäß Empfehlung der LVK aus 2014 über Bundesweite ÖV-Standards für Österreich im Regionalverkehr

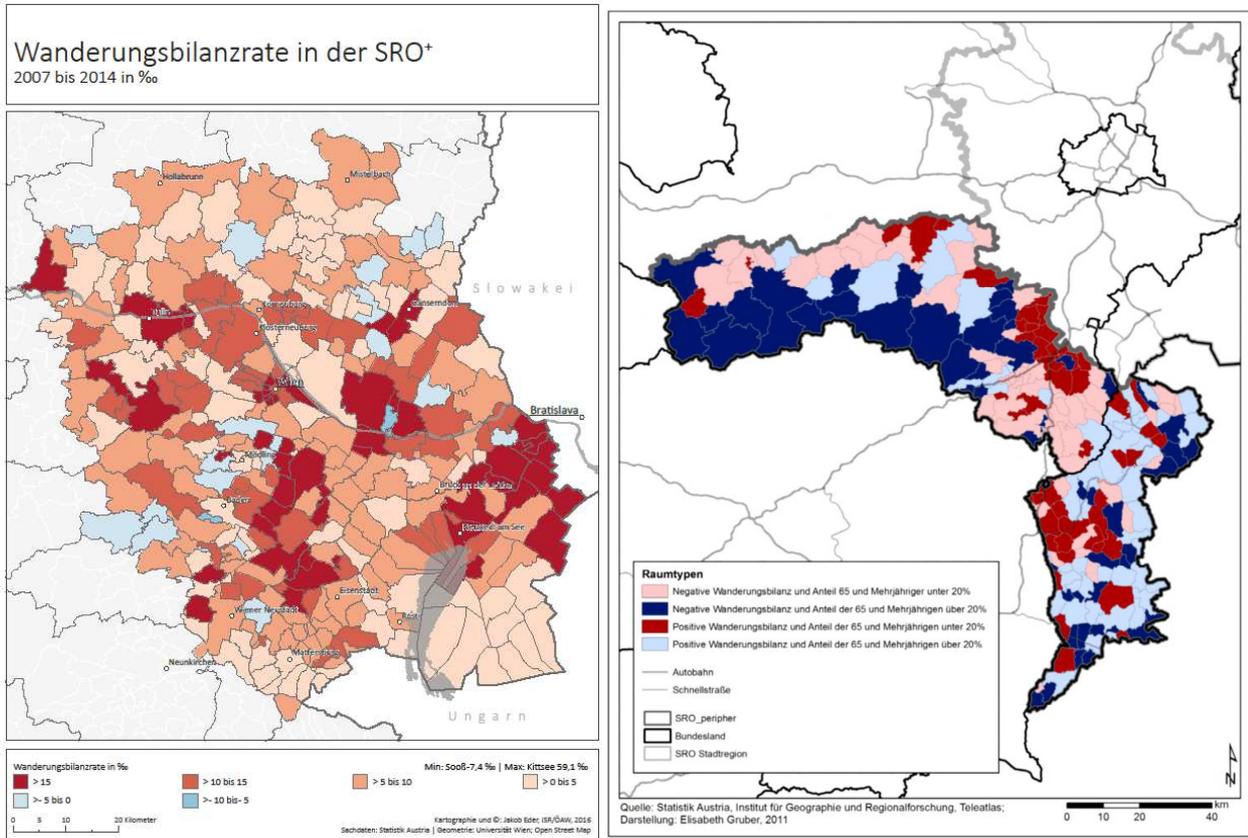
⁵ Ausstattungsqualität wird zu definieren/modellieren sein, jedenfalls durch das Vorhandensein der Einrichtungen Volksschule, Kindergärten, Nahversorger,... unter Betrachtung der Rasterzelle der Haltestelle und der Nachbarzellen.

2.3 Projektorganisation und Zeitplan

In diesem Projekt wird erstmals eine Querverbindung der ÖV-Güteklassen zu räumlichen Standortanalysen hergestellt, die jedoch im Vergleich der flächenmäßig ausgedehnten Bundesländer NÖ und Burgenland mit dem kleiner strukturierten Stadtgebiet Wiens nur schwer herstellbar ist. Nichtsdestotrotz werden die Ergebnisse die gesamte Länderregion Ost abbilden. Wien beteiligt sich bei den Teilen A und B zu einem geringeren Ausmaß und beim Teil C nicht, da er sich auf die Planungsregion Süd bezieht.

Um eine effiziente Bearbeitung der Studie zu gewährleisten, werden die TeilnehmerInnen der „Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum“ als projektbegleitendes Team eingebunden. Ebenso sind Abstimmungsgespräche und Feedbackschleifen mit den VerkehrsexpertInnen der Länder vorgesehen. Mit der Durchführung des Projekts wurde die Verracon GmbH beauftragt. Der Endbericht soll im Sommer 2018 vorliegen.

Da Wanderungen eine der Hauptursachen für das dynamische Wachstum, aber auch für die Schrumpfung im PGO-Raum sind, wurde 2017 ein Projekt für eine „Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion“ konzipiert, mit dem die Wanderungsbewegungen in Niederösterreich und dem Burgenland vertiefend analysiert und sich daraus ergebende künftige Herausforderungen bzw. Empfehlungen für einzelne Raumtypen ausgearbeitet werden sollen.



3.2 Projektziel

Durch die genaue Betrachtung und Analyse von Zu-, Ab- und Binnenwanderungen nach verschiedenen Merkmalen auf Ebene aller Gemeinden Niederösterreichs und des Burgenlands wird ein umfassender Blick auf das Wanderungsgeschehen in der Ostregion geworfen. Ziel ist es, einen möglichst umfassenden Überblick sowie verschiedene Analysen über Wanderungsströme nach Altersgruppen, Herkunftsregionen und anderen verfügbaren Merkmalen zu erhalten und diese kartographisch sowie tabellarisch aufzubereiten. Dabei sollen auch zeitliche Veränderungen mitberücksichtigt werden.

Teil A: Zuzug in eine Gemeinde:

Die zentrale Frage dabei lautet: „Wer wandert warum wohin?“, wobei die Frage nach dem „Warum“ weniger das (soziale, emotionale) Wanderungsmotiv betrifft, sondern das (räumliche) Potenzial oder andere typische Charakteristika des Zielortes (Lage, Ausstattung, Erreichbarkeit, Bodenpreis, Wohnungsangebot, vorhandene Baulandreserven, ...).

Durch die Analyse und Auswertung sollen jedenfalls folgende Fragen ebenfalls beantwortet werden:

- ▶ Welche Gemeinden weisen in den drei demographischen Merkmalsgruppen über- oder unterdurchschnittliche Werte auf?
- ▶ Wo liegen typische Zuzugsgemeinden und „Nicht-Zuzugsgemeinden“ bzw. lassen sich räumliche Muster oder Raumtypen erkennen?
- ▶ Welches (räumliche) Potenzial und welche Merkmale haben diese typischen Zuzugsgemeinden und warum sind ähnlich ausgestattete Gemeinden keine Zuzugsgemeinden?
- ▶ Woher kommen die Zuzügler (eigener Bezirk, eigenes Bundesland, anderes Bundesland, Ausland)? Dabei sollen allfällige Wanderungsmuster mit den an NÖ angrenzenden Bezirken des Bundeslandes Wien untersucht werden.
- ▶ Gibt es „statistische Ausreißer“ oder andere Auffälligkeiten bei den Merkmalen „Geschlecht“ und „Staatsbürgerschaft“?
- ▶ Welche raumplanerischen Herausforderungen/Konsequenzen/Empfehlungen ergeben sich für die jeweiligen Zuzugsgemeinden und die Länder?

Teil B: Wegzug aus einer Gemeinde:

Die zentrale Frage lautet: „Wer zieht von wo weg und warum?“, wobei die Frage nach dem „Warum“ auch hier weniger das (soziale, emotionale) Wanderungsmotiv betrifft, sondern das (räumliche) Potenzial oder andere typische Charakteristika der „Wegzugsgemeinde“ (Lage, Ausstattung, Erreichbarkeit, Bodenpreis, Wohnungsangebot, vorhandene Baulandreserven, ...).

Durch die Analyse und Auswertung sollen jedenfalls folgende Fragen beantwortet werden:

- ▶ Welche Gemeinden weisen in den drei demographischen Merkmalsgruppen über- oder unterdurchschnittliche Werte auf?
- ▶ Wo liegen typische Wegzugsgemeinden und „Nicht-Wegzugsgemeinden“ bzw. lassen sich räumliche Muster oder Raumtypen erkennen?
- ▶ Welches (räumliche) Potenzial und welche Merkmale haben diese typischen Wegzugsgemeinden und warum sind ähnlich ausgestattete Gemeinden keine Wegzugsgemeinden?
- ▶ Gibt es „statistische Ausreißer“ oder andere Auffälligkeiten bei den Merkmalen „Geschlecht“ und „Staatsbürgerschaft“?
- ▶ Welche raumplanerischen Herausforderungen/Konsequenzen/Empfehlungen ergeben sich für die jeweiligen „Wegzugsgemeinden“ und die Länder daraus?

Teil C: Binnenwanderung innerhalb einer Gemeinde:

Die zentrale Frage lautet: „Was ist die typische Binnenwanderungsgemeinde und warum?“

Durch die Analyse und Auswertung sollen jedenfalls folgende Fragen ebenfalls beantwortet werden:

- ▶ Welche Gemeinden weisen in den drei demographischen Merkmalsgruppen über- oder unterdurchschnittliche Werte auf?
- ▶ Wo liegen typische Binnenwanderungsgemeinden bzw. lassen sich räumliche Muster oder Raumtypen erkennen?
- ▶ Welches (räumliche) Potenzial und welche Merkmale haben diese typischen Binnenwanderungsgemeinden und warum sind ähnlich ausgestattete Gemeinden keine Binnenwanderungsgemeinden?

- ▶ Gibt es „statistische Ausreißer“ oder andere Auffälligkeiten bei den Merkmalen „Geschlecht“ und „Staatsbürgerschaft“?
- ▶ Welche raumplanerischen Herausforderungen/Konsequenzen/Empfehlungen ergeben sich für überdurchschnittlich betroffene Gemeinden und die Länder daraus?

3.3 Projektorganisation und Zeitplan

Das Projekt wird durch die beiden Länder NÖ und Burgenland getragen. Aufgrund der Ausrichtung der Fragestellungen und der Tatsache, dass Wien bereits sehr gut fundierte empirische Grundlagen zur Wanderungsthematik vorweisen kann, beteiligt sich das Land Wien in diesem Projekt nicht.

Das Projekt, mit dessen Durchführung die Technische Universität Wien, Department für Raumplanung, Fachbereich Stadt- und Regionalforschung beauftragt wurde, soll im November 2018 abgeschlossen sein.

4. CentropeMAP, CentropeSTATISTICS

Seit 2006 ist das Centrope-Informationssystem unter <http://www.centropemap.org> online. Das Centrope-Geodatenportal (betreut von CORP – Consulting Research Projects DI Manfred Schrenk KG) vernetzt die Region, indem Map Services kombiniert werden. Nur hier werden abgestimmte, vergleichbare Gemeindedaten für die landesgrenzenüberschreitende Region von Centrope zur Verfügung gestellt.

Um die Weiterentwicklung des als fortlaufend konzipierten Projekts zu gewährleisten, war die laufende Wartung und Pflege sowie die Durchführung von Tests mit neuen Softwareversionen und die kontinuierliche Installation von Updates ein erforderlicher Teil der Bearbeitungen 2017.

Die Instandhaltungsmaßnahmen des Jahres 2017 umfassten die laufende Funktionskontrolle der eingebundenen Web Map Services (WMS), kontinuierliche Sicherungen, die Integration weiterer Datenquellen und funktionale Erweiterungen.

4.1 CentropeMAP - Wartung, Neuerungen

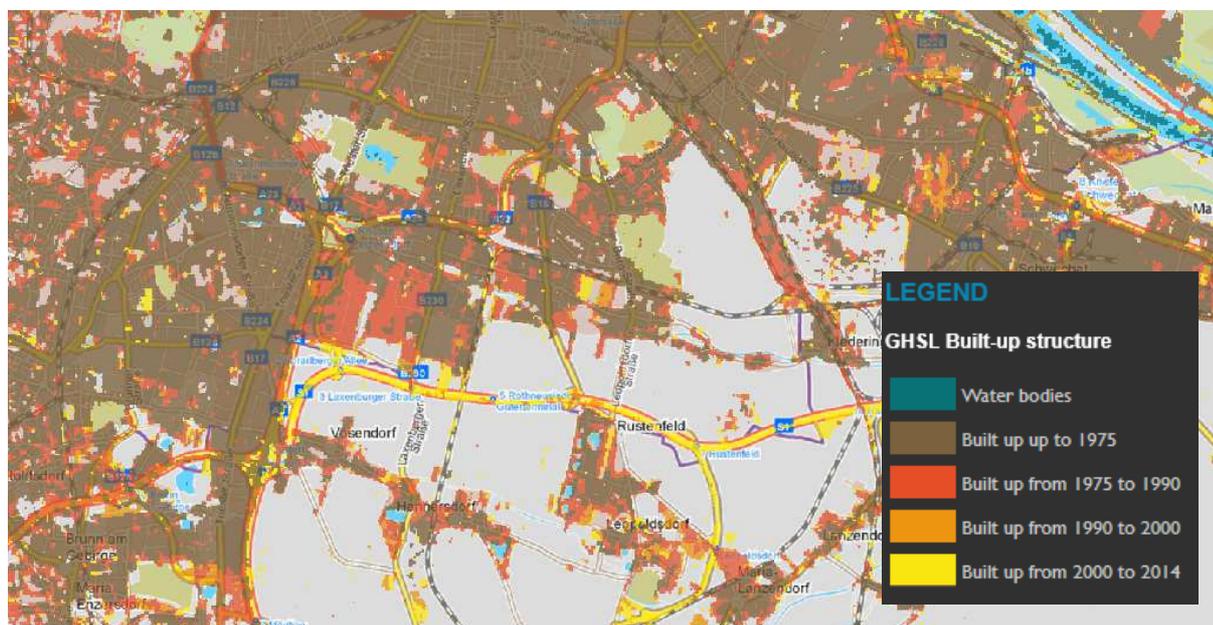
Die Geoatlas-Daten für die Hintergrundkarte, die in acht verschiedenen Auflösungen für die Darstellung in Maßstäben zwischen 1:25.000 und 1:4.000.000 vorliegt, wurden auch 2017 aktualisiert. Zu diesem Zweck wurden mehrere tausend Einzelbilder automationsgestützt zu größeren Einheiten zusammengefasst, um die Performance von CentropeMAP beizubehalten.

Eine aktualisierte Fassung des Datensatzes „Wald Burgenland“ wurde eingebunden und über den CentropeMAP-Server als WMS-Dienst bereitgestellt.



Der Global Human Settlement Layer vom Joint Research Center der EU konnte 2016 erstmals bezogen und die Datenstruktur geprüft werden. Es handelt sich um eine weltweit vereinheitlichte Auswertung von Satellitendaten zur Abbildung von besiedeltem Gebiet und der Bevölkerungsdichte auf Rasterbasis zu den Zeitpunkten 1975, 1990, 2000, 2014, sodass die Bevölkerungs- und Siedlungs-

entwicklung als Zeitreihe abgebildet werden können. Die Zeitreihen werden in Zukunft weitergeführt. Der Layer konnte 2017 nach Freigabe in CentropeMAP eingebunden werden.



Ein wesentlicher Rahmen für alle Maßnahmen in Richtung weiterem Ausbau/weiterer Verbesserung von CentropeMAP und CentropeSTATISTICS ist die EU-INSPIRE-Richtlinie und der jeweils aktuelle Stand ihrer Umsetzung in den Partnerregionen. Je nach Verfügbarkeit von INSPIRE-konformen Services können diese in CentropeMAP eingebunden werden. Derzeit ist die INSPIRE-Umstellung noch nicht so weit fortgeschritten, dass ein genereller Umstieg erfolgen kann. Im Zuge einer Forschungskooperation mit der TU Wien wurde die Situation auch gesamteuropäisch mit besonderer Berücksichtigung der österreichischen Nachbarländer beleuchtet.

Eine neue Gemeindefunktion und die Erweiterung des FAQ-Bereiches durch exemplarisch erörternde Beispiele in deutscher und englischer Sprache wurden in die Website von CentropeMAP integriert.

4.2 CentropeSTATISTICS – Weiterentwicklung, Neuerungen

Eine der funktionalen Neuerungen ist die gemeindeweise Ansicht ausgewählter statistischer Kenngrößen („Blick auf die Gemeinde“ - „Municipality comparison“) mit interaktiven inhaltlichen und gestalterischen Möglichkeiten.

Der technische Rahmen für das Gemeinde- und Regionsvergleichswerkzeug wurde fertiggestellt. Die vom Benutzer benötigten Daten für die auszuwählenden Gemeinden werden aus der Datenbank abgefragt, die Schnittstelle zur Diagrammerstellung erlaubt folgende Vergleichsmöglichkeiten:

- ▶ Ansicht von Daten für eine Einzelgemeinde
- ▶ Vergleich von zwei Einzelgemeinden
- ▶ Daten für eine benutzerdefinierte Region
- ▶ Vergleich einer benutzerdefinierten Region mit einer Einzelgemeinde
- ▶ Vergleich zweier benutzerdefinierter Regionen

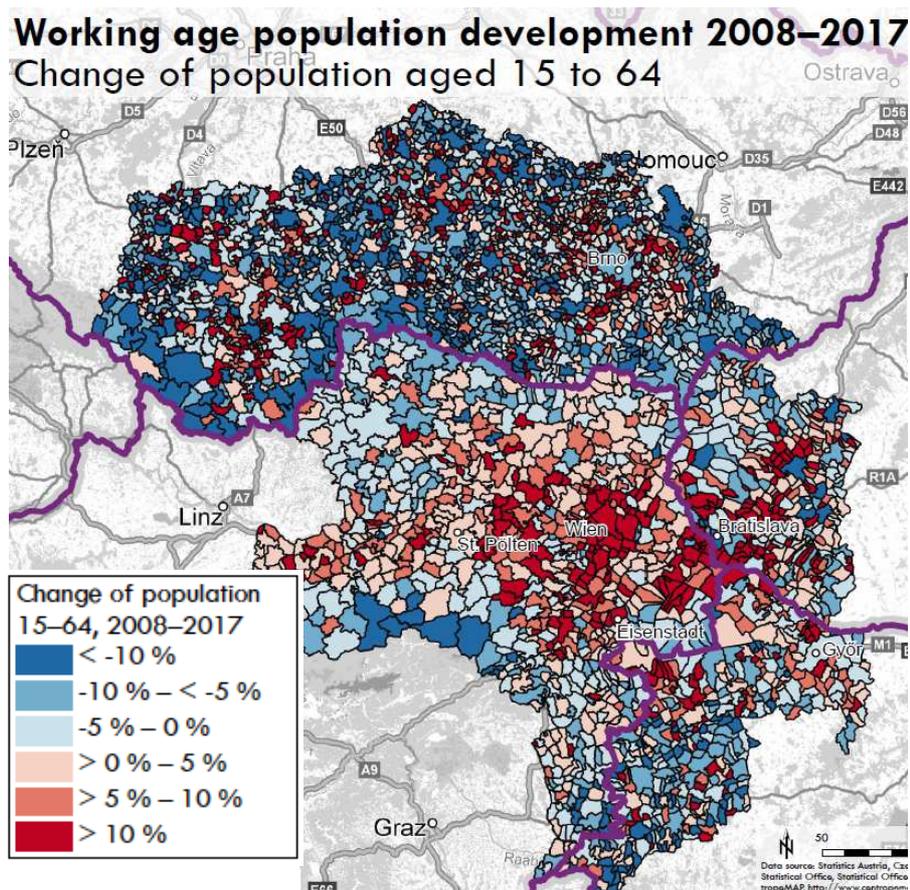
Die Vergleichsergebnisse werden am Monitor dargestellt und können zusätzlich als PDF-Datei oder im MS-Excel-Format exportiert werden.

Auch im Statistikeil wurde die Gemeindesuche durch übergeordnete Verwaltungsebenen und eine graphische Suchmöglichkeit verbessert.

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

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

Aus den vorhandenen Daten werden diverse weitere Indikatoren gebildet, die ebenfalls online verfügbar sind. Alle genannten Datensätze sind auf Gemeindeebene (LAU 2) verfügbar!



Es wurden Usability-Tests zur Erkennung von Vereinfachungen in der Benutzerführung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Tests führten zu einer Neukonzeption der Benutzerführung.

4.3 Publikation, Newsletter

Ein deutschsprachiger Informationsfolder (DIN A4, C-Falz) wurde erstellt. In dem Folder werden CentropeMAP/CentropeSTATISTICS beworben, die Einzigartigkeit der technischen Funktionen betont und die Datenvielfalt auf Gemeindeebene hervorgehoben.

Weiters wurde eine Online-Broschüre mit 4 Kapiteln begonnen, die durch Aufbereitung weiterer Themen stetig fortgeschrieben werden soll, wobei vorab eine Veröffentlichung im Newsletter und danach das Hinzufügen zur Broschüre erfolgen wird.

Im Berichtsjahr wurden zwei Newsletter angefertigt. Die Textbeiträge werden von den nationalen und internationalen Projektpartnern geliefert. Alle Newsletter sind auf der CentropeMAP-Website in den Sprachen Englisch, Deutsch, Tschechisch und Ungarisch abrufbar.

Themen des Newsletters Nr. 8:

Gemeindedaten für die Centrope-Region

- ▶ Gemeindedaten sind das Alleinstellungsmerkmal von CentropeSTATISTICS
- ▶ Regionen und Bezirke der Tschechischen Republik
- ▶ Slowakische Regionen in Zahlen
- ▶ Bald neu: „Gemeindevergleich“ in CentropeSTATISTICS

Themen des Newsletters Nr. 9:

Harmonisierte Statistik ohne Grenzen

- ▶ Gemeinde- und Regionsvergleichswerkzeug in CentropeSTATISTICS
- ▶ Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion⁺
- ▶ Neue digitale Broschüre „Centrope in Zahlen“
- ▶ Statistische Jahrbücher Burgenland, Niederösterreich, Wien

4.4 Termine

Sämtliche Termine, Workshops und Präsentationen verfolgen die Ziele, die grenzüberschreitende, intraregionale Kommunikation zu intensivieren sowie die Vernetzung mit vergleichbaren Initiativen weiter voranzutreiben.

29.03.2017 - Internationaler Statistik-Workshop CentropeSTATISTICS in Wien

02.10.2017 - Nationaler Geodaten-Workshop CentropeMAP in Wien

02.10.2017 - Treffen der nationalen Arbeitsgruppe CentropeSTATISTICS in Wien

Vorstellung von CentropeMAP und CentropeSTATISTICS:

11.05.2017 - Geographentagung in Győr - Akademie der Wissenschaften

13.09.2017 - REAL CORP 2017, 12.-14. September 2017, TU Wien:

21.09.2017 - Forum: Smart City in Focus, 18.-22. September 2017, Yingchuan

15.11.2017 - Smart City Expo. Digital Cities, 14.-16. November 2017, Barcelona

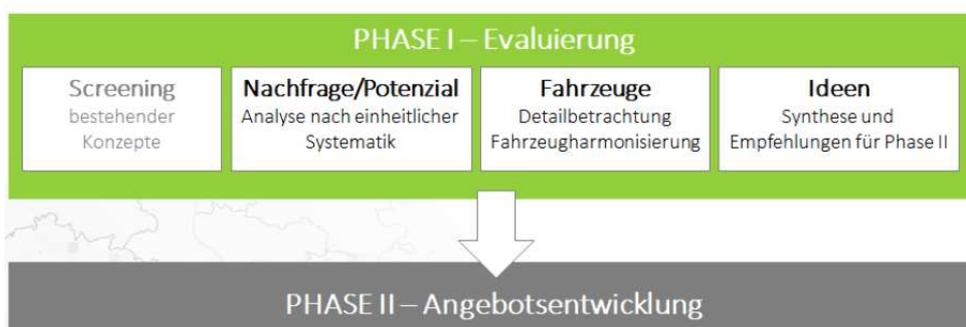
5. Plattform Regionalverkehr

Im Berichtsjahr 2017 fanden drei Sitzungen der Plattform Regionalverkehr statt, wobei das Projekt „SPNV-Plan 2030+ (Phase 2)“, wichtige länderübergreifende Verkehrsthemen und aktuelle Entwicklungen im Verkehr durch die relevanten Planungsstellen der Länder Wien, Niederösterreich und dem Burgenland sowie des Verkehrsverbunds Ostregion behandelt wurden.

5.1 SPNV-Plan (Schienenpersonennahverkehrsplan) in der Stadtregion+ Phase 2 - Angebotsentwicklung (Zwischenbericht)

Dieses Projekt wurde 2017 unter Federführung des Verkehrsverbunds Ost-Region gemeinsam mit den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland im Rahmen der Plattform Regionalverkehr abgewickelt und durch die Auftragnehmer „Verracon GmbH“ und „SMA Zürich“ bearbeitet. In der Folge werden die Zwischenergebnisse mit Stand Dezember 2017 zusammenfassend dargestellt.

In **Phase 1** des Projekts „SPNV-Plan Stadtregion+“ wurden die Grundlagen für die Angebotsplanung 2030+ aufgearbeitet. Dabei wurde der Schwerpunkt auf die **Analyse bestehender bzw. zukünftig absehbarer Aus- und Überlastungen im System SPNV der Stadtregion+** gelegt. Des Weiteren wurden die verkehrspolitischen Zielsetzungen und Maßnahmenschwerpunkte der Länder Niederösterreich und Burgenland sowie der Stadt Wien der derzeitigen sowie der künftig zu erwartenden Situation gegenübergestellt. Die daraus gezogenen Rückschlüsse werden in der Angebotsplanung bis 2030 berücksichtigt und stellen darüber hinaus die Ausgangsbasis für die Überlegungen für ein Angebot 2030+ dar.



In **Phase 2** sollen für den Zeitraum 2030+ konkrete Angebotsplanungen erarbeitet werden. Geplante Infrastrukturmaßnahmen, die in diesen Zeitraum fallen, sollen im Detail betrachtet und auf die möglichen Konsequenzen hin geprüft werden. Dies betrifft insbesondere die Kapazitätsausweitung auf der Südbahn (4-gleisiger Ausbau Meidling-Liesing-Mödling) und die neue Ostbahn mit der Neubaustrecke Wien Hauptbahnhof - Flughafen Wien - Bruck/Leitha. Des Weiteren sollen Überlegungen angestellt werden, wie die Kapazitätsprobleme auf der bestehenden Stammstrecke gelöst werden können. Diese Überlegungen sollen bis hin zu möglichen Varianten für eine neue Stadtquerung gehen.

SMA Zürich	VERRACON	Lenkungskreis SPNV 2030+
<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsplanung 2040+ für die Ostregion • Betrachtung Kapazitätsausweitungen Wien und Umland 	<ul style="list-style-type: none"> • Bewertung und Analyse • Abstimmung mit Länder 	<ul style="list-style-type: none"> • Länder Wien, NÖ, Bgld, Beauftragte Unternehmen, VOR • Projektsteuerung und Abstimmungen

Die Effekte der unterschiedlichen Linienvarianten sollen bewertet und den in Phase 1 erarbeiteten Grundlagen gegenübergestellt werden. Die Bearbeitungen erfolgen in enger Abstimmung mit den Mitgliedern des Lenkungskreises SPNV 2030+, dem die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, der Verkehrsverbund Ostregion sowie die beauftragten Unternehmen angehören.

Dabei handelt es sich um ein sehr stark in die Zukunft gerichtetes, langfristiges Projekt. Die sehr langen Vorlaufzeiten (25-30 Jahre) bis zur Realisierung der künftig notwendigen Verkehrsinfrastruktur bedingen die Notwendigkeit, sich bereits heute mit teilweise noch schwer abschätzbarem Bedarf 2030+ auseinanderzusetzen. So wurden heute im Bau befindliche Projekte wie der Semmeringbasistunnel oder die Koralmbahn bereits in den 1970er und 1980er Jahren initiiert. Die ersten Ideen zum Ausbau der Westachse gehen auf die 1960er Jahre zurück. Die Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten wurde 2012 in Betrieb genommen. Die positiven Effekte haben alle Erwartungen übertroffen.

Kapazitätsausweitungen SPNV-Achsen

Aufgrund der in der Phase 1 festgestellten Kapazitätsengpässe in der Stadtregion⁺ werden Möglichkeiten für Kapazitätsausweitungen erarbeitet, wobei die Komplexität des SPNV-Systems und wechselseitige Abhängigkeiten der einzelnen SPNV-Achsen sowie die Detailliertheit der Überlegungen in den folgenden Darstellungen und Texten deutlich wird.

► Nord-Süd-Achse

Mit dem Ausbau der Pottendorfer Linie werden zukünftig alle Fernverkehrszüge von der Südbahn umgelegt und via Pottendorf-Landegg in Richtung Semmering und Süden geführt. Diese frei werdenden Trassen sowie ein Ausbau der Südbahn auf 4 Gleise im Bereich Meidling – Mödling erlaubt es, zusätzliche Züge zu führen. Dabei sollten auch mögliche neue S-Bahnhaltestellen auf Wiener Stadtgebiet (z.B. die Haltestelle Rosenhügel) mit betrachtet werden.

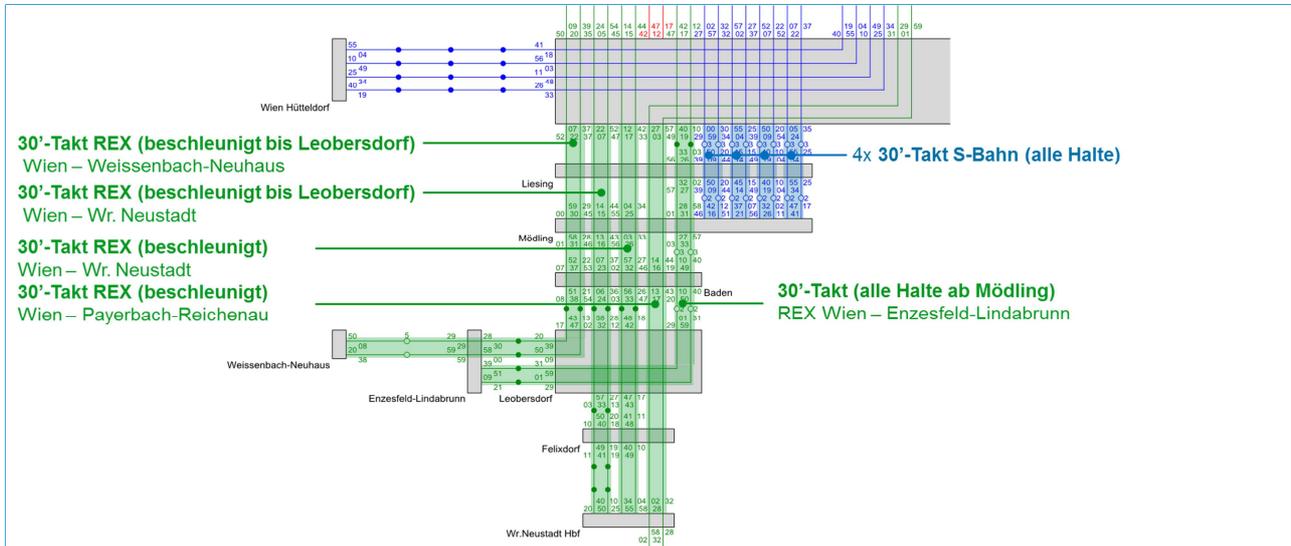
Als Grundlage dient die Planung für 2027 der VOR Bahn–SPNV-Planung mit einer Zugfolgezeit auf der Stammstrecke von 3 Minuten.

Parallel zu den Planungen von SMA wird untersucht, ob die Zugfolgezeit auf der Stammstrecke Floridsdorf – Wien Meidling auf 2,5 Minuten reduziert werden kann. Dies führt auf der Südbahn zu einer Neukonzeption der Linien.

Die **Trassen auf der Südbahn** sind aufgrund der Angebotsdiversität und der damit verbundenen Fahrplanzwänge vorgegeben. Hierbei sind die halbstündlich verkehrenden REX⁷-Züge nach Payerbach-Reichenau maßgebend für die Angebotsgestaltung. Die beschleunigten, jedoch etwas langsamer verkehrenden REX-Züge müssen entsprechend zwischen diesem Raster ausgeplant werden.

⁷ Regionalexpress

Trassen aus der Stammstrecke, die in Meidling nicht für eine Durchbindung auf eine REX-Trasse benötigt werden, führen als S-Bahn-Trasse weiter bis nach Mödling. Dank dem viergleisigen Ausbau können die S-Bahnen fast unabhängig von den REX-Zügen verkehren. Einzig der REX nach Leobersdorf, der alle Halte ab Mödling bedient, wird über die S-Bahn-Gleise geführt. Dies führt zu einer eingekürzten Taktlage einer S-Bahn bis Liesing oder einer Taktlücke.



Ergebnis der S-Bahn Verdichtung bis Mödling

- ▶ Gegenüber den Planungen 2027 können **zwischen Wien Hauptbahnhof und Mödling zwei zusätzliche Halbstundentakte** (S-Bahnen) realisiert werden, wodurch ein 5'-Takt mit jeweils 2 Taktlücken von 10 Minuten pro Stunde entsteht.
- ▶ Aufgrund des IRE⁸ nach Payerbach-Reichenau ist kein durchgängiger 5'-Takt bis Mödling realisierbar.
- ▶ In Wien Hauptbahnhof kann ein **Halbstundentakt** auf den **IRE nach Bratislava-Petržalka** durchgebunden werden (diese Variante berücksichtigt noch nicht die neue Ostbahn).

Ergebnis Erschließung Wittmannsdorf

- ▶ Um die neu zu errichtende P&R-Anlage in Wittmannsdorf (Leobersdorf Zentrum) schnell mit Wien zu verbinden, kann die bisher (in der Hauptverkehrszeit) stündlich nach Wiener Neustadt geführte **langsame S-Bahn nach Wittmannsdorf umgelegt** werden. Es existiert in Leobersdorf für Fahrgäste nach Wiener Neustadt eine schlanke Anschlussverbindung (4 Minuten).
- ▶ Zusätzlich kann ein **halbstündlich beschleunigter IRE** (Halt in Meidling, Mödling, Baden, Bad Vöslau und Leobersdorf) **nach Wittmannsdorf und weiter bis nach Weissenbach-Neuhaus** geführt werden. Dies bedingt jedoch die Elektrifizierung der Strecke bis nach Weissenbach-Neuhaus.
- ▶ Dadurch ergeben sich **pro Stunde 4 direkte Verbindungen nach Wien**. Die ungefähre Reisezeit der schnellen Verbindung beträgt rund 42 Minuten bis ins Stadtzentrum, diejenige der langsameren Verbindung rund 55 Minuten.

⁸ Interregio-Express

▶ Stammstrecke

Eine wesentliche Hauptachse, die Wien durchquert, ist die S-Bahn-Strecke mit dem **Stammstreckenabschnitt von Wien Meidling Rennweg über Praterstern nach Floridsdorf**. Sie verbindet die südlich gelegenen Stadtteile in Wien mit den auf der anderen Donauseite gelegenen nördlichen Bereichen und Vororten sowie zentrale Haltestellen in der Wiener Innenstadt. Die Strecke, die derzeit von REX-Zügen und S-Bahn-Linien befahren wird, **wird an ihrer Auslastungsgrenze betrieben**. Die planerisch unterstellte Zugfolge beträgt 3 Minuten.

Es ist bereits jetzt erkennbar, dass durch den Siedlungsdruck auf den Großraum Wien und das Wachstum der Stadt hinsichtlich Arbeitsplätze das Verkehrsaufkommen steigen wird. Auch die Planungen für die Jahre 202x werden nicht ausreichen, um die Steigerungen aufnehmen zu können. Insbesondere gehen Untersuchungen bis 2025 davon aus, dass die S-Bahn-Stammstrecke (neben der Südbahn) die zusätzliche Nachfrage nicht aufnehmen können wird. Aus diesem Grund bestehen beim VOR **Planungen für ein Angebotskonzept auf Basis einer Zugfolge von 2,5'**.

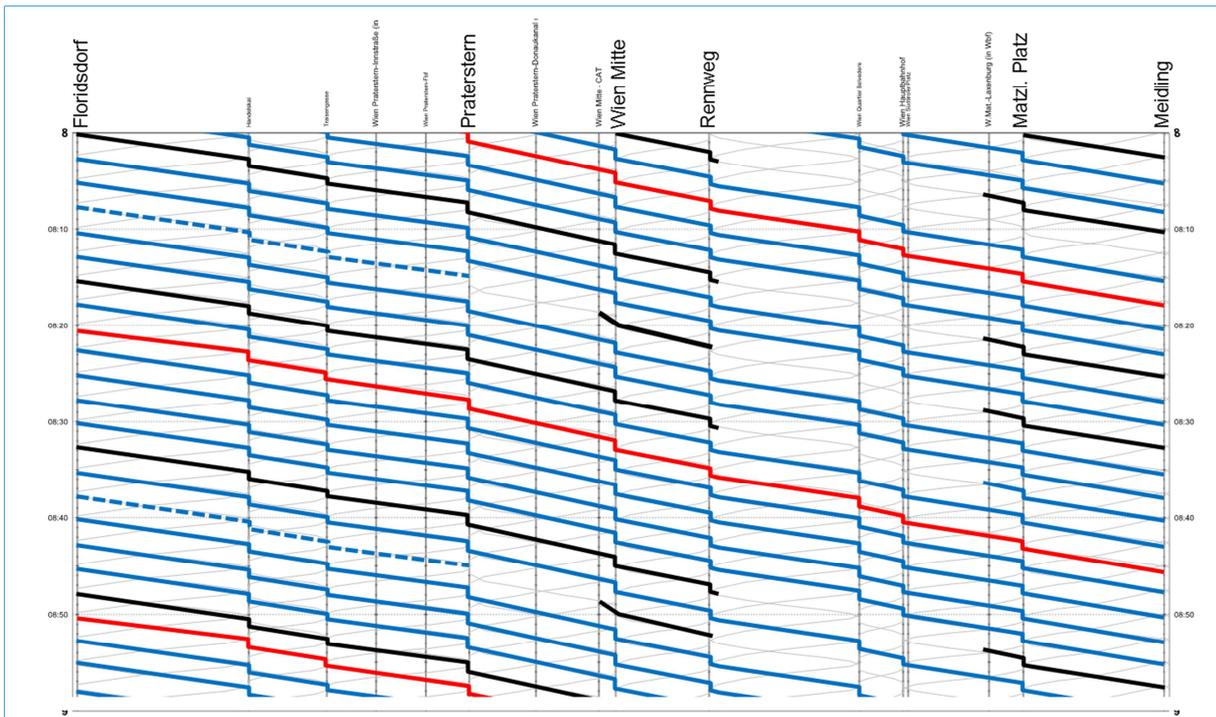
Folgende **Annahmen** sind zu beachten:

- ▶ Züge der WESTbahn M. GmbH ab Wien Praterstern bzw. CAT-Züge ab Wien Rennweg
- ▶ Alle Züge müssen systematisch mit derselben Haltepolitik und derselben Fahrzeit zwischen Floridsdorf und Meidling verkehren.
- ▶ Züge des REX (Bratislava-) Wien – Payerbach-Reichenau sind zeitlich nicht veränderbar (Fernverkehr in Wiener Neustadt).
- ▶ Züge der S80 sind zeitlich kaum veränderbar.

Zusammenfassend resultieren aus den **Planungen der Stammstrecke**:

- ▶ Der 2,5'-Takt ermöglicht maximal 24 Trassen pro Stunde und Richtung auf der Stammstrecke.
- ▶ Die Züge der S80 sowie die REX-Züge (Bratislava-)Wien Hauptbahnhof – Wiener Neustadt – Payerbach-Reichenau benötigen auf der Stammstrecke 6 Trassen pro Stunde und Richtung. Eine Umleitung der REX-Züge auf die Fernverkehrsgleise zwischen Wien Hauptbahnhof und Wiener Neustadt ist aufgrund eines Trassenkonflikts nicht möglich und entspricht auch nicht den Vorstellungen des VOR (Halt Matzleinsdorfer Platz mit dem REX).
- ▶ Die Züge der S-Bahn in Richtung Flughafen sowie die Züge des CAT fahren idealerweise in den Schattenrassen der S80 und REX-Züge.
- ▶ Um ein zukünftig stabiles Fahrplansystem, auch in Anwesenheit von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, zu konstruieren, werden zwei Trassen pro Stunde für den Fernverkehr freigehalten. Diese Trassen können festgelegt werden, jedoch nicht in der Wunschfahrplage.
- ▶ **Es stehen somit pro Stunde und Richtung 16 durchgehende Trassen für S-Bahn-Züge von Floridsdorf nach Meidling zur Verfügung.**

Bedingt durch die kurze Zugfolgezeit von 2,5 Minuten und einigen Haltestellen mit nur einer Bahnsteigkante ist die Betriebsstabilität der Stammstrecke in der Hauptverkehrszeit kritisch zu betrachten. Eine solch kurze Zugfolgezeit stellt an den Betrieb hohe Anforderungen bezüglich der Zuverlässigkeit und der Pünktlichkeit der Züge. So müssen auf jeden Fall die unterstellten kurzen Haltezeiten eingehalten werden, da ansonsten eine unmittelbare Verspätungsübertragung auf nachfolgende Züge stattfindet. Um allfällige Verspätungen vor und nach der Stammstrecke abzubauen, ist zudem in Floridsdorf und Meidling jeweils eine Pufferzeit von mindestens einer Minute eingeplant.



► Ost-Achse

Zur Verbesserung des Angebots im Osten von Wien ist eine **neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen dem Flughafen Wien und Bruck an der Leitha** geplant. Eine spätere Fortsetzung bis Hegyeshalom inklusive der Einbindung der Strecke nach Bratislava ist in einem weiteren Schritt vorgesehen und wird im Rahmen dieser Studie nicht untersucht.

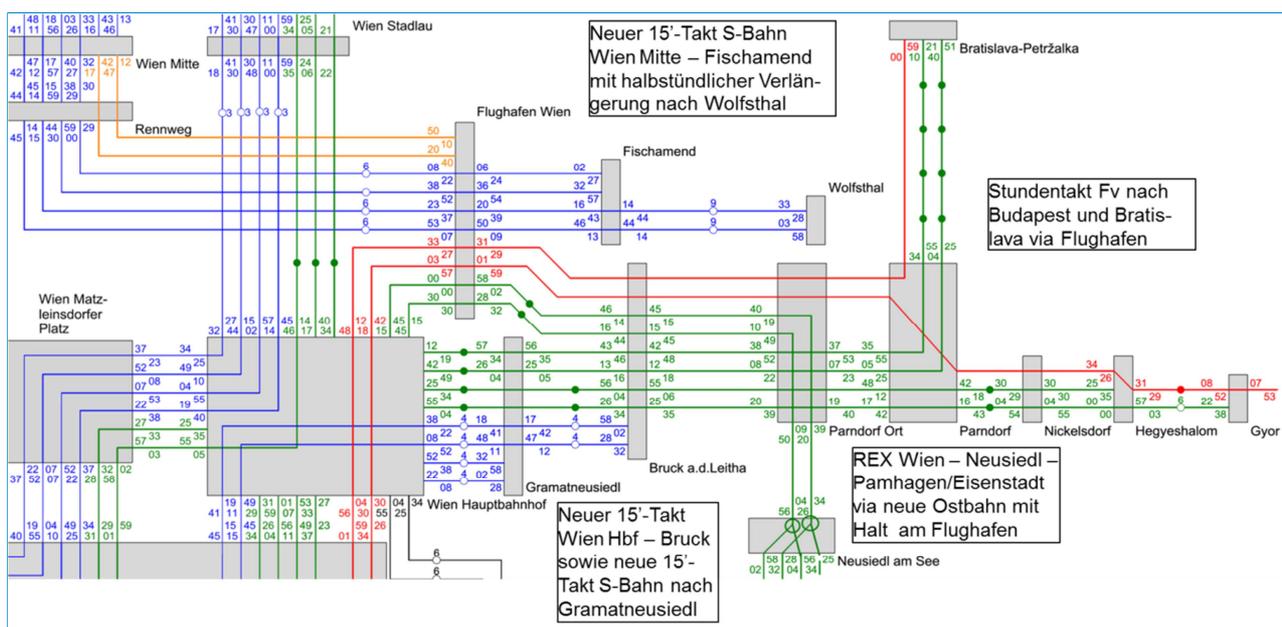
Abbildung: Netzveränderung auf den Abschnitten der vorgeschlagenen Neubaustrecke Wien – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha (– Hegyeshalom), Quelle: BMVIT, ÖBB-Infrastruktur



Das angestrebte Neubauprojekt ermöglicht, die bestehende Ostbahn zu entlasten und zusätzliche Regionalzüge ohne einen Zeitverlust gegenüber der alten Ostbahn über den Wiener Flughafen zu führen. Die neue Ostbahn bringt zudem auch eine Entlastung für den Güterverkehr.

Um das ideale Konzept für die neue Ostbahn zu finden, sind durch SMA mehrere Varianten untersucht worden. In all diesen Varianten ist der Fernverkehr **halbstündlich bis zum Flughafen** und von dort **einmal pro Stunde nach Budapest und einmal pro Stunde nach Bratislava** unterstellt. Es sind keine Züge des Güterverkehrs berücksichtigt worden. Die derzeitige **Vorzugsvariante** berücksichtigt eine Zugfolgezeit von 2,5 Minuten auf der Stammstrecke:

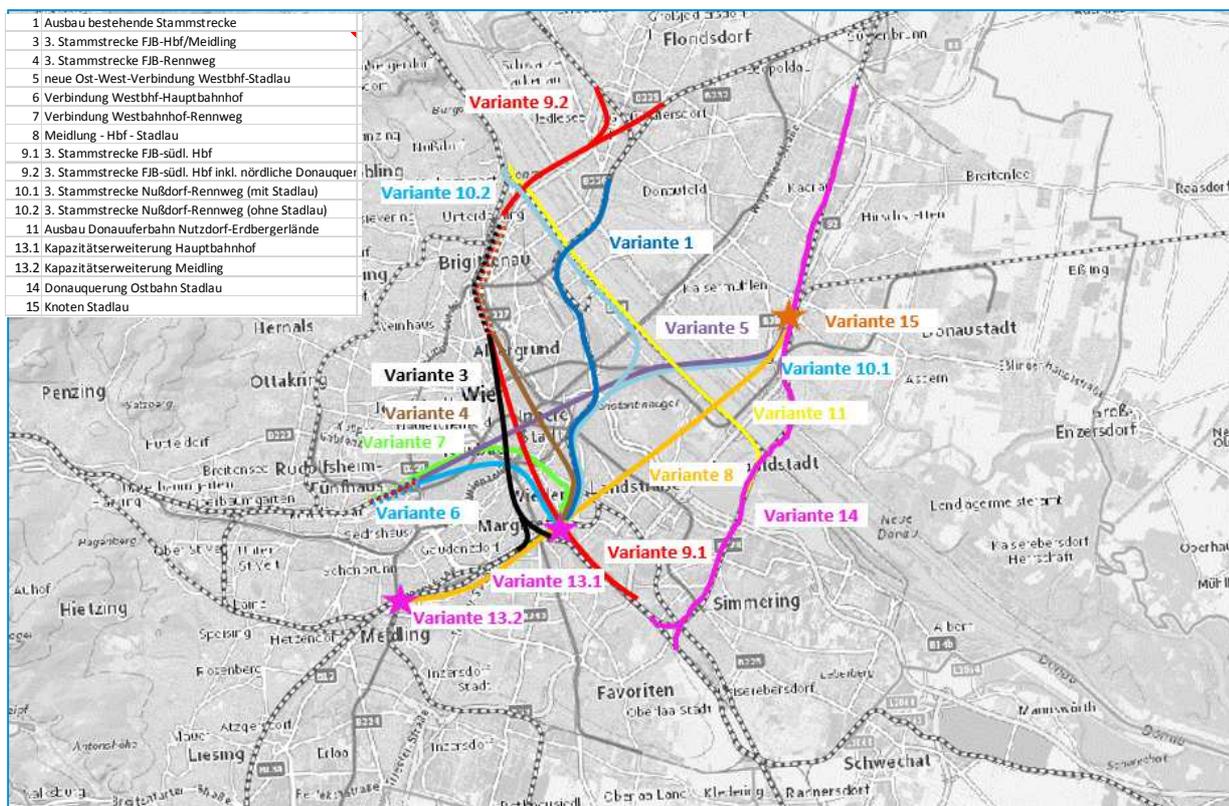
- ▶ Der Nullknoten Neusiedl am See bleibt wie in den Planungen 2017 bestehen. Die Fahrzeit Neusiedl am See – Wien verlängert sich durch die neue Ostbahn nicht.
- ▶ Ein zusätzlicher Halt des REX in Schwechat wird zurzeit noch geprüft.
- ▶ Ggf. ist in Wien Grillgasse je Richtung eine zusätzliche Bahnsteigkante erforderlich. Dies ist noch gesondert zu prüfen.
- ▶ Auf der alten Ostbahn verkehren die REX-Züge neu in einem Abstand von 15 Minuten. Dadurch ergibt sich ein Viertelstundentakt Wien – Parndorf.
- ▶ In Parndorf wird der REX nach Hegyeshalom jeweils stündlich vom Fernverkehr überholt.
- ▶ Die S-Bahn verkehrt neu im Viertelstundentakt ab Wien Hauptbahnhof bis Gramatneusiedl (eine halbstündliche Verlängerung in Richtung Pottendorf ist denkbar, wurde aber noch nicht weiter untersucht).
- ▶ Aufgrund der geänderten Verteilung der Züge zwischen Wien Hauptbahnhof und Bruck an der Leitha erhält der REX Wien – Bratislava eine geänderte Fahrlage. In Bruck an der Leitha besteht Anschluss vom REX Wien – Neusiedl via Flughafen nach Bratislava.
- ▶ In Neudorf wird ein neuer Kreuzungsbahnhof benötigt.
- ▶ Falls der Fernverkehr stündlich nach Bratislava verkehrt, ist zwischen Parma und Gattendorf ein 2-gleisiger Ausbau erforderlich.
- ▶ Anstelle eines beschleunigten REX verkehrt auf der Flughafen-Schnellbahn neu die S-Bahn im Viertelstundentakt von Wien Mitte nach Fischamend. Ab Fischamend verkehrt jeder zweite Zug weiter nach Wolfsthal, so dass sich ein Halbstundentakt ergibt.
- ▶ Der CAT erhält eine geänderte Fahrlage und muss verlangsamt werden. Die Fahrzeit beträgt neu 23 statt 17 Minuten.
- ▶ Freie Trassen für den Güterverkehr werden noch geprüft.



Lösungsansätze für Kapazitätsprobleme im Eisenbahnknoten Wien

Laut den Prognosen der Phase 1 des Projekts werden sowohl der Verkehr in Wien als auch der Regionalverkehr nach dem Zeitraum 2027 weiter steigen. Die vorgeschlagenen Angebotsausweitungen erhöhen den Druck auf die Infrastruktur in Wien. Davon sind vor allem die Stammstrecke zwischen Meidling und Wien Hauptbahnhof sowie die beiden Donauquerungen betroffen, deren Kapazitätsgrenzen bereits heute erreicht werden. Sollen über das oben beschriebene Volumen Zugleistungen in Wien geführt werden, bedarf es zusätzlicher Infrastrukturen.

Neben Maßnahmen zur Optimierung von bestehenden Strecken wurden daher Ansätze zur Lösung des Kapazitätsproblems erarbeitet. Die Arbeit war dabei bewusst auf das ÖBB-Eisenbahnnetz fokussiert. Dabei werden vor allem Neubaustrecken vorgeschlagen. Im Rahmen der Projektabwicklung wurden in mehreren Iterationsschleifen 16 mögliche Varianten erarbeitet. Diese Varianten bilden das Ergebnis von konzeptionellen Überlegungen, die Großregion Wien besser mit Zentren in Wien zu verbinden und Trassenkapazitäten für zusätzliche Verkehrsangebote zu erschaffen.



Alle 16 Varianten wurden grob auf folgende Kriterien beurteilt:

- Marktorientierte Kriterien (Sind mögliche Linienkonzepte erweiterbar, werden bestehende Strecken entlastet, ist der Ausbau bedarfsorientiert, werden Überkapazitäten geschaffen?)
- Netzkonsistenz (bessere oder neue Verbindung vorher nicht verbundener Strecken, neue Linienvarianten)
- Erschließungsfunktion (Abschätzung der Veränderungen in Bezug auf Reisezeit und Angebotsdichte für geografisch wichtige Punkte in Wien)

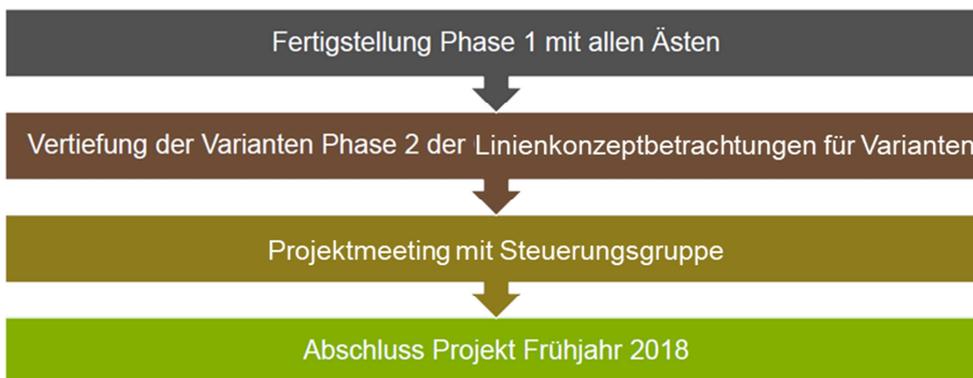
Eine bautechnische Bewertung konnte in dieser Phase nicht vorgenommen werden. Dementsprechend sind Empfehlungen aus dem Bewertungsprozess vorbeachtlich einer detaillierten bautechnischen Untersuchung durch die zuständigen Stellen zu verstehen.

Nachdem die verschiedenen Kriterien gegeneinander gewichtet wurden, kristallisierten sich folgende 6 TOP-Varianten heraus, die in weiterer Folge von der Firma SMA vertiefend bearbeitet werden, wobei die Erarbeitung von möglichen Linienkonzepten im Mittelpunkt stehen soll:

- ▶ Variante 1: Ausbau bestehende Stammstrecke
- ▶ Variante 9.1: 3 Stammstrecke FJB – südlich Hauptbahnhof
- ▶ Variante 9.2: 3. Stammstrecke FJB – südlich Hauptbahnhof inkl. nördliche Donauquerung
- ▶ Variante 10.2: 3. Stammstrecke Nußdorf – Rennweg (ohne Stadlau)
- ▶ Variante 13.1: Kapazitätserweiterung Hauptbahnhof
- ▶ Variante 14: Donauquerung Ostbahn – Stadlau

Ausblick

Folgende nächste Schritte wurden bis zum Abschluss des Projekts im Frühjahr 2018 festgelegt.



Folgende Punkte sollten sich jedenfalls in den weiteren Bearbeitungen wiederfinden:

- Infrastrukturanforderungskatalog: welche Maßnahmen sind erforderlich, um die Ziele zu erreichen?
- Abschätzung der Kosten unter Anführung der Annahmen für verschiedene Varianten
- Abschätzung der Angebots-, Fahrzeug- und Infrastrukturkosten (Bahn-km)
- Abgleich mit den in Phase 1 identifizierten Kapazitätsengpässen
- Beschreibung der Folgewirkungen und Ableitung von Handlungsempfehlungen

5.2 Weitere Verkehrsthemen, die im Rahmen der Plattform im Berichtsjahr behandelt wurden

▶ Verkehrsdienstverträge NEU

Unter Einbeziehung des VOR fanden intensive Gespräche mit dem Bund über ein Ländermodell bezüglich einer gemeinsamen GmbH statt, welche mit der Bestellung der Schienenpersonenverkehrsdienstleistungen betraut sein soll. Weiters werden eine Gesellschaft zur Fahrzeugbereitstellung und gestaffelte Laufzeiten angedacht. Im Rahmen der Plattform wurde darüber regelmäßig berichtet und diskutiert.

▶ Ausweitung Parkraumbewirtschaftung

Im Laufe des Jahres 2017 wurde die regelmäßige Berichterstattung über die geplanten Ausweitungen der Parkraumbewirtschaftung der MA 65 (10., 11., 13. Bezirk) fortgesetzt. Die Diskussionen betrafen vor allem deren Auswirkungen sowie verkehrliche Überlegungen beispielsweise zur Verbesserung der Leihfahrradsysteme entlang der zukünftigen U1-Stationen.

▶ Westkorridor Wien – Alternativenprüfung ÖV (S-Bahn, U-Bahn)

In dieser intermodalen Studie der MA 18 sollen für den schienengebundenen ÖV-Korridor West Verbesserungen bzw. eine Attraktivierung im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr erzielt werden. Das Land Niederösterreich und die Gemeinde Purkersdorf werden darüber laufend informiert und miteinbezogen.

▶ Verlängerung der Breitspureisenbahn nach Österreich

Aufgrund aktueller Entwicklungen und aktueller Medienberichte wurde im Rahmen einer gesonderten Besprechung das o.g. Projekt der Breitspur-Planungsgesellschaft m.b.H. hinsichtlich einer abgestimmten Haltung der Länder besprochen, um daraus resultierende, länderrelevante Fragestellungen und Konsequenzen abzuleiten und eine valide Beurteilung im Vorfeld der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich vornehmen zu können. Das Thema wird auch 2018 zu behandeln sein.

▶ Aktuelle Verkehrsentwicklung in Wien (Analyse der Zählstellen)

Es wurden die Ergebnisse der händischen Straßenverkehrszählung 2015 auf dem Wiener Gemeindegnetz vorgestellt und besprochen.

▶ Schnittstellen Radwegedaten W-NÖ zur Darstellung grenzüberschreitende Radwegeverbindungen

Die MA 18 erstellt jährlich eine Karte mit dem Wiener Radwegenetz (Bestand und Planung). Die Radverbindungen sollen nicht an der Wiener Stadtgrenze enden, sondern mit dem NÖ Netz dargestellt werden, um zukünftig besser abgestimmte Planungsüberlegungen anstellen zu können. Unterschiedliche Zuständigkeiten von Länder- und Gemeindeebene bei Planung und Umsetzung erschweren die diesbezügliche grenzüberschreitende Abstimmung.

▶ Anbindung Betriebsgebiet Ailecgasse an die S1

Die beiden Länder Wien und Niederösterreich sowie die Gemeinde Schwechat haben gemeinsam die Planungen einer neuen Anbindung des Betriebsgebietes um die Ailecgasse an die S1 gestartet. Diese Gemeindestraße wäre eine Alternative zur B 14. Nach Vorliegen der Planungen soll über die gemeinsame Vorgangsweise entschieden werden.

6. Plattform Energie und Klimaschutz (Smart Region - Plattform)

In der Plattform werden regelmäßig wichtige länderübergreifende Themen sowie aktuelle Entwicklungen aus den Bereichen Energie und Klimaschutz mit den relevanten Fachdienststellen der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland diskutiert bzw. behandelt.

Das 2015 erarbeitete Grundsatzpapier für eine verstärkte Kooperation bei Energie und Klimaschutz in der Ostregion und die daraus abgeleiteten Handlungsfelder bilden eine wichtige Basis für das abgeschlossene Sondierungsprojekt Energy Lab East und das Folgeprojekt Green Energy Lab, die laufend in den beiden im Berichtsjahr stattgefundenen Plattformsitzungen behandelt wurden.

6.1 „Energy Lab East“ und Folgeprojekt „Green EnergyLab“

Das von der Niederösterreichischen Energie- und Umweltagentur eNU durchgeführte Projekt „Vorzeigeregion EnergyLab East – Energiewende in der Ostregion“ verfolgt das Ziel, den Anteil erneuerbarer Energie am Energieverbrauch der Ostregion signifikant zu steigern und die Kapazitäten erneuerbarer Energie in Richtung Leistungsautarkie weiter auszubauen. Die Sondierungsphase dauerte bis 30.6.2017. EnergyLab East unterstützt die übergeordneten Ziele des PGO-Grundsatzpapiers Energie und Klimaschutz.

Die wichtigsten Erkenntnisse und Handlungserfordernisse, die in Form eines Endberichts vorliegen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ▶ Regionaler Energieausgleich (Balance zwischen Quellen und Senken)
- ▶ Erhöhung der Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien
- ▶ Berücksichtigung des Verbraucherverhaltens zur Reduzierung des Endenergieverbrauchs
- ▶ Intensiver Austausch über Strategien, Umsetzungs- und Anwendungserfahrungen, v.a. zum Einsatz neuer Technologien, zu neuen Geschäftsmodellen, zur Anregung von Investitionen privater und öffentlicher Akteure
- ▶ Stärkere Interaktion von Strom- und Wärmenetzen sowie des Mobilitätsangebots bzw. der Mobilitätsnachfrage zur optimalen Energienutzung
- ▶ Gemeinsame Betrachtung der länderübergreifenden Energieinfrastruktur
- ▶ Energieeffizientes und leistbares Wohnen

Das zentrale Ergebnis der Sondierungsphase ist der Aufbau der Energie-Vorzeigeregion „Green Energy Lab – Accelerating user-centric integrated solutions for the renewable energy system of tomorrow“. Green Energy Lab wurde als eine von drei Vorzeigeregionen des Klima- und Energiefonds von einer internationalen Jury ausgewählt.

Es ist das bisher umfangreichste Innovationsprojekt für Entwicklung und Demonstration grüner Energietechnologien am Weg zu 100 % erneuerbarem Strom und Wärme in Österreich. Die Vorzeigeregion Energie umfasst die Bundesländer Burgenland, Niederösterreich, Wien und auch die Steiermark (insgesamt ca. 60% der österreichischen Bevölkerung). Über 100 Unternehmens- und Forschungspartner sind in 31 eng miteinander verknüpften Teilprojekten beteiligt, wobei beispielsweise international vorzeigbare energierelevante Projekte und Demonstrationsstandorte geschaffen und die Energiewende erlebbar gemacht werden soll. Es werden 150 Millionen Euro investiert. Die Teilprojekte befassen sich z.B. mit dem Ziel, Heizwasser in Siedlungsgebieten zu einem volatilen Speicher zusammenzubringen („Heat water storage pooling“), der Bauteilaktivierung, dem Umgang mit

Windspitzen sowie der Schaffung von Netzstabilität. Das Projekt wird von der Energie- und Umweltagentur Niederösterreich (eNu) und dem Green Tech Cluster unterstützt. Die Energieversorger der beteiligten Bundesländer (Energie Burgenland, Energie Steiermark, EVN und Wien Energie) sind als zentrale Partner vertreten. Es sind 25 Gemeinden – vor allem vermittelnd, aber auch finanziell – eingebunden. Das Projekt ist für acht Jahre, von 2018 bis 2025, anberaumt. Angedacht ist, ab Sommer 2018 ein Projektbüro als „Innovationslabor“ mit fünf MitarbeiterInnen einzurichten.

6.2 Novelle Ökostromgesetz

Mit der Ende Juni 2017 beschlossenen Novelle des Ökostromgesetzes werden die Fördermittel für Windkraft und Photovoltaik erhöht, während die Unterstützungen für unrentable Biogasanlagen der ersten Generation auslaufen. Im Burgenland etwa geht bei der Windkraft demnach der Trend in Richtung Kraftwerkserneuerung (Repowering) und Optimierung bestehender Standorte. Neue konkrete Ausbaupläne sind nicht veröffentlicht, und es wird vorsichtiger geplant. Unter den Biogasbetreibern herrscht aufgrund der Novelle Zurückhaltung. Momentan werden 300 Biogasanlagen im Burgenland gefördert. Deren Zukunft ist aufgrund des reduzierten Förderregimes ungewiss. Eine Chance könnte darin bestehen, mit Abfallentsorgung und Klärschlamm, Grasschnitt/Biotonne zu kombinieren bzw. mit Erdgas zu koppeln (Synthesegas).

In Zukunft werden vermehrt nachhaltige Lösungen für Produktionsüberschüsse und die volatile Energieaufbringung notwendig sein. Die Energieversorger probieren derzeit nur einzelne Strategien aus, eine Kombination verschiedener Energieaufbringungsarten dürfte langfristig mehr Erfolg versprechen.

Die Thematik soll insbesondere aufgrund seiner Relevanz für die gesamte Ostregion im Auge behalten und weiterhin bei den Plattform Sitzungen thematisiert werden.

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

► Forschungsbericht Smart City Ebreichsdorf

Die Stadtregion Wien ist, auch im europäischen Vergleich, eine sehr dynamische Region mit großen Bevölkerungszuwächsen. Laut Prognosen wird die Bevölkerung in den Gerichtsbezirken Baden und Ebreichsdorf im Vergleich zum Jahr 2009 bis 2030 um rund 21% zunehmen, bis zum Jahr 2050 um 38%. Das prognostizierte Wachstum bedeutet, dass mit den vorhandenen Ressourcen sehr bewusst umgegangen werden muss. Bereits jetzt sind in der Region die Folgen unkoordiniertem Wachstums spürbar, wie zum Beispiel im Verkehr oder bei den hohen kommunalen Aufwendungen zur Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur.

Bis zum Jahr 2023 soll der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie im Süden von Wien umgesetzt sein und die Bahnstrecke in Vollbetrieb gehen. Auf einem freien Feld zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf soll ein komplett neuer Regionalbahnhof (P&R Standort, Umsteigen in die Regionalbusse etc.) entstehen, in attraktiver Pendeldistanz zu Wien.

Vor diesem Hintergrund haben das Land Niederösterreich und die Stadtgemeinde Ebreichsdorf, unterstützt von ExpertInnen der TU Wien, im Rahmen des Stadt-Umland-Managements Wien/Niederösterreich einen Meinungsbildungsprozess dazu gestartet, ob und wie diese Entwicklung an geeigneten Standorten wie etwa dem zukünftigen Regionalbahnhof stattfinden soll.

Die Initiative unter Federführung der TU Wien wurde als Sondierungsprojekt im Rahmen der "smartcities-Initiative" des Bundes gefördert und im Frühjahr 2017 abgeschlossen.

▶ STEP 2025 – Fachkonzept Integrierte Energie-Raum-Planung

Die MA 20 erarbeitet das Fachkonzept unter Einbindung der befassten Dienststellen, begleitet von einer magistratsinternen Lenkungsgruppe. Ein erster Zwischenstand wurde bei der Plattform-sitzung am 20.2.2017 präsentiert. Die Fertigstellung erfolgt im zweiten Halbjahr 2018. Es wurde aus Sicht der MA 18 und der PGO angeregt, zumindest in Ansätzen eine regionale, länderübergreifende Perspektive mit zu berücksichtigen. Ergänzend zum Fachkonzept wird durch ein Umsetzungsprogramm die Implementierung der Maßnahmen definiert. Außerdem wird ein Materialienband mit einer Fülle an weiteren fachlichen Informationen sowie ausführlichen Beispielen ausgearbeitet. Für die drei Länder relevante Inhalte werden gegebenenfalls bei einer Plattform-sitzung im Jahr 2018 diskutiert.

▶ Energiebericht der Stadt Wien

Der Energiebericht 2017 – mit Daten aus 2015 – wurde von der MA 20 in einer Plattform-sitzung präsentiert. Er enthält zwar keine die Ostregion als Ganzes betreffende Aussagen, doch sind folgende Entwicklungen erwähnenswert:

- ▶ Wiener Pro-Kopf-Energieverbrauch 20.470 kWh (Durchschnitt Österreich: 34.578 kWh): Wien hat österreichweit den niedrigsten Energieverbrauch sowohl pro Kopf, als auch bezogen auf die Wertschöpfung. In den meisten Bundesländern konnte der Endenergieverbrauch pro Kopf in den letzten Jahren reduziert werden. Ein vermehrter Einsatz von elektrischer Energie ist in ganz Österreich deutlich zu erkennen.
- ▶ Treibhausgasemission: 2,6 Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente pro Kopf. Es werden vermehrt erneuerbare Energien und Abwärme genutzt. Dies schlägt sich auch in einem reduzierten Treibhausgasausstoß nieder.
- ▶ 373 Pkws und 387 verkaufte Jahreskarten pro 1.000 EinwohnerInnen: In den letzten Jahren hat sich das Mobilitätsverhalten in Richtung mehr Nachhaltigkeit verbessert - die Pkw-Dichte pro Einwohnerin bzw. Einwohner ist seit 2010 rückläufig, die Anzahl der verkauften Jahreskarten der Wiener Linien steigt an. Der öffentliche Verkehr wird weiterhin gut angenommen, und der Radverkehr nimmt weiter zu. Erstmals konnten mehr verkaufte Jahreskarten als Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner verzeichnet werden.

7. Plattform für wirtschaftsräumliche Themen

Nachdem Ende 2016 die 1. Sitzung der Plattform für wirtschaftsräumliche Themen in der Planungsgemeinschaft Ost unter Beteiligung der Raumordnungsabteilungen, der Wirtschaftsabteilungen und der Wirtschaftsagenturen der drei Bundesländer sowie des Stadt-Umland Managements stattfand, wurden 2017 zwei weitere Treffen abgehalten.

7.1 Länderübergreifende Kooperationsräume im Wiener Umland

Aufbauend auf den Ergebnissen 2016, Konzentration auf konkrete Projekte statt weiterer Studien, wurden in der zweiten Sitzung mögliche länderübergreifende Kooperationsräume im Wiener Umland vorgestellt. In der anschließenden Diskussion wurde angemerkt, dass man sich bei den vorgestellten Kooperationsräumen überlegen sollte, ob alle vorgestellten Räume aktiviert werden können bzw. sollten und wer die NutzerInnen bzw. die Nachfragetypen für diese Räume sein könnten. Es scheint wichtig, den potenziellen Betrieben ein bedarfsgerechtes Portfolio an Standorten anzubieten. Das reine Flächenausmaß an gewidmeten unbebauten Betriebsgebieten sagt noch nichts über deren Qualität aus. Auch wenn sich die meisten Standortgemeinden nur hochtechnologische Betriebe wünschen, ist es wichtig, auch Standorte „zum Wirtschaften“ anzubieten, um Arbeitsplätze zu schaffen, ohne dabei mögliche Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Arbeiten zu vergessen.

Derzeit wird einiges auf Projektebene und basierend auf Freiwilligkeit bzw. Überzeugungsarbeit ausprobiert. In Zukunft könnte es sein, dass die vorhandenen Steuerungsmöglichkeiten nicht mehr ausreichen und über neue (z.B. legislative) Mechanismen nachgedacht werden müsste, um z.B. eine Standortsicherung auf überörtlicher Ebene zu ermöglichen.

Als besonders wichtig werden die Kommunikation und das Erkennen des Mehrwerts bei gemeinsamen Kooperationen angesehen. Es ist wichtig, eine Kosten/Nutzen-Rechnung der Kooperation auf unterschiedlichen Ebenen darzustellen, bzw. auch die Politik rechtzeitig ins Boot zu holen.

Auch wenn der Fokus bei der Sitzung nur auf Kooperationsräume im Wiener Umland gelegt wurde, wird angemerkt, dass es künftig vielleicht auch gemeinsame Kooperationsräume von Niederösterreich und Burgenland an der A3 und/oder A4 geben könnte.

7.2 Webplattform www.standort-noe.at

Im Zusammenhang mit dem Thema Wirtschaftsstandorte wurde von der ecoplus die Webplattform www.standort-noe.at für Betriebsansiedlungen in Niederösterreich vorgestellt, die aus den beiden großen Bereichen „Standortsuche“ und „Förderkompass“ besteht. Ziel des Förderkompasses ist es, eine unverbindliche Erstinformation zu bieten und den Kontakt zu den Förderstellen herzustellen.

Zielgruppe für die Webplattform sind alle Betriebe, die einen Bezug zur Region haben. Die meisten Objekte bzw. Grundstücke werden von den Gemeinden bzw. den Grundstücksbesitzern gemeldet, wobei die Eingaben derzeit noch von Mitarbeitern der ecoplus getätigt oder zumindest überprüft werden, um ein einheitliches Qualitätsniveau der Eingaben zu gewährleisten. Für die gemeldeten Grundstücke bzw. Objekte müssen die Verkaufsbereitschaft und die Verfügbarkeit gegeben sein. Um die Aktualität des Angebots zu gewährleisten, wird jeweils nach 6 Monaten nachgefragt, ob die Grundstücke noch verfügbar sind.

7.3 Betriebsgebietskooperationen in Niederösterreich an der geplanten S8 und dem Burgenland an der S7

Erfreulicherweise konnte bei der dritten Sitzung bereits über mögliche Betriebsgebietskooperationen in Niederösterreich an der geplanten S8 und im Burgenland an der S7 berichtet werden.

In Niederösterreich wurde im Jahr 2017 in intensiven Verhandlungen die Gründung des Gemeindeverbands „Wirtschaftskooperation Marchfeld“ vorbereitet. Die SUM-Managerin Nord, die den mehrjährigen Aushandlungsprozess steuerte und moderierte, informierte die PlattformteilnehmerInnen über die Aufgaben des künftigen Gemeindeverbands und der operativen Einheit.

Der Gemeindeverband soll künftig acht Mitglieder haben: Aderklaa, Deutsch-Wagram, Gänserndorf, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn, Parbasdorf, Raasdorf und Strasshof an der Nordbahn. Geplant ist eine Kooperation bei der Betriebsansiedlung auf Baulandreserven mit Betriebs- oder Industriegebietswidmung. Sie werden die Neuentwicklung von Standorten aufeinander abstimmen und gemeinsames Marketing betreiben. Ein Kernstück der Standortkooperation wird die Kommunalsteueraufteilung bei künftigen Betriebsansiedlungen sein.

Im Burgenland soll die künftige Betriebskooperation an der geplanten S7 im Wesentlichen nach dem Beispiel des Projekts INKOBA (Interkommunale Betriebsansiedlung) in OÖ erfolgen. Weiters soll es auch Überlegungen geben, welche Art von Betrieben in diesem Raum fehlt bzw. welche Art von Betrieben man möchte. Ebenso wird über die Aufgaben des geplanten Verbands, über Finanzierungsschlüssel und die Rolle des Landes Burgenland diskutiert.

7.4 Online-Handel – Entwicklungen, Auswirkungen und Strategien

Ein weiterer Schwerpunkt war das Thema Online-Handel und mögliche räumliche Auswirkungen. Als Herausforderung wurden unter anderem die Themenbereiche Zulieferverkehre, Wertschöpfung und Flächenverbrauch genannt. Mit den Auswirkungen des Lieferverkehrs beschäftigt sich das Projekt Logistik 2030+ NÖ-W (z.B. Wie kann man Verkehrswege in der Kleinverteilung reduzieren?). Bezüglich Zustellfahrten und Rücksendungen läuft in Asparn ein Versuch, anbieterunabhängige Lieferboxen zu installieren. Es wird festgehalten, dass das Thema Logistikflächen jedenfalls ein grenzüberschreitendes Thema ist, wobei zwischen großflächigen Anlagen (vermutlich meist im Stadt-Umland) und kleinen Logistik-Hubs zur Kleinverteilung der Waren („Last Mile“) unterschieden werden muss. Aus der Diskussion hat sich vorerst kein unmittelbarer grenzüberschreitender Handlungsbedarf bezüglich Online-Handel ergeben.

8. Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum

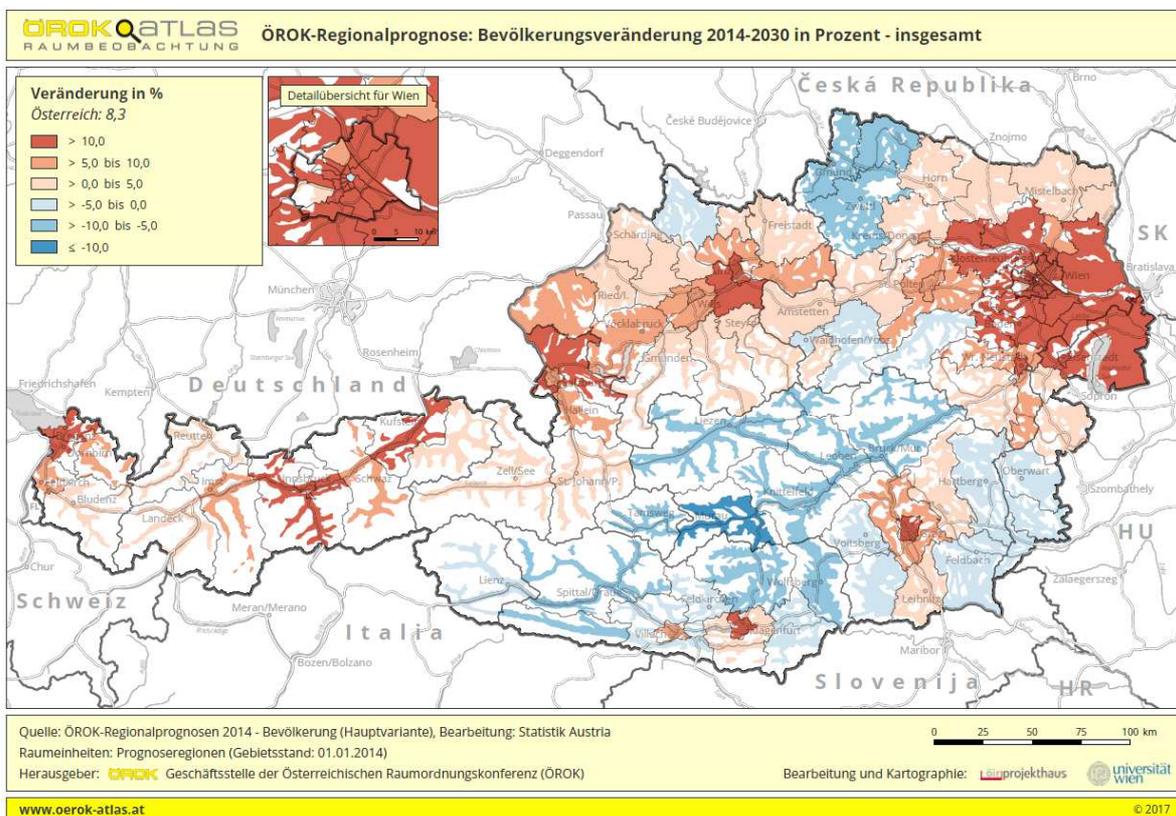
Die Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum wurde 2016 auf Ebene der PGO eingerichtet, um einen gemeinsamen Informations- und Erfahrungsaustausch, eine gemeinsame Befassung mit bundesländerübergreifenden Frage- und Problemstellungen sowie eine gemeinsame Grundlagen- und Raumforschung zwischen den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland zu ermöglichen.

Für strukturschwächere, periphere Räume ist es im Hinblick auf eine ökonomisch und ökologisch nachhaltige Entwicklung notwendig, rechtzeitig Strategien für einen Umgang mit Bevölkerungsrückgang und Alterung sowie für die sich daraus ergebenden Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten auszuarbeiten. Vor diesem Hintergrund stand 2017 das Thema „Bevölkerungsrückgang in ländlichen Räumen“ im Fokus der Plattform.

8.1 Bericht ÖREK-Partnerschaft „Strategien für Regionen mit Bevölkerungsrückgang“

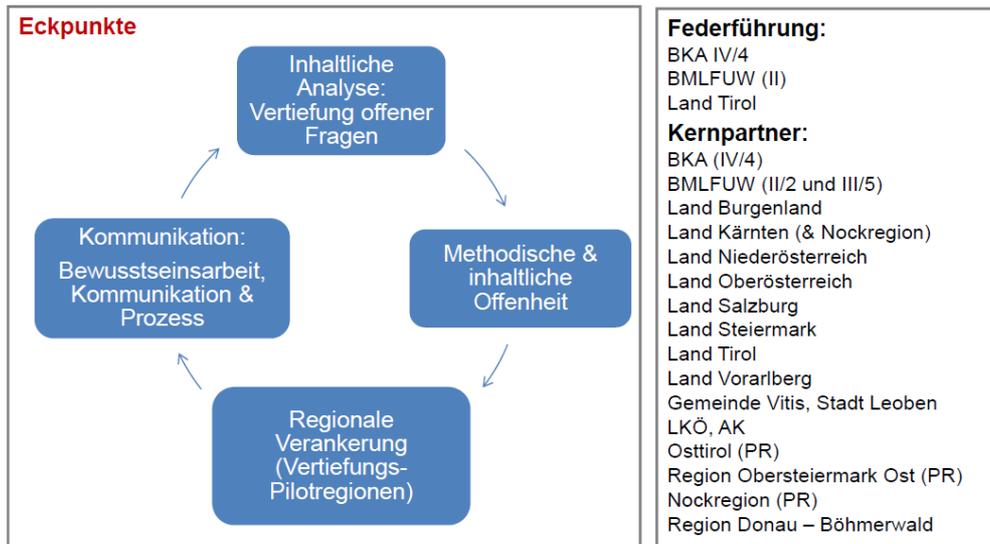
Die ÖROK hat im ÖREK 2011 unter anderem die Sicherung der lokalen und regionalen Daseinsvorsorge sowie neue Partnerschaften zwischen Stadt und Land als Handlungsfelder und Aufgabenbereiche definiert. Die Umsetzung dieser Handlungsfelder bzw. Aufgabenbereiche soll gemeinsam mit den relevanten Partnern im Rahmen von ÖREK Partnerschaften erfolgen.

Die Intention der ÖREK-Partnerschaft „Strategien für Regionen mit Bevölkerungsrückgang“ liegt darin, die vielfältigen Schattierungen und Differenzierungen des Themas „Bevölkerungsrückgang“ zu diskutieren, zu einer Enttabuisierung beizutragen und Handlungsvorschläge mit einem Fokus auf die Raumentwicklung für Politik und Praxis zu erarbeiten.



Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt dabei nicht nur auf der Analyse, sondern auch auf der Beratung von Strategien für die Kommunikation und auf dem Ausarbeiten möglicher neuer Perspektiven in der Herangehensweise. Wesentliches Ziel ist es, ein stärkeres Bewusstsein und besseres Verständnis für die Bedeutung und Tragweite des Themas „Bevölkerungsrückgang“ zu erreichen. Ein Hauptaugenmerk liegt dabei erstmalig auch in der Ausarbeitung eines Kommunikationsplans.

ÖREK-Partnerschaft „Strategien für Regionen mit Bevölkerungsrückgang“ - Eckpunkte



Die inhaltliche Analyse wurde im November 2017 abgeschlossen, die Zusammenfassung dieser Analyse und die Ableitung zentraler Ergebnisse für die weitere Kommunikation sollen bis Februar 2018 vorliegen. Die Zusammenfassung und Sicherung der Ergebnisse ist für Herbst 2018 geplant und könnte dann im Rahmen der Plattform nochmals diskutiert werden.

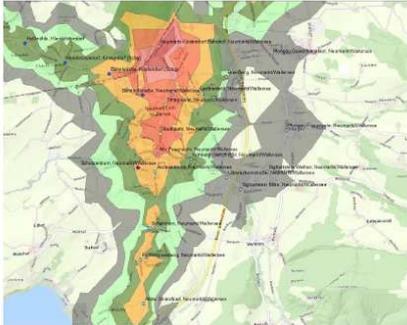
8.2 Bericht ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“: Entwicklung eines Umsetzungskonzepts für österreichweite ÖV-Güteklassen

Im Rahmen der Plattform wurde über die Ergebnisse aus den Arbeiten der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ zum Thema "ÖV-Erschließung und Siedlungsentwicklung" berichtet. Dabei stand vor allem in Umsetzung der Empfehlung aus dem Jahre 2015 die Entwicklung eines Systems von ÖV-Güteklassen für Standorte und Gebiete im Vordergrund. Mit diesem Umsetzungskonzept wurde eine österreichweit abgestimmte Grundlage zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung durch die Entwicklung eines Systems von ÖV-Güteklassen für Standorte und Gebiete geschaffen.

Dieses ÖV-Güteklassensystem ist als Orientierung gebendes Planungsinstrument für eine bundesweite Anwendung zu verstehen und könnte für eine verbesserte Abstimmung zwischen ÖV-Erschließung und Raum- bzw. Siedlungsentwicklung eingesetzt werden. Es dient als Analyse-, Beurteilungs-, Planungs- und Evaluierungsinstrument, insbesondere

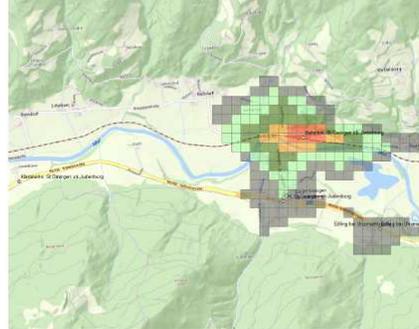
- ▶ für die Festlegung von Standards zur Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung sowie
- ▶ zur Ermittlung von unausgeschöpften ÖV-Nachfragepotenzialen.

Darstellung der ÖV-Güteklassen mit Polygonzügen
Beispiel Neumarkt am Wallersee, Werktag mit Schule



Quellen: Verkehrskunft Österreich, GIP, basemap.at
Bearbeitung: Austria Tech, Research Studios Austria

Darstellung der ÖV-Güteklassen mit Rasterzellen
Beispiel St. Georgen ob Judenburg, Werktag mit Schule

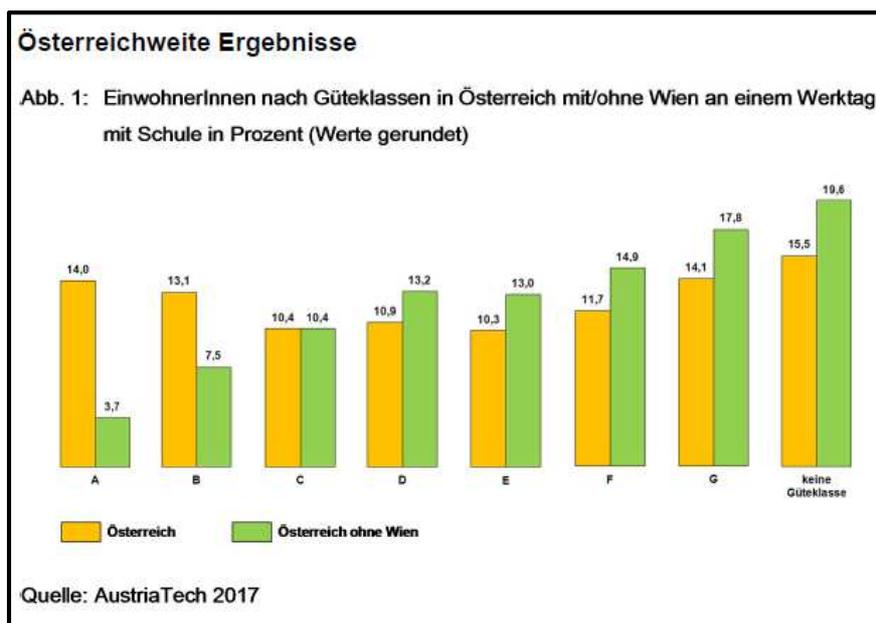


Quellen: Verkehrskunft Österreich, GIP, basemap.at
Bearbeitung: Austria Tech, Research Studios Austria

Abbildung: ÖV-Güteklassen mit Qualitätsbeschreibung und räumlicher Zuordnung

Güteklasse	Qualitätsbeschreibung	Räumliche Zuordnung
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung	städtisch
B	Hochrangige ÖV-Erschließung	städtisch
C	Sehr gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
D	Gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
E	Sehr gute Basiserschließung	ländlich
F	Gute Basiserschließung	ländlich
G	Basiserschließung	ländlich

Quelle: ÖROK – Österreichische Raumordnungskonferenz



Das BMVIT wird für eine jährliche Aktualisierung und die Wartung des ÖV-Güteklassensystems sorgen. Die Daten zu den ÖV-Güteklassen stehen den ÖREK-Partnern in den jeweiligen Ländern zur Verfügung.

Auf Basis dieses Berichts wurde in der Plattform eine detailliertere Untersuchung und Analyse der ÖV-Güteklassen sowie die möglichen Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung im gesamten PGO-Raum für sinnvoll erachtet und daher beschlossen, die Geschäftsstelle der PGO zu ersuchen, ein entsprechendes Projekt durchzuführen (siehe dazu Kapitel 2 Analyse und Auswirkungen der ÖV-Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung in der Ostregion – Projektdesign). Die PlattformteilnehmerInnen sollen dabei aktiv miteinbezogen werden.

9. Sonstige Aktivitäten

Einbringen der Grundprinzipien der Strategien zur Räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO) in diverse Planungsprozesse

- ▶ Mitarbeit im Projekt URBACT III „sub>urban. Reinventing the fringe“:



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung



Unter Federführung der Stadt Antwerpen wurde im ersten Call des Programms URBACT III das Projektnetzwerk „sub>urban. Reinventing the fringe“ (ursprünglicher Titel: Growth by Reconversion) eingereicht. Aus dem Prozess der „Regionalen Leitplanung Bezirk Mödling“ initiierte das SUM ein regionales Projekt, wobei die Stadt Wien (MA 18) als Projektpartner fungiert und die aktive Beteiligung des Landes Niederösterreich (RU2) sowie der Marktgemeinde Vösendorf in einem Übereinkommen festgehalten wurde. Vorgesehen sind die Entwicklung sowohl einer gemeinsamen bundesländerübergreifenden Entwicklungsplattform für den Raum Wien Liesing–Vösendorf–Brunn, als auch die Erarbeitung von gemeinsamen Strategien für den Raum „B17 Triester Straße, Marktviertel Vösendorf, Areal Hazetgründe/Wiener Tierschutzheim und eventuell Wienerberger Areal/Kellerberg“. Im Jahr 2017 fanden neben mehreren internen Koordinationstreffen auch internationale Treffen (1.2. bis 3.2. in Oslo, 12.6. bis 14.6. Brüssel, 9.10. bis 11.10. Düsseldorf) statt. 2017 stand vor allem im Zeichen der Erarbeitung des Lokalen Aktionsplans. Dieser soll die Richtschnur für die Landesgrenzen überschreitende Kooperation im Projektgebiet für die nächsten Jahre bilden. Hierzu wurde unter anderem auch ein Extended Field Trip vom 29.5. bis 30.5. in Vösendorf mit internationaler Beteiligung abgehalten. Bei zwei Workshops im Herbst wurden die Ideen und Maßnahmvorschläge auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft und fünf Umsetzungsprojekte mit höherer Realisierungswahrscheinlichkeit herausgefiltert.

- ▶ Teilnahme an Workshops zur Erstellung des STEP-Fachkonzepts „Zentren“

Wien bekennt sich im Stadtentwicklungsplan 2025 zu einer polyzentralen Stadtstruktur, denn im Sinne einer klima- und ressourcenschonenden Stadt der kurzen Wege stellen Zentren ein entscheidendes strukturelles Element zur Gewährleistung einer effizienten und attraktiven Versorgungssituation dar und sind darüber hinaus herausragende, „vitale“ Konzentrationspunkte des Lebens- und Wirtschaftsraums Stadt.

Nachdem die Strategien der räumlichen Entwicklung der Ostregion einen Bearbeitungsschwerpunkt der PGO darstellen, wurde die PGO zur Mitarbeit bei den Workshops zum STEP-Fachkonzept „Zentren“ durch die MA 18 eingeladen.

- ▶ Aktualisierung der SRO_peripher Datenbank

Für das Projekt „SRO_peripher“ wurde „mecca consulting“ von der PGO (NÖ und Burgenland) beauftragt, eine Projektdatenbank mit „Best Practice“ Beispielen im Rahmen des Moduls 3 (Handlungsoptionen) zu erarbeiten.

Die Datenbank wurde im Berichtsjahr aktualisiert und beinhaltet 335 Projektbeispiele aus Österreich, Deutschland und der Schweiz aus den Themenbereichen Gemeinde (Daseinsvorsorge, Ko-

operation, Mobilität), Bevölkerung (Familien, Jugend, SeniorInnen) und Wirtschaft (Bildung, Mobilität, Standort).

Die Datenbank soll in erster Linie Handlungsoptionen und Beispiele aus der Praxis aufzeigen. Es soll dargestellt werden, wo und wie einzelne Handlungsansätze erfolgreich angewendet wurden und welche Projekte Antworten zu bestimmten Problemstellungen geben können. Die Entscheidungsträger in den Gemeinden und Regionen sollen dadurch bei ihren Überlegungen über die zukünftige Entwicklung unterstützt werden. Die Datenbank wird durch einen Link auf der Homepage der PGO zugänglich gemacht.

- ▶ [Experteninterview im Rahmen des Forschungsprojekts „Kooperationspotenziale in der Stadtregion Wien“ \(16. Wiener Wohnbauforschungstag „Wir wachsen über uns hinaus. Strategien für das Wohnen in der Metropolregion“, Teilnahme\)](#)

In Vorbereitung zum 16. Wohnbauforschungstag am 30.11.2017 wurde ein Experteninterview von den Büros SORA (Institute für Social Research and Consulting) sowie Raumundplan mit VertreterInnen der PGO und der RU2 durchgeführt. Das Augenmerk dieser Veranstaltung (von der MA 50 - Stadt Wien organisiert) richtete sich daher auf die Entwicklung gemeinsamer Lösungen über formale Verwaltungsgrenzen hinweg.

Nicht nur die Wiener Bevölkerung wächst, auch das Wiener Umland entwickelt sich seit Jahren dynamisch. Schon heute ist die Stadtregion Wien ein eng verflochtener Metropolraum, dessen administrative Grenzen im Alltag der Menschen eine immer geringere Rolle spielen. Die Nachfrage nach qualitativem Wohnraum in gut angebundenen und infrastrukturell ausgestatteten Lagen steigt inner- wie außerhalb der Stadtgrenze und unterstreicht einmal mehr die Bedeutung einer engen Abstimmung und Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion.

Im Rahmen des Wohnbauforschungstages wurde auch die PGO Studie „Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion“ durch den Auftragnehmer Dr. Görgl vorgestellt.

Kooperation mit Stadt-Umland-Management (SUM)

Sitzungen der Steuerungsgruppe „Stadt-Umland-Management Wien/NÖ“:

Für die regionale und fachliche Vernetzung relevant ist u.a. die Teilnahme an den 3 Sitzungen der Steuerungsgruppe „Stadt-Umland-Management Wien/NÖ“.

SUM-Exkursion (14.09.2017):

40 AkteurInnen aus Wien und Niederösterreich bzw. aus Politik und Verwaltung erkundeten gemeinsam den Nordwesten der Stadtregion. Bei der Reise durch Floridsdorf, den Standortraum Brünner Straße/Knoten Eibesbrunn und durch das Korneuburger Becken wurden die siedlungs-, standort- und infrastrukturpolitischen Herausforderungen dieses Raums sichtbar. Die Notwendigkeit für interkommunale (und landesgrenzenübergreifende) Zusammenarbeit wurde bei einem Blick ins Korneuburger Becken und rund um den Bisamberg veranschaulicht.

SUM-Konferenz 2017 (30.11.2016) „Vernetzte Stadtregion – Initiativen, Vorbilder, Lösungen“:

In der Stadtregion tragen viele Organisationen, AkteurInnen auf unterschiedlichen Ebenen zur Entwicklung des gemeinsamen Lebensraums bei. Ziel der SUM Konferenz 2017 war es, verschiedenste Aktivitäten bekannter zu machen, stadtreregional zu vernetzen und die Kooperation der Verantwortlichen in Stadt und Land über die Gemeinde-, Bezirks- und Landesgrenzen hinweg weiter zu entwickeln.

In einem Speed-Dating mit 29 ausgewählten Initiativen, in regionalen Tischgesprächen sowie in einer abschließenden Podiumsdiskussion mit VertreterInnen aus Politik und Verwaltung wurden Möglichkeiten zur Zukunft der regionalen Kooperation erörtert. Das Büro der Geschäftsstelle der PGO hat im Zuge des Speed-Datings die Ergebnisse des Monitorings der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion⁺ vorgestellt und diskutiert.

Kooperation mit der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Die stadtrregionale Zusammenarbeit in der Länderregion Ost hat sich – nicht zuletzt durch die Strategie zur räumlichen Entwicklung der Stadtregion – als wesentlicher Schwerpunkt der Bearbeitungen in der PGO etabliert, wodurch ein wesentlicher Beitrag im Rahmen der ÖROK-Partnerschaft geleistet werden konnte.

Parallel zur Erarbeitung der ÖROK-Empfehlung Nr. 55 „Für eine Stadtregionspolitik in Österreich“ wurde eine „Roadmap“ mit konkreten Umsetzungsschritten zu einzelnen Empfehlungen erstellt, die Anfang 2017 abgeschlossen werden konnte.

Diverse Präsentationen der PGO

Vorstellung der PGO im Rahmen eines Radiointerviews von Radio Orange 94.0

In der Sendung RadioNatural, dem Umweltjournal auf Orange 94.0 wurde am 1.3.2017 über die Raumentwicklung und -planung am Beispiel Ostösterreich gesprochen. Hierzu war zu dem einstündigen Radiointerview Mag. Zinngl, L.L.M. als Vertreter der Geschäftsstelle eingeladen und konnte dort die Ziele und Aufgaben der PGO - bzw. wo sie in Erscheinung tritt - skizzieren.

Vorstellung der PGO im Zuge einer Exkursion von Masterstudenten des Studiengangs „Urban and Regional Planning“

Am 4. Mai konnten die MitarbeiterInnen des Büros der Geschäftsstelle 22 Masterstudenten des Studiengangs „Urban and Regional Planning“ und zwei Betreuern des Department of Human Geography der Stockholm University die Organisation und Tätigkeitsbereiche der PGO näher bringen. In einer angeregten Diskussion wurden aktuelle Fachbereiche, Kooperationsfelder, Projekte der PGO sowie aktuelle Fragen der Stadt- und Regionalplanung erörtert.

Teilnahme an diversen Veranstaltungen zur Vernetzung und zum Austausch

Die Vernetzung mit den AkteurInnen der Ostregion und auch der ständige Austausch von Informationen aus den verschiedensten Bereichen (Regionalplanung, Verkehr, Wirtschaft, Grünraum, Geodaten, Statistik,...) stellen besonders wichtige Aufgabenbereiche der PGO neben der fachlichen und zeitlichen Koordinierung raumwirksamer Planungen sowie der gemeinsamen Durchführung von raumrelevanten Forschungsvorhaben dar. Die Erkenntnisse aus der Teilnahme an PGO-relevanten Veranstaltungen fließen in die laufenden Arbeiten der PGO ein.

► Raumordnung:

AK Stadttagung „WIEN WÄCHST – WIEN BAUT“ (07.03.2017):

Wien wächst! Mehr EinwohnerInnen bedeuten große Herausforderungen für die weitere bauliche Entwicklung der Stadt.

Wie kann es gelingen, dem wachstumsgenerierten quantitativen Bedarf zu entsprechen? Wie kann die Stadt qualitativ hochwertig und trotzdem für alle Bevölkerungsgruppen leistbar weitergebaut werden? Wie können die rechtlichen und finanziellen Grundlagen für diese Herausforderungen geschaffen werden? Nicht zuletzt geht es um die Sicherung der bislang vergleichsweise guten sozialen Durchmischung in der Stadt.

Die AK Stadttagung „Wien baut“ versuchte vor diesem Hintergrund, Fragen, Problemstellungen und zukünftige Herausforderungen quer über die einzelnen Disziplinen hinweg mit ExpertInnen, PolitikerInnen und dem interessierten Publikum zu diskutieren und mögliche Lösungsszenarien bzw. -strategien zu erarbeiten.

AK Workshop Studie „Öffentliche Räume in Stadtentwicklungsgebieten Wiens“ (19.09.2017):

Wie wird aus vielen Einzelprojekten eine lebenswerte Stadt? Was sind die Voraussetzungen für das Entstehen eines attraktiven Stadtteils? Was kann man aus bereits realisierten Stadtentwicklungsprojekten lernen? Diesen und anderen Fragen geht die AK-Studie „Öffentliche Räume in Stadtentwicklungsgebieten Wiens“ nach.

Die AutorInnen evaluierten den öffentlichen Raum in beispielhaften Stadtentwicklungsgebieten (Bombardiergründe, Seestadt, Sonnwendviertel) und ziehen Schlussfolgerungen, um künftige Herangehensweisen abzuleiten – einerseits durch eine Grundlagenanalyse der Planungsabsichten und andererseits durch eigens ausgearbeitete Evaluierungskriterien. Befragungen der Menschen vor Ort ergänzten und schärften die theoretischen Analysen. Im Rahmen des Workshops „Öffentliche Räume in Stadtentwicklungsgebieten“ wurden Ergebnisse der Studie präsentiert und diskutiert.

raumplanung.at „Forschung Monitoring Nordraum Wien“ (10.11.2017):

Im Rahmen der Veranstaltung wurden die Ergebnisse des siebten Jahres der Forschung zum Projekt „Monitoring Nordraum Wien“ präsentiert und den VertreterInnen des Amtes der NÖ Landesregierung, des Magistrats der Stadt Wien, fachspezifischer Institutionen und der Gemeinden die Möglichkeit gegeben, ihre Meinungen und ihr Wissen zu den Entwicklungen nach der Eröffnung der S1 West und Ost und der A5 Nordautobahn auszutauschen.

ORTE Symposium zur Raumplanung „Das Ende des Wachstums?“ (23.11.2017):

Das Symposium präsentierte Best Practices des Planens und Bauens, die auf eine nachhaltige Entwicklung, also auf die weitgehende Schonung unserer Lebensgrundlagen, abzielen und darüber hinaus auch noch wirtschaftlich erfolgreich sind.

► **Verkehr/Mobilität:**

Auftaktveranstaltung der Initiative „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ „Neue Wege, neue Perspektiven“ (13.06.2017):

Rasche demografische, wirtschaftliche und ökologische Veränderungen sind eine zentrale Herausforderung für die urbane Region Niederösterreich-Wien. Gleichzeitig finden tiefgreifende Veränderungen in der Logistik statt, ausgelöst durch technologische Entwicklungen, Änderungen in der Sendungs- und Flottenstruktur, Regulierungen und Verlagerungen von Logistikflächen an den Stadtrand. Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien (L2030+) geht neue Wege, bearbeitet diese Herausforderungen durch einen umsetzungsorientierten Aktionsplan und initiiert erste Pilotprojekte.

Im Rahmen der Auftaktveranstaltung wurde nach dem Impulsvortrag „Logistik und Mobilität neu denken - Parisvertrag und EU 2030 Ziele erfordern gemeinsame Perspektiven“ mit den Beiräten

des Projekts diskutiert. Zum Abschluss wurden bereits erste Ergebnisse vorgestellt und ein Ausblick gegeben.

Symposium "Öffentlicher Verkehr NÖ - 2030" (06.12.2017):

Aufbauend auf dem Mobilitätskonzept 2030+ wurde in Niederösterreich ein innovativer Zukunftsweg eingeschlagen. Multimodalität mit dem infrastrukturellen Ausbau der Regionalbahnen, die Nutzung der Digitalisierung und damit die intelligente Verknüpfung aller Verkehrsmittel im Öffentlichen Verkehr stehen dabei im Mittelpunkt. Im Rahmen des Symposiums „Ein Land ist auf dem Weg – Öffentlicher Verkehr NÖ - 2030“ wurden mit Experten die Anforderungen und Lösungen für die Zukunft des Landes Niederösterreich diskutiert.

► **Wirtschaft:**

AK Veranstaltung „Online-Handel – Entwicklungen, Auswirkungen, Strategien“ (26.01.2017):

Am 26.1.2017 veranstaltete der Österreichische Städtebund gemeinsam mit der Stadt Wien, der Wiener Arbeiterkammer und der Wiener Wirtschaftskammer eine Tagung zum Thema Online-Handel. Dabei wurden bereits merkbare Effekte im Bereich der Stadtentwicklung und der Handelslandschaft, aber auch in Hinblick auf die Zukunft der Beschäftigung dargestellt und breit diskutiert. Ziel war darüber hinaus die Erarbeitung von gemeinsamen Handlungsansätzen.

raumplanung.at „Airport Region - Entwicklung eines Wirtschaftsstandorts" (19.10.2017):

Der Flughafen Wien hat sich in den letzten Jahren erfolgreich als eine der wichtigsten Drehscheiben zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas positioniert. Damit diese Erfolge nicht nur nachhaltig abgesichert werden, sondern auch künftig eine Steigerung möglich ist, sind langfristige Entwicklungsmaßnahmen nötig, die in ihren Dimensionen für die gesamte Region von Bedeutung sind. Daher wird jetzt in Zusammenarbeit von Land Niederösterreich, ecoplus, der Flughafen Wien AG und dem Forum 11 in einem ersten Schritt die Ausarbeitung einer akkordierten Sichtweise zur Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Airportregion gestartet. Dieser Entwicklungsplan wird eine Vielzahl von Bereichen und Themen behandeln – von der Betriebsansiedlung bis zu den Auswirkungen auf Wohnen und Freizeit.

Univ.-Prof. DI. Dr. Zibuschka, der als Experte die Airport Region mitgestaltet, hielt das Impulsreferat und gab weitere Einblicke in der anschließenden Diskussion.

► **Energie und Klimaschutz:**

Veranstaltung "Zero Emission Cities 2017" (06.11.2017):

Die Tagung „Zero Emission City“, veranstaltet von der Wirtschaftskammer Wien mit Unterstützung der Fachgruppe Ingenieurbüros, der Sparte Industrie und der Urban Innovation Vienna GmbH, brachte viele interessante Aspekte rund um die Gestaltung urbaner Ballungszentren und Lebensräume zum Vorschein. Bei dieser Veranstaltung wurden die besten branchenübergreifenden Konzepte, Projekte und Initiativen aus den Bereichen der Stadttechnologien, der Bildung und der Vernetzung vor den Vorhang geholt.

PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST

Geschäftsstelle