

Tätigkeitsbericht 2022

Wien

Niederösterreich

Burgenland

TÄTIGKEITSBERICHT 2022

Der Tätigkeitsbericht 2022 umfasst die von der Geschäftsstelle intern und/oder von externen Auftragnehmerinnen und Auftragnehmern geleisteten Arbeiten und Aktivitäten, über deren Ergebnisse bzw. deren Stand in den nachfolgenden Ausführungen berichtet wird.

Schwerpunkte der Tätigkeiten im Berichtsjahr 2022:

Schwerpunkte mit überwiegend fachlicher Bearbeitung von raumrelevanten Fragestellungen

1	Verankerung Bodenschutz in der Länderregion Ost - Endbericht	5
2	Homeoffice und raumrelevante Auswirkungen	16
3	Maßnahmenvorschläge für eine ressourcenschonende, klimaverträgliche und nachhaltige betriebliche Standortentwicklung	20
4	Centrope Map und Centrope Statistics	24

Schwerpunkte mit überwiegend Koordinierungsaufgaben

5	Plattform Regionalverkehr	28
6	Plattform Energie und Klima (Smart Region)	33
7	Plattform für wirtschaftsräumliche Themen	36
8	Plattform – Regionalentwicklung im ländlichen Raum	38

Sonstiges

9	Sonstige Aktivitäten	40
---	----------------------	----

1. Verankerung Bodenschutz in der Länderregion Ost - Endbericht

1.1 Ausgangslage und Zielsetzung

In der österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie aus dem Jahr 2002 wurde das Ziel, die Flächeninanspruchnahme österreichweit auf 2,5 ha/Tag zu reduzieren, festgelegt. Die jetzige Bundesregierung bekennt sich zu diesem Ziel. Die ÖROK hat daher eine österreichweite Bodenstrategie gemeinsam mit den Bundesländern erarbeitet. Unter der Federführung des Bundesministeriums für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus, des Landes Tirol und der Stadt Wien wurde der Umsetzungspakt „Quantitative Bodenstrategie für Österreich“ von den ÖROK-Mitgliedern ausgearbeitet.

Bereits im Arbeitsprogramm 2021 hat die PGO das Thema Bodenschutz im Sinne einer Recherche über die Methoden zur Erhebung von Flächeninanspruchnahme aufgegriffen. Die Länderregion Ost - die stärkste Wachstumsregion Österreichs – kann angesichts ihrer Flächengröße und Bevölkerungszahl, aber besonders auch aufgrund ihrer funktionalen Vielfalt als Beispiel- oder Vorreiterregion für eine räumlich differenzierte Betrachtung zum Thema Bodenverbrauch herangezogen werden, da hier alle in Österreich vorhandenen Raumtypen zu finden sind.

2022 wurde im Zuge des Arbeitsschwerpunkts Bodenschutz die ÖIR GmbH mit einer umfassenden Grundlagenforschung, der Erarbeitung von methodischen bzw. strategischen Herangehensweisen sowie Maßnahmenvorschlägen in enger Abstimmung mit den Ländern beauftragt. Im Vordergrund der Bearbeitung stand die Schaffung solider, fachlicher Grundlagen für eine gemeinsame Behandlung des Themas „Bodenverbrauch“ durch die 3 Länder unter Berücksichtigung relevanter Ergebnisse aus dem parallel laufenden ÖROK-Prozess.

In den folgenden Kapiteln werden Ergebnisse aus diesem Projekt „Analyse der Flächeninanspruchnahme bezüglich Raumtypen und Wirkfaktoren in der Ostregion“ zusammengefasst. Die gesamte Dokumentation ist unter www.planungsgemeinschaft-ost.at downloadbar.

1.2 Hintergrundinformationen

Je nach Definition und Zielsetzung werden unterschiedliche Nutzungen als Inanspruchnahme verstanden bzw. sind folglich davon betroffen.

Aus der Analyse der bestehenden Definitionen zeigt sich, dass eine zu vage Definition des Begriffes Flächeninanspruchnahme die Diskussion um Richtwerte erschwert. Besonders relevant erweist sich die Unterscheidung zwischen der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Produktionsflächen oder von Flächen mit ökologischen Bodenfunktionen (Kombination von Biodiversität, Wasserrückhalt, Nahrungsmittelproduktion, Klimaausgleichsfunktion etc.). Intensivlandwirtschaft dient zweifellos der Produktion landwirtschaftlicher Güter, gewährleistet jedoch keinesfalls einen umfassenden Schutz von Böden nach ökologischen Gesichtspunkten.

Aktuelle Darstellungen der Flächeninanspruchnahme in diesem Projekt bauen auf der bisherigen Datenerhebungsmethode auf; ab 2023 wird eine umfassendere Datenbasis geliefert.

Die Studie der PGO verwendet die Begriffe „Flächeninanspruchnahme“ sowie „Bodenversiegelung“ im gleichen Verständnis wie die Begriffsdefinitionen der ÖROK Bodenstrategie. Unterschiede bei den Zahlen ergeben sich aus den dahinterliegenden Datenquellen. Die Studie der PGO verwendet die Daten der Digitalen Katastralmappe (DKM) des Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen (BEV), wie sie bislang auch das Umweltbundesamt (UBA) in ihrem Reporting verwendet hat. Seit

dem Jahr 2022 arbeitet eine Arbeitsgruppe der ÖROK an einer neuen, soliden Datenbasis, die ein bundesweit einheitliches, genaueres Monitoring der Flächeninanspruchnahme erlauben soll und die als Grundlage für die ÖROK Bodenstrategie dient. Auswertungen, die von der ÖROK veröffentlicht werden, können daher von Ergebnissen im vorliegenden Projekt abweichen.

Für die Ableitung von groben Trends (auf Bundesländer- und Raumtypenebene) im Rahmen des vorliegenden PGO-Projektes wurde die bisherige Vorgangsweise herangezogen.

1.3 Flächeninanspruchnahme nach Raumtypen

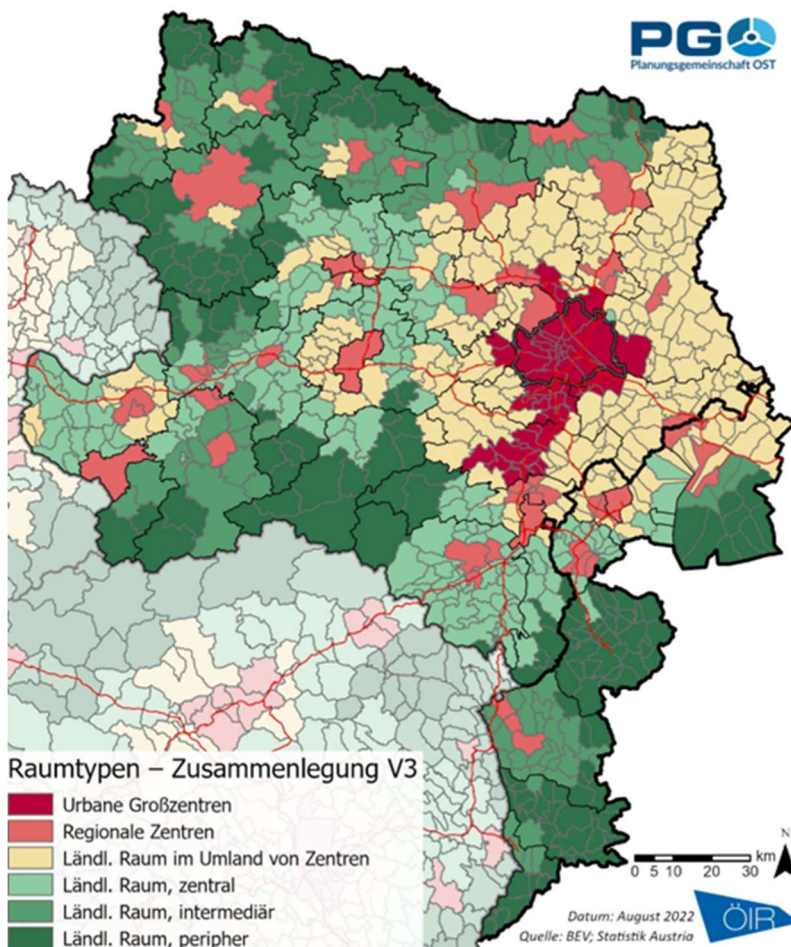
1.3.1 Raumtypen und ihre Funktionen

Unterschiedliche Raumtypen haben unterschiedliche Funktionen.

Jede Region, jede Gemeinde hat ihre eigenen Charakteristika. Um Aussagen auf überregionaler Ebene zur Flächeninanspruchnahme ableiten zu können, ist es sinnvoll, Gebiete mit ähnlichen Charakteristika zu Raumtypen zusammenzufassen.

In diesem Projekt wurde dazu auf die Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria zurückgegriffen, die die Kriterien Bevölkerungsdichte, bestehende zentrale Einrichtungen und MIV-Erreichbarkeit kombiniert. Die elf Kategorien der Statistik Austria wurden auf sechs Kategorien aggregiert.

Abbildung: Raumtypen in der Ostregion



Quelle: Statistik Austria (2021b); Darstellung ÖIR [N=767 Gemeinden]

Urbane Großzentren¹ stehen als Wirtschafts- Arbeits-, Kultur- und Ausbildungsstandort im internationalen Wettbewerb. Zuzug in den Arbeitsmarkt und zu Bildungseinrichtungen macht sie zu Wachstumsräumen. Viele öffentliche und private Einrichtungen überregionaler Bedeutung haben eine sehr hohe Reichweite und verlangen nach einem hohen Bevölkerungspotenzial. Von ihrer Raumeigenschaft her zeichnen sich urbane Großzentren durch eine hohe Bevölkerungsdichte und städtebauliche Dichte aus. Wohn- und Betriebsnutzung haben einen vergleichsweise hohen Anteil, der Anteil landwirtschaftlicher Flächen und Waldflächen ist vergleichsweise gering. Frei- und Erholungsflächen sind im Vergleich zu anderen Raumtypen knapp, der Versiegelungsgrad ist hoch.

Regionale Zentren sind kleinere Stadtregionen und Verdichtungsräume, die mit ihren Einrichtungen regionaler Bedeutung wichtige zentrale Funktionen für das Umland (meist ländlich geprägter Raum) erfüllen. Sie bieten Arbeitsplätze, Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (Krankenhäuser, höhere Schulen, etc.) und der Verwaltung, Geschäfte des nichttäglichen Bedarfs sowie Kultur- und Freizeitangebote. Das dafür notwendige Bevölkerungspotenzial im Einzugsbereich bedingt eine gewisse Dichte. Ihre Bevölkerungsdichte und städtebauliche Dichte ist folglich deutlich höher als in den Raumtypen des ländlichen Raumes, wenn auch nicht in der Höhe/Dichte des Raumtyps urbane Großzentren. Die Anteile an landwirtschaftlichen Nutzflächen und Waldflächen ist deutlich geringer als in den Raumtypen des ländlichen Raumes.

Der **ländliche Raum im Umland von Zentren** ist charakterisiert durch die Ausdehnung von Siedlungen, Industrie und Gewerbe sowie Handel über die Grenze der Kernstadt hinaus ins Umland. Städtische und ländliche Funktionen vermischen sich, eine regionale Zentrumsbildung fehlt. Die Siedlungsdichte liegt deutlich unter jener der Kernstadt. In ihrem funktionellen Zusammenspiel mit den Kernstädten werden in diesem Raum Häuser und Wohngebäude, aber auch Handelsbetriebe und zum Teil Gewerbebetriebe mit geringerer Dichte errichtet, stellen aber funktionell v.a. Wohnraum, weniger aber durchmischte Strukturen bereit. Mit der Kernstadt besteht eine Tagespendelverflechtung. Zugleich fungieren größere Grünflächen (landwirtschaftliche Nutzflächen, Wald) als Erholungsraum und klimatischer Ausgleichsraum für die Kernstadt. In der Ostregion ist davon vor allem der suburbane Raum im Umland von Wien betroffen.

Der **ländliche Raum zentral, intermediär und peripher** weist eine geringe Bevölkerungsdichte auf. Seine Landschaft ist im Vergleich zu den Zentralräumen weniger technisch geprägt und von höherem Erholungswert. Die geringe Dichte der Bevölkerung und der Wirtschaftsbetriebe ermöglicht eine hohe Umweltqualität mit geringen Belastungen. Dies macht ihn attraktiv als Erholungsraum, für Wohnen im Grünen und für Zweitwohnsitze. Als Produktionsstandort für die Land- und Forstwirtschaft ist er für die Ernährungssicherheit wichtig. Er ist Hauptstandort der Rohstoff- und Energieversorgung.

1.3.2 Charakteristische Flächeninanspruchnahme nach Raumtypen

Jeder Raumtyp hat aufgrund seiner Funktion und seiner Charakteristik einen anderen Flächenbedarf und -verbrauch.

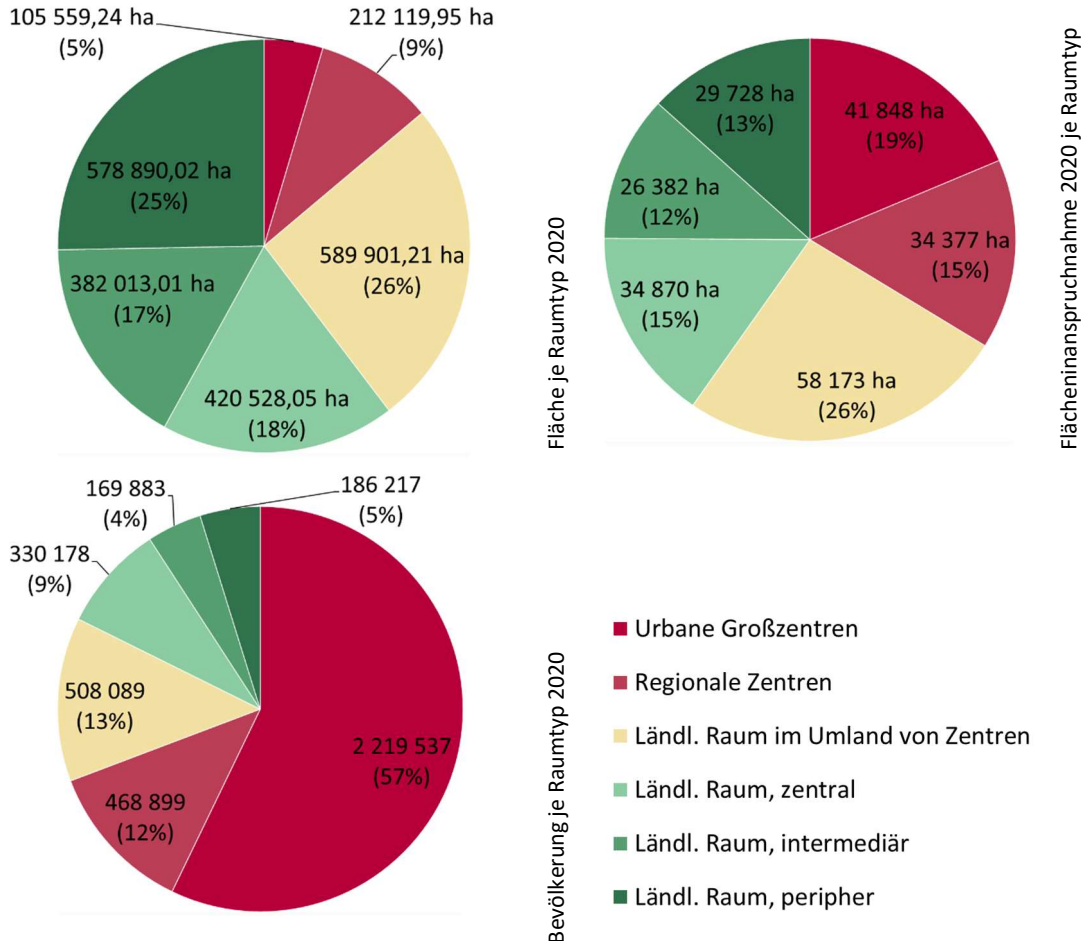
Je urbaner der Raumtyp ist, umso weniger Fläche wird pro Kopf in Anspruch genommen und umso höher ist die relative Flächeninanspruchnahme in % der Gesamtgemeindefläche.

Der Großteil der Bevölkerung der Ostregion (57%) lebt im Raumtyp urbane Großzentren. 12% leben in regionalen Zentren, 13% im ländlichen Raum im Umland von Zentren. Insgesamt 18% leben in den Raumtypen ländlicher Raum zentral, intermediär und peripher.

¹ ÖROK (2021). ÖREK 2030: Österreichisches Raumentwicklungskonzept: Raum für Wandel. Wien: ÖROK. Abgerufen am 12. August 2022 von https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Schriftenreihe/210/OEREK-2030.pdf

Die städtischer geprägten Raumtypen urbane Großzentren und regionale Zentren weisen mit 5% bzw. 9% nur geringe Anteile an der Gesamtfläche auf, die Raumtypen ländlicher Raum im Umland von Zentren weisen mit jeweils 26% den größten Anteil an der Gesamtfläche.

Abbildung: Gesamtfläche 2020 (links oben), In Anspruch genommene Fläche 2020 (rechts oben) und Bevölkerung 2021 (links unten) in der Ostregion je Raumtyp



Quelle: BEV (2020) & Statistik Austria (2021b); Darstellung ÖIR [N=745 Gemeinden/Wiener Bezirke]

Die **geringste relative Flächeninanspruchnahme in m² pro Kopf besteht in Wien, den Gemeinden um Wien und entlang der Südachse und den Bezirkshauptorten**. Die urbanen Großzentren weisen mit 189 m² pro Kopf die mit Abstand geringste relative Flächeninanspruchnahme auf, im Vergleich zu 733 m² pro Kopf in den regionalen Zentren. Die **höchste ist im peripher gelegenen ländlichen Raum zu finden (1.596 m² pro Kopf)**.

Dies unterstreicht die höchst effiziente Nutzung der in Anspruch genommenen Flächen und die absolut gesehen sparsame Raumentwicklung in den urbanen Großzentren. Hier sind Nutzungskonkurrenz und Verdrängungswettbewerb hoch, Böden mit ökologischen Funktionen sind durch die hohe Nachfrage und das Bodenpreisgefälle zwischen Bauland und Grünland unter Konkurrenzdruck. Maßnahmen zum verstärkten Schutz und der Erhaltung der noch vorhandenen Freiflächen sind von großer Bedeutung.

Im ländlichen Raum im Umland von Zentren ist die Nutzungsintensität der in Anspruch genommenen Flächen (1.145 m²/Kopf) nicht nur deutlich geringer als in den Raumtypen urbane Großzentren und regionale Zentren, sie liegt auch unter der Flächennutzungsintensität des zentralen ländlichen Raums

(1.056 m²/Kopf), obwohl dessen Gemeinden in der Regel weiter entfernt von den Zentren und Agglomerationsräumen liegen. Aufgrund seiner vielfach unmittelbaren Konkurrenzsituation zu den Kerngemeinden sollte im Sinne des Flächensparens bei weiterem (Flächen)wachstum verstärkt auf eine höhere Dichte geachtet werden.

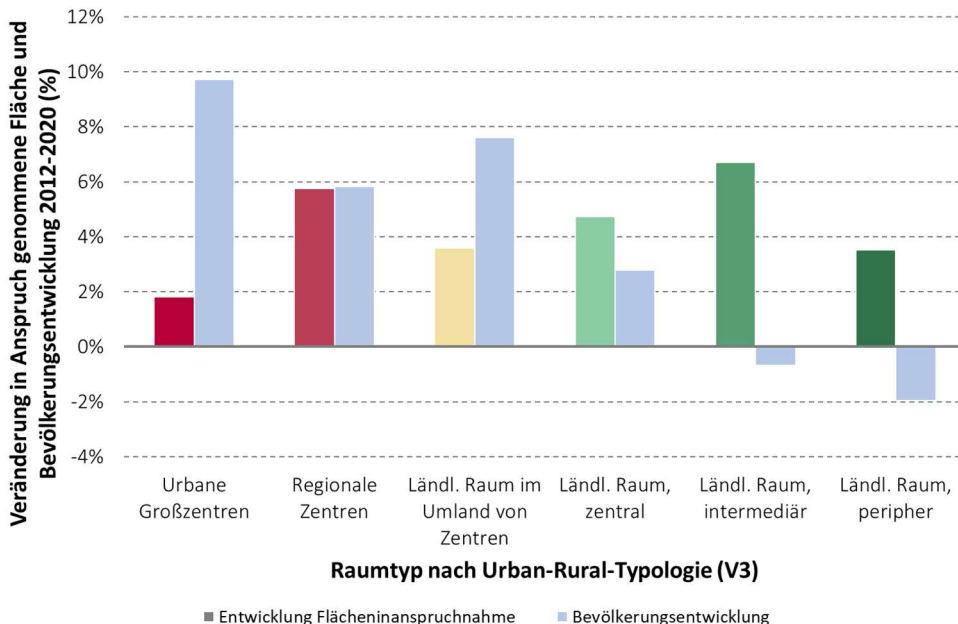
Mit Blick auf die **relativen Flächeninanspruchnahmen in % der Gemeindefläche** zeigt sich ein gegenteiliges Bild. Der **Raumtyp urbane Großzentren (Wien und die niederösterreichischen Agglomerationsgemeinden im Umland Wiens)** weist mit **knapp 40%** den höchsten Wert auf. Er wird gefolgt von 16% in den regionalen Zentren und 10% im ländlichen Raum im Umland von Zentren. **In den anderen Raumtypen des ländlichen Raums (zentral, intermediär und peripher) liegt die relative Flächeninanspruchnahme mit 5 bis 8% am niedrigsten.**

Steigende Bevölkerungszahlen bedingen eine reduzierte Flächeninanspruchnahme

Die Bevölkerung nahm zwischen 2012 und 2020 um 7,2% zu, allerdings nicht gleich in allen Raumtypen. Die Flächeninanspruchnahme hat sich um 8.870 ha im gleichen Zeitraum erhöht. Das sind ca. 3 ha pro Tag.

Die geringsten relativen Zuwächse der Flächeninanspruchnahme fanden im Raumtyp urbane Großzentren statt (+1,8%), der gleichzeitig die höchsten Bevölkerungszuwächse (+9,7%) aufweist. Im ländlichen Raum im Umland von Zentren, der die zweithöchsten Bevölkerungszuwächse aufwies (+7,6%), stieg die Flächeninanspruchnahme vergleichsweise moderat (+3,6%). In den beiden Raumtypen intermediärer und peripherer ländlicher Raum hat die Bevölkerung abgenommen und gleichzeitig die Flächeninanspruchnahme zugenommen.

Abbildung: Veränderung in Anspruch genommene Fläche und Bevölkerungsentwicklung 2012-2020 (%)

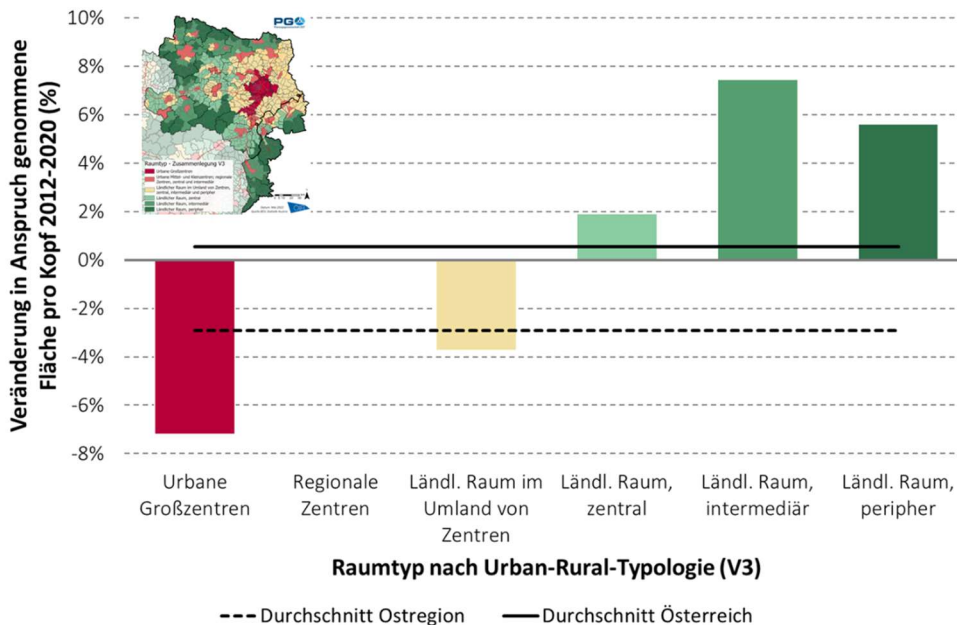


Quelle: BEV (2012 & 2020), STATcube (2022) & Statistik Austria (2021a & 2021b); Darstellung ÖIR [N=745 Gemeinden/ Wiener Bezirke]

Bei Betrachtung der **veränderten Flächeninanspruchnahme pro Kopf** verzeichnete der Raumtyp **urbane Großzentren die höchsten Abnahmen**, die **zweithöchsten Abnahme** war auch im ländlichen **Raum im Umland von Zentren** merkbar. Die Nutzungsintensität wurde erhöht, bestehende Flächen offensichtlich vermehrt genutzt.

Im intermediären und peripheren ländlichen Raum gab es hingegen Zuwächse. Dies lässt sich einerseits mit dem Bevölkerungsrückgang (bei zugleich kaum reduzierter Fläche) erklären, andererseits hat auch absolut gesehen zwischen 2012 und 2020 die beanspruchte Fläche im ländlichen Raum zugenommen.

Abbildung: Veränderung in Anspruch genommene Fläche pro Kopf 2012-2020 (%)



Quelle: BEV (2012 & 2020), STATcube (2022) & Statistik Austria (2021a & 2021b); Darstellung

1.3.3 Flächeninanspruchnahme nach Flächennutzungskategorien

Zwei Nutzungstypen sind maßgeblich für die Flächeninanspruchnahme verantwortlich: Die Siedlungsflächen (Gebäude, Gebäudenebenflächen, Gärten und Betriebsflächen) und die Verkehrsflächen (Straßenverkehrsanlagen, Verkehrsrandflächen, Parkplätze, Schienenverkehrsanlagen). Freizeitflächen und Friedhöfe sowie Abbauflächen, Halden und Deponien nehmen einen geringeren Anteil ein.

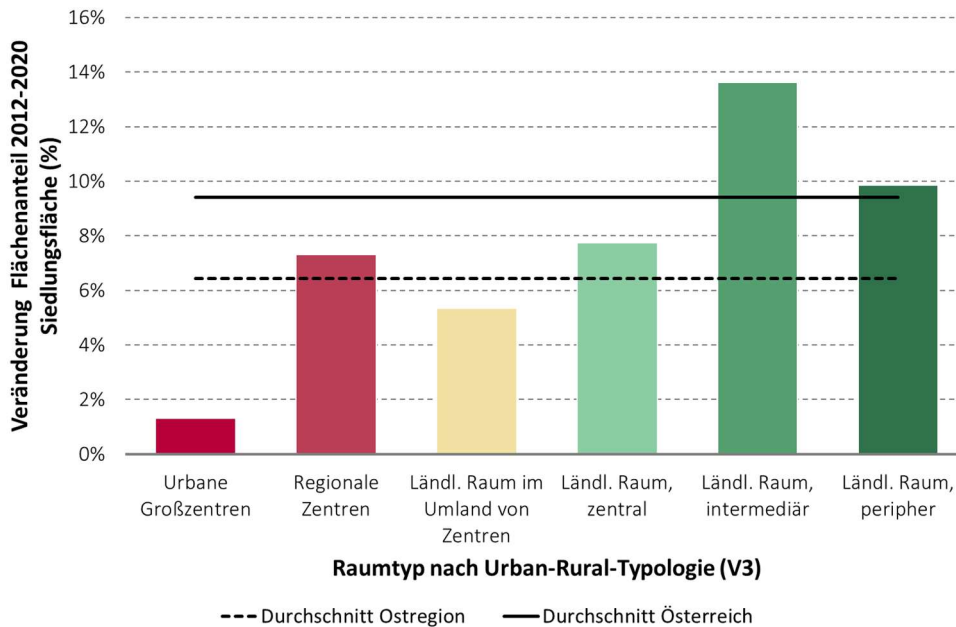
Aufgrund der Charakteristika der einzelnen Raumtypen sind die Verteilungen der Flächeninanspruchnahmen der in Anspruch genommenen Flächen unterschiedlich.

In den urbanen Raumtypen bedingen die kompakteren und städtebaulichen Nutzungsformen geringere Anteile der für Verkehrszwecke in Anspruch genommenen Flächen, höhere Anteile in den ländlichen Räumen. Die für Siedlungszwecke in Anspruch genommenen Flächen sind dort folglich geringer, d.h. je urbaner ein Raumtyp ist, umso höher ist der Anteil der Siedlungsflächen an der Flächeninanspruchnahme. So machen in urbanen Großzentren und in den regionalen Zentren die Siedlungsflächen mehr als 60% zur Flächeninanspruchnahme aus, hingegen liegt dieser Anteil im intermediären bzw. peripheren ländlichen Raum bei 48% bzw. 49%.

Die Zunahme der Siedlungsfläche erfolgte in allen Raumtypen.

Relativ betrachtet gab es im ländlichen Raum, intermediär mit 13,6% (+1.525 ha) die größten Zuwächse. Die geringsten Zuwächse gab es mit 1,3% (+3.412 ha) in den urbanen Großzentren.

Abbildung: Veränderung Siedlungsfläche 2012-2020 nach Raumtyp in %



Anmerkung: Siedlungsfläche umfasst Gebäude, Gebäudenebenenflächen, Gärten und Betriebsflächen
Quelle: BEV (2020) & Statistik Austria (2021b); Darstellung ÖIR [N=745 Gemeinden/Wiener Bezirke]

Die **Zuwächse in der Kategorie der Siedlungsflächen**, die die Gebäude, Gebäudenebenenflächen, Gärten und Betriebsflächen umfasst, unterscheiden sich wie folgt:

- ▶ In allen Raumtypen der Ostregion stieg die Gebäudefläche deutlich (+5,3% in urbanen Großzentren bis +10,5% in regionalen Zentren).
- ▶ Die Gebäudenebenenfläche ist hingegen in allen Raumtypen zurückgegangen (-12,6% in regionalen Zentren bis -33,2% im peripheren ländlichen Raum), außer in urbanen Großzentren (+2,8%).
- ▶ (Haus-)Gärten haben größte Anteile bei den Siedlungsflächen, besonders im ländlichen Raum im Umland von Zentren. Gleichzeitig haben urbane Raumtypen verhältnismäßig höhere Flächeninanspruchnahmen durch Freizeitflächen und Friedhöfe. Dies zeigt, dass in den dicht bebauten Gebieten ergänzend dazu mit Freizeitflächen vorgesorgt wird.
- ▶ Die Betriebsflächen nahmen stark im peripheren und intermediären ländlichen Raum (+~37%) zu, während sie im Raumtyp urbane Großzentren nur um +1,4% stieg. Dies zeigt einerseits die hohe Nutzungskonkurrenz in urbanen Gebieten mit beschränkter Erweiterungsmöglichkeit von Betriebsflächen. Andererseits ist ein deutlicher Trend zu mehr Betriebsflächen (vermutlich auch mit wenig dichter Nutzung) in den ländlichen peripheren Räumen zu beobachten.

Die Verkehrsfläche nahm im Vergleich zur Siedlungsfläche zwischen 2012 und 2020 nur gering zu.

Offensichtlich ist die steigende Flächeninanspruchnahme vor allem durch Siedlungsflächen bedingt, während die bestehenden Verkehrsflächen nur mehr in geringerem Umfang erweitert werden. Das Siedlungswachstum basiert somit weitgehend am bestehenden Verkehrsnetz.

Mit sinkender Zentralität steigen die Anteile der Straßenverkehrsanlagen in der Kategorie der Verkehrsfläche und variieren zwischen 73% (Urbane Großzentren), 75% (Regionale Zentren) über 79% (ländlicher Raum im Umland von Zentren und zentraler ländlicher Raum) bis 85% (intermediärer und peripherer ländlicher Raum).

Bei den Parkplatzflächen gab es in allen drei Bundesländern deutliche Zuwächse. Die Differenzierung nach Raumtypen zeigt, dass die Zunahmen in den urbaneren Raumtypen deutlich geringer ausgefallen sind (+39,0% in urbanen Großzentren) als in den ländlichen Raumtypen (+62% im ländlichen Raum im Umland von Zentren bis 74% im zentralen ländlichen Raum, und +45,64% im intermediären ländlichen Raum). Das Wachstum der Parkplatzflächen ist damit in allen Raumtypen zu thematisieren und verstärkt noch in den Raumtypen des ländlichen Raums. Die Fläche an Schienenverkehrsanlagen ist hingegen in allen Raumtypen der Ostregion zwischen 2012 und 2020 zurückgegangen.

1.4 Bodenversiegelung

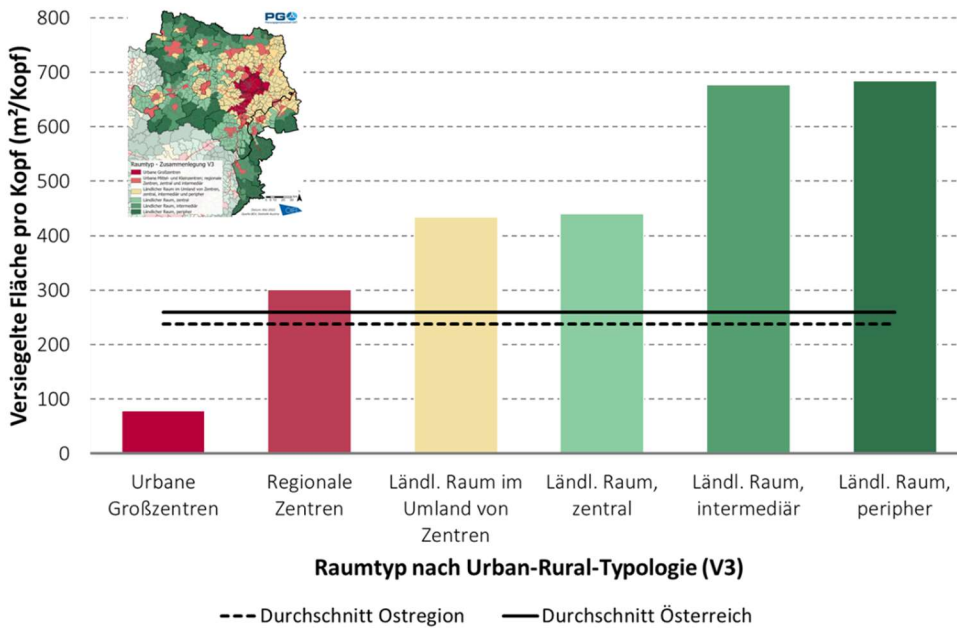
Die versiegelte Fläche pro Kopf liegt zwischen 79 m² im Raumtyp urbane Großzentren und 684 m² im peripheren ländlichen Raum.

Für alle Siedlungsformen gilt, dass die überregionalen Verkehrsflächen und andere überregionale Einrichtungen diesen ohne weitere Differenzierung zugeordnet wurden.

Versiegelung und der Umgang mit den daraus resultierenden Folgen (z.B. städtische Hitzeinseln, Verhinderung der Versickerung von Regenwasser, etc.) ist nur auf den ersten Blick ein scheinbar verstärkt städtisches Thema. Denn Pro Kopf zeigt sich ein anderes Bild: Hier wird sichtbar, was der hohe Aufwand für Erschließung und flächenextensive Siedlungsformen (Haus mit Garten) bedeutet. Besonders ländlichere Regionen weisen vergleichsweise hohe Werte bei der versiegelten Fläche pro Kopf auf. Herausforderungen der Versiegelung liegen hier insbesondere bei höheren Abflussraten bei Starkregenereignissen, während im urbanen Raum das Thema Hitze hinzukommt. Hier gilt es vor allem, die Flächenversiegelung pro Kopf zu senken.

Maßnahmen, um weitere Versiegelungen hintanzuhalten oder auch einzelne Flächen zu entsiegeln, haben im städtischen Raum eine besondere Bedeutung, um die unmittelbaren negativen Auswirkungen zu verringern, während man im ländlichen Raum der hohen Versiegelung pro Kopf durch kompaktere und effizientere Siedlungsformen und alternative Mobilitätssysteme entgegenhalten muss.

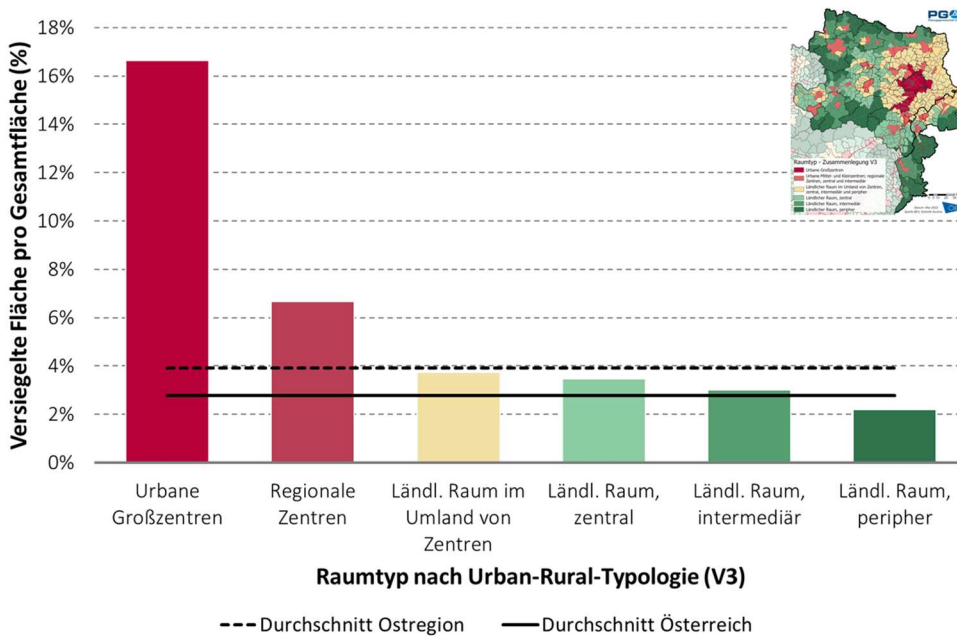
Abbildung: Versiegelte Fläche in m² pro Kopf



Quelle: BEV (2020) & Statistik Austria (2021a & 2021b); Darstellung ÖIR [N=745 Gemeinden/Wiener Bezirke]

Gemessen an der Gesamtfläche haben urbane Großzentren mit 16,7% von allen Raumtypen der Ostregion den höchsten Versiegelungsgrad, der ländlich periphere Raum (2,2%) den geringsten.

Abbildung: Versiegelte Fläche zur Gesamtfläche in %



Quelle: BEV (2020) & Statistik Austria (2021a & 2021b); Darstellung ÖIR [N=745 Gemeinden/Wiener Bezirke]

1.5 Einflussfaktoren der Flächeninanspruchnahme

Unterschiedliche Einflussfaktoren und deren Wechselwirkungen müssen berücksichtigt werden.

Eine Diskussion über Maßnahmen zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme muss entlang unterschiedlicher Raumtypen auch die unterschiedlichen Einflussfaktoren und deren Wechselwirkungen berücksichtigen.

Viele der ermittelten Einflussfaktoren sind ausschließlich qualitativ darstellbar, da entsprechende Datengrundlagen fehlen. Einzelne Einflussfaktoren können quantitativen Indikatoren (z.B. Anzahl an Auspendlerinnen und Auspendlern, Nebenwohnsitzen, Personen mit einer tertiären Ausbildung, Binnenwanderungs-Zuzügen, Wohngebäuden mit ein und zwei Wohnungen, Bodenpreis,...) zugeordnet werden, die auf statistische Zusammenhänge mit dem Flächenverbrauch getestet werden können.

Im Wesentlichen bestätigt sich damit das Bild der Analyse der Flächeninanspruchnahme nach Raumtypen: Je größer eine Gemeinde in den Dimensionen Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeitsplätze, Kommunalsteuer, etc. ist, umso effizienter wird die in Anspruch genommene Fläche pro Kopf genutzt.

Ein anderes Bild ergibt sich bei der Flächeninanspruchnahme - prozentuell zur Gemeindefläche wie auch absolut in m². In jenen Gemeinden, in denen viele Personen wohnen und viele Wirtschaftsaktivitäten stattfinden, wird mehr Fläche in Anspruch genommen. Ein Vergleich nach Raumtypen ergibt diesbezüglich kaum Unterschiede.

Wichtig ist eine Ausdifferenzierung nach den unterschiedlichen Nutzungsarten.

Ob 1 ha in Anspruch genommene Fläche als hoher oder geringer Flächenverbrauch gewertet werden kann, hängt von der darauf stattfindenden Nutzung ab. Maßnahmen müssen daher bewusst unterschiedliche Nutzungsarten adressieren.

Flächeninanspruchnahme findet für unterschiedliche Zwecke statt. Dies lässt sich grob unterteilen in Wohnen, Freizeit, Verkehr sowie Wirtschaft und Infrastruktur. Daneben beanspruchen auch Gebäude und Objekte für Freizeitnutzungen und die landwirtschaftliche Produktion Flächen.

1.6 Maßnahmen zur Einschränkung der Flächeninanspruchnahme

Wesentlich ist, die Maßnahmen zielgerichtet und aufeinander abgestimmt zu implementieren:

- ▶ **Unterschiedliche Raumtypen haben unterschiedliche Aufgaben und Herausforderungen.** Auch wenn die Zielsetzung der Reduktion der Zunahme der Flächeninanspruchnahme quer über allen Raumtypen steht, trägt eine Differenzierung der Maßnahmen zu höherer Treffsicherheit und Akzeptanz bei.
- ▶ Für unterschiedliche Flächennutzungstypen bestehen unterschiedliche Wirkungszusammenhänge. Daher braucht es ein **maßgeschneidertes Maßnahmenbündel für einen bestimmten Typ der Flächennutzung** (Betriebe, Wohnen, Einkaufen, Verkehrsflächen, ...)
- ▶ Die Ursachen der Flächeninanspruchnahme liegen in einer **Kombination aus unterschiedlichen Einflussphären**. Daher kombiniert ein Maßnahmenbündel Einzelmaßnahmen aus den unterschiedlichen Einflussphären.
- ▶ Zur Zielerreichung existieren mehrere Hebel (rechtliche Maßnahmen, fiskalische Maßnahmen, Förderungen, Verträge, Marktteilnahme, Wissensvermittlung, Bewusstseinsbildung,). Ein **Maßnahmenbündel verbindet die unterschiedlichen Hebel effektiv**.

Folgende Maßnahmenbündel wurden für die unterschiedlichen Ursachen bzw. Zielrichtungen zur Begegnung bestimmter Arten von Flächeninanspruchnahme formuliert, wobei auch eine Differenzierung nach Raumtypen vorgeschlagen wurde:

- ▶ Setzung von Rahmenbedingungen, die ein flächensparendes Verhalten stärken
- ▶ Schutz der Flächen mit wichtigen Freiflächenfunktionen
- ▶ Förderung von Dörfern, Gemeinden und Städten der kurzen Wege, die eine prinzipielle Unabhängigkeit der PKW-Nutzung ermöglichen
- ▶ Verringerung des Verkehrsflächenbedarfes
- ▶ Reduktion der Flächeninanspruchnahme durch Handelsbetriebe
- ▶ Reduktion der Flächeninanspruchnahme durch Gewerbe- und Industriebetriebe
- ▶ Wiedernutzung von Leerstand forcieren und Mobilisierung von Baulandbrachen und geeigneten Baulandreserven
- ▶ Verringerung der Versiegelung und Entsiegelung fördern

Aus der Analyse der Entwicklungstrends und der Treiber lassen sich nach Raumtypen differenziert zahlreiche Herausforderungen ableiten:

- ▶ Insbesondere **im urbanen Raum und im Umland von Zentren** kommt es offensichtlich zu einer Verdichtung der Nutzung. Daher ist eine verstärkte **Sicherung bestehender Freiflächen** vor weiterer Flächeninanspruchnahme sowie das **Hintanhalten weiterer Versiegelungen von Bedeutung**.
- ▶ Bei den **ländlichen Raumtypen** liegt ein Fokus auf der **Erhöhung der Nutzungsintensität**, indem die in Anspruch genommene bzw. versiegelte Fläche pro Kopf reduziert wird.
- ▶ Bei den **ländlichen Raumtypen** ist die Flächeninanspruchnahme durch **Hausgärten** ein maßgeblicher Faktor. Hier geht es um eine Begrenzung von Grundstücksgrößen bei gleichzeitigem Erhalt der Qualität des privaten Freiraums.
- ▶ In **allen Raumtypen** hat die **Parkplatzfläche** rasant zugenommen. Dieses Wachstum zu reduzieren ist daher in allen Raumtypen von Bedeutung.

1.7 Ausblick

Die vorliegenden räumlich differenzierten Analyseergebnisse für die Länderregion Ost haben deutlich gezeigt, dass unterschiedliche Raumtypen unterschiedliche Charakteristika und Funktionen haben. Jeder Raumtyp weist folglich nicht nur einen anderen Flächenbedarf und -verbrauch sondern auch verschiedene Verteilungen der Flächennutzungsarten der in Anspruch genommenen Flächen auf. Die Siedlungs- und Verkehrsflächen stehen dabei im Fokus und variieren je nach Raumtyp. Die Kenntnis der grundlegenden Wirkzusammenhänge bildet die Basis für die Ableitung von maßgeschneiderten Maßnahmenbündel der einzelnen Flächennutzungstypen.

Die Bedeutung der räumlichen und funktionalen Differenzierung gilt es in der aktuellen ostregions-spezifischen Diskussion des Themas Bodenschutz zu berücksichtigen und in einem nächsten Schritt vertiefend zu betrachten.

2. Homeoffice und raumrelevante Auswirkungen

Im Rahmen der Koordinierungsorgan-Sitzung im Jahr 2020 wurde die Behandlung der räumlichen Auswirkungen von Homeoffice angeregt, sowie auch 2021 im Hinblick auf die veränderten Zahlen bei den Pendlerinnen und Pendlern aufgrund des vermehrten Homeoffice diskutiert.

Als nächsten Schritt wurden 2022 die Erkenntnisse in einer qualitativen Analyse durch vorliegende Studien und Daten der nationalen und internationalen Praxis vertieft und untermauert. Es handelt sich hierbei um eine Sammlung von Erkenntnissen und Aussagen aus verschiedensten Quellen, die wissenschaftliche Studien, Blogs, Artikel aus Zeitschriften oder Tagesmedien umfassen. Diese breite Palette an Medien erlaubt einen dispersen Einblick in das Thema räumliche Auswirkungen von Homeoffice.

2.1 Ausmaß von Erwerbstätigen im Homeoffice in Österreich

Um die Anzahl der von Homeoffice betroffenen Arbeitskräfte in Österreich abzuschätzen, wurde eine Studie des WIFO² aus 2019 herangezogen. Solche Berufe mit überwiegend nicht manuellem Tätigkeitsschwerpunkt ohne (ständigen) persönlichen Kundenkontakt, die dabei einen kognitiven Routine Schwerpunkt (z. B. Bürotätigkeiten) aufweisen, wurden als geeignet eingeschätzt. Ein Ausmaß von rund 45% der unselbständig Beschäftigten in Österreich wurde als homeoffice-fähige Berufe gesehen, wobei Frauen ein geringfügig höheres Potenzial als Männer haben. Als homeoffice-fähige Branchen wurden insbesondere Finanz- und Versicherungsdienstleistungen, Wissenschaftliche Dienstleistungen, Information und Kommunikation und die Öffentliche Verwaltung angeführt.

Regional betrachtet, ist das Homeoffice-Potenzial aufgrund der Branchenschwerpunkte in Wien und im Burgenland am höchsten, in Tirol und Kärnten am geringsten. Fast jede oder jeder zweite unselbständig Erwerbstätige in Wien und im Burgenland könnte im Homeoffice arbeiten.³

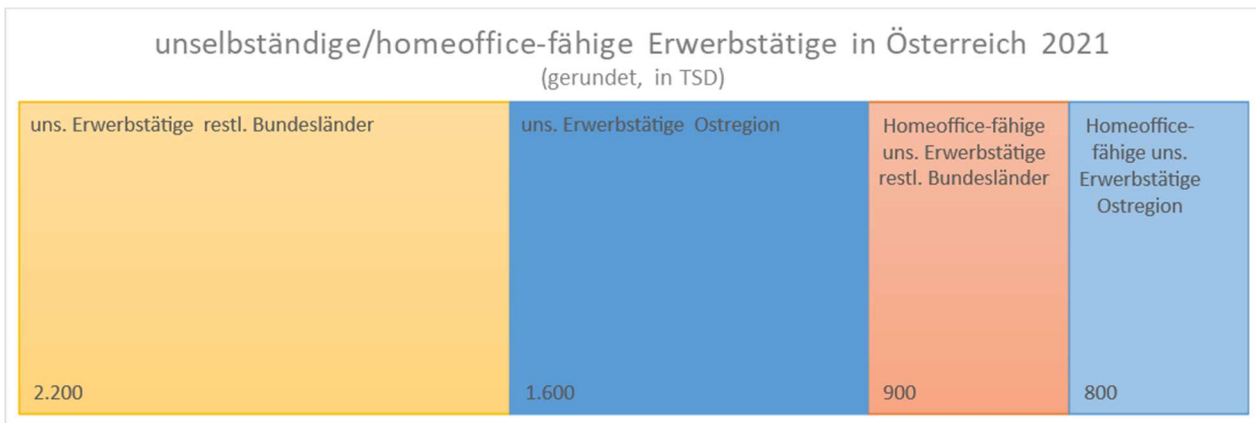
Basierend auf den Annahmen vom WIFO bezüglich der homeoffice-fähigen Branchen und deren Ausmaß an unselbständig Erwerbstätigen⁴ wurden Berechnungen durchgeführt, um das Ausmaß des Homeoffice-Potenzial an unselbständig Erwerbstätigen vertiefend regional zu betrachten.

Für ganz Österreich beträgt unter Berücksichtigung der WIFO-Branchenannahmen das absolute Homeoffice-Potenzial an unselbständig Erwerbstätigen 1,7 Millionen, davon würden bis zu 758.000 auf die Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland fallen. Das heißt, dass etwas weniger als die Hälfte in der Länderregion Ost konzentriert sind.

² Bock-Schappelwein, Julia (2020): Welches Home-Office-Potential birgt der österreichische Arbeitsmarkt? In: WIFO Research Briefs 4/2020, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung. Abgerufen unter: https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=65899&mime_type=application/pdf#:~:text=Auf%20Grundlage%20der%20T%C3%A4tigkeits%2D%20schwerpunkte,h%C3%B6her%20aus%20als%20f%C3%BCr%20M%C3%A4nner [22.6.2022]

³ Bock-Schappelwein, J.; Firgo, M.; Kügler, A. (2020): Digitalisierung in Österreich: Fortschritt und Home-Office-Potenzial. In: WIFO (Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung) Monatsberichte 93. Jahrgang, Heft 7/2020. Abgerufen unter https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=66198&mime_type=application/pdf [13.7.2022]

⁴ Eigene Berechnungen auf Basis Statistik Austria (2021): Erwerbstätigkeit nach Bundesland, abgerufen unter <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> [13.7.2022]



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis Statistik Austria (2021): Erwerbstätigkeit nach Bundesland, abgerufen unter <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank>

2.2 Wie könnten die Trends der Urbanisierung und Suburbanisierung durch Homeoffice beeinflusst werden?

Wenn der Arbeitsort als tägliches Ziel an Bedeutung verliert, werden größere Pendeldistanzen vom Wohn- zum Arbeitsort in Kauf genommen, wodurch der ländliche Raum an Attraktivität als Wohnstandort gewinnen könnte. Gezeigt hat sich, dass Personen, die zumindest teilweise bereits in Homeoffice arbeiteten und in der Folge übersiedelten, eher einen Wohnort in der Nähe des Arbeitsortes wählen, während solche, die Homeoffice nach einer Übersiedlung beginnen, zuvor weiter von ihrem Arbeitsort weggezogen sind. Die Bevölkerung in ländlichen Räumen bekommt somit die Möglichkeit, zumindest teilweise von zu Hause zu arbeiten, sofern die digitale Infrastrukturausstattung gegeben ist⁵.

Seit einigen Jahren zeigt sich in der Binnenwanderungsentwicklung der Trend zur Suburbanisierung, wie zum Beispiel in der wachsenden Stadtregion, deren Entwicklung auch in der Urban Rural Typologie der Statistik Austria zu beobachten ist. So ist der Trend speziell rund um Wien sichtbar, wo sich der urbane Raum entlang der Ausfahrtsstraßen, insbesondere in Richtung Süden ausbreitet. Die Klassifizierung hängt dabei von der Besiedlungsdichte, den infrastrukturellen Einrichtungen und Pendlerverflechtungen sowie der Erreichbarkeit von Zentren ab⁶.

Bezüglich der Frage, ob sich das Gefälle zwischen Stadt und Land durch die Pandemie entschärft hat und ob die Pandemie dem Urbanisierungstrend entgegengewirkt hat, ist es laut einer Bundesrat-Panelumfrage im Rahmen des sogenannten Austrian Corona Panel Projects (ACPP) noch zu früh, diese Trendumkehr zu bestätigen - zumindest solange die Pandemie noch nicht vorbei ist. Folglich wird weiterhin von einem Wachsen der Metropolregionen, vor allem durch Zuzug junger Menschen und Migration aus dem Ausland ausgegangen.

⁵ WIFO Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung, Firgo, M., Mayerhofer, P. et. al. (2018): Beschäftigungseffekte der Digitalisierung in den Bundesländern sowie in Stadt und Land, Wien. Abgerufen unter https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=61633&mime_type=application/pdf [9.9.2022]

⁶ Schober, Sandra: ORF-Artikel „Die Pandemie und der Speckgürtel“ (7.9.2021). Abgerufen unter <https://orf.at/stories/3226288/> [22.6.2022]

2.3 Welche Auswirkungen könnten sich auf den Faktor Mobilität ergeben?

Hier sind unterschiedliche Ausprägungen zu beachten. Einerseits können durch Homeoffice-Tage Fahrten eingespart werden, andererseits scheint es, dass Personen, die im Homeoffice arbeiten, ihre Pendeldistanzen steigern, da sich entweder der Wohnort oder der Arbeitsort ändert.

Die Ambivalenz des Zusammenhangs von Homeoffice und Reiseverhalten wird durch das Forschungsprojekt „mobility4work - Mobilität für die digitalisierte Arbeitswelt“⁷ unterstrichen, das sich mit den Anforderungen und Mobilitätsbedarfen in einer zunehmend digitalisierten Arbeitswelt beschäftigte. Die empirischen Erkenntnisse im Rahmen des Projektes wurden bereits vor der Covid-19 Krise abgeschlossen. Als Schlüsselerkenntnisse werden dabei unter anderem angeführt:

- Es wird davon ausgegangen, dass es durch die zunehmende Digitalisierung zu einer Steigerung an flexiblen Arbeitszeiten und –orten kommt, wodurch sich Beruf und Freizeit vermehrt durchmischen.
- Die zunehmend flexiblen Arbeitszeiten und -orte wirken sich eher vorteilhaft auf den motorisierten Individualverkehr aus, da damit leichter auf flexible Arbeitszeiten reagiert werden kann. Diese Flexibilität, z.B. außerhalb der Spitzenzeiten bietet der öffentliche Verkehr in der Regel nicht. Es wird angenommen, dass die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die neu erreichte Flexibilisierung auch auf ihr Mobilitätsverhalten übertragen werden und dies daher die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs weiter steigert.
- Falls Teleworking z.B. in Form von Homeoffice oder Coworking Spaces durch die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitsorte verstärkt in Anspruch genommen wird, könnten theoretisch Pendelwege eingespart oder reduziert werden. Wenn man aber von einem stabilen „Mobilitätsbudget“ (Zeit für Mobilität) ausgeht, wird die Zeit, die für die kürzeren Arbeitswege benötigt wird, für andere Mobilitätszwecke und längere Wegeweiten verwendet.
- Weiters könnte sich dies auch auf die Wahl des Wohnortes auswirken. Durch Homeoffice werden peripherere Wohnstandorte interessanter, was wiederum zu längeren Außer-Haus-Wegedistanzen führen könnte.

2.4 Welche Auswirkungen könnten sich auf den Energieverbrauch ergeben?

Vermehrtes Arbeiten im Homeoffice hat weitreichende Folgen – im positiven und negativen Sinn – auf Energieverbrauch und Klimaschutz. Derzeit ist es unklar, ob der Energieverbrauch aufgrund des Homeoffices v.a. aufgrund der Videokonferenzen steigt bzw. wie die möglichen Auswirkungen (neue Rechenzentren, Hardwarebedarf, Elektromüll,...) aussehen. Andererseits könnte die Reduktion der Pendlerströme zu einer damit einhergehenden CO₂-Verringerung führen und gleichzeitig die vermehrten Videokonferenzen einen Beitrag zur Reduktion von CO₂-intensiven Dienstreisen, wie z.B. Flugreisen leisten. Allerdings könnte Homeoffice gleichzeitig die Auslastung des Öffentlichen Verkehrs reduzieren.

⁷ Haselsteiner, E. (URBANITY – Architektur, Kunst, Kultur und Sprache), Frey, H., et. al. (TU-Wien, Institut für Verkehrswissenschaften), Danzer, L., et. al. (L&R Sozialforschung) (2020): mobility4work - Mobilität für die digitalisierte Arbeitswelt, Ergebnisbericht, Projektbericht im Rahmen der Programmlinie „Mobilität der Zukunft“, Wien. Abgerufen unter <https://projekte.ffg.at/projekt/2929387> [02.05.2022]

2.5 Welche Auswirkungen könnten sich auf Bürokonzepte und -strukturen ergeben?

Homeoffice oder hybrides Arbeiten wird auch in Zukunft eine Rolle in der Arbeitswelt spielen und dadurch ist mit Auswirkungen auf den Büromarkt und die Bürostruktur sowohl in den zentralen als auch in den peripheren Lagen zu rechnen.

Für Betriebe, deren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vermehrt zuhause arbeiten, könnte es aus Gründen der Kostenersparnis sinnvoll sein, Büroflächen zu reduzieren, da nicht mehr alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gleichzeitig vor Ort sind. Eine geringere Nachfrage nach Büroflächen könnte in weiterer Folge auch dazu führen, dass künftig nur mehr die besten Bürostandorte nachgefragt werden. Es wird zwar weiterhin physische Bürostandorte geben, aber das bestehende Ausmaß an Büroflächen wird sich verringern. Daher werden sich die Pendel- und Arbeitsverflechtungen nicht komplett auflösen, sich aber ändern.

Es wird sogar ein Rückgang an Bürofläche um bis zu einem Drittel laut Deutschem Handelsblatt prognostiziert, da die die Immobilienkosten den zweitgrößten Ausgabenposten für die meisten Unternehmen darstellen. Als Folge denkbar wäre, dass Büro- oder Betriebsflächen durch die vermehrte Nutzung von Homeoffice nicht mehr benötigt und für andere Nutzungen z.B. Wohnbau verwendet werden.⁸ Somit könnten reine Wohn- oder Büroviertel verschwinden.

Laut Wiener Stakeholder ist kein Flächenrückgang - zumindest in guten Lagen - zu erwarten, da mehr Fläche für Kommunikation und Kreativität benötigt wird.

Damit das Büro in Zukunft dieselben Vorteile wie Homeoffice - im Sinne eines störungsfreien konzentrierten Arbeitens - bieten kann, werden sich die Bürostrukturen wahrscheinlich ändern müssen. Es wird eine Durchmischung aus Arbeits- und Begegnungsangeboten mit hybriden Besprechungs- und Projekträumen brauchen, aber genauso auch störungsfreie Arbeitsplätze. Es stellt sich die Frage, ob Coworking Spaces eine Vorlage für das Bürokonzept der Zukunft sein könnten. Coworking Spaces leben von der Kommunikation, Begegnung und Austausch zwischen unterschiedlichen Nutzern. Es wird aber bezweifelt, dass sich die einzelnen Arbeitstage konkret in Phasen der Zusammenarbeit, des Begegnens, des Voneinanderlernens oder des Homeoffices abgrenzen lassen.⁹

2.6 weitere Schritte

Die Recherche der diversen Quellen aus Studien und Daten ermöglichte einen ostregionsspezifischen Blick auf das Thema „räumliche Auswirkungen von Homeoffice“ und soll auch in Zukunft weiterverfolgt werden. Eine Auswahl von Fragestellungen und Thesen, die besonders spezifisch für die Ostregion sind und durch die Recherche nicht beantwortet werden konnten, sollen in einem nächsten Schritt überprüft werden, inwieweit sie für eine künftige Behandlung im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (Arbeitsprogramm 2023 oder 2024) von Interesse sind.

⁸ Dettling, D., Hertweck, B. (2020): Mehr Homeoffice, Flucht aus der Stadt: Wie sich das Wohnen verändern wird (26.10.2020). In: Handelsblatt. Abgerufen unter <https://www.handelsblatt.com/meinung/kommentare/gastbeitrag-mehr-homeoffice-flucht-aus-der-stadt-wie-sich-das-wohnen-nach-corona-veraendern-wird/26309180.html?ticket=ST-4783999-S4ruJex9vpQT9RUxKbHB-cas01.example.org> [22.6.2022]

⁹ Rief, St. (2021): Auf dem Weg in eine hybride Arbeitswelt - Büros und Büroarbeit in der Post-Corona-epoche. In: DGUV forum (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung Spitzenverband), 3/2021. Abgerufen unter <https://forum.dguv.de/ausgabe/3-2021/artikel/auf-dem-weg-in-eine-hybride-arbeitswelt-bueros-und-bueroarbeit-in-der-post-corona-epoche> [11.7.2022]

3. Maßnahmenvorschläge für eine ressourcenschonende, klimaverträgliche und nachhaltige betriebliche Standortentwicklung

3.1 Ausgangslage:

Die Ostregion Österreichs hat sich in den letzten Jahrzehnten dynamisch entwickelt und zählt zu den **erfolgreichsten sowie bedeutendsten Regionen Europas** – wird als gemeinsamer Lebens- und Wirtschaftsraum wahrgenommen. Dabei ist die **Stadtregion+ die wirtschaftlich stärkste Region Österreichs, infrastrukturell gut ausgestattet und verkehrsmäßig hervorragend erschlossen**. Unternehmen und Organisationen nutzen die Chancen, die ein großer Ballungsraum mit einem großen Arbeitsmarkt sowie der Möglichkeit zur Arbeitsteilung und Spezialisierung bietet. Hohe Attraktivität führt in der Regel zu hoher Nachfrage.

Angesichts der Herausforderungen aufgrund der Folgen des Klimawandels, des geplanten Ausstiegs aus fossilen Energien, der fortschreitenden Bodenversiegelung oder der Energie- und Ressourcenknappheit befasst sich die PGO seit 2021 mit der Ausarbeitung von Maßnahmenvorschlägen für eine ressourcenschonende und nachhaltige Standortentwicklung von bestehenden oder künftigen Betriebsgebieten. Dabei sollen bereits vorhandene Vorgaben und Zielsetzungen in den drei Bundesländern sowie auf nationaler und EU-Ebene zu den Themen der nachhaltigen Mobilität, der ökologischen Freiflächengestaltung sowie der alternativen Energieversorgung berücksichtigt werden.

3.2 Projektaufbau und -ziele:

Aufbauend auf den vorher genannten Herausforderungen und Vorgaben sollen für Betriebsansiedlungen in der Ostregion durch die Formulierung von Maßnahmenvorschlägen folgende Ziele angestrebt werden:

- Ausbau der grünen und blauen Infrastrukturen
- Bessere Anbindung an den ÖV und Attraktivierung der rad- und fußläufigen Erreichbarkeit
- Erhöhung des Anteils an Versorgung und Produktion von erneuerbarer Energie
- Verbesserung des Objektschutzes

Die Erarbeitung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt im Wesentlichen in drei Schritten:

1. Screening der in den Ländern relevanten Strategien und Konzepten sowie Dokumentation über darin enthaltene Vorgaben und Zielsetzungen, die im Rahmen von Widmungen von Betriebsgebieten oder von Genehmigungen von Betriebsansiedlungen herangezogen werden könnten. Recherche von Best Practice Beispielen aus anderen Bundesländern und in der Fachliteratur.
2. Zusammenführen dieser Ergebnisse und Bewertung der vorhandenen Maßnahmen und Empfehlungen unter Berücksichtigung der Zuständigkeiten von Ländern und Gemeinden.
3. Empfehlung von Maßnahmen, die in weiterer Folge als Entscheidungsgrundlage für die Länder dienen sollen.

3.3 Empfehlung von Maßnahmen:

Als Ergebnis der durchgeführten Recherche und Bewertung wurde im Berichtsjahr begonnen, Zielsetzungen und Maßnahmenvorschläge unter Berücksichtigung der Umsetzbarkeit zu formulieren. Diese sind als **inhaltlicher Katalog** zu sehen, **der aufgrund der Unterschiedlichkeit der Lage und Größe von Betriebsstandorten sowie den verschiedenen Betriebstypen anlassbezogen angewendet werden könnte. Dabei sind auch kombinierte Lösungen von mehreren Maßnahmen anzustreben.**

Außerdem werden auch beispielhaft einige mögliche positive Effekte durch die einzelnen Maßnahmen angeführt, die die Sinnhaftigkeit der einzelnen Maßnahmen verdeutlichen sollen.

► Übersicht der derzeitigen Maßnahmenvorschläge:

Maßnahme: Forcierung der Dachbegrünung

positive Effekte/Wirkung:

- Vermeidung der Aufheizung der Gebäudeoberflächen
- Reduktion des Wärmeverlustes der Gebäudehülle
- durch die Begrünung von Dachflächen wird ein Teil des Niederschlagwassers gar nicht oder verzögert zum Abfluss gebracht
- die negativen Auswirkungen auf die Wasserbilanz infolge der Oberflächenversiegelung (Erhöhung Abfluss, Rückgang Evapotranspiration) kann verringert werden (wichtig vor allem bei Hitzeinseln)
- Verbesserung des Mikroklimas
- Hitzeschutz im Sommer und Dämmung im Winter (Objektschutz)
- Vermindern von Staubaufwirbelungen und binden von Feinstaub und Schadstoffen
- Entlastung der Kanalisation

Maßnahme: Beschränkung und Ökologisierung der Parkplätze und Verkehrsflächen

positive Effekte/Wirkung:

- Reduktion Flächenversiegelung
- Verbesserung Mikroklima
- Verbesserung Versickerungsfähigkeit und Speicherfähigkeit von Wasser
- Entlastung des öffentlichen Kanalnetzes
- "Auffüllen" des natürlichen Grundwasserreservoirs
- "natürliche Klimaanlage" durch Verdunstung und Schattenwurf
- Verminderung Luftverschmutzung und Reduktion von Schadstoffen
- Steigerung der Attraktivität des Betriebsstandortes
- Durch die Reduktion von Stellplatzflächen könnte einerseits der Flächenverbrauch reduziert und andererseits könnten auch Errichtungskosten eingespart werden.

Maßnahme: Bepflanzung von Betriebsgebieten forcieren

positive Effekte/Wirkung:

- Reduktion Flächenversiegelung
- Verbesserung Mikroklima
- Verbesserung Versickerungsfähigkeit und Speicherfähigkeit von Wasser
- Entlastung des öffentlichen Kanalnetzes

- “Auffüllen” des natürlichen Grundwasserreservoirs
- “natürliche Klimaanlage” durch Verdunstung und Schattenwurf
- Verminderung Luftverschmutzung und Reduktion Schadstoffe
- Steigerung der Attraktivität eines Betriebsstandortes:
 - Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie für Kundinnen und Kunden
 - Bepflanzung als landschaftsplanerisches Element und bei großflächigen Betriebsgebieten als raumbildende Maßnahme
- Vermeidung von Überhitzung

Maßnahme: Ausbau blauer Infrastrukturen: Schaffung von Gewässerflächen, Regenwassermanagement

positive Effekte/Wirkung:

- Kühlung der Umgebung
- Beitrag zu passivem Hochwasserschutz
- Verbesserung des Kleinklimas
- Erhaltung des Grundwasserspiegels
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Entlastung des Kanalnetzes

Maßnahme: Erneuerbare Energiepotenziale am Standort mobilisieren

positive Effekte/Wirkung:

- Erhöhung Versorgungssicherheit
- Schritt zu Dekarbonisierung
- Reduktion der Abhängigkeit von anderen Ländern
- Beitrag zu Klimaschutz und Klimaneutralität
- Energieeinsparung und Effizienzsteigerung

Maßnahme: ÖV-Erreichbarkeit und Attraktivierung von Warte- und Aufenthaltsbereichen

positive Effekte/Wirkung:

- Verbesserung der klimatischen Bedingungen im Wartebereich
- höhere Attraktivität von Wartebereichen Erhöhung der Bereitschaft, ein öffentliches Verkehrsmittel zu nutzen

Maßnahme: Verbesserung der Erschließung mit Geh- und Radwegen

positive Effekte/Wirkung:

- erhöhte Bereitschaft zu Fuß zu gehen oder das Rad zu nutzen
- Reduktion CO₂-Ausstoß

Maßnahme: Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer forcieren

positive Effekte/Wirkung:

- erhöhte Bereitschaft das Fahrrad zu nutzen

Maßnahme: Vorgaben zur E-Mobilitätsinfrastruktur

positive Effekte/Wirkung:

- Verbesserung/Förderung des Umstieges auf Elektrofahrzeuge
- Beitrag zur Dekarbonisierung
- Reduktion des CO₂-Ausstoßes
- Reduktion von Lärm

Maßnahme: Vermeidung von Lichtverschmutzung

positive Effekte/Wirkung:

- Energieeinsparung
- Schutz der Tier- und Pflanzenwelt
- Erhöhung Verkehrssicherheit

3.4 Weitere Schritte

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen in den Ländern diskutiert und allfällige Umsetzungsmöglichkeiten geprüft werden. Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Standorte und Betriebsgrößen bzw. -typen soll ein zwischen den Bundesländern inhaltlich abgestimmter Maßnahmenkatalog erstellt werden, der bei der Errichtung und Erweiterung von Betrieben anlassbezogen herangezogen werden könnte.

4. CentropeMAP, CentropeSTATISTICS

Das Centrope-Informationssystem ist ein grenzüberschreitendes Informationssystem (betreut von CORP – Consulting Research Projects DI Manfred Schrenk KG), das seit 2006 unter <http://www.centropemap.org> online ist.

Es besteht aus den Komponenten **CentropeMAP**, einem Geoportal, das Web Map Services aus den Partnerländern kombiniert und damit ermöglicht, die Geodaten der Region grenzüberschreitend zu betrachten, sowie **CentropeSTATISTICS**, einem freien Web-Werkzeug zur grenzüberschreitenden Visualisierung von Statistikdaten, mit dem eigene Auswertungen und eigene Darstellungen erstellt werden können. Die zur Verfügung stehenden Datenlayer in CentropeMap decken alle Fachgebiete ab, die für Regionalplanerinnen und Regionalplaner und verwandte Expertinnen und Experten von Interesse sein können. Sämtliche Daten des Geoportals unterliegen den entsprechenden Open-Data-Lizenzen (in Österreich: CC-BY 4.0) und entsprechen somit auch der PSI-Richtlinie (PSI: Public Sector Information) der EU (Richtlinie 2013/37/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013).

4.1 Laufende Wartung und Pflege

Um die Weiterentwicklung des als fortlaufend konzipierten Projektes zu gewährleisten, war die laufende Wartung und Pflege sowie die kontinuierliche Installation von Updates und wöchentlichen Sicherheitspatches ein erforderlicher Teil der Bearbeitungen 2022.

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

4.2 Inhaltliche Wartung und Erweiterungen

Sowohl für CentropeMAP als auch für CentropeSTATISTICS erfolgte im Berichtsjahr eine Recherche zu zusätzlichen Datenquellen, die für die Centrope-Region relevant sind, und eine Integration derselben, sofern die Daten auch für die gesamte Region vergleichbar verfügbar waren.

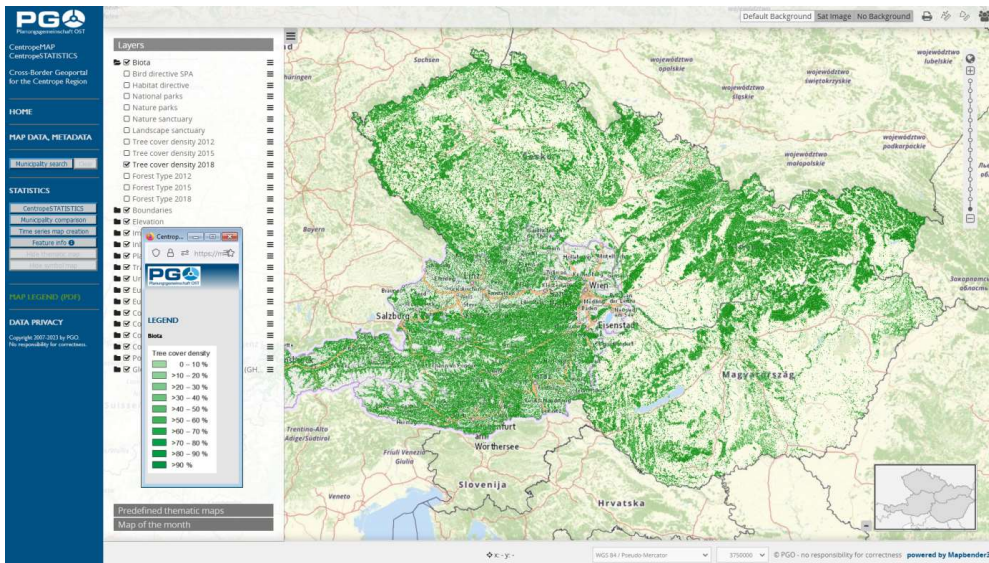
► CentropeMAP

Die Geoland-Hintergrundkarte wurde durch den Kartendienst von basemap.at ersetzt, da dieser neben der vollständigen Abdeckung des österreichischen Staatsgebiets auch eine Hintergrundkarte für die Nachbarländer anbietet.

Auf den Geodatenportalen der Partnerländer wurden im Beobachtungszeitraum 2022 keine neuen Datensätze veröffentlicht, die regionsübergreifend vorhanden sind und somit für eine allfällige Einbindung in CentropeMAP in Frage kommen.

Allerdings wurden seitens der Europäischen Umweltagentur (EEA) im Berichtsjahr die Datensätze Forest Type 2018 und Tree Cover Density 2018 (folgende Abbildung) freigegeben, die in CentropeMAP eingebunden werden konnten.

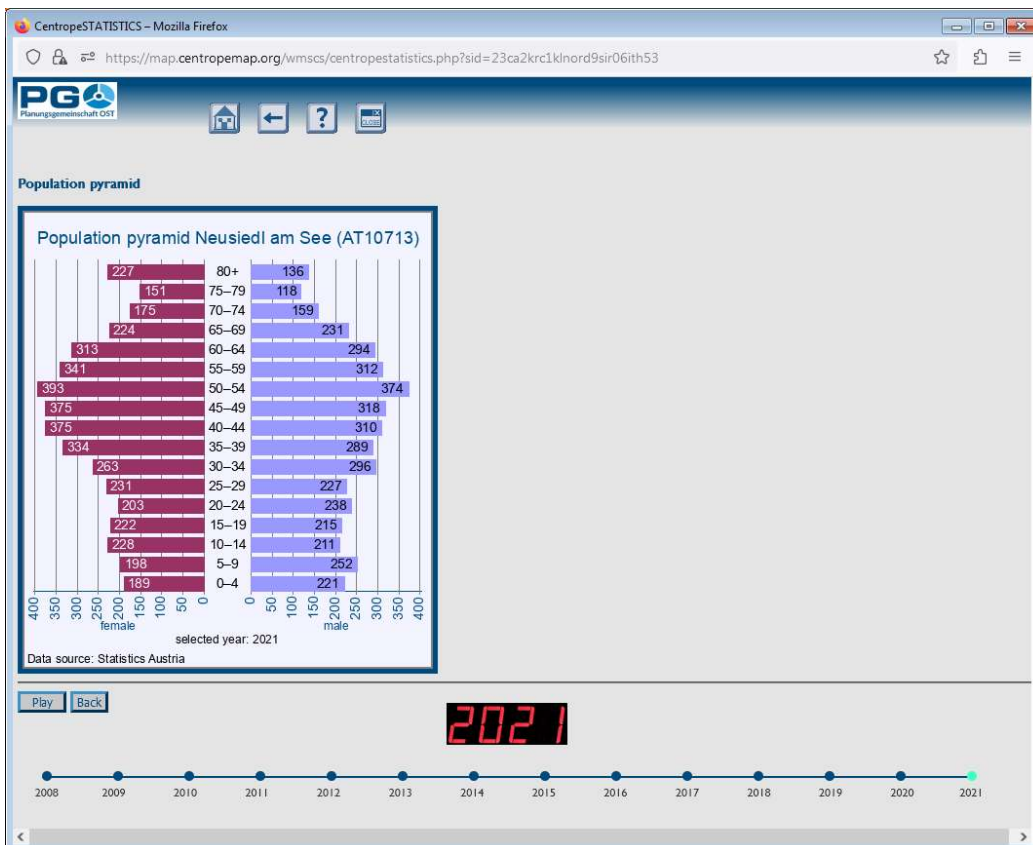
Abbildung: Neuer Datensatz „Tree Cover Density 2018“.



► CentropeSTATISTICS

Im Berichtsjahr wurden alle eingebundenen Datenbestände regelmäßig auf ihre korrekte Funktion und Verfügbarkeit geprüft. Mit Juli 2022 wurden die neuen Statistikdaten eingepflegt. Weiters wurde 2022 die Darstellung der Altersklassen-Daten als Bevölkerungspyramide in Zeitreihenform fertiggestellt.

Abbildung: Bevölkerungspyramide als animierte Zeitreihe.



Zusätzlich wurden die Datengrundlagen der vorgefertigten thematischen Karten (Predefined Thematic Maps) bei Vorliegen von aktualisierten Zeitreihen angepasst. Ebenso wurden die Kartenblätter von „Centrope in Zahlen“ aktualisiert. Diese liegen somit derzeit zum aktuellstmöglichen Stand mit den Daten für das Jahr 2020 vor. Die bisherigen Kartenblätter bleiben als Archivversion erhalten und sind somit auch weiterhin verfügbar, sodass graphische Vergleiche der Zeitreihendaten möglich sind.

4.3 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Wie schon 2021 lag der Schwerpunkt dieses Projektes auch im Berichtsjahr in der Optimierung des öffentlichen Auftretts und der Öffentlichkeitsarbeit. Damit soll die Bekanntheit dieses Informationssystem weiter gesteigert werden.

Um dieses Ziel zu erreichen wurde ein Kommunikationsplan erstellt und mit den Partnerländern abgestimmt, mit dem öffentlich wirksame Maßnahmen, insbesondere im Bereich der sozialen Medien, verbessert werden sollen. Dementsprechend gibt es auf der Website von Centropemap/CentropemapSTATISTICS neben der Karte des Monats auch regelmäßig Berichte über technische oder inhaltliche Neuigkeiten sowie unter der Rubrik „Wussten Sie schon?“ interessantes aus der Region. Diese Informationen werden in weiterer Folge auch in den sozialen Medien geteilt, um mehr Menschen zu erreichen und auf die Website aufmerksam zu machen. Im Zuge des Kommunikationsplans wurden auch Verlinkungsmöglichkeiten auf anderen Websites geprüft.

Abbildung: Centropemap auf Facebook.

Steckbrief
 MAPS GEODATA STATISTICS
 The Centropemap region comprises adjacent counties and states along the borders

Seite · Öffentliche Verwaltung und Regierungsbehörde
 +43 664 8544390
 office@corp.at
 centropemap.org
 Website hervorheben

The Centropemap region at a glance

Country	Area (km²)	Inhabitants in 2021	Centropemap parts of the country	Municipalities	Area in Centropemap region (km²)	Inhabitants in Centropemap region (%)
Austria	83 880	8 932 644	3 provinces: Tyrol, Lower Austria, Burgenland	767	23 542	3 907 830
Czech Republic	79 000	10 474 836	2 counties: South Bohemia, South Moravia, Vysočina	2 001	24 099	3 247 730
Hungary	92 990	9 730 772	1 county: North Hungary	399	7 713	13 731 775
Slovakia	49 033	5 465 731	2 regions: Bratislava, Trenčín	340	4 214	10 1 242 340
Centropemap*			12 subregions of 4 counties	7 807	41 890	8 229 691

* Centropemap is based on Centropemap and CentropemapSTATISTICS

The location of the CENTROPemap region, at the intersection of four countries, is unique in Europe. The two EU capital cities of Bratislava and Vienna, whose agglomerations are separated by a mere 50 kilometres, the cities of Brno and Győr, as regionally significant urban centres, as well as numerous other eminent and attractive cities, are the powerhouses of an economically and culturally expanding European region.

Population in Centropemap member countries 2021
 Blue: total population
 Red: Population in Centropemap

Scale: 0 100 200 300 400 km

Source: Statistics Austria, Czech Statistical Office, Hungarian Central Statistical Office, Statistical Office of the Slovak Republic, Geodata: Centropemap, www.centropemap.org

2022 erfolgte durch den Auftragnehmer eine laufende Abstimmung mit internationalen Geodaten-Partnerinnen und Partnern bezüglich Zurverfügungstellung von Centropemap-Diensten bzw. Umstieg auf freie und/oder INSPIRE-kompatible Services.

Darüber hinaus gab es Workshops mit den nationalen und internationalen Partnerinnen und Partnern sowie diverse Termine, bei denen das Informationsportal präsentiert wurde. Diese Termine verfolgen insbesondere das Ziel, die grenzüberschreitende, intraregionale Kommunikation zu intensivieren sowie die Vernetzung mit vergleichbaren Initiativen und Bekanntheit des Centrope-Informationssystems weiter voranzutreiben.

Workshops:

- ✓ 24.02.2022: Nationaler Geodaten-Workshop (online)
- ✓ 06.10.2022: Nationaler Statistik-Workshop (online)
- ✓ 20.10.2022: Internationaler Statistik-Workshop CentropeSTATISTICS (online)

Vorstellung / Präsentation:

- ✓ 19.04.2022: Vorstellung von CentropeMAP und CentropeSTATISTICS bei einem Stakeholdertreffen mit regionalen Akteuren der Region Carnuntum
- ✓ 15.11.2022: Vorstellung von CentropeMAP und CentropeSTATISTICS im Rahmen der internationalen Konferenz REAL CORP 2022, Vortrag zum Thema „Where are the Elderly? Analysing the Age Distribution in the Centrope Region“

5. Plattform Regionalverkehr

Im Berichtsjahr 2022 fanden 3 Sitzungen der Plattform Regionalverkehr statt, wobei wichtige länderübergreifende Verkehrsthemen und aktuelle Entwicklungen im Verkehr durch die relevanten Planungsstellen der Länder Wien, Niederösterreich, dem Burgenland sowie des Verkehrsverbunds Ostregion behandelt wurden.

5.1 Stadt-Regio-Trams ins Wiener Umland

In den Jahren 2020 und 2021 wurden vom Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) im Auftrag der Plattform Regionalverkehr der PGO (Planungsgemeinschaft Ost) im Rahmen einer sogenannten "Pre-Feasibility-Studie" die Potenziale für neue Schienenverbindungen zwischen Wien und Niederösterreich nach dem Modell „Stadt-Regio-Tram“ als Ergänzung zum laufenden Ausbau der Bahninfrastruktur in der Ostregion untersucht. Bahnen nach diesem Modell zeichnen sich durch ihre hohe Flexibilität aus, da sie je nach vorhandenem Platz entweder im Straßenraum oder auf eigenen Trassen geführt werden können. Auf Basis der im Zuge der Pre-Feasibility-Studie durchgeführten Analysen sind die Korridore Schwechat, Kaltenleutgeben, Groß-Enzersdorf und Innere Aspangbahn (Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl, über Maria Lanzendorf bis in den Raum Traiskirchen) als empfehlenswert für weitere Bearbeitungen hervorgegangen. Im September 2021 konnte eine Absichtserklärung mit dem zuständigen Bundesministerium erzielt werden, wonach eine Mitfinanzierung des Bundes in Höhe von 50 % der Investitionskosten für die neu zu errichtende Infrastruktur angestrebt wird.

Aufgrund des hohen Fahrgastpotenzials und der zeitlichen Priorisierung wurde von den Ländern Wien und Niederösterreich beschlossen, zunächst für die Straßenbahnstrecke von Wien Simmering nach Schwechat und die Lokalbahnstrecke von Wien Liesing nach Kaltenleutgeben vertiefte Planungen in Form von Generellen Projekten aufzunehmen. Im Jahr 2022 wurde unter enger Einbindung aller betroffenen Fachdienststellen und Gebietskörperschaften intensiv an der generellen Planung beider Projekte gearbeitet. Aufgrund der Lage der Strecken in mehreren Bundesländern und Gemeinden erfolgte die generelle Planung durch die jeweils betroffenen Verkehrsunternehmen, die auch den späteren Betrieb übernehmen sollen.

Seit Herbst 2022 liegen die Ergebnisse der generellen Planung und detaillierte Kostenschätzungen für beide Projekte vor. Auf dieser Grundlage wurden im Herbst 2022 Finanzierungsgespräche zwischen dem Bund und den Ländern Wien und Niederösterreich aufgenommen. Weitere Schritte zur Umsetzung können erst nach erfolgreichem Abschluss dieser Gespräche zur Sicherstellung der Finanzierung erfolgen.

5.2 Ergebnis Generelles Projekt Linie 72 Simmering-Schwechat

Zwischen Ende 2021 und Ende 2022 wurde von den Wiener Linien im Auftrag der Plattform Regionalverkehr der PGO (Planungsgemeinschaft Ost) und auf Basis der Machbarkeitsstudie an der generellen Planung für die neu zu errichtende Straßenbahnstrecke nach Schwechat gearbeitet. Mit der Erstellung der Generellen Planung wurde das Büro IKK Group GmbH beauftragt.

Die geplante Linie 72 soll beim Bahnhof Simmering (S80/U3) beginnen, wo die Errichtung einer neuen Schleife vorgesehen ist. Vom Bahnhof Simmering soll die Linie 72 zunächst auf den bestehenden Gleisen entlang der Simmeringer Hauptstraße verkehren. Ab der Hauptwerkstätte der Wiener Linien beginnt die neue Straßenbahnstrecke. Im Abschnitt bis zur Etrichstraße ist die Trasse in Seitenlage mit einem Grüngleis geplant. Im Bereich der Unterführung an der Landesgrenze zwischen Wien und Niederösterreich soll die Straßenbahn im Linksverkehr geführt werden, wodurch in der bestehenden

Unterführung beim Bahnhof Kaiserebersdorf eine Haltestelle mit Mittelbahnsteig zur Verknüpfung mit den Linien S7 und REX7 errichtet werden kann. In Schwechat verläuft die weitere Trasse über die Wiener Straße, wo eine vom Kfz-Verkehr getrennte Trasse in Mittellage für die Straßenbahn und die in der Wiener Straße verkehrenden Buslinien geplant ist. Nach der Station Wiener Straße zweigt die Straßenbahn ab und verläuft über die Plankenwehrstraße und Brauhausstraße bis zum Europaplatz. Im vorliegenden Generellen Projekt wird eine Weiterführung der Strecke über die Brauhausstraße und Rothmühlstraße bis zum Parkplatz des Rudolf-Tonn-Stadions vorgeschlagen, wo die Umkehrschleife errichtet werden kann. Der vorhandene Parkplatz beim Stadion kann als Park&Ride-Anlage genutzt werden. Sowohl für die ursprüngliche Variante bis zum Europaplatz als auch für die Weiterführung bis zum Rudolf-Tonn-Stadion liegen Kostenschätzungen vor. Aus verkehrlicher Sicht wird die Verlängerung bis zum Rudolf-Tonn-Stadion durch das Planungsteam empfohlen.

Mit der vorliegenden generellen Planung kann ein attraktives und leistungsfähiges Verkehrsangebot über die Stadtgrenze hinaus geschaffen werden. Die geplante Straßenbahnlinie 72 bietet Verknüpfungen mit der S-Bahn (S7, S80), sowie Linie REX7 und U-Bahn (U3). Die Straßenbahn stellt die hochwirksame Erschließung der dichten Besiedelung und fortschreitenden Stadtentwicklung im Bereich der Simmeringer Hauptstraße in Wien sowie der Brauhausgründe und entlang des Frauenfelds in Schwechat dar und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und CO₂-Reduktion. Das ausgearbeitete Generelle Projekt bildet die Grundlage für weitere Umsetzungsschritte in Abhängigkeit der Ergebnisse der laufenden Finanzierungsgespräche.

5.3 Ergebnis Generelles Projekt WLB Liesing-Kaltenleutgeben

Der äußerste Südwesten von Wien ist topographisch bedingt im öffentlichen Verkehr bisher von zahlreichen Regionalbussen erschlossen. Entsprechend ist das Straßennetz im Regionalbus- und MIV-Verkehr hoch belastet. Für eine Verbesserung der öffentlichen Erschließung bietet sich die Kaltenleutgebener Bahn als eine mögliche Alternative an, dafür wurden in einem generellen Projekt die Möglichkeiten für eine Reaktivierung der heute als Anschlussbahn im touristischen Verkehr betriebenen Strecke vom Bahnhof Wien Liesing nach Waldmühle samt Erweiterung der Infrastruktur bis in den Ort Kaltenleutgeben ausgelotet.

Die Kaltenleutgebener Bahn könnte ein attraktives und leistungsfähiges Verkehrsangebot über die Stadtgrenze schaffen und Verknüpfungen mit dem hochrangigen S-Bahn-Netz (Liesing) sowie dem Straßenbahnnetz der Wiener Linien (Rodaun) bieten. Durch die Führung über den Norden von Perchtoldsdorf gibt es neue Erschließungen. Dadurch wird das Einzugsgebiet des REX- und S-Bahn-Systems der Südbahn-Strecke deutlich vergrößert.

Die Kaltenleutgebener Bahn stellt die hochwirksame Erschließung Perchtoldsdorfs sowie des Ortes Kaltenleutgeben sicher und bietet in einem Einzugsgebiet mit rund 20.000 Personen ein attraktives Verkehrsangebot. Eine begleitende Adaptierung des Regionalbusnetzes wäre notwendig und würde eine Neuordnung des Mobilitätsangebots erfordern. Durch die weitest gehende Nutzung der Bestandsstrasse ist das Projekt mit verhältnismäßig geringer Flächenneuersiegelung umsetzbar.

Das Projekt der Kaltenleutgebener Bahn lässt sich in folgende Abschnitte unterteilen:

Abschnitt 1: Bestandsstrecke Wien-Liesing (S-Bahn) – Waldmühle

Abschnitt 2: Neubaustrecke Waldmühle – Kaltenleutgeben/Gemeindeamt

Abschnitt 3: Anbindung Straßenbahnlinie 60 Rodaun – Beethovenstraße

Abschnitt 4 (optional): Verlängerungstrecke Kaltenleutgeben/Gemeindeamt – Kaltenleutgeben/West

Das vorliegende Projekt umfasst die Bestands- und Neubaustrecke Wien-Liesing – Kaltenleutgeben Ortszentrum mit einer Streckenlänge von rund 7,5 km sowie die Anbindung der Straßenbahnlinie 60.

Die Straßenbahnlinie 60 soll von der bisherigen Endstation Rodaun bis zur Haltestelle Beethovenstraße verlängert werden, um eine direkte Umsteigmöglichkeit zur Kaltenleutgebener Bahn zu schaffen. Zugleich kann diese Verlängerung genutzt werden, um eine Anbindung des auf dem Areal der Wendeschleife der ehemaligen Straßenbahnlinie 360 geplanten Betriebsbahnhofs (Remise Rodaun) zu bieten.

Die Trasse beginnt in der Anfangshaltestelle Rodaun der Straßenbahnlinie 60, schwenkt in einem Rechtsbogen in die Beethovenstraße, die für die Aufnahme einer 2-gleisigen Straßenbahntrasse verbreitert wird und folgt dieser in südwestlicher Richtung bis zur Schillerpromenade. Es wären zahlreiche Neugestaltungen der Kreuzungssituationen mit den Straßenverkehren notwendig. Für diese Kreuzungssituationen wurden Leistungsfähigkeitsnachweise berechnet. Aus diesen geht hervor, dass das Projekt auch für das Verkehrsgeschehen im umliegenden Straßennetz grundsätzlich verkehrsverträglich wäre, jedoch vor allem bei der Kreuzung Hochstraße / Donauwörtherstraße noch vertiefende Untersuchungen bei einer Weiterverfolgung des Projektes notwendig wären.

Das generelle Projekt wurde abgeschlossen und dann an die Länder sowie die betroffenen Gemeinden zur weiteren Betrachtung der Studie übermittelt.

5.4 Weitere Themen, die im Rahmen der Plattform behandelt wurden

► Volkswirtschaftliche Wirkungen der 6. Straßen-Donauquerung in Wien (S1 Nord-Ost-Umfahrung)

Im Rahmen von drei voneinander unabhängigen (aber in enger Abstimmung erstellten) Studien (durchgeführt von EcoAustria, ZTL/WU Wien, WIFO, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung) wurden die zu erwartenden volkswirtschaftlichen Wirkungen des Baus bzw. des Nicht-Baus der geplanten 6. Straßenquerung auf die Regionalwirtschaft, die Erreichbarkeit der Region und den Güterverkehr sowie die Logistik nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Die sechste Donauquerung würde die Erreichbarkeit im MIV in der Region positiv beeinflussen. Durch den – unabhängig von der Realisierung der sechsten Donauquerung – zu erwartenden Anstieg des Verkehrs, der täglich die Donau quert, würden die bestehenden fünf Donauquerungen an ihre Kapazitätsgrenzen gelangen. Dies hätte zur Folge, dass sich vor allem zur Hauptverkehrszeit die Reisezeiten von Gebieten rechtsseitig der Donau in Gebiete auf der linken Seite zum Teil stark erhöhen. In der Folge sinkt die Erreichbarkeit der betroffenen Regionen im Nordosten und im Süden Wiens sowie in Wien selbst.

Letztendlich führte eine Verschlechterung der Standortqualität zu einer geringeren Schaffung von Arbeitsplätzen durch neue oder bestehende Unternehmen und verringerte so die Wirtschaftsleistung der einzelnen Regionen sowie des gesamten Untersuchungsraumes. Für Österreich insgesamt wäre in den ersten dreißig Jahren ein kumulierter Effekt auf das Bruttoinlandsprodukt in Höhe von –1,84 Mrd. € und eine um rund 8.100 Beschäftigungsverhältnisse geringere Beschäftigung zu erwarten. Damit ginge ein kumulierter Abgabentfall in Höhe von knapp 700 Mio. € für die öffentliche Hand einher.

► Zielnetz 2040 für Neu- und Ausbauprojekte im Netz der ÖBB-Infrastruktur

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und die ÖBB Infrastruktur AG erarbeiten derzeit das Zielnetz 2040, welche langfristige Neu- und Ausbauprojekte im Netz der ÖBB Infrastruktur in einem fahrplanbasierten Ansatz mit volkswirtschaftlichen

Bewertungsverfahren untersucht. Hierbei werden zukünftige Infrastrukturprojekte, die über bereits beschlossene Projekte des ÖBB Rahmenplans des Bundes hinausgehen, einheitlich in einer Gesamtschau zwischen Nah-, Fern- und Güterverkehr betrachtet und bewertet.

Gemeinsam mit den Ländern ist der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) in diesem Prozess für nahverkehrsrelevante Aspekte involviert. Dies betrifft sowohl aktuelle Planungen für die kommenden Jahre, welche als Basis für das Bewertungsmodell („Referenzfall“) dienen, die Identifikationen der notwendigen infrastrukturellen Schwerpunkte sowie die Fahrplanung für den Zielzustand inklusive Anforderungen für die dafür notwendige Infrastruktur. Über diesen Prozess, den Kontext mit den SPNV in der Ostregion und den weiteren Ausblick auf die kommenden Schritte wurde seitens VOR in der PGO Plattform Regionalverkehr berichtet.

► **Zukunftsrat Verkehr Ostregion**

Die zivilgesellschaftlich organisierte Initiative Zukunftsrat Verkehr Ostregion erprobte das Modell des Bürgerrates, bei dem Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Zielgruppen versuchen für unterschiedliche Herausforderungen gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland wurden gebeten, fachliche Expertinnen und Experten zur Unterstützung zu entsenden. Wien und Niederösterreich haben sich dafür entschieden, einen gemeinsamen Fachexperten für den Zukunftsrat zu entsenden, der neutrale fachliche Informationen und Einordnungen zum Zukunftsrat beiträgt.

Der Zukunftsrat Verkehr besteht aus fast 30 zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger aus Wien, Niederösterreich und Burgenland, die Lösungsansätze für Verkehrsprobleme in der Ostregion entwickeln und an die Politik sowie die Stakeholder übergeben werden. Dies soll dazu beitragen, dass die betroffenen Menschen die Politik mehr mitbestimmen.

Am 1. und 2. Oktober 2022 traf sich erstmals der Zukunftsrat Verkehr unterstützt von Expertinnen und Experten. In diesem ersten Treffen wurden acht Problemfelder erarbeitet: Lösungsideen zur Stärkung des ländlichen Raumes, Bewusstseinsbildung von Klein auf, Eindämmung des fossilen Verkehrs, Kostenwahrheit, Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, Ausbau von Radnetzen, Nutzung von erneuerbaren Energien für innovative Verkehrslösungen und sozial gerechte Umsetzung der Maßnahmen.

Nach einer Konsultationsphase wird ein zweites und letztes Treffen am 12. März 2023 stattfinden.

► **Information zur Westbahn-Strecke**

Nachdem die WESTbahn ursprünglich bestellte Zugtrassen von Dezember 2021 bis Juni 2022 nicht angeboten hat, sprang die ÖBB Personenverkehr AG für die Reisenden ein, um zu verhindern, dass Anschlusszüge im Knoten Amstetten bei Bahn und Bus verpasst werden. Bis 11. Juni 2022 wurde der Taktknoten Amstetten nun ausschließlich durch die ÖBB bedient. Dadurch sind auf der Weststrecke kleinere Änderungen im Fahrplan nötig. Die Abfahrtszeiten der ÖBB Railjets bleiben in Wien, St. Pölten, Linz und Salzburg in beiden Richtungen unverändert. Bei den Bahnhöfen St. Valentin und Amstetten kommt es zu Anpassungen im Fahrplan – die Taktzeiten der ÖBB Railjets werden angepasst und damit auch für alle RJ-Züge und Wochentage vereinheitlicht. Ab Juni 2022 wurde der Fahrplan wieder umgestellt und die WESTbahn bediente den Knoten Amstetten. Durch die vielen Baustellen in den Jahren 2022 und 2023 sowie in den folgenden Jahren kommt es leider auch in Zukunft immer wieder zu zeitlichen Änderungen im Fernverkehr, die wiederum Auswirkungen auf den Nahverkehr haben werden.

► Wiener Schieneninfrastrukturpaket 2 (SIP)

Als Nachfolgeinstrument zum ersten Schieneninfrastrukturpaket (SIP) wurde im Jahr 2022 ein Nachfolgepaket für die gemeinsame Schienenentwicklung zwischen ÖBB und Stadt Wien auf den Weg gebracht. Ziel des neuen, zweiten Schieneninfrastrukturpakets (SIP2) ist die Planung und Umsetzung von kurz, mittel- und langfristigen Maßnahmen im hochrangigen Schienennetz zu fixieren, wobei im Umsetzungszeitraum bis voraussichtlich 2032 Gesamtkosten von knapp 2,36 Mrd. € vertraglich gemeinsam vereinbart wurden. Neben dem generellen Ausbau der Kapazitäten, zu modernisierenden Haltestationen oder geplanten Bahnhofsumfeld-gestaltungen finden sich neben fixierten Großmaßnahmen wie dem viergleisigen Südbahnausbau oder der Stammstreckensanierung auch zukünftige Machbarkeitsstudien für die langfristigen Entwicklungsoptionen im Schienennetz der ÖBB wieder.

Nähere Informationen zu dieser ÖBB-Studie in Kooperation mit der Stadt Wien zu künftigen Mobilitätsangeboten:

<https://www.wien.gv.at/verkehr/oeffentlich/grossprojekte/schienen-infrastruktur-paket.html>,
<https://www.wien.gv.at/verkehr/oeffentlich/pdf/schienen-infrastruktur-paket.pdf>

6. Plattform Energie und Klima (Smart Region)

In dieser Plattform werden regelmäßig wichtige länderübergreifende Themen sowie aktuelle Entwicklungen aus den Bereichen Energie, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel mit den relevanten Fachdienststellen der Länder Wien, Niederösterreich und dem Burgenland diskutiert bzw. behandelt. 2022 fanden zwei Sitzungen statt.

6.1 Innovationslabor „Green Energy Lab“

Green Energy Lab (www.greenergylab.at) eine Forschungsinitiative für nachhaltige Energielösungen und Teil der österreichischen Innovationsoffensive „Vorzeigeregion Energie“ des Klima- und Energiefonds. Die Initiative startete im Jahr 2018 mit den Gründungsmitgliedern EVN AG, Burgenland Energie AG, Energie Steiermark AG und Wien Energie GmbH sowie 90 Partnerunternehmen; mittlerweile sind mehr als 300 Unternehmen, Forschungseinrichtungen und öffentliche Institutionen on Bord.

Die Partnerunternehmen setzen in Forschungs- und Entwicklungsprojekten Energieinnovationen um. So liefen im Jahr 2022 rund 40 Energieinnovationsprojekte im Green Energy Lab; mehr als 20 weitere Projekte wurden bei der 4. Ausschreibung von Vorzeigeregion Energie im Jahr 2022 eingereicht.

Die Projekte erstrecken sich dabei nicht nur über die Kernregion von Green Energy Lab, welche die Bundesländer Wien, Niederösterreich, Burgenland und Steiermark umfasst, sondern Projektstandorte sind mittlerweile nahezu in ganz Österreich zu finden. Hinzu kommen einige Projekte mit internationalen Konsortien, die über europäische Programme gefördert werden.

Thematisch umfassen die Projekte die ganze Bandbreite von grüner Energie im Bereich Wärme, Strom und integrierter Mobilität. Infos zu allen Projekten befinden sich unter <https://greenergylab.at/projekte/>

Um kontinuierlich die brennendsten und relevantesten Forschungsfragen zu adressieren und Trends in der Energieinnovation zu identifizieren, begann Green Energy Lab im Jahr 2022 mit dem Aufbau von Green Energy Foresight-Services.

6.2 Österreichische Klima- und Energieziele und ihre Umsetzung in den Ländern

Im Rahmen der Plattform-Sitzungen im Jahr 2022 wurden die österreichischen Energie und Klimaziele und ihre Umsetzung in den Ländern intensiv behandelt und diskutiert. Schwerpunkte waren dabei die Themen Photovoltaik und die räumlichen Weichenstellungen für den nötigen PV-Ausbau. Die Länder erläuterten ihre jeweiligen Länderziele, diskutierten die Beziehung der Länderziele zu den Bundeszielen und beleuchteten verschiedene Zugänge zur raumplanerischen Steuerung des PV- und Windausbaus.

6.3 NÖ Energieausbauziele

Im Jahr 2022 verkündete das Land NÖ neue erhöhte Energieausbauziele für Wind und Photovoltaik, die bis 2030/2035 erreicht werden sollen. Deshalb wird das niederösterreichische Strategiepapier – der NÖ Klima- und Energiefahrplan - überarbeitet. Ebenfalls eingearbeitet werden die neuen Rahmenbedingungen auf EU- und Bundesebene betreffend Treibhausgasemissionen. Eine Novellierung

des Sektoralen Raumordnungsprogrammes Wind ist erforderlich, um die neue Zielsetzung von 8.000 GWh für 2030 und 12.000 GWh für 2035 zu erreichen (IST-Stand 2022: 4.300 GWh).

Im Bereich Photovoltaik wird eine Erhöhung der Stromerzeugung aus Photovoltaik von 912 GWh (2022) auf 3.000 GWh bis 2030 angestrebt. Als besondere Herausforderung gilt hierbei die Aufteilung dieser Leistungszielwerte auf Dächer und Freiflächen (1 GWh entspricht ~ 1 ha). Das sektorale Raumordnungsprogramm für PV (siehe Punkt 6.4.) wurde noch auf das Ziel von 2.000 GWh PV bis 2030 ausgelegt, wovon ca. die Hälfte der Leistung auf Freiflächenanlagen errichtet werden soll.

6.4 Sektorale Raumordnungsprogramme für Photovoltaik

Niederösterreich:

Zur Erreichung der Ziele des im Jahr 2019 beschlossenen NÖ Klima- und Energiefahrplans 2020 bis 2030 in Niederösterreich sind zusätzlich zum Ausbau der Dachflächenanlagen in einem gewissen Maß auch Photovoltaikanlagen auf Freiflächen erforderlich.

Für Anlagen, die höchstens 2 ha groß sind, ist eine Widmung als Grünland-Photovoltaikanlage durch die jeweilige Gemeinde erforderlich. Flächen über 2 ha benötigen zusätzlich eine Zonierung durch das Land Niederösterreich – diese Zonen wurden 2022 im „Sektoralen Raumordnungsprogramm über Photovoltaikanlagen im Grünland in NÖ (NÖ SekROP PV)“ verordnet. In den festgelegten Zonen besteht für die jeweiligen Standortgemeinden allerdings keine Verpflichtung, „Grünland-Photovoltaik“ zu widmen.

Die Stammverordnung (LGBl. Nr. 94/2022) umfasst 116 Standorte, auf denen die Errichtung von Freiflächenanlagen im Ausmaß von jeweils maximal 10 ha möglich ist. Um jedoch Mehrfachnutzungen (neben Energieproduktion z.B. auch Bereitstellung von Biodiversitätsflächen) zu gewährleisten, ist für Anlagen über 5 ha ein sogenanntes „Ökologiekonzept“ vorzulegen.

Burgenland:

Im **Burgenland** wurden bis Sommer 2022 per Verordnung Eignungszonen in der Größenordnung von 1.200 ha festgelegt, weitere 1.200 ha sollen in einem 2. Zonierungsdurchgang im Nordburgenland hinzukommen.

Wien:

Die Wiener Sonnenstrom-Offensive wird Thema in der für 2023 vorgesehenen Plattform-Sitzung sein.

6.5 Smart Klima City Strategie 2021-2050 und Wiener Klimafahrplan

Die Smart Klima City Strategie wurde nach einer einjährigen Überarbeitungsphase im Februar 2022 durch den Wiener Gemeinderat beschlossen und legt als langfristige Dachstrategie die konkreten Ziele und breiten Handlungsfelder fest, um die Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen. Die Smart Klima City Strategie dient als langfristiger Wegweiser – der rote Faden für die weiterführende Transformation Wiens in einen nachhaltigen, zukunftsfähigen städtischen Lebensraum. Fachdokumente bauen darauf auf und über sektorenübergreifende Projekte sollen die strategischen Smart Klima City Ziele umgesetzt werden.

Der Wiener Klimafahrplan entspricht einer kompakten Umsetzungsstrategie, die die gemeinsamen Hebel für Klimaschutz und Klimaanpassung benennt. Die zentrale Aufgabe des Klimafahrplans ist es, Orientierung zu geben, das gemeinsame Verständnis für die zentralen Hebel zu schärfen und fachübergreifendes Arbeiten außer Frage zu stellen. Er beschreibt, welche Sektoren wie angegangen

werden müssen, damit die Treibhausgasemissionen Wiens von aktuell ca. 5 Mio. Tonnen CO₂-eq auf null reduziert werden. Die wesentlichen Handlungsfelder mit den größten Potentialen zur CO₂-Reduktion sind dabei Gebäude und Verkehr.

6.6 Wien: Klima-Governance, Klimabudget und Klimagesetz

OSR Dipl.Ing. Andreas Januskovecz wurde als Bereichsleiter für Klimaangelegenheiten der Stadt Wien im Oktober 2021 per Erlass ernannt. Im Folgenden hat sich das Team der Bereichsleitung für Klimaangelegenheiten konstituiert und ihre Arbeiten aufgenommen.

Die Bereichsleitung für Klimaangelegenheiten ist zuständig für:

- ▶ die Steuerung der strategischen Klimaagenden in der Stadt Wien
- ▶ die Bewusstseinsbildung für eine klimaneutrale, resiliente und zirkuläre Stadt
- ▶ die Entwicklung, Etablierung und Evaluierung von Standards und Prozesse
- ▶ den Prozess „Wiener Klimabudget“

Das **Wiener Klimabudget** ist ein zentrales Element für die Erreichung der Klimaneutralität bis 2040. In einem eng mit dem Budgetprozess gekoppelten Governance-Prozess werden Klimamaßnahmen hinsichtlich ihrer Treibhausgaswirkung und der notwendigen budgetären Mittel bewertet. Periodisch werden die durch die Klimamaßnahmen prognostizierten THG-Reduktionen mit dem notwendigen Reduktionspfad verglichen und daraus Empfehlungen für die Politik abgeleitet. Der Prozess wird schrittweise etabliert und erweitert.

Derzeit ist ein **Wiener Klimagesetz** in Ausarbeitung.

6.7 Wiener Wärme und Kälte 2040

Das Konzept „Raus aus Gas – Wiener Wärme und Kälte 2040“ skizziert den Weg hin zu einer klimaneutralen Stadt im Gebäudebereich und zeigt auf, welche Schritte für die Dekarbonisierung der Wiener Wärme- und Kälteversorgung notwendig sind. Die Erarbeitung erfolgte aufbauend auf dem Wiener Klimafahrplan und entsprechend dem Wiener Regierungsprogramm der Fortschrittskoalition.

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/wissen/waerme-und-kaelte-2040.html>

6.8 Climate Proofing Ostregion – Check der Planungssysteme in NÖ, Wien und Burgenland zur besseren Bewältigung der Klimawandelfolgen

Dieses Projekt wurde 2021 fertiggestellt und die Ergebnisse wurden im Rahmen einer Plattform-Sitzung vorgestellt: Auswirkungen des Klimawandels wie Hitzewellen, Tropennächte, großräumige Starkregenereignisse und deren Verankerung in den Instrumenten der überörtlichen und örtlichen Raumordnung. Wichtige Punkte waren auch die länderübergreifenden Maßnahmen sowie die Empfehlungen für die Ostregion, die in einer größeren Runde nochmals vertieft und verifiziert werden sollen. Dazu sind 2 Workshops (Hitze und Starkregen) geplant, um die länderweisen Expertinnen und Experten zu vernetzen.

7. Plattform – wirtschaftsräumliche Themen

2022 fanden zwei Sitzungen im Rahmen der Ende 2016 ins Leben gerufenen Plattform für wirtschaftsräumliche Themen unter Beteiligung der Raumordnungsabteilungen, der Wirtschaftsabteilungen und der Wirtschaftsagenturen der drei Bundesländer sowie des Stadt-Umland Managements statt.

7.1 vertiefender Austauschtermin zur AK-Studie „Kooperative Raum- und Wirtschaftsentwicklung“

Die 2021 im Rahmen einer Plattformsitzung vorgestellte Studie „Kooperative Raum- und Wirtschaftsentwicklung“ des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (Quelle: Kooperative Raum- und Wirtschaftsentwicklung (36) - Portal der Arbeiterkammern und des ÖGB Verlags <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/resolver?urn=urn:nbn:at:at-akw:g-3787435>) untersuchte die Notwendigkeit und die Möglichkeiten einer gemeinsamer Raum- und Wirtschaftsentwicklung in der Metropolregion Wien. Ziel war es, Potentiale für Zusammenarbeit zu identifizieren und Anreize für eine Erhöhung des Kooperationsniveaus anzustoßen. Darauf aufbauend wurde ein vertiefender Austauschtermin organisiert.

Die Diskussion zeigte, dass nachdem alle Länder eine relativ neue Wirtschaftsstrategie haben, es nach wie vor interessant wäre, eine gemeinsame Schnittmenge herauszuarbeiten. Um sich den Themen gemeinsames Flächenmanagement oder der Standortspezialisierung innerhalb der Metropolregion nähern zu können, bräuchte es vorher ein gemeinsames Bekenntnis oder eine Strategie.

7.2 Vorstellung Projekt „Maßnahmenvorschläge für eine ressourcenschonende, klimaverträgliche und nachhaltige betriebliche Standortentwicklung“

Basierend auf den Vorarbeiten in 2021 arbeitete das Büro der PGO weiter an Maßnahmenvorschläge für eine ressourcenschonende, klimaverträgliche und nachhaltige betriebliche Standortentwicklung von bestehenden oder künftigen Betriebsgebieten bzw. Maßnahmenvorschläge, die bei der Genehmigung von größeren Betriebsanlagen überlegt werden könnten (siehe Kapitel 3). Im Fokus stand der Aufbau, sowie die Auswahl der konkreten Maßnahmen und Beispiele.

Als Adressat dieser Maßnahmenvorschläge wird die Landesverwaltung gesehen, die mit dieser Best-Practice Sammlung weiterarbeiten und gleichzeitig mit einer gemeinsamen Schnittmenge Maßnahmen im eigenen Wirkungsbereich setzen kann.

7.3 Aktionsplan Logistik 2030+

Das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ (<https://www.logistik2030.at>) ist ein gemeinsames Projekt vom Land Niederösterreich, der Stadt Wien, der Wirtschaftskammer Niederösterreich und der Wirtschaftskammer Wien.

Im Aktionsplan sind 35 Maßnahmen genannt, die 133 Aktionen umfassen und dabei 8 Themenclustern zugeordnet sind. Im Rahmen des Austauschtermins wurde auf den Umsetzungsstand der Projekte, genauso wie auf die Schwerpunkte der Projektträger eingegangen. Auf der Website des Projektes wird auch ein jährlicher Umsetzungs- und Fortschrittsbericht veröffentlicht. Die Pilotprojekte, die auch dazu dienen Ideen praxistauglich zu testen, wurden ebenso intensiv behandelt.

7.4 Bericht über das ESPON Projekt MISTA

Wien war Lead Stakeholder beim ESPON Projekt MISTA, das von insgesamt 7 Partnerregionen über 2 Jahre lang bearbeitet wurde. Detaillierte Berichte und Analysen können über die Projektwebsite heruntergeladen werden (siehe auch <https://www.espon.eu/mista>). Die Ergebnisse wurden auch in Buchform veröffentlicht.

Das Projekt MISTA verdeutlicht, wie wichtig der produktive Sektor für eine Metropolregion ist, da neben der eigentlichen Industrie auch die angelagerten Sektoren wie Forschungseinrichtungen oder wissenschaftliche Dienstleistungen Wertschöpfung erzeugen bzw. Arbeitsplätze schaffen.

7.5 Überlegungen zu „mögliche Auswirkungen von Homeoffice auf die Mobilität der verfügbaren und benötigten Arbeitskräfte“

Im Rahmen einer Kleingruppe hat man die möglichen Auswirkungen von Homeoffice auf die Mobilität der verfügbaren und benötigten Arbeitskräfte diskutiert. Die Überlegungen und Thesen sind in das Projekt „Homeoffice und raumrelevante Auswirkungen“ eingeflossen (siehe Kapitel 2).

8. Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum

In der Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum, die im Wesentlichen einen gemeinsamen Informations- und Erfahrungsaustausch und eine gemeinsame Befassung mit bundesländerübergreifenden Frage- und Problemstellungen zum Ziel hat, stand auch im Berichtsjahr 2022 der Informations- und Erfahrungsaustausch im Vordergrund. Damit soll eine verstärkte Abstimmung zwischen den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland insbesondere im Hinblick auf eine ökonomisch und ökologisch nachhaltige Entwicklung in strukturschwächeren, peripheren Räumen ermöglicht werden.

8.1 Coworking Spaces als Chance für strukturschwache Räume?

Im Jahr 2021 wurde in den Sitzungen der Plattform Regionalentwicklung im Zuge der Diskussionen zum Thema „Homeoffice und mögliche positive Auswirkungen auf den ländlichen Raum“ auch über das Thema „Errichtung von Coworking Spaces“ und dessen Chancen für strukturschwache Räume gesprochen. Dabei wurde prinzipiell ein mögliches Potenzial erkannt, aber gleichzeitig wurden auch Probleme angesprochen, die den möglichen Erfolg einer solchen Einrichtung verhindern könnten.

Daher haben sich die Expertinnen und Experten aus den Ländern Niederösterreich und Burgenland im Berichtsjahr in den Plattformsitzungen mit der Frage beschäftigt, welche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen es braucht, um derartigen Einrichtungen zu einem Erfolg zu verhelfen und damit auch eine Bereicherung von ländlichen, strukturschwachen Räumen und eine Belebung von Ortskernen zu erreichen. Zur Unterstützung gab es auch einen Erfahrungsaustausch mit Vertreterinnen der Gemeinde Kaltenleutgeben und dem Verein Weltkulturerbe-Region Semmering-Rax, die beide seit kurzem Coworking Spaces anbieten.

Zusammenfassend kann der Ausbau von Coworking Spaces neben positiven Effekten auf das Klima und die Umwelt zu einer Nachnutzung von Leerständen beitragen. Und aufgrund der Anwesenheit von Erwerbstätigen am Wohnort oder in der Region kann durch den Einkauf in der Heimatgemeinde oder Region die Kaufkraft gestärkt sowie Einzelnen mehr Zeit für Familie, Hobbies und Vereine ermöglicht werden.

Dabei können derartige Einrichtungen vor allem für jene ein Angebot sein, die gerne von zu Hause arbeiten würden, denen aber fürs Homeoffice die Infrastruktur fehlt (z.B. Drucker, Kopierer, schnelles Internet, Videoausstattung, etc.), d.h. der Anspruch an einen Coworking Space wäre, „besser als der Küchentisch“ zu sein. Erste Erfahrungen zeigen, dass Menschen oft erst durch die Nutzung von Coworking Spaces den Benefit gegenüber Homeoffice erfahren. Angesichts der derzeit steigenden Strom- und Heizkosten könnten Coworking Spaces für Einzelne auch eine Kostenersparnis bringen.

Einen weiteren Mehrwert bringt die Nutzungsmöglichkeit von einzelnen Räumlichkeiten als Besprechungsräume, z.B. für Vereine. Aber Coworking Spaces könnten künftig auch einen touristischen Mehrwert bringen, zum Beispiel um Urlaub oder Freizeitaktivitäten mit „Homeoffice“ verbinden zu können. Dazu scheint es bereits erste Anzeichen für einen entsprechenden Trend zu geben.

Es hat sich aber auch gezeigt, dass es für einen funktionierenden Coworking Space mehr als nur die Bereitstellung „eines Raumes“ braucht. So bedarf es einer klaren Zuständigkeit und Rollen- bzw. Aufgabenverteilung für organisatorische Fragen wie Reinigung, Instandhaltung, Wartung, aber auch eines funktionierenden Zugangs- und Reservierungssystems z.B. für Schreibtische oder Besprechungsräume. Auch die Höhe von Mietkosten und Abrechnungsmodalitäten für das Mieten von Büros sollte geklärt sein, wobei sich gezeigt hat, dass eine flexible Gestaltung sinnvoll sein kann. Einen Mehrwert könnte - falls der Bedarf gegeben ist - zum Beispiel auch ein Angebot für eine Betreuung von Kindern vor Ort bringen.

Es gibt auch noch arbeitsrechtliche Fragen zu klären, wie zum Beispiel die Tatsache, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Homeoffice versichert sind, in Coworking Spaces derzeit nicht.

8.2 Vorstellung Projekt „Maßnahmenvorschläge für eine ressourcenschonende, klimaverträgliche und nachhaltige betriebliche Standortentwicklung“

Auch in der Plattform Regionalentwicklung wurde über den aktuellen Stand der Bearbeitung dieses Projektes, mit dem Maßnahmenvorschläge für eine ressourcenschonende, klimaverträgliche und nachhaltige betriebliche Standortentwicklung erarbeitet werden sollen, informiert (siehe Kapitel 3).

Da die Maßnahmenvorschläge bereits vorhandene Vorgaben und Festlegungen zu den Themenbereichen nachhaltigen Mobilität, ökologische Freiflächengestaltung, alternativen Energieversorgung sowie Folgen des Klimawandels berücksichtigen sollen, wurden vom Büro der Geschäftsstelle der PGO für das Thema relevante Dokumente in den Ländern, im Bund und auf EU-Ebene gescreent und in der Plattform um Bekanntgabe weiterer Strategien und Konzepten in den Ländern aber auch von sonstigen Quellen, die für das Projekt relevant sein könnten, ersucht.

9. Sonstige Aktivitäten

▶ Meeting with the Council for the Stockholm Mälär Region (12.05.2022)

Das „Council for the Stockholm Mälär Region“ führt alle 2 Jahre eine Exkursion in eine ausgewählte Metropolregion durch und wählte dafür 2022 Wien aus. Die Mälär Region ist eine Organisation von Landes- und Gemeinderäten der Stockholmer Metropolregion, die gemeinsame Ziele für eine nachhaltige international wettbewerbsfähige und attraktive Region verfolgt, insbesondere im Bereich Infrastruktur und Transport. Die Delegation setzte sich aus 45 hochrangigen Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung der Stockholmer Metropolregion zusammen.

Die Planungsgemeinschaft Ost unterstützte im Vorfeld bei der Organisation und bei der Kontaktherstellung zu diversen Stellen in Wien und zu regionalen Stakeholdern. Nach COVID-bedingter Verschiebung von 10. Feber auf 12. Mai fanden die Vorträge in den Wiener Sofiensälen statt und wurden unter dem generellen Schirm „Transport, Infrastructure and Cross Regional Planning“ abgehalten:

- ▶ Das öffentliche Verkehrssystem von Wien, Niederösterreich und Burgenland, Wolfgang Schroll
- ▶ Wiener Stadtplanung - Smart City Strategie, Andreas Trisko
- ▶ Regionale Zusammenarbeit im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost und des Stadt-Umland Managements (Organisation von PGO und SUM, Herausforderungen der Vergangenheit und Zukunft, thematische Handlungsfelder der Zusammenarbeit auf regionaler und kommunaler Ebene), Andreas Trisko und Renate Zuckerstätter

▶ STEP Workshops „Interregionale Zusammenarbeit“ (24.1. und 06.04.2022)

Im Rahmen der Grundlagenerhebung zum Stadtentwicklungsplan Wien 2035 (STEP 2035) wurden Workshops mit regionalen Akteurinnen und Akteuren seitens der Magistratsabteilung 18 abgehalten, um die Aktionsräume und Leitprojekte von Wien und NÖ zu diskutieren. Diese sollen als wesentliche Bausteine für die Weiterentwicklung der interregionalen Kooperation dienen. In den gemeinsamen Workshops wurden Ideen und Rahmenbedingungen bzw. Strukturen anhand von Klima & Energie als Querschnittsmaterien sowie der Themenbereiche „städtebauliche Entwicklung, Mobilität, blaugrüne Infrastruktur und Produktive Metropolregion“ für die Bewältigung der gemeinsamen Herausforderungen der Zukunft diskutiert.

▶ Kooperation mit der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Input zum ÖREK 2030-Umsetzungspakt „Bodenstrategie für Österreich“ im Ständigen Unterausschuss der ÖROK (8.6.2022)

Im Rahmen der 103. Sitzung des Ständigen Unterausschusses der ÖROK stellte das ÖIR erste Ergebnisse aus dem PGO-Projekt „Analyse der Flächeninanspruchnahme bezüglich Raumtypen und Wirkfaktoren in der Ostregion vor. Die regionale Differenzierung des Status-quo sowie die Entwicklungen der Flächeninanspruchnahme sowie die komplexen Wirkzusammenhänge stießen auf großes Interesse. Die Erkenntnisse, dass es regional differenzierte Maßnahmen braucht und die Raumordnung nicht alleine als Umsetzungsmechanismus dienen kann, wurden unterstützt. Es wurde Interesse an den Endergebnissen im Kontext der Umsetzungsmaßnahmen der Bodenstrategie geäußert.

ÖREK Partnerschaft „Räumliche Dimensionen der Digitalisierung“, 3. Fachveranstaltung „Räumlicher Wandel der Zentren und Zentralitäten“ (20.01.2022)

Die ÖREK-Partnerschaft „Räumliche Dimensionen der Digitalisierung“ verfolgte das Ziel, das Thema der „räumlichen Dimension der Digitalisierung“ in seiner Breite für Österreich umfassend aufzuarbeiten. Dabei sollte eine gemeinsame Wissensbasis für die Akteure der Partnerschaft geschaffen und die Handlungsmöglichkeiten der Raumordnung bzw. Raumentwicklung aufgezeigt werden. Die dritte

Fachveranstaltung, die auch den Abschluss der öffentlichen Veranstaltungsreihe bildete, befasste sich im ersten Teil mit dem digitalen Wandel von Zentren und Zentralitäten, sowie im zweiten Teil mit Ideen Planungsansätzen zur Gestaltung der digitalen Transformation.

ÖROK Broschüre „Die österreichweiten ÖV-Güteklassen: Rahmen, Struktur & Beispiele“

Das System der ÖV-Güteklassen wurde 2016 auf ÖROK-Ebene im Rahmen der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ in Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden erstellt. Darauf aufbauend wurde später im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost eine Analyse der Auswirkungen der ÖV-Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung in der Ostregion durchgeführt (siehe https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/fileadmin/root_pgo/Studien/Raumordnung/Analyse_und_Auswirkungen_der_OV_Gueteklassen_Bericht.pdf). Im Jahr 2022 erstellte die ÖROK die o.a. Broschüre und suchte einen Beitrag der als Beispiel zur Anwendung und Umsetzung. Die PGO lieferte hierzu einen Beitrag.

Kooperation mit Stadt-Umland-Management (SUM)

Sitzungen des Beirats „Stadt-Umland-Management Wien/NÖ“

Für die regionale und fachliche Vernetzung der PGO mit dem Stadt-Umland-Management wurde u.a. an drei Sitzungen des SUM Beirates teilgenommen.

SUM Konferenz 2022 (05.12.2022)

Die SUM Konferenz 2022 stand unter dem Motto „Stadtregion als Lösung“. Nach Keynote-Sprecherinnen und Sprecher des Kommunalverbands Niedersachsen/Bremen bzw. der Lienzer Region und Stimmen aus der Praxis fanden zu den Themen „Gemeinsam mit dem Klimawandel planen“ (Climate Proofing Ostregion seitens PGO als Baustein), „Gemeinsam Naherholungsraum entwickeln“ und „Gemeinsam eine attraktive Radinfrastruktur schaffen“ Arbeitskreise statt, um konkrete Vorgaben für die stadregionale Agenda zu erarbeiten. In den Arbeitsgruppen wurden jeweils 3 Maßnahmen basierend auf 3 Empfehlungen erarbeitet, die dann im Plenum vorgestellt wurden.

SUM-Webinare 2022

Nachdem die Stadtgemeinde Schwechat an das SUM mit dem Wunsch nach einem Informationsaustausch zum Thema „Ökologische Standards von Betriebsstandorten“ herangetreten ist, wurde am 30.8.2022 ein entsprechender Termin abgehalten. Gemeinsam mit der Wirtschaftsagentur Wien, der ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur, der MA 18 und der PGO wurden unter der Leitung von SUM unterschiedlichste Beispiele vorgestellt und diskutiert.

Aufgrund der Diskussion in der PGO Geschäftsstelle zum Thema „Gewährleistung der Ernährungssicherheit“ wurde auf Vorschlag vom SUM ein Austauschtermin organisiert. Das Webinar am 20.10.2022 zum Thema „Landnutzung–Ernährungssicherheit–Biodiversität“ beleuchtete Bodenversiegelung und -verbrauch unter den Gesichtspunkten Ernährungssicherheit und Biodiversität. Hierzu wurden auch Vertreterinnen und Vertreter vom Institut für Soziale Ökologie von der Universität für Bodenkultur eingeladen, die unter anderem an der Modellierung von Ernährungssicherheit arbeiten und eine Veranstaltung „Globaler Fußabdruck der Ernährung“ - unter Beteiligung der MA 23 - organisierten.

Teilnahme an diversen Veranstaltungen zur Vernetzung und zum Informationsgewinn

Neben der fachlichen und zeitlichen Koordinierung raumwirksamer Planungen sowie der gemeinsamen Durchführung von raumrelevanten Forschungsvorhaben, sind die Vernetzung mit Akteurinnen und Akteuren in der Ostregion sowie der ständige Austausch von Informationen aus den verschiedensten Bereichen (Regionalplanung, Verkehr, Wirtschaft, Grünraum, Geodaten, Statistik, ...)

besonders wichtige Aufgabenbereiche der PGO. Daher erfolgt sofern es aufgrund von zeitlichen Ressourcen möglich ist die Teilnahme an PGO-relevanten Veranstaltungen. Die Erkenntnisse aus diesen Veranstaltungen fließen in die laufenden Arbeiten der PGO ein.

▶ **Mobilität**

Arbeitswege klimafit: Weichenstellungen für die Ostregion (28.03.2022)

Die Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland präsentierten die zwei Studien „Pendler*innenverflechtungen in der Ostregion“ und „ÖV klimafit: Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr in Niederösterreich“. Gemeinsam wurde über Weichenstellungen und Hürden für klimafreundliche Arbeitswege in der Ostregion diskutiert.

AK Wien 1. Mobilitätsdialog (17.10.2022)

Beim 1. Mobilitätstag der AK Wien wurde die Studie „Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Wien und Umgebung“ vorgestellt, in der die Faktoren und Umstände analysiert wurden, die zum Kauf einer Jahreskarte führen, bzw. die räumliche Verteilung des Jahreskartenbesitzes in Wien.

▶ **Wirtschaft**

Austauschtermin zur Vienna Region (01.12.2022)

Im Rahmen eines Austauschtermins wurden die Organisation, Aufgaben und Ziele der Vienna Region und der Planungsgemeinschaft Ost erörtert, und ergründet wo eine gemeinsame Schnittmenge liegt, die in Zukunft für Synergien genutzt werden könnten.

▶ **Energie, Klimaschutz, Klimawandel**

AK Stadttagung „Wege zur klimagerechten Stadt“ in Kooperation mit der Stadt Wien (16.05.2022)

Im Rahmen der AK Stadttagung „Wege zur klimagerechten Stadt“ in Kooperation mit der Stadt Wien wurde die Studie „Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum – Vision Wiener Klimastraßen“ vorgestellt, die sich mit der urbanen Hitze und der klimagerechten Gestaltung des öffentlichen Raums befasst. In der Veranstaltung befasste man sich u.a. damit, wo mit einem klimagerechten Stadtumbau in Wien gehandelt werden sollte.

Zukunftsorientierte Energieraumplanung für eine naturverträgliche Energiewende – Lessons learned aus der Schweiz (12.09.2022)

In der Veranstaltung vom ÖKOBÜRO – Allianz der Umweltbewegung und der Arbeiterkammer Wien wurde die verbindliche Planung und Planungscoordination im Energiebereich bzw. in der Raumordnung thematisiert, wobei die Schweiz als Beispiel herangezogen wurde.

Es wurden Überlegungen zu einer Grundsatzgesetzgebung des Bundes hinsichtlich dem Ausbau erneuerbarer Energien angestellt, sowie der raumplanungsrechtliche Rahmen und Planungscoordination in der Schweiz vorgestellt. Nach der Vorstellung aktueller Entwicklungen und Praxisbeispiele wurden in einer Podiumsdiskussion Lösungswege für eine zukunftsorientierte Energieraumplanung in Österreich diskutiert.