

JAHRESBERICHT 2005

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

INHALTSVERZEICHNIS 2005

JORDES+(Joint Regional Development Strategy for the Vienna-Bratislava-Győr Region); Interreg III A – Förderprojekt	3
Stadt-Umland Kooperation Bratislava KOBRA)	10
Centropo-map – digitales Informationssystem	23
ÖPNV Wien Umland	27
Entwicklungskonzept Wien Umland Nordost	32
Studie „Zuzügler ins Wiener Umland“	34
Personenverkehrserhebung Grenzübergänge Ostregion	44



Das Projekt wurde mit Juni 2005 abgeschlossen.

Zusammenfassung der Ergebnisse von JORDES+:

Die Rahmenbedingungen

Eu Erweiterung

Durch die Erweiterung der Europäischen Union (EU) haben sich die Rahmenbedingungen seit Beginn des Projektes JORDES+ wesentlich verbessert. Die Lage von Wien, Bratislava und Győr an der jetzigen EU Binnengrenze ist einzigartig. Die Region mit etwa 4,5 Millionen Einwohnern hat – wenn es gemeinsam genutzt wird – erstaunliches Potenzial. Die Slowakische Republik und Ungarn sind jetzt EU Mitglieder, der EU Binnenmarkt und damit das Gebiet des freien Warenverkehrs und des EU Rechts wurde erweitert. Trotz noch immer bestehender Interaktionsbeschränkungen sind jetzt aber erstmalig wesentliche Voraussetzungen für eine grenzüberschreitende integrierte Standort- und Regionalpolitik gegeben.

Revitalisierte Lissabon-Strategie

Die kürzlich erfolgte Revitalisierung der Lissabon-Strategie definiert Europas gemeinsame Entwicklungsperspektiven mit zahlreichen vielversprechenden Elementen, die die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen sollen: Im Rahmen der geplanten Aktivitäten wird ein Entwicklungsprozess angekurbelt, der größeres Wachstum und mehr Arbeitsplätze in Europa bringt.

Entscheidend ist, sich auf solche Parameter zu konzentrieren, die Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze nach sich ziehen. Der EU Binnenmarkt bietet durch Initiativen wie individuelle und gemeinsame Investitionen in Forschung und Entwicklung, Nutzung neuer Informationstechnologien und Investitionen in Humankapital ausreichende Grundlagen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit. Eine wichtige Voraussetzung ist das Zusammentreffen von gut ausgebildeten Menschen, Wissen und positivem Wirtschaftsklima in einem nachhaltig genutzten, attraktiven Umfeld.

Göteborg-Ziele und Kyoto-Protokoll

Die Lissabon-Strategie wird durch die Göteborg-Ziele um die Umwelt- und Sozialdimension ergänzt, die zukünftig in alle Bereiche des politischen Handelns einbezogen wird. Durch neues und nachhaltiges Denken und Agieren – in europäischen Maßstäben – werden neue Ideen und Dynamik in europäische Regionen und Wirtschaften gebracht. So sollen neue Arbeitsplätze, hochqualitative Produkte und Dienstleistungen in einem nachhaltig genutzten Umfeld erzeugt werden.

Das Kyoto-Protokoll ist ein Zusatzprotokoll zur Gestaltung der Klima-Rahmenkonvention der Vereinten Nationen, mit dem erstmals ein internationales Abkommen mit einem verpflichtenden System zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im weltweiten Kampf gegen den Klimawandel vorliegt. Es gilt als erster Schritt, um den menschengemachten Treibhauseffekt zu bremsen. Der Ausstoß der Treibhausgase als Verursacher der globalen Erwärmung soll so begrenzt werden, dass sich die Ökosysteme auf natürliche Weise den Klimaänderungen anpassen können und die Nahrungsmittelerzeugung nicht bedroht wird.

Centrope

die Initiative zur Etablierung der Europa Region Mitte im Vierländereck Slowakei, Tschechien, Ungarn und Österreich wurde im Jahr 2003 in Kittsee auf politischer Ebene gestartet. Das Motto ist: Wir wachsen zusammen – zusammen wachsen wir.

Die Entwicklung gemeinsamer Perspektiven und die kooperative Umsetzung innovativer Maßnahmen wertet die Vielfalt, Qualität und Kompetenz des Standortes auf: CENTROPE positioniert sich im Wettbewerb der europäischen Regionen.

Die positive Entwicklung bestärkt die Beteiligten ihr Engagement fortzusetzen: In den politischen Erklärungen von St. Pölten und Wien wurde das zukünftige Engagement detailliert. Die Idee einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Region wird von immer mehr Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Medien und Kultur in der Region aufgegriffen und unter der Dachmarke CENTROPE weiterentwickelt.

Das JORDES+ Zukunftsbild

JORDES+ konzentriert sich vor allem auf die **Verknüpfung von Biosphäre und Wirtschaftswachstum** und den **Aufbau einer Lernenden Region** in Abstimmung mit regionalen und europäischen Vorgaben und Vorstellungen.

Das regionale Zukunftsbild Biosphären-Wachstumsregion strebt an, eine Lernende Wachstumsregion zu etablieren, in der nachwachsende Rohstoffe und technologisches Know how essenziellen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit leisten und in der städtische Standorte und ländliche Regionen gemäß des regionalen Zukunftsbildes funktional verflochten sind.

Eine Lernende Region kombiniert die praktische Anwendung von Lernen und Regionalentwicklung: Die regionalen Ausbildungs- und Wissenschaftseinrichtungen sind auf das Regionalentwicklungsziel ausgerichtet und entsprechend qualifizierte Einwohner treiben die Entwicklung voran. Die nachhaltige Nutzung und Sicherung der biosphärischen Ressourcen und das Ordnungsprinzip einer Grünen Mitte prägen diese Region, in der sich kompakte Siedlungskörper an Achsen des öffentlichen Verkehrs orientieren und in der wertvoller Naturraum und Erholungs- und Landwirtschaftsflächen erhalten werden.

In fünf bis zehn Jahren wird die JORDES+ Region als grenzüberschreitende **Biosphären-Wachstumsregion** international wahrgenommen, in der Wachstum

- auf der Basis vorhandener regionaler Ressourcen und Strukturen erfolgt
- in neuen integrierten funktionellen Netzwerken zwischen städtischen Standorten und ländlichen Gebieten stattfindet
- unter Nutzung und Sicherung der biosphärischen Ressourcen zum Wohle aller Einwohner eintritt
- aus der Nutzung des Lagepotenzials im Zentrum Europas an der historischen Kreuzung europäischer Migrationswege resultiert
- sich durch die Nutzung des hohen Bildungsniveaus und der motivierten Bevölkerung einer Lernenden Region entwickelt
- unter Anwendung des Modells einer Grünen Mitte als räumliches Ordnungsprinzip erfolgt.

Dieses Zukunftsbild baut auf die Stärken der Region, den Gestaltungswillen und das innovative Potenzial ihrer Bevölkerung. Die Orientierung sämtlicher Akteure der Region ist auf das Erreichen dieser Ziele ausgerichtet und bedarf einer laufenden Überbrückung von Sektoren- und Kompetenzgrenzen.

JORDES+ die Biosphären-Wachstumsregion

Für zukunftsfähige Regionalentwicklung ist effizienter Ressourceneinsatz nötig, der auf internationale Märkte und Arbeitsplätze mit Perspektive ausgerichtet ist. Voraussetzungen dafür sind:

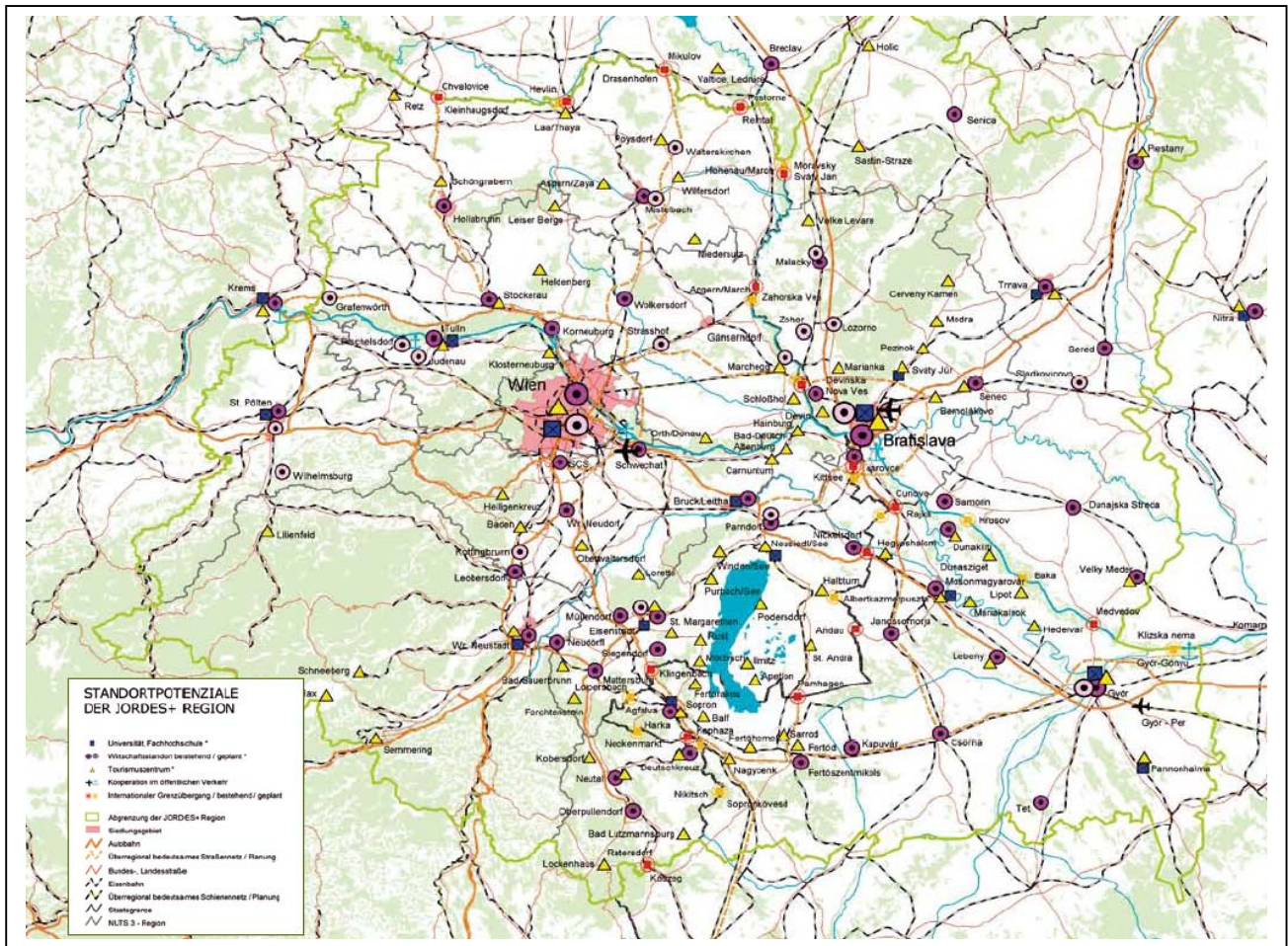
- gute Verbindungen zwischen den Standorten und Verknüpfung von Verkehrsarten in Form von intermodalem Verkehr und modernen Telekommunikationsnetzen
- die Schaffung und Kultivierung eines positiven und kreativen unternehmerischen Umfeldes durch Vernetzung der Akteure sowie administrative und steuerliche Erleichterungen
- der Brückenschlag zwischen Universitäten und Unternehmen
- die Forcierung von Clusteraktivitäten sowie
- neue Formen der Verwaltung, die sich stärker an Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Kundennähe orientieren.

Die Region als Wirtschaftsstandort

Die JORDES+ Region mit den beiden Hauptstädten Bratislava und Wien und den regionalen Zentren Eisenstadt, Győr, St. Pölten und Trnava positioniert sich als integrierter europäischer Wirtschaftsstandort.

Nachhaltige Entwicklung und regionale Kreisläufe als Elemente einer internationalen Netzwerkökonomie stehen im Mittelpunkt. Regionale Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik bilden die Voraussetzung, dass sektorübergreifende Kooperationen, neue Initiativen und kontinuierliche Innovationspolitik die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtregion sowie der einzelnen Akteure stärken.

Neue Wachstums- und Beschäftigungspotenziale werden durch den Aufbau von innovativen Wertschöpfungsketten aktiviert. Biosphärische Ressourcen – zum Beispiel nachwachsende Rohstoffe – werden von hochqualifizierten Arbeitskräften in Produktion und Wissenschaft unter Nutzung moderner Technologien zu wettbewerbsfähigen Endprodukten entwickelt. Diese zukunftsfähige Kombination von Wissenschaft, Technologie, Wirtschaft und Humanpotenzial im Sinn der Biosphären-Wachstumsregion erfordert die Konzentration wirtschaftspolitischer Anstrengungen, wie steuerliche Begünstigungen, besondere Förderungen und Aufbau von Netzwerken, auf die strategischen Kompetenzfelder Biosphärenprodukte, Biotechnologie, erneuerbare Energie/Umwelttechnologie und nachhaltige Mobilität die Vernetzung verschiedener Politikbereiche sowie die zielgerichtete Kooperation von Verwaltung, Wissenschaft, Unternehmen und Interessenvertretungen.



Arbeitsmarkt und Humanressourcen

Vor dem Hintergrund einer wissensbasierten Ökonomie und beschleunigten Strukturwandels werden Humanressourcen immer wichtiger. Die Vorbereitung von grenzüberschreitenden Informationsnetzwerken unterstützt die Entwicklung eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Arbeitsmarkts und die Zusammenarbeit der regionalen Arbeitsmarktservices.

Die unterschiedlichen Entwicklungsniveaus, Problemlagen – wie zum Beispiel große Unterschiede bei regionalen Lohnniveaus – und Zukunftsperspektiven sowie die politisch festgesetzten Übergangsfristen bestimmen die Diskussion über Regelungs- beziehungsweise Gestaltungsinstrumente.

Qualifizierung und Weiterbildung der Beschäftigten sind wichtige Voraussetzungen prosperierender Wirtschaftsregionen. Innovative Modelle für Aus- und Weiterbildung, Flexibilisierung und neue Arbeitszeitmodelle entwickeln die Ansätze regionaler Initiativen weiter. Mit aktiver Arbeitsmarktpolitik wird die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Aus- und Weiterbildung unterstützt: Einerseits durch flexible Reaktion auf aktuelle regionale Aus- und Weiterbildungsanforderungen und andererseits durch Qualifikationsmaßnahmen und die Entwicklung neuer Berufsbilder an der Schnittstelle zwischen Biosphäre und Technologie.

Biosphäre und Wachstum



In internationalen Standort- und Lebensqualität-Ranglisten spielen naturräumliche Indikatoren eine immer größere Rolle. Die naturräumliche Qualität und Ausstattung der Biosphären-Wachstumsregion signalisieren als weicher Standortfaktor angenehme Lebensqualität in der Arbeitsumgebung. Durch die Erschließung definierter Kompetenzfelder der Biosphären-Wachstumsregion gelingt es, wirtschaftliches Wachstum mit nachhaltiger Ressourcenschonung zum Nutzen der Region zu kombinieren.

Die Wirtschaftsstruktur, die in der Region entwickelt und hergestellten Produkte sowie die Komplementäreinrichtungen – zum Beispiel Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen – werden umfassend auf das Leitbild der Biosphären-Wachstumsregion ausgerichtet. Standortfaktoren wie Landschaft, Kulturgüter und intakte Umwelt sind mehr als nur angenehmes Beiwerk klassischer Faktoren wie etwa Preisindizes, Steuersätze, Personalkosten, Erreichbarkeiten etc. Die regionalen naturräumlichen Voraussetzungen in Verbindung mit qualifizierten Arbeitskräften und Forschungseinrichtungen ermöglichen die Positionierung als Biosphären-Wachstumsregion. Im regionalen Zukunftsbild wird dieser, die Lebensqualität einbeziehende Ansatz, investorengerecht aufbereitet und zielgruppengerecht den Kernkompetenzen gegenübergestellt. So entsteht ein produktiver Mehrwert gegenüber einer herkömmlichen Wirtschaftsregion mit einer besonders wertvollen Umwelt.

Landwirtschaft

Die Landwirtschaft der Biosphären-Wachstumsregion erzeugt große Mengen qualitativ hochwertiger Produkte für Weiterverarbeiter und Endkunden. Die Nahversorgung mit solchen agrarischen Produkten hat insbesondere im Einzugsbereich der Ballungsräume hohes Potenzial. Tourismusorientierte Landwirtschaft mit lokalen Spezialprodukten findet gute Voraussetzungen im Bereich von Ausflugszielen und vom Fremdenverkehr erschlossener Regionsteile. Landschaftspflege und naturschutzorientierte Landwirtschaft sind in vielen Regionsteilen unverzichtbare Voraussetzungen zur Erhaltung typischer Landschaftsformen und damit der Attraktivität unter anderem für Tourismus und Fremdenverkehr. Der Anbau nachwachsender Rohstoffe bietet der Energie-Landwirtschaft in einer Biosphären-Wachstumsregion gute Chancen.

Neue Lernprozesse

JORDES+ schafft eine wissensbasierte regionale Aus- und Weiterbildungskultur. Die Förderung von Forschung und Wissenschaft sowie die Weiterentwicklung der Wissensbasis sind essenziell für die regionale Positionierung im internationalen Wettbewerb. Wissen wird so als intellektuelles Kapital zu einer zentralen gesellschaftlichen Ressource. In einer Lernenden Region werden Lernen und Regionalentwicklung praktisch kombiniert.

Die Ausbildungs- und Wissenschaftseinrichtungen sind auf das regionale Entwicklungsziel ausgerichtet und entsprechend qualifizierte Einwohner treiben die Entwicklung in der Region voran.

Zentraler Fokus im Konzept der Lernenden Region ist die Entwicklung einer wissensbasierten regionalen Infrastruktur, die sich aus politisch Verantwortlichen, Ausbildungs- und Forschungsstandorten und Wissensakteuren in der Region zusammensetzt. Besonders wichtig ist, dass nicht nur bildungspolitische Organisationen und Kooperationen auf der Anbieterseite gefördert werden, sondern dass die relevanten Akteure in den entsprechenden Sektoren Wirtschaft, Forschung und Entwicklung eingebunden werden.

Ziel ist, den Wissensstand und Bildungsgrad der Region zu steigern. Systemisches Lernen von Einwohnern, Institutionen und Organisationen in der Region wird gefördert und auf die Umsetzung des regionalen Zukunftsbildes ausgerichtet. Diese Form des Lernens führt nicht nur dazu, dass Einzelpersonen neue Lernkurven durchlaufen, sondern auch dazu, dass die eigentlichen Lernprozesse verändert werden: Die Art und Weise, wie Erfahrungen, Daten, Informationen und Wissen verarbeitet werden, verändert sich. Die Anzahl und auch die Form von Alternativen, aus denen ausgewählt wird, wandelt sich. Dies erfordert die Einleitung und Steuerung von Lernprozessen, die Veränderung von Institutionen und neue Formen des Lehrens und Lernens.

Erhaltung einzigartiger Natur- und Freiräume

Investitionen in Verkehrssysteme und in Wirtschaftsstandortentwicklung werden mit den Zielen der Freiraumsicherung, Grünraumvernetzung und dem räumlichen Ordnungsprinzip der Grünen Mitte abgestimmt.

Ordnungsprinzip Grüne Mitte

Verkehrs- und insbesondere Siedlungspolitik leisten in Abstimmung mit der gesamten Stadt- und Regionalentwicklung einen wesentlichen Beitrag zur Qualität der Standortentwicklung und gibt gesamtwirtschaftlich wichtige Impulse. Die gewünschte dynamische Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung erfolgt im Spannungsfeld der räumlichen Nähe zweier europäischer Hauptstädte, bedeutender naturräumlicher Potenziale und unter der Umsetzung des Ordnungsprinzips der Grünen Mitte. Das Prinzip der Grünen Mitte beschreibt miteinander vernetzte Freiflächen zwischen kompakten Siedlungskörpern, um Zersiedlung zu verhindern. Dies ist auf allen Maßstabsebenen anwendbar und findet sich in der JORDES+ Region in der Vernetzung von Frei- beziehungsweise Landwirtschaftsflächen mit National- und Biosphärenparks, Natur- und Landschaftsschutzgebieten zwischen kompakten Siedlungskörpern. Zur Umsetzung der Grünen Mitte werden die folgenden Prinzipien der räumlichen Entwicklung angewendet:

- Entwicklungszentren werden insbesondere an Schnittpunkten des hochrangigen Schienen- und Straßennetzes gefördert, um eine nachhaltig verträgliche Verkehrsentwicklung sicherzustellen.
- Kompakte Wohn- und Siedlungsformen mit privatem Freiraum werden durch entsprechende Planungsfestsetzungen gefördert.
- Steuerungsinstrumente (Flächen- und Bebauungsplanung) zur Förderung einer konzentrierten Entwicklung von Betriebs- und Wohngebieten sowie zur Erschwerung der flächenhaften Zersiedelung werden entwickelt und bestehende Ordnungsinstrumente verbessert.
- Interkommunale Kooperationsformen insbesondere in der Standortentwicklung und -planung werden unterstützt.

Polyzentrische und funktional gegliederte Region

Wachstum und Entwicklung werden verstärkt in die gewachsenen Zentren außerhalb der Agglomerationen gelenkt, um die weitere Zersiedlung der Landschaft zu verhindern. Das bedeutet nicht nur aktive Entwicklungspolitik in ausgewählten Städten und zentralen Orten, sondern vor allem eine gemäßigte Siedlungs- und Entwicklungspolitik außerhalb der Einzugsbereiche des hochrangigen öffentlichen Verkehrs. Gemeinsame Maßnahmen für Bewusstseinsbildung hinsichtlich nachhaltiger Wohn- und Siedlungsformen und die Einhaltung einheitlicher ökologischer Standards und Prinzipien in der Flächenplanung tragen dazu bei.

Stadt-Umland-Management wird mit seinem kooperativen Kommunikationsansatz vermehrt als öffentlich geförderte Dienstleistung zur regionalen Entwicklung eingesetzt. Der Einsatz dieses Instruments reduziert unter anderem auch Flächennutzungskonflikte in Agglomerationen an der Schnittstelle zwischen unterschiedlichen Kompetenzbereichen in der öffentlichen Verwaltung durch das Zusammenbringen aller Beteiligten in sektorübergreifenden Abstimmungsprozessen. Zusätzlich zur Neuorientierung der Stadt-Umland-Beziehungen an den nationalen Grenzen – zum Beispiel in der Stadt-Umland-Kooperation von Bratislava mit seinen österreichischen Nachbargemeinden – und in den einzelnen Teilregionen wird der jeweilige Informationsvorteil durch Stadt-Umland-Managements genutzt, um den Partnern und Mitgliedern Impulse bei Entwicklungsvorhaben zu geben und Prozesse zu koordinieren.

Region der kurzen Wege und verbesserte Erreichbarkeit

Die regionale Verkehrs-, Telekommunikations- und Energie-Infrastrukturentwicklung wird den neuen Anforderungen der raumordnungspolitischen Ziele der Grünen Mitte angepasst. Die Region wird als eine europäische Wirtschaftsregion wahrgenommen, die besonders gute Standortbedingungen und ein damit verbundenes dynamisches Wachstumspotenzial hat.

Infrastruktur- und insbesondere Verkehrspolitik unterstützen die regionale Entwicklung und den internationalen Anschluss der Region. Verbesserte Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte, die Verkehrsentlastung von Siedlungs- und Erholungsgebieten, die nachhaltige Gestaltung sensibler Räume, die Sicherung der hohen Umwelt- und Lebensqualität und eine geordnete Siedlungsentwicklung haben Priorität.

Durch Verknüpfung der Verkehrssysteme, Sicherstellung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Schaffung einer effizienten Güterverteilungslogistik sowie den Ausbau der Donauschifffahrt werden leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen geschaffen. Diese sind in der Lage, das Verkehrsaufkommen ohne übermäßige Beanspruchung des Lebensraumes und der Lebensqualität zu bewältigen. Dabei ist die optimale Abstimmung zwischen lokalen, regionalen und international bedeutsamen Verkehrsmaßnahmen von grundlegender Bedeutung. Ziel ist die Bewältigung und Verteilung des Verkehrs durch Verknüpfung von Straßen- und Schienenverkehr an geeigneten Knoten.

Umwelt, Tourismus und kulturelles Erbe

JORDES+ schafft ein Gleichgewicht zwischen Wirtschaft, Wettbewerbsfähigkeit sowie Lebens- und Umweltqualität in einem attraktiven Natur- und Kulturräum.

Mit ihrer naturräumlichen Ausstattung bietet die JORDES+ Region außergewöhnlich hohe Lebens- und Freizeitqualität. Somit spielt der sorgsame Umgang mit den Landschafts- und Grünräumen in der Biosphären-Wachstumsregion eine entscheidende Rolle. Um diese Lebensqualität auf hohem Niveau zu erhalten und zu verbessern, werden die ökologischen, sozialen und ökonomischen Anforderungen beziehungsweise Bedürfnisse gleichrangig berücksichtigt.

Dabei rücken folgende Voraussetzungen einer Biosphären-Wachstumsregion besonders in den Mittelpunkt:

- Vereinbarungen über den Umgang mit Schutz- und Erhaltungsgebieten von regionalem Interesse werden definiert.
- Vernetzungsmöglichkeiten der wertvollen Naturräume werden sichergestellt.
- Naturverträgliche und nachhaltige Bewirtschaftungsweisen in Form des sanften Tourismus und nachhaltiger Landwirtschaft werden unterstützt.
- Prägende, charakteristische Landschaftsbilder für die Teilräume der Region werden erhalten und entwickelt.
- Hochwertige agrarische Produktionsflächen werden gesichert und
- Klimaschutzziele werden durch nachhaltige Ansätze in der Nutzung regionaler und nachwachsender Ressourcen und umweltfreundlicher Technologien erreicht.
- In Kombination mit Initiativen im Bereich Natur und Umwelt werden Tourismus und kulturelles Erbe in der Region aktiviert und gestärkt. Optimierung, Integration und Vernetzung touristischer Infrastruktur in den Bereichen Verkehr, Informationsinfrastruktur und Marketing, die Konzeption neuer touristischer Angebote sowie Thementourismus ergänzen den in der Region bereits gut positionierten Städtetourismus und stärken das Profil der JORDES+ Region.

Umsetzung des regionalen Zukunftsbildes

Kooperationskultur

JORDES+ initiiert sektorale und allgemeine Kooperationsstrukturen in der Regionalplanung.

Die Integration der JORDES+ Strategie in CENTROPE unterstützt den Aufbau von sektoralen Kooperationsstrukturen und Kooperationsstrukturen in der gesamten Regionalplanung. Sektorale Kooperationen in den Bereichen Wirtschaft und Arbeitsmarkt, Lernende Region sowie Tourismus, Kultur und kulturelles Erbe bauen im größeren Rahmen auf bereits bestehenden Strukturen auf.

Durch Kooperationsstrukturen gilt es, die JORDES+ Ziele und Ergebnisse in den jeweils relevanten Dokumenten auf den entsprechenden Ebenen zu verankern. Im Bereich der regionalen (Fach)Planungen sind zwei Themenbereiche wichtig, die in Zukunft grenzüberschreitend – und vor allem kooperativ – zu regeln sind:

- Harmonisierung der Planungsgrundlagen: Daten und Kartengrundlagen im GIS Format
- als ein allen zugängliches und aktualisiertes räumliches Informationssystem und
- Abstimmung von grenzüberschreitend relevanten Leitbildern und Entwicklungsplänen.

In diesen Bereichen gibt es bereits erste fachliche und kooperative Erfahrungen und Ansätze der Akteure in der Planung, die diese Themenbereiche zukünftig in Teilregionen beziehungsweise in der gesamten CENTROPE Region abdecken.

Angestrebt wird die weitere Ausweitung des Aktionsfeldes durch die Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den planenden Gebietskörperschaften in der JORDES+ beziehungsweise CENTROPE Region zum gegenseitigen Vorteil.

Einigkeit

Die Projektpartner sind sich einig, die gemeinsam erarbeiteten Ziele und Themen auf nationaler, überregionaler und regionaler Ebene im eigenen Wirkungsbereich verstärkt weiter zu verfolgen. In diesem Sinn werden sie in den entsprechenden Entwicklungskonzepten berücksichtigt und in jeweiligen strategischen Projekten konkretisiert. Dieser Prozess gewährleistet, dass die Arbeitsergebnisse auch entsprechende Verbindlichkeit erfahren und wird zum Teil bereits in die Praxis umgesetzt.

Europäische territoriale Zusammenarbeit 2007-2013

Die Partner treten auf EU Ebene im Rahmen der gemeinsamen Programmerstellung für die Periode 2007-2013 für eine Schwerpunktsetzung im Sinne der JORDES+ Ergebnisse ein. Dies betrifft insbesondere die gemeinsame Handlungsebene bei der geplanten territorialen Zusammenarbeit – der INTERREG Nachfolger Ziel 3 neu – des Europäischen Fonds für Regionalentwicklung.

Centrope

Durch die aktive Mitarbeit und Zusammenarbeit der Partner in CENTROPE wird gewährleistet, dass die JORDES+ Ergebnisse nachhaltig zum Tragen kommen und in gemeinsamen Pilotprojekten umgesetzt werden.

Regionale Kooperation

Die Partner bekennen sich zur Weiterentwicklung der vereinbarten Ziele auf Ebene bestehender und zukünftiger regionaler Kooperationen. Eine besondere Rolle spielt dabei die Ebene der EuRegios, insbesondere die EuRegios West/Nyugat Pannonia, Weinviertel-Südmähren-Westslowakei und Hármás-Dunavidék.

Das spezielle grenzüberschreitende Stadt-Umland Thema in der funktionellen Region von Bratislava wird im Rahmen des Projektes Stadt-Umland-Kooperation Bratislava mit seinen österreichischen Nachbargemeinden weiterhin schrittweise konkretisiert und vertieft.

Weitere grenzüberschreitende Stadt- und Kleinregionenkooperationen, die auf dem Prinzip der Grünen

Mitte basieren, bestehen zwischen Sopron, Eisenstadt und Wiener Neustadt, zwischen Győr und Tnava und in der Dreiländerregion bei Mosonmagyaróvár und werden weiterverfolgt.

Das Resümee der Projektpartner:

Österreich

Die österreichischen Partner kommen überein, die JORDES+ Ergebnisse im Rahmen der ÖROK zu diskutieren und im Rahmen der PGO aktiv weiter zu verfolgen. Darüber hinaus gehen die Ergebnisse in die jeweiligen operativen Länderprogramme ein. Dazu zählen der Stadtentwicklungsplan für Wien 2005, das Landesentwicklungskonzept für NÖ und der Landesentwicklungsplan des Burgenlands. Im Umsetzungsprozess werden bestehende beziehungsweise zukünftige Strukturen im Regionalmanagement und Stadt-Umland-Management einbezogen.

Slowakische Republik

Die slowakischen Partner sehen die Ergebnisse aus JORDES+ als Ausgangspunkt für zukünftige Aktivitäten unter der Initiative CENTROPE. Voraussetzungen für die Zusammenarbeit bestehen in konkreten Bereichen wie Siedlungsentwicklung und Kooperation sowie Standortentwicklung in den Grenzregionen. Vernetzung und Kooperation wird nicht nur zwischen den Hauptzentren Wien, Bratislava und Győr verfolgt, sondern auch zwischen den ländlichen Gebieten der Region initiiert und optimiert werden.

Ungarn

Die ungarischen Partner diskutieren die JORDES+ Strategie mit dem West-Pannonischen Planungsinstitut und dem West-Pannonischen Umweltforum. Dadurch werden die JORDES+ Ergebnisse und Ideen in die Programmplanung der Jahre 2007-2013 für West-Transdanubien und das Komitat Győr-Moson-Sopron einbezogen. In der Praxis wird der in JORDES+ initiierte Prozess durch größere und kleinere regionale Entwicklungsorganisationen, wie zum Beispiel der West-Pannonischen Regionalentwicklungsagentur, der West-Pannonischen Innovationsagentur, dem West-Pannonischen Marketing Directory, der grenzüberschreitenden Weltkulturerbe-Vereinigung Neusiedler See und dem Kommunal-Forum, weiterverfolgt.

Projektdokumentation und Ergebnisse im Detail auf www.pgo.wien.at

STADT - UMLANDKOOPERATION BRATISLAVA (KOBRA +)

Ziel des Konzeptes:

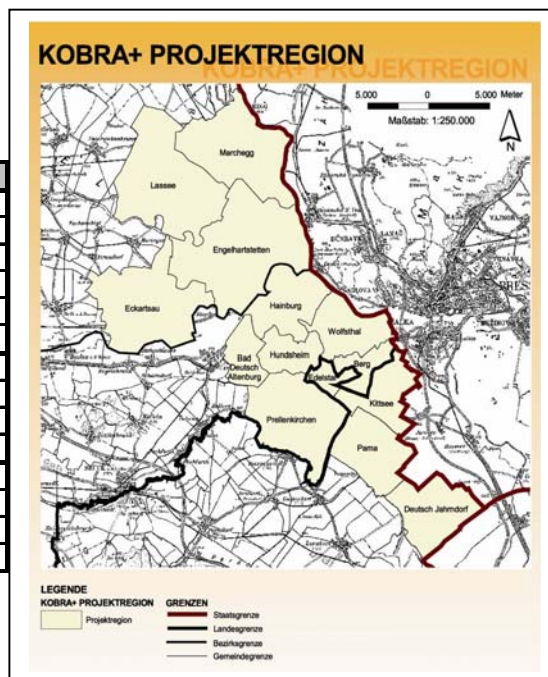
Ist, die im Nahbereich der Stadt Bratislava gelegenen burgenländischen und niederösterreichischen Umlandgemeinden zu unterstützen, sich auf die zu erwartenden Veränderungen durch den EU-Beitritt der Slowakei entsprechend vorzubereiten. (Das Projekt ist aus einem Teilmodul von JORDES+ entstanden)

Es sollen gemeinsame Vorstellungen zur künftigen räumlichen und strukturellen Entwicklung erarbeitet und eine geeignete Plattform für eine interkommunale Zusammenarbeit geschaffen werden, die wiederum als Ausgangsbasis für eine künftige, akkordierte Zusammenarbeit der Umlandgemeinden mit der Stadt Bratislava dienen soll.

Bearbeitung: TU-Wien, mecca-consulting im Auftrag der PGO

Planungsraum:

Gemeinde	Bezirk	Bundesland
Bad Deutsch Altenburg	Bruck an der Leitha	Niederösterreich
Berg	Bruck an der Leitha	Niederösterreich
Hainburg	Bruck an der Leitha	Niederösterreich
Hundsheim	Bruck an der Leitha	Niederösterreich
Prellenkirchen	Bruck an der Leitha	Niederösterreich
Wolfsthal	Bruck an der Leitha	Niederösterreich
Eckartsau	Gänserndorf	Niederösterreich
Engelhartstetten	Gänserndorf	Niederösterreich
Lasse	Gänserndorf	Niederösterreich
Marchegg	Gänserndorf	Niederösterreich
Deutsch Jahrndorf	Neusiedl	Burgenland
Edelstal	Neusiedl	Burgenland
Kittsee	Neusiedl	Burgenland
Pama	Neusiedl	Burgenland



Aufgabenstellung

Geschichtlich gesehen können Österreich und die Slowakei auf eine lange gemeinsame Entwicklung zurück blicken. Die politische Zäsur des „Eisernen Vorhanges“ im Zeitraum von 1948 bis 1989 war verantwortlich dafür, dass es in dieser Periode zu keiner gemeinsamen Entwicklung gekommen ist. Durch den Fall des „Eisernen Vorhanges“ im Jahr 1989 und dem Beitritt der Slowakei zur Europäischen Union im Jahr 2004 wurden die Weichen für eine zukünftige Zusammenarbeit dieser beiden Staaten gestellt. Mit dem Beitritt der Slowakei zum Schengen Vertrag, voraussichtlich Herbst 2007 bzw. Frühjahr 2008, kommt es auch zum Fall der letzten noch bestehenden Grenze zwischen Österreich und der Slowakei. Gerade aus diesem Grund ist es wichtig eine gemeinsame Strategie für die zukünftige Kooperation zu entwickeln. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklungstrends wurde in vorausschauender Weise im Rahmen des Jordes+ Projektes im Zeitraum von Juli 2003 bis Jänner 2004 das Zusatzmodul „Stadt-Umland-Kooperation Bratislava“ durchgeführt, dessen wichtigste Ergebnisse wie folgt zusammengefasst werden können:

Die österreichischen Gemeinden im Raum von Bratislava werden zunehmend den Charakter von Stadt-Umland-Gemeinden Bratislavas annehmen. Die österreichischen Gemeinden nördlich der Donau werden von diesem Prozess weniger betroffen sein als die Gemeinden südlich der Donau. Die Donau und die March bilden eine starke räumliche Barriere und zudem ist im Norden von Bratislava eher mit einem linearen Wachstum entlang der Verkehrsachsen zu rechnen. Im Süden hingegen ist eine flächenmäßige Ausdehnung von Bratislava zu erwarten. Die nahe am Zentrum Bratislavas liegenden Gemeinden Wolfsthal, Berg und Kittsee werden davon besonders betroffen sein. Wie rasch dieser Prozess verlaufen wird ist schwer absehbar. In Zukunft werden diese Gemeinden jedoch eine räumliche Einheit mit der Stadt Bratislava bilden.

Die österreichischen Umlandgemeinden von Bratislava müssen sich auf diese neue Situation vorbereiten. Sie sollten diesen Umwandlungsprozess primär als Chance sehen, dabei kulturelle und ökologische Qualitäten in den Vordergrund stellen, ihre Identitäten bewahren bzw. (weiter-) entwickeln, Flächen für die Zukunft sichern, ihre Standortplanung auf die neue wirtschaftliche Situation anpassen und bei der Entwicklung von integrierten Verkehrslösungen mitwirken. Insbesondere müssen die österreichischen Umlandgemeinden den Baulandbedarf neu bewerten, Vorkehrungen treffen um die vorhandenen Ortsbilder möglichst zu schützen, sowie überkommene Kooperationsformen (weiter-) entwickeln, die geeignet sind partnerschaftlich Entwicklungsfragen in der Stadt-Umland-Region Bratislava zu lösen.

Angesichts der zu erwartenden substantiellen Veränderungen in den österreichischen Stadt-Umland-Gemeinden Bratislavas, die nicht mehr nur aus der Sicht der einzelnen Gemeinden zu bewältigen sein werden, wurden in der Studie unter anderem empfohlen, einerseits die österreichischen Gemeinden bei der Bewältigung dieser neuen Situation zu unterstützen und andererseits das in diesem Fall in vielfältiger Weise auftretende und gegenüber örtlichen Interessen überwiegende überörtliche Interesse, durch den Einsatz einer regionalen und für die Gemeinden rahmensetzenden Planung zu sichern.

Der vorliegende Bericht beschäftigt sich mit der Positionierung der österreichischen Gemeinden in der Umgebung von Bratislava und der Erstellung eines „Räumlichen Leitbildes – Rahmenkonzeptes“. In weiterer Folge wäre es zielführend auch Bratislava in diesen Planungsprozess verstärkt einzubinden, um so eine optimale Grundlage für die zukünftige Zusammenarbeit zu erarbeiten.

Ziel des Räumlichen Leitbildes – Rahmenkonzeptes

Konkret soll für die Gemeinden im Umland von Bratislava durch das „Räumliche Leitbild – Rahmenkonzept“ ein Referenzrahmen geschaffen werden, um einerseits die Interessen der österreichischen Umlandgemeinden von Bratislava effizienter gegenüber Bratislava vertreten zu können und andererseits die zukünftige Entwicklung der einzelnen Gemeinden besser aufeinander abzustimmen. Damit soll der Rahmen für die künftige Entwicklung abgesteckt werden. Gleichzeitig soll aber auch genug Spielraum für diesbezügliche Entscheidungen der Gemeinden und damit auch Flexibilität angesichts nicht im Detail prognostizierbarer Entwicklungen gewährleistet werden.

Durch das Projekt sollen weiters die bereits bestehende interkommunale Zusammenarbeit der Gemeinden (bundesländerübergreifend) forciert und eine interkommunale Kooperationsplattform geschaffen werden, in die in Zukunft auch Bratislava involviert werden sollte.

Weiters sollen auf Basis des „Räumlichen Leitbildes – Rahmenkonzeptes“ die zukünftigen Planungen der Gemeinden (örtliche Planungen, insbesondere Flächenwidmungsplanung) auf die Vereinbarkeit mit überörtlichen (regionalen) Planungen und Interessen hin überprüft werden können.

Entwicklungsperspektiven des Großraumes Wien-Bratislava

Das Wendejahr 1989 brachte eine völlig neue Situation für die gemeinsame Entwicklung von Wien und Bratislava. Die Öffnung der Grenze, die Transformation der Wirtschaft und die demografischen Veränderungen in den ehemaligen sozialistischen Staaten, sowie der österreichische EU-Beitritt im Jahr 1995 wirkten sich äußerst positiv auf die Entwicklung der Region aus. Der nächste politische Schritt war die EU-Ost-Erweiterung im Jahr 2004 und damit verbunden der Beitritt der Slowakei zur Europäischen Union. Mit dem zukünftigen Beitritt der Slowakei zum Schengen Vertrag, voraussichtlich Herbst 2007 bzw. Frühjahr 2008, kommt es auch zum Fall der letzten noch bestehenden Grenze zwischen Österreich und der Slowakei.

Die politischen Veränderungen in der Region haben einen Funktionswandel des Metropolenraumes Wien-Bratislava von einer peripheren zu einer zentralen Region mit sich gebracht. Die Region Wien-Bratislava liegt geografisch gesehen im Zentrum Europas, mit äußerst vorteilhaften Bedingungen, sowie einer Reihe von Besonderheiten:

- Sie ist geomorphologisch einzigartig: Durch den Abbruch des Wiener Beckens im Alpen – Karpatenbogen haben sich eine Reihe von Thermenlinien mit hochwertigen Thermalquellen gebildet. Die Porta Hungarica bei Hainburg ist das Tor zur ungarischen Tiefebene und somit nach Asien.
- Sie ist ökologisch einzigartig: Nirgendwo anders kann man innerhalb einer Stunde drei Nationalparks erreichen, nämlich die Donau-Auen, den Neusiedlersee und das Thayatal.
- Sie ist als Schnittpunkt des germanischen, sowie des slawischen und des pannonischen Kulturraumes kulturell einzigartig und hatte schon bei den Römern durch den Limes eine wichtige Bedeutung.
- Sie ist wirtschaftlich und politisch einzigartig: Nirgendwo sonst auf der Welt befinden sich zwei Hauptstädte mit wichtigen Verankerungen in den Osten und Westen so nahe beisammen.
- Sie ist aufgrund der Schnittpunkte von wichtigen europäischen Verkehrswegen sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West Richtung von hervorragender Bedeutung.

In den vergangenen Jahrzehnten ist die demografische Entwicklung in Wien und Bratislava sehr unterschiedlich verlaufen. Während die Bevölkerung Wiens in den Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg eine stagnierende oder rückläufige Entwicklung verzeichnete, konnte man in Bratislava und den angrenzenden Gebieten eine sehr dynamische Entwicklung erleben. Nach 1989 begann jedoch in Bratislava eine Welle der Abwanderung aus der Stadt in den suburbanen Raum. Im Gegensatz dazu ist in der Stadt Wien seit den 1990er Jahren ein erneutes leichtes Wachstum spürbar.

Die Öffnung der Grenzen sowie der wirtschaftliche und demografische Wandel in den ehemaligen sozialistischen Staaten Mitteleuropas bildeten und bilden eine neue Grundlage für die Zusammenarbeit und für den Wettbewerb zwischen den europäischen Städten und besonders für die Beziehungen von Wien und Bratislava. Trotz der durch die historische Trennung bedingten internen Disparitäten konnte die Region Wien-Bratislava einen wichtigen Teil der europäischen Wirtschaftskraft auf sich konzentrieren. Aufgrund des starken dynamischen Wachstums des tertiären Sektors in Bratislava kam es in der Region Wien-Bratislava zu einer Annäherung der Wirtschaftsstruktur der beiden Regionsteile, was der Region als Ganzes eine mit hoch entwickelten Regionen der EU vergleichbare

Struktur verlieh. Die wirtschaftlichen Disparitäten zwischen den urbanisierten und den eher ländlichen Regionsteilen sind jedoch (in beiden Staaten) relativ hoch.

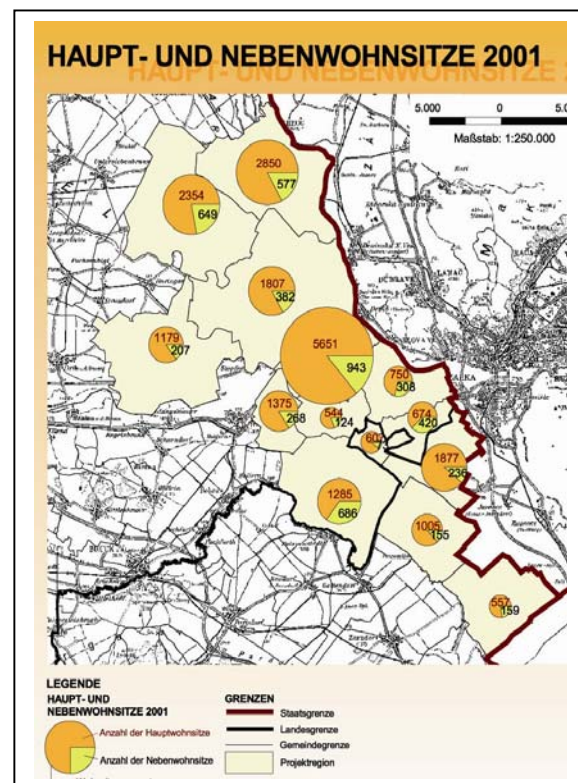
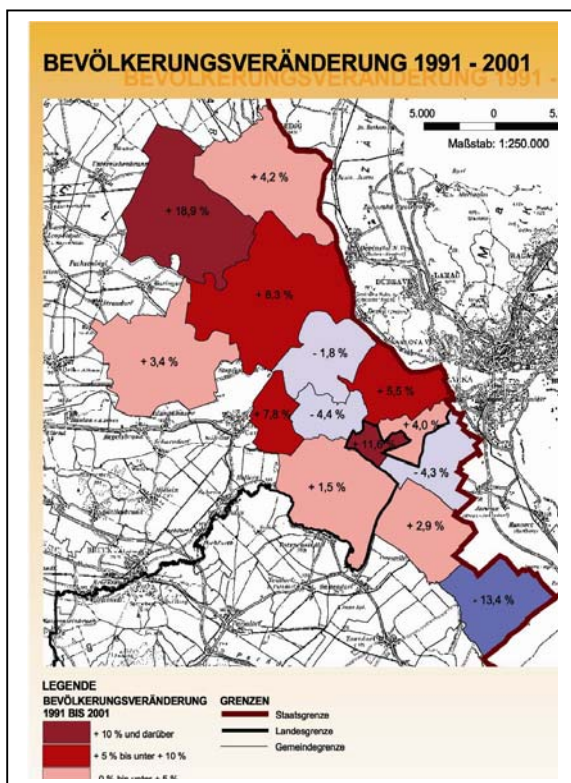
Die Änderungen nach 1989 brachten eine neue Perspektive für die „Zwillingsstädte“, für ihre Zusammenarbeit und damit auch für die gesamte Region mit sich. Als dynamische Agglomeration in Mitteleuropa kann diese Region eine Vermittlerfunktion zwischen Tradition und Informationsgesellschaft, zwischen der wirtschaftlichen Basis der älteren und der wirtschaftlichen Dynamik der neuen EU-Mitgliedstaaten sein. Die Hauptbedingung für eine solche Entwicklung ist eine regionale Zusammenarbeit, die die Synergieeffekte bei der Vermarktung des Gesamtpotenzials der Region ausnutzen kann. Nirgendwo in Europa liegen zwei Hauptstadtflughäfen so nahe beieinander wie Bratislava und Wien-Schwechat. Die beiden Donauhafenstädte haben auch ein großes Potenzial für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Schiffsverkehrs. Als internationale Verkehrsachse verbindet die Donau Bratislava und Wien mit der Nordsee und dem Schwarzen Meer.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Stärken der Region zum einem in der geografischen Lage im Herzen Europas, andererseits aber auch in den wirtschaftlich starken Zentren Wien und Bratislava und in der Region selbst als Tor nach Ost- und Westeuropa liegen. Lediglich die periphere Lage der ländlichen Teile im Norden der Region und die schlechte Anbindung an die Wirtschaftszentren als Folge des Eisernen Vorhanges und der landschaftlichen Barrieren wirken derzeit noch entwicklungshemmend.

Die Kraft und Dynamik der Region liegt nicht nur in den beiden Hauptstädten, sondern erwächst erst aus ihrem Ganzen. Die spezifische Situation im Großraum Wien-Bratislava ergibt sich aus den verfügbaren Entwicklungsflächen in den Gemeinden auf der Hauptachse zwischen den Hauptstädten in Kombination mit hervorragenden Naturlandschaften. Ohne eine Zusammenarbeit aller Gemeinden in der Region kann dieses Potenzial allerdings nicht aktiviert werden. Es gehört zu den Prioritäten der Entwicklungspolitik auf beiden Seiten der Staatsgrenze in der Region Wien-Bratislava dieses Potenzial auszunutzen und die Wettbewerbsfähigkeit der Region zu verbessern.

Bevölkerungsentwicklung:

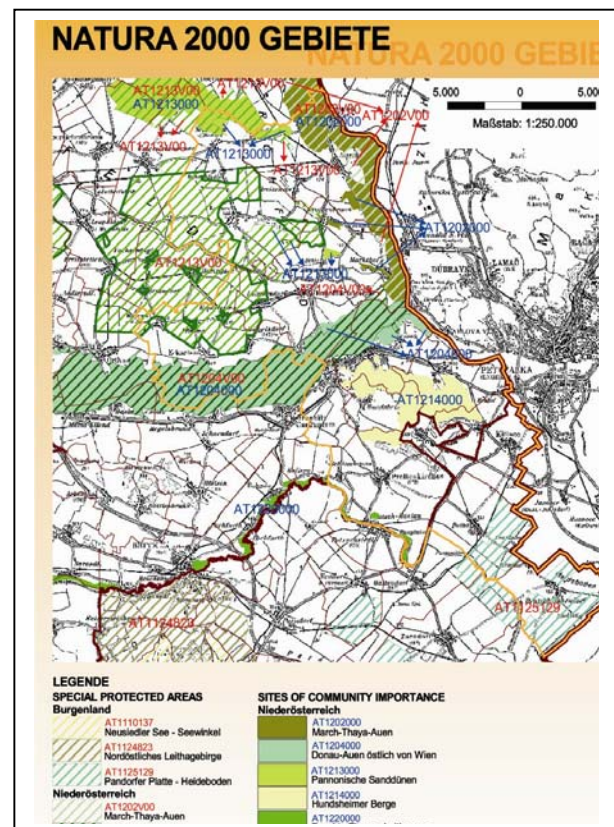
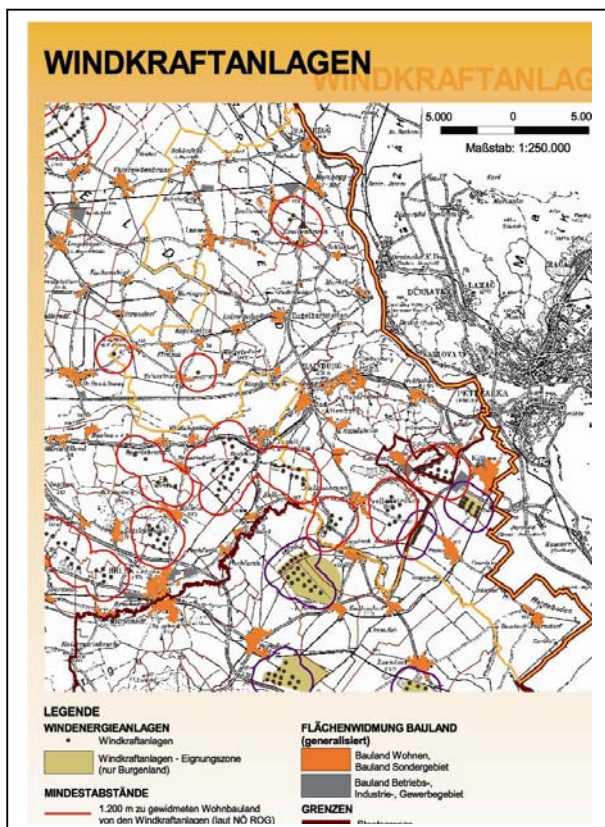
Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Region, insbesondere die grenznahen Gemeinden Hainburg an der Donau, Wolfsthal, Berg, Kittsee, Pama und Deutsch Jahrndorf, in den nächsten Jahren, vor allem im Hinblick auf den Beitritt der Slowakei zum Schengen Vertrag, mit einem regen Bevölkerungszuwachs (Hauptwohnsitze) konfrontiert wird. Erste Tendenzen für diese Entwicklung sind bereits jetzt spürbar, so kommt es beispielsweise in den zuvor angeführten Gemeinden immer wieder zu Bauplatz-Anfragen von Seiten slowakischer Staatsbürger. Genaue Prognosen können an dieser Stelle jedoch noch nicht getroffen werden, da hier eine Vielzahl von Faktoren zusammentreffen, die aus heutiger Sicht noch nicht abschätzbar sind.



Beschränkungen der Nutzungs- und Entwicklungsmöglichkeiten durch:

- Nationalpark Donau-Auen
- Naturschutzgebiete
- Landschaftsschutzgebiete
- Natura 2000 Gebiete
- Wasserschongebiete
- Hochwassergefährdungsbereiche der Donau
- Windkraftanlagen

Die Nutzungsmöglichkeiten eines Raumes werden durch diverse Vorgaben, die sich auf unterschiedlichste rechtliche Festlegungen beziehen, eingeschränkt. Es ist daher für die Erstellung eines Räumlichen Leitbildes – Rahmenkonzeptes wichtig, derartige Beschränkungen der Nutzungsmöglichkeiten zu analysieren. In einer Art „Negativplanung“ werden jene Flächen lokalisiert, in denen eingeschränkte bzw. keine (Siedlungs)Entwicklungsmöglichkeiten gegeben sind, um herauszufinden welchen Spielraum die Region bei ihrer zukünftigen Entwicklung überhaupt noch hat. Diese Einschränkungen der zukünftigen Siedlungsentwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden lieferten einen wichtigen Beitrag zur Erarbeitung der Entwicklungsperspektiven der KOBRA+ Projektregion.



DARSTELLUNG VON NUTZUNGSBESCHRÄNKUNGEN



Räumliches Leitbild – Rahmenkonzept

Im Räumlichen Leitbild – Rahmenkonzept sollen unterschiedliche Nutzungsansprüche koordiniert und – wo nötig – entflochten werden. Konkret soll der zukünftige Handlungsspielraum für die Gemeinden im Umland von Bratislava aufgezeigt werden. Wichtig ist dabei, dass einerseits die Interessen der österreichischen Umlandgemeinden von Bratislava effizienter gegenüber Bratislava vertreten werden können und andererseits die zukünftige Entwicklung der einzelnen Gemeinden besser aufeinander abgestimmt werden kann.

Der große Vorteil und Nutzen der Raumordnung für die einzelnen Interessenvertreter und Raumnutzer besteht darin, dass die unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen sichtbar gemacht werden und damit Konflikte zutage treten, die bei einer Einzelfallbetrachtung etwa aus Sicht der Wasserwirtschaft, der Freiraumentwicklung oder der Siedlungsplanung so nicht erkennbar sind. Damit steigert die Raumordnung die Chance, frühzeitig Nutzungsinteressen abzugleichen und Nutzungskonflikte zu verhindern und garantiert der KOBRA+ Projektregion eine gewisse Flexibilität angesichts nicht im Detail prognostizierbarer Entwicklungen.

Die zwischengemeindliche Abstimmung und Zusammenarbeit ist ein in der Verwaltungspraxis erprobtes und bewährtes Instrument. Klassische Bereiche interkommunaler Zusammenarbeit sind vor allem bei der Infrastrukturversorgung zu finden, wie zum Beispiel die Zusammenarbeit bei der Wasserversorgung, der Müll- und Abwasserbeseitigung, der Energieversorgung, dem öffentlichen Nahverkehr, dem Schul- und Feuerwehrwesen, der Sozial- und Gesundheitsfürsorge. Ziel des Räumlichen Leitbildes – Rahmenkonzeptes ist es, dass neben den bisherigen zwischengemeindlichen Abstimmungsprozessen auch fachübergreifende, integrierte Konzepte, mit deren Hilfe die wesentlichen regionalpolitischen Aktivitäten, Initiativen und Ressourcen eines Raumes, inhaltlich und finanziell gebündelt werden. Damit sollen regionale Reibungsverluste zumindest teilweise vermieden und Synergieeffekte freigesetzt werden.

Durch die Festlegung von spezifischen Leitfunktionen wird für die einzelnen Gemeinden der KOBRA+ Projektregion ein Referenzrahmen für die zukünftige Entwicklung geschaffen. Aus diesem Grund wurden einerseits potentielle gebietsbezogene Leitfunktionen, welche auf regionalen Eigenkräften (endogene Potenziale) aufbauen, sowie andererseits ortschaftsbezogene Leitfunktionen, die auf lokalen Wohnqualitäten aufbauen, herausgearbeitet.

Potenzielle räumliche Leitfunktionen

Das Konzept des Räumlichen Leitbildes – Rahmenkonzeptes basiert darauf, dass die KOBRA+ Projektregion durch die Aktivierung und Nutzung vorhandener Potenziale stabilisiert und entwickelt werden soll. Stärken und Qualitäten der Region sollen (wiederentdeckt, ausgebaut und miteinander verknüpft, gleichzeitig aber auch Schwächen und entwicklungshemmende Faktoren abgebaut werden.

Gebietsbezogene Leitfunktionen

Das Räumliche Leitbild – Rahmenkonzept, insbesondere die Darstellung von gebietsbezogenen Leitfunktionen, ist in erster Linie eine „ermöglichende“ Planung, die den KOBRA+ Projektgemeinden eine gemeindeübergreifende Entwicklungsperspektive aufzeigen soll. Es ist daher notwendig eine fachlich begründete Nutzungsdifferenzierung der unterschiedlichsten Ansprüche durchzuführen. Nur so kann eine Standortsicherung für bestimmte Nutzungen gewährleistet werden.

Für die KOBRA+ Projektregion wurden nach dem „Überwiegenheitsprinzip“ gebietsbezogene Leitfunktionen erarbeitet, welche die Hauptcharaktereigenschaften und Stärken der jeweiligen Gebiete widerspiegeln. Die dargestellten Leitfunktionen sind von allgemeinem gesellschaftlichen Nutzen und genießen eine besondere regional bedeutsame Wertschätzung. Sie drücken die primäre Funktion eines Gebietes aus, die aber in keinem Fall eine andere untergeordnete Funktion ausschließt.

Das Räumliche Leitbild – Rahmenkonzept stützt sich bei der Festlegung der Leitfunktionen insbesondere auf die verstärkte Einbeziehung von endogenen regionalen Potenzialen. Aus diesem Grund wurden neben den jeweiligen potentiellen Leitfunktionen, die diese begründenden Potenziale dargestellt.

Für folgende Bereiche wurden Leitfunktionen und Potenziale herausgearbeitet:

- 1) Landwirtschaft Potenzial „Hochwertige, ertragreiche Landwirtschaft“
- 2) Naturverträgliche Landwirtschaft Potenzial „Hochwertige, biologische Erzeugnisse“
- 3) Tourismus Potenzial „Gesundheit, Kultur“
- 4) Tourismus Potenzial „Weinkultur“
- 5) Natur- und Landschaftsraum Potenzial „Umwelt- und sozialverträglicher Tourismus“
- 6) Landschaftsachse Potenzial „Ökopuffer, Freihaltezone“

Ad 1)

Seit jeher werden landwirtschaftliche Nutzflächen von allen Flächen beanspruchenden Institutionen als ein „natürlicher“ Flächenpool zur Inanspruchnahme und eigenen Nutzung sowie für Zwecke der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung, des Verkehrs, der Freizeit- und Erholungsnutzung, des Natur- und Landschaftsschutzes oder der Wasserwirtschaft und der Windenergienutzung betrachtet. Die ausgeprägte Suburbanisierung hat zu einem überproportionalen Verlust an landwirtschaftlichen Nutzflächen im ländlich strukturierten Raum beigetragen.

Gerade aus diesem Grund ist es wichtig Flächen für die Landwirtschaft in Form von „Vorsorgegebieten“, die eine besondere Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung („hohes natürliches ackerbauliches Ertragspotenzial“) aufweisen, zu schützen. Denn die Landwirtschaft erbringt einen wichtigen ökologischen Beitrag und stellt einen regional besonders bedeutsamen Wirtschaftsfaktor im ländlichen Raum dar.

Das Marchfeld bietet optimale Voraussetzungen für eine Landbewirtschaftung mit hohen natürlichen Ertragspotenzialen. Gerade aus diesem Grund ist es wichtig diese Flächen, die eine optimale landwirtschaftliche Nutzung zulassen, zu sichern. Das Marchfeld ist in zweifacher Hinsicht für eine landwirtschaftliche Nutzung geeignet. Einerseits gibt es in Österreich aufgrund der topografischen bodenkundlichen Verhältnisse fast keine in dieser Größe zusammenhängende Fläche, die für den Getreide- und Gemüseanbau besser geeignet ist, andererseits kann das Marchfeld auf eine lange Tradition im landwirtschaftlichen Sektor zurückblicken. Aufgrund der optimalen Voraussetzungen für eine hochwertige, ertragreiche Landwirtschaft die im Marchfeld bereits jetzt erfolgreich genutzt werden, soll auch in Zukunft die Landwirtschaft die „Leitfunktion“ für dieses Teilgebiet darstellen.

Ad 2)

Eine naturverträgliche Landwirtschaft wird vor allem in jenen Bereichen angedacht, die einerseits an hochwertige Naturräume angrenzen oder in Schutzgebieten liegen (z. B. Natura 2000 Schutzgebiete) und andererseits eher kleinräumige zusammenhängende Produktionsflächen aufweisen. Die Produktionsflächen für hochwertige, biologische Erzeugnisse befinden sich aufgrund der räumlichen Struktur im südlich der Donau gelegenen Bereich der KOBRA+ Projektregion.

Durch ein entsprechendes Produkt-Labeling können für diese Produkte neue Absatzmöglichkeiten gefunden werden, da die Herkunft eines Produktes aus einem ökologisch wertvollen Gebiet von den Konsumenten in zunehmendem Maße geschätzt wird. Des Weiteren können auch positive Synergieeffekte mit dem Tourismus als lokalen Absatzmarkt hervorgerufen werden. (vgl. Jungmeier, 2004, Seite 254) Hier wird vor allem ein Direktverkauf von Erzeugnissen aus biologischer Landwirtschaft an Restaurants angedacht. Die Kombination von landwirtschaftlicher Erzeugung und regionaler Vermarktung bietet die Basis für die Sicherung der Arbeitsplätze sowie für eine Verkehrsentlastung durch die Nähe der Produktionsstätten in der Region.

Ad 3)

Das vorhandene touristische Potenzial der KOBRA+ Projektregion liegt insbesondere in den Marchfeldschlössern, der historisch geprägten Stadt Hainburg, sowie den Schätzen aus der Römerzeit. Dies bietet eine gute Basis sowohl für den Ausflugstourismus als auch für Kurzurlaube. In Verbindung mit der Kuranstalt in Bad Deutsch Altenburg und der geplanten Thermenerrichtung in Engelhartstetten eröffnet sich somit dem Besucher ein hochwertiges touristisches Angebot. Die Attraktivierung des Nationalparks Donau-Auen durch verschiedene Projekte wie den Ausbau des „schlossORTH“ Nationalparkzentrums, eines Erlebnisweges mit Aussichtsplattform in Stopfenreuth, der Errichtung eines „Blickfangs“ an der Donaulände Hainburg, der besuchergerechten Adaptierung einer Aussichtsplattform im Bereich der Ruine Röthelstein oder der Errichtung von Installationen am Braunsberg, schafft weitere Anreize für den Tourismus.

Ad 4)

Die in der KOBRA+ Projektregion ausgewiesene Wein-Kultur-Fläche liegt in einer reizvollen Landschaft, die zudem über ein bedeutendes kulturelles Erbe verfügt. Aus diesem Grund müsste dafür Sorge getragen werden, dass die derzeitigen Winzer eine Entwicklungsperspektive erhalten, um die für die Region so typische Weinbaukultur am Leben zu erhalten. Es ist wichtig nicht nur das Produkt Wein zu vermarkten, sondern auch die Kellergassen, Kellerdörfer und die Weinproduktion, kurz gesagt die gesamte Weinkultur.

Der Weintourismus bietet eine wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen Tourismus. Er besitzt eine nicht zu unterschätzende Funktion als Image prägendes und Absatz förderndes Medium für bestimmte Weine. Der Besuch sowie der touristische Aufenthalt in einer Weinbauregion vermitteln dem Verbraucher oft bleibende Eindrücke, die zum Kauf und zur Konsumpräferenz der aus dieser Region stammenden Weine führt. Durch Weinstraßen und Weinwanderwege, Weinfeste und Winzerumzüge, Kellerweinproben und Weinseminare kann ein moderner Weintourismus angekurbelt werden. Als besonderes Zusatzangebot können beispielsweise Weinseminare mit integrierten Kochkursen für regionale Spezialitäten, Käse-Wein-Proben, geführte Wanderungen für Foto- oder Video-Amateure sowie für Hobbykünstler mit anschließenden Wettbewerben, etc. organisiert werden.

Ad 5)

Die Erhaltung der Natur einerseits und ihre Erschließung für den Besucher andererseits sind zwei Ziele, die auf den ersten Blick schwer miteinander zu vereinbaren scheinen. Dies kann aber gelingen, wenn Touristen und Touristiker sich als Kooperations-Partner der Schutzgebiete sehen und deren Schutz- und Entwicklungsziele mittragen. Auch zeigt die Erfahrung produktiver Partnerschaften, dass aufgrund der Zusammenarbeit von Tourismus und Naturschutz – als Konflikt- und Kooperationspartner – für beide (und für weitere Akteure) positive Effekte erzielt werden können.

Die Ausweisung der Landschaftsschutz- sowie der Natura 2000 Gebiete in der KOBRA+ Projektregion bietet für den Dienstleistungssektor, insbesondere den Tourismus gute Entwicklungschancen. Die Kennzeichnung als Schutzgebiet eröffnet der Region die Möglichkeit sich am wachsenden Markt eines qualitativ hochwertigen, nachhaltigen Tourismus stärker zu positionieren. Vor allem im Zusammenhang mit einem gut ausgebauten Radwegenetz und den verschiedenen kulinarischen Besonderheiten können Synergien zwischen Artenschutz und Tourismus entstehen. Die Region hat die Möglichkeit ihren Bekanntheitsgrad zu heben und ihre Vorteile bezüglich ökologisch verträglicher Erholungs- und Freizeiteinrichtungen und -aktivitäten auszuspielen. Die Aktivitäten in einem Schutzgebiet bewirken eine regionale Auseinandersetzung mit dem Thema an sich. Dies steigert das Bewusstsein für die regionale Identität und das regionale Selbstverständnis. Die Steigerung des Bekanntheitsgrades der Region sowie die Bindung der Gäste an die Region tragen zur regionalen Wertschöpfung und Beschäftigung bei.

Da im Nationalpark Donau-Auen sowie in den Naturschutzgebieten selbst nur ausgewählte und den Schutzraum nicht beeinträchtigende touristische Nutzungen und Funktionen angesiedelt werden dürfen, kommt den angrenzenden bzw. umliegenden Orten die Aufgabe zu, komplementäre touristische Funktionen anzubieten. Aufgrund dieser Schutzcharakteristik sind der Nationalpark Donau-Auen und die Naturschutzgebiete daher nur in begrenztem Maße für Freizeit und Erholungsnutzungen und die in diesem Zusammenhang erforderlichen Infrastruktureinrichtungen geeignet. Eine Spezialisierung und Ausrichtung auf das Marktsegment Ökotourismus (zum Beispiel Vogelbeobachtung, naturkundliche Wanderungen) entspricht

allerdings nur zum Teil den Potenzialen der Region und den Interessen von Erholungssuchenden bzw. Natururlaubern. Der Ausbau und die Erweiterung des Erholungs-, Bildungs- und Freizeitangebotes im Sinne eines „sanften Tourismus“ kann der Region neue Entwicklungschancen eröffnen, da damit unterschiedliche touristische Zielgruppen (zum Beispiel Jugendliche, Familien, Senioren, Sportler, Natururlauber) angesprochen werden können. Bestimmte Einrichtungen können aufgrund der Tragfähigkeit von Einrichtungen und speziellen Standortanforderungen ihren Standort nicht in jeder Gemeinde haben. Zwischengemeindliche Abstimmungen sind daher erforderlich.

Ad 6)

Eine „Landschaftsachse“, welche sich die Österreich – Slowakische Grenze südlich der Donau entlang zieht, hätte mehrere wichtige Funktionen:

- Die Landschaftsachse würde ein sprunghaftes und unkontrolliertes Siedlungswachstum sowie ein ungeplantes Zusammenwachsen von Bratislava mit dem österreichischen Umland verhindern.
- Die Landschaftsachse würde eine Aufwertung der Wohngebiete auf der österreichischen und der slowakischen Seite mit sich bringen. In Verbindung mit einer von der slowakischen Seite vorgeschlagenen Einbringung von Wasser in den Raum ergäbe sich eine zusätzliche Attraktivierung.
- Durch das Freihalten einer bedeutenden Landschaftsfläche hält man sich für die Zukunft mehrere Optionen offen. Eine davon könnte auch die Realisierung eines Hochwasserschutzprojektes für Teile Bratislavas und die österreichischen Donaugemeinden an der Grenze sein, das zusätzlich eine Standortaufwertung für potentielle Wohngebiete mit sich bringen würde.

Ortschaftsbezogene Leitfunktionen

Neben den gebietsbezogenen Leitfunktionen werden für die KOBRA+ Projektregion auch ortschaftsbezogene Leitfunktionen ermittelt, die sich insbesondere auf die Darstellung der Wohnqualitäten und der Beschreibung der spezifischen Eigenschaften der zugewiesenen Wohnqualitäten beziehen. Das Potenzial der einzelnen Gemeinden liegt insbesondere in der recht eigenständigen Entwicklung der einzelnen Ortschaften in der Vergangenheit. So konnte jede Ortschaft ein eigenständiges Profil entwickeln. Diese spezifischen Wohnqualitäten sollen erhalten und ausgebaut werden. Sie sollen den Ortschaften – auch in Hinblick eines räumlich und funktionell stärker werdenden Einflusses von Bratislava – eine eigenständige Identität sichern. Die Wohnqualitäten sollen weiters den einzelnen Ortschaften als Art „Indikator“ für die weitere zukünftige Entwicklung, aufbauend auf ihren eigenen Stärken und Potenziale, dienen. Die Festlegung der einzelnen Wohnqualitäten erfolgte auf Grundlage des „Überwiegendheitsprinzips“, was bedeutet, dass die zugewiesene Wohnqualität eine oder mehrere andere untergeordnete Wohnqualitäten nicht ausschließt.

Für die einzelnen Ortschaften bieten sich folgende potentielle Wohnqualitäten:

- 1) Wohnen im Dorf
- 2) Wohnen vor der Stadt
- 3) Wohnen mit historischem bzw. urbanem Flair
- 4) Wohnen vor der Au bzw. naturnahes Wohnen beim Nationalpark



Entwicklungsperspektiven für die KOBRA+ Projektregion

Aufbauend auf die Beschränkungen der Nutzungsmöglichkeiten und der definierten Leitfunktionen aber auch aufgrund der KOBRA+ Befragung, sowie den Gesprächen mit den jeweiligen Bürgermeister und Vertretern der jeweiligen Landesregierungen und der Besichtigungen vor Ort konnten für die Gemeinden der KOBRA+ Projektregion, die in den nachfolgenden Kapiteln erläuterten, Entwicklungsperspektiven skizziert werden.

Mithilfe der für jede einzelne Projektgemeinde erarbeiteten Übersichtstabelle kann rasch ein guter Überblick der Entwicklungsperspektiven und der Realsituation der jeweiligen Gemeinde gewonnen werden. Neben der Erarbeitung und Darstellung von Leitfunktionen, Nutzungsbeschränkungen sowie der Realsituation wurde gemeinsam mit den Gemeinden und den Vertretern der Landesregierungen über mögliche potentielle Siedlungs- und Betriebserweiterungsgebiete diskutiert. Die in den einzelnen Kapiteln dargestellten Erweiterungsgebiete entsprechen den Vorstellungen der Gemeinden und wurden seitens der Landesregierungen generell als unproblematisch angesehen. Sie wurden hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit analysiert und bewertet. Die dargestellten Erweiterungsgebiete wurden vor Ort besichtigt und in Form einer Fotodokumentation aufbereitet.

Die nachfolgend dargestellten generellen Entwicklungsperspektiven sollten in den Entwicklungskonzepten der einzelnen Gemeinden eingearbeitet werden und so als Basis für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde fungieren.

Beispiel:

Gemeinde Kittsee

Gemeinde KITTSEE (Bezirk Neusiedl/Burgenland)	
Potentielle gebietsbezogene Leitfunktionen	Naturverträgliche Landwirtschaft Potenzial „Hochwertige biologische Erzeugnisse“ Tourismus Potenzial „Weinkultur“ Natur- und Landschaftsraum Potenzial „Umwelt- und sozialverträglicher Tourismus“
Potentielle ortschaftsbezogene Leitfunktionen	Wohnen vor der Stadt
Nutzungsbeschränkungen	12 Windkraftanlagen im Gemeindegebiet, Windkraftanlagen der Nachbargemeinde;
Katasterfläche	19,26 km ²
Wohnbevölkerung 2001	1.877 Einwohner
Nebenwohnsitzfälle 2001	236
Bevölkerungsdichte (Einwohner/km ²)	97
Bevölkerungsveränderung 1991/2001	- 4,3 %
Klimabündnisgemeinde	nein
Landesentwicklungsprogramm (LGBl. Nr. 48/1994; 37/2000)	Zentraler Standort der Stufe 1 Standort für Gewerbe und Industrie der Stufe 2
Mitglied des Regionalen Planungs- und Entwicklungsverbandes des österreichisch-ungarisch-slowakischen Grenzkommunalforums	nein

Kurzcharakteristik und Entwicklungsperspektiven der Gemeinde

Die burgenländische Gemeinde Kittsee ist die nord-östlichste Gemeinde des Burgenlandes und grenzt im Verlauf ihrer gesamten östlichen Gemeindegrenze unmittelbar an die Slowakei. Aufgrund der dieser spezifischen Lage an der Grenze, sowie des Vorhandenseins von zwei Grenzübergängen, bietet die Gemeinde Kittsee optimale Voraussetzungen für ein „Wohnen vor der Stadt“. In Anbetracht dieser Wohnqualität könnte die Gemeinde in Zukunft mit einem Bevölkerungswachstum konfrontiert werden. Eine solche Entwicklung wäre für die Gemeinde Kittsee sehr positiv, da im Zeitraum der Volkszählungen 1991 und 2001 ein Bevölkerungsrückgang von - 4,3 % verzeichnet wurde.

Aus wirtschaftlicher Sicht punktet die Gemeinde mit dem Wirtschaftspark der ECO Plus, der ein großes wirtschaftliches Potenzial in sich birgt. Derzeit ist der Wirtschaftspark noch nicht optimal ausgelastet. Diese Situation wird sich aber mit der Fertigstellung der A6 (Spange Kittsee) ändern. Die Gemeinde könnte sich in Zukunft als Schwerpunktstandort für Betriebsansiedlungen in der Region profilieren.

Die Gemeinde Kittsee ist die größte Marillengemeinde Österreichs. Neben den Marillenkulturen bietet die Gemeinde jedoch auch optimale Voraussetzungen für die Produktion von sonstigen hochwertigen, biologischen Erzeugnissen.

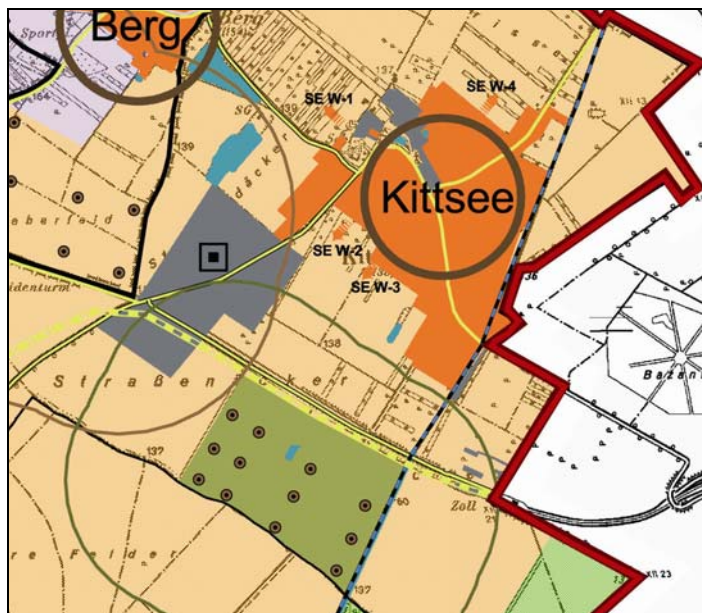
Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die burgenländische Gemeinde Kittsee in Zukunft stark von der Nähe zu Bratislava profitieren wird. Aufgrund der dörflichen Struktur der Gemeinde und des Potenzials im Bereich der Naherholung und der Erzeugung von biologisch hochwertigen Produkten wird die Gemeinde in Zukunft mit der spezifischen Wohnqualität „Wohnen vor der Stadt“ punkten können.

Siedlungserweiterungsgebiete

Für die zukünftige Siedlungstätigkeit sind ausreichend Baulandreserven vorhanden. Des Weiteren wird eine zukünftige Erweiterung, wie in Abbildung 16 dargestellt, angestrebt.

Betriebserweiterungsgebiete

In der Gemeinde Kittsee sind zurzeit ausreichend Baulandreserven für betriebliche Nutzungen vorhanden, insbesondere im Wirtschaftspark der ECO Plus.



SE W-1 Kleinräumige Siedlungserweiterung Richtung Nord-Westen	
Fristigkeit	kurz- bis mittelfristig
Anmerkung	Erweiterung in Abstimmung mit Marillenkulturen
Beschreibung	Einer Siedlungserweiterung spricht in diesem Bereich aus fachlicher Sicht nichts entgegen. Die Erweiterung sollte jedoch eher kleinräumig ausfallen um die Marillenbäume der größten Marillengemeinde Österreichs nicht zu gefährden.

Quelle: Informationen der Gemeinde Kittsee und der burgenländischen Landesregierung

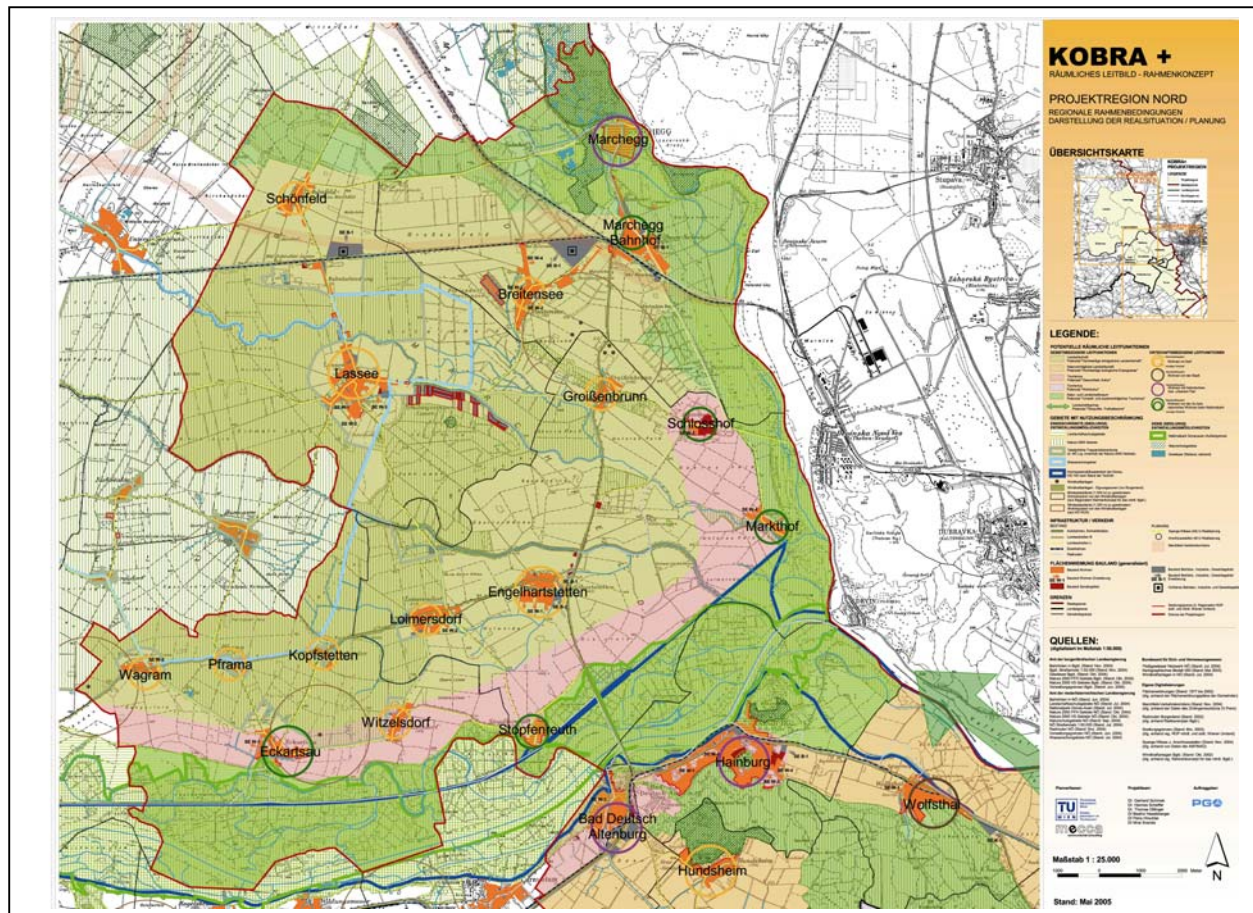
Tabelle 1: SE W-2 Kittsee

SE W-2 Kleinräumige Siedlungserweiterung Richtung Süd-Westen	
Fristigkeit	kurz- bis mittelfristig
Anmerkung	Mindestabstände zu Windkraftanlagen (1.000 m) müssen eingehalten werden
Beschreibung	Bei einer Siedlungserweiterung in diesem Bereich müssen die Mindestabstände zu den Windrädern eingehalten werden. Des Weiteren ist auf die eventuellen negativen Einflüsse von Seiten des Betriebsgebietes Bedacht zu nehmen.

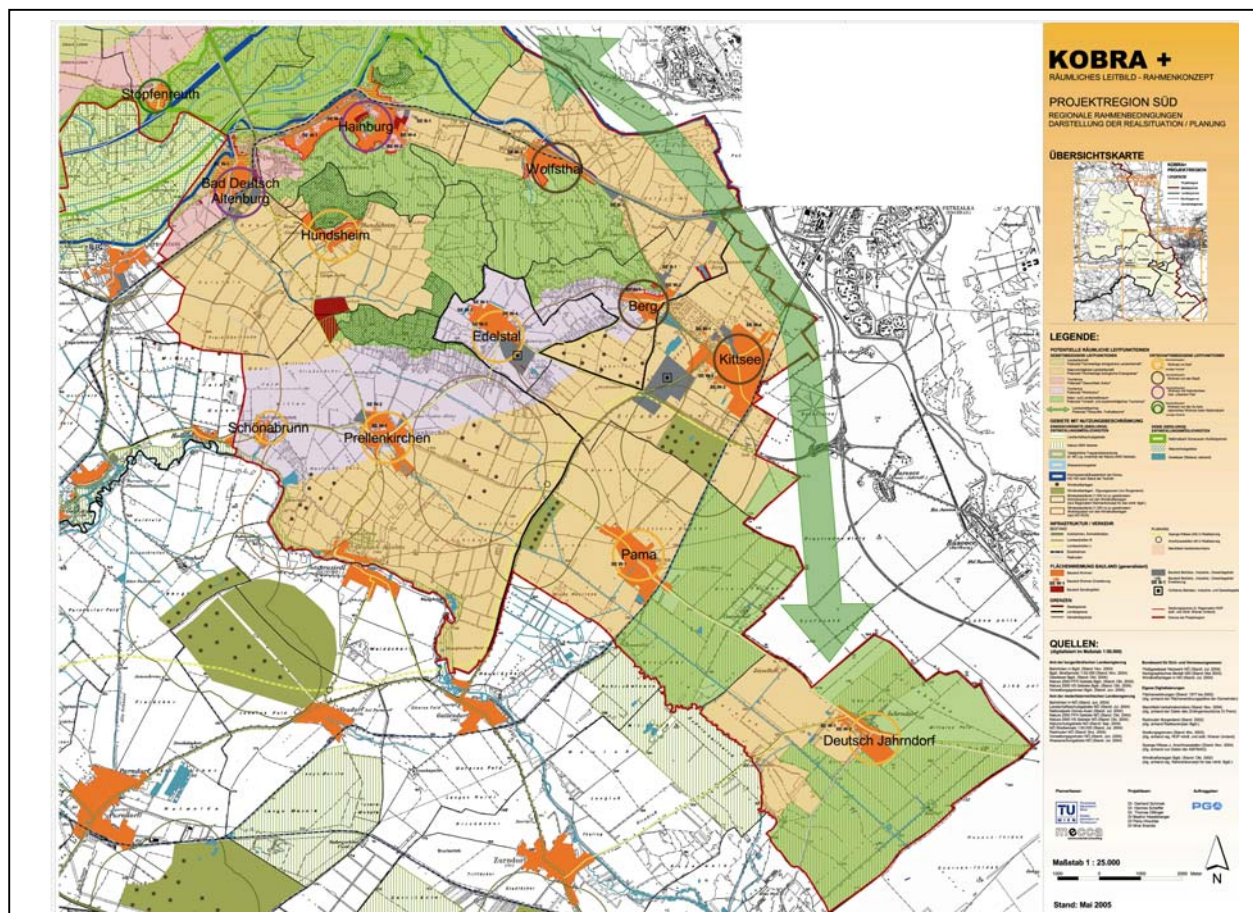
SE W-3 Kleinräumige Siedlungserweiterung Richtung Süd-Süd-Westen	
Fristigkeit	kurz- bis mittelfristig
Anmerkung	Mindestabstände zu Windkraftanlagen (1.000 m) müssen eingehalten werden
Beschreibung	Diese Siedlungserweiterung sollte in Abstimmung mit SE W-2 realisiert werden. Es müssen auch hier die Mindestabstände zu den Windkraftanlagen eingehalten werden.

SE W-4 Kleinräumige Siedlungserweiterung Richtung Nord-Osten	
Fristigkeit	kurz- bis mittelfristig
Anmerkung	Geeignetes Siedlungserweiterungsgebiet
Beschreibung	Diese Siedlungserweiterung ist unproblematisch.

Räumliches Leitbild NORD



Räumliches Leitbild SÜD



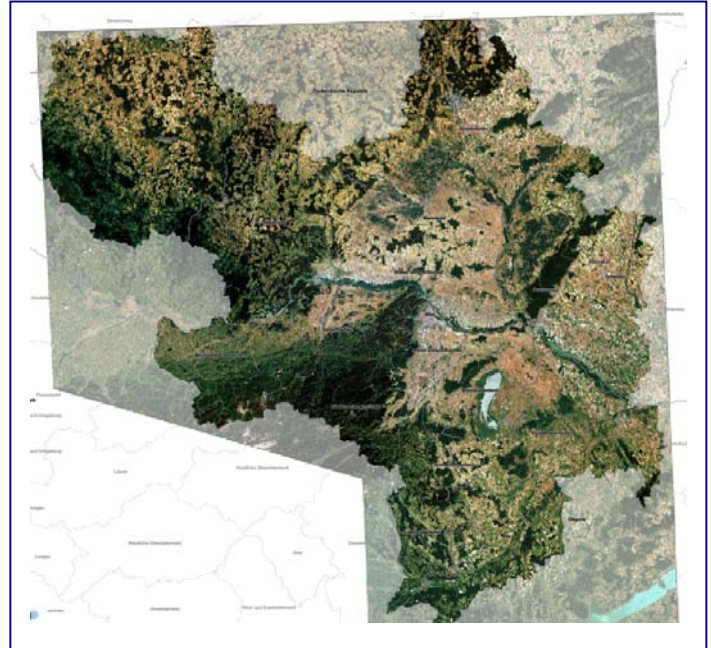
Die Gemeinden wurden eingeladen, entsprechende Gemeinderatsbeschlüsse betreffend die Aufnahme der Ergebnisse in die örtlichen Entwicklungsprogramme zu fassen. Weiters ist durch die Regionalmanagements ein Interreg Projekt in Vorbereitung, mit dem Ziel eine dauerhafte Koordinierungsplattform zwischen der Region und der Stadt Bratislava zu etablieren und insbesondere eine gemeinsame Planung im Bereich Landschaft, Freizeit und Erholung einzuleiten. Das Projekt soll 2006 starten und wird durch die PGO unterstützt.

Bearbeitung: Multimediaplan (DI. Manfred Schrenk)

Vorbemerkung:

Eine hochwertige Geodateninfrastruktur und effiziente Möglichkeiten der räumlichen Analyse mit Hilfe von Informations- und Kommunikationstechnologien sind für eine gedeihliche Regionalentwicklung unentbehrlich und spielen auch im Wettbewerb der Regionen als wesentliche Instrumente der Entscheidungsfindung für Politik und Wirtschaft eine zunehmend größere Rolle. Für die gemeinsame Regionalentwicklung der Europaregion Centrope ist es daher unerlässlich, auf vergleichbare Rauminformationen und Sachdaten über Staatsgrenzen hinweg zugreifen zu können.

Die Europaregion Centrope ist durch die politische Willenserklärung von Kittsee, September 2003 sowie das Memorandum von St. Pölten, April 2005 definiert.



Was will centrope-map sein ?

- ein Portal für digitale Informationen über die 'centrope-region'
- eine Basis für die Entwicklung eines gemeinsamen Planungsverständnisses
- eine Grundlage zur Koordinierung grenzüberschreitender Projekte und Planungen (Verkehr, Umwelt, Siedlungsentwicklung etc.) sowie für Analysen der überregionalen Entwicklung
- ein Werkzeug zur Visualisierung von Informationen und gemeinsamen Strategiekonzepten, u.a. zur Vorbereitung politischer Entscheidungen im Rahmen von 'centrope'
- eine Informationsquelle für die Wirtschaft u.a. im Rahmen von Standortauswahlverfahren

Die Philosophie von centrope-map

- 'centrope-map' kein Projekt, sondern fortschreitender Prozess eines laufenden, grenzüberschreitenden Informationsaustausches zum wechselseitigen Nutzen
- centrope-map' generiert selbst keine neuen Daten, sondern bündelt, strukturiert, vernetzt vorhandene Informationen über die 'centrope-region' und stellt sie aufbereitet über ein web-map-service zur Verfügung. (laufende Zusammenarbeit mit Statistik-, GIS/SIS- Stellen der Partnerländer usw.)
- Qualität des Infosystems daher abhängig von der Qualität und Aktualität zur Verfügung gestellter Informationen !
- 'centrope-map' ist ein offenes System, in das digitale Informationen unterschiedlichster Ebene und Herkunft integriert werden können und selbst in andere web-services integriert werden kann.
- Ergänzung, Vernetzung zu anderen Web-Map-Services - keine Konkurrenz !

Inhaltlicher Aufbau:

- Es werden sowohl geometrische Informationen (Landnutzung, Verwaltungsgrenzen, lineare und punktuelle Infrastruktur, Planungsfestlegungen),
- als auch statistische Daten integriert, die in thematischen Karten dargestellt werden können.



Bereits im Rahmen der ersten Projektphase „Digitale Basiskarte Centrope“ war die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) Initiator der Arbeiten. Dabei wurden bewusst auch die Regionen Südböhmen (Jihocesky) und Vysocina (CZ) sowie das Komitat Vas (HU) mitbetrachtet; da eine scharfe räumliche Abgrenzung bzw. Beschränkung auf die „Kernregionen“ aus regionalplanerischer und geodatenpolitischer Sicht nicht sinnvoll erschien.

Im Rahmen des EU-Interreg IIIA Projektes BAER – „Building a European Region“ wurde an der weiteren Umsetzung von Centrope_MAP als Pilotprojekt innerhalb des Themenbereiches „Regionalentwicklung und Verkehr“ gearbeitet.

In der 3. Phase von 'centrope-map' standen nun wichtige Erweiterungen und neue Funktionalitäten im Mittelpunkt. Das Projekt wurde im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) durchgeführt.

Akteure aus den Teilregionen des Centrope Raumes werden für die Umsetzung eingebunden. Die Realisierung einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf dem Weg zu einer gemeinsamen Geodateninfrastruktur kann nur über verstärkte Kommunikation und Vernetzung von Stakeholdern aus der Region erfolgen.

Langfristig wird eine standard-basierte, verteilte Datenhaltung bei vollständiger Interoperabilität der Systeme und Datenformate angestrebt. Für ein solches „Idealsystem“, an dessen Komponenten derzeit in ganz Europa im Rahmen zahlreicher Projekte (Informationsinfrastrukturen/ GDI's) gearbeitet wird, wurden zunächst die technischen Basisstrukturen erarbeitet. Damit kann kontinuierlich an der weiteren Implementierung ausgerichtet an internationalen Standards (z.B. OGC-Spezifikationen) gearbeitet werden.

Arbeitspakete 2005

- Beschaffung weiterer Datenquellen für die CENTROPE-Region, insbesondere Daten aus der Fernerkundung (Satellitenbild)
- Aufbereitung und Integration weiterer Daten in CENTROPE_MAP, insbesondere Daten aus „CORINE Land Cover“ und Statistikdaten
- Aufbau eines Web Map Servers bei der PGO für CENTROPE_MAP
- Weiterführung und Entwicklung von Datenaustausch-Mechanismen
- Kommunikation, Workshops, weitere Intensivierung der grenzüberschreitenden innerregionalen Kommunikation

Weiterführung 2006

Centrope_MAP wird als ein fortschreitender Prozess eines laufenden, grenzüberschreitenden Informationsaustausches zum wechselseitigen Nutzen und damit auch als Beitrag zur Schaffung einer Identifikation mit der Centropo Region gesehen. Als wichtige Voraussetzung muss die Bereitschaft der Nachbarländer zur institutionalisierten Kooperation gesehen werden.

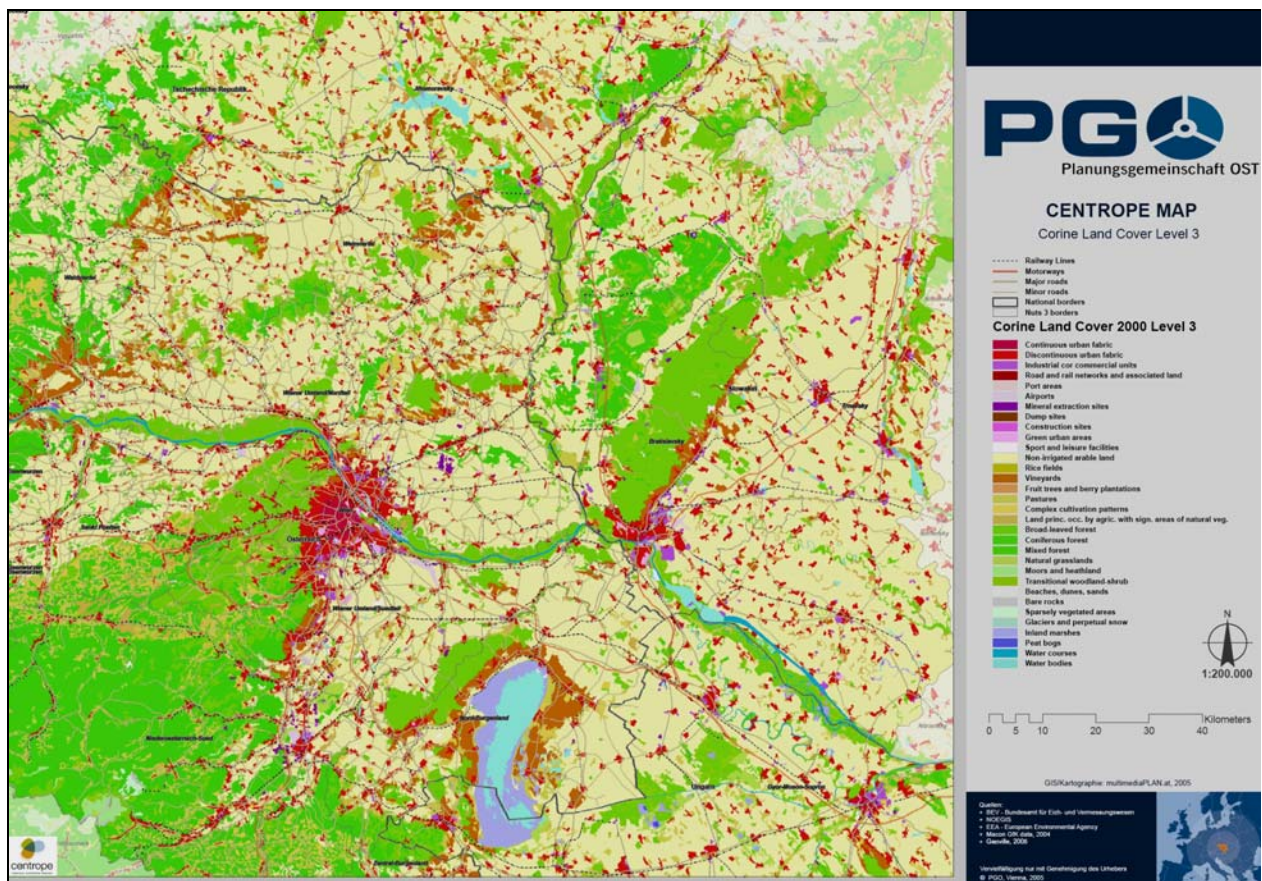
Leitfaden für die nächste Phase:

- Integration weiterer Sachdaten insbesondere aus den Nachbarstaaten (Aufbereitung und Integration, Verarbeitung in thematischen Kartenwerken)
- Erarbeiten eines einheitlichen Kartenlayouts für Web Map Services unterschiedlicher Quellen, Erstellung eines Themen - Layout Profils für die Gesamtregion Centropo (abhängig von der Kooperation mit den verantwortlichen Technikern der Nachbarstaaten)
- Überwindung der sprachlichen Barrieren, Errichtung eines online Wörterbuches für
- Fachterminologie der Bereiche Stadt- und Regionalplanung (Sprachen: D, E, CZ, HU, SK)
- Integration von Informationen als Web Services (Onlinebetrieb ab April 2006)
- Technische Fortführung und Sicherung des Web Map Server Betriebes
- Anpassung des Systems an nationale und internationale Entwicklungen im Bereich der Geodateninfrastrukturen und verteilten Services .

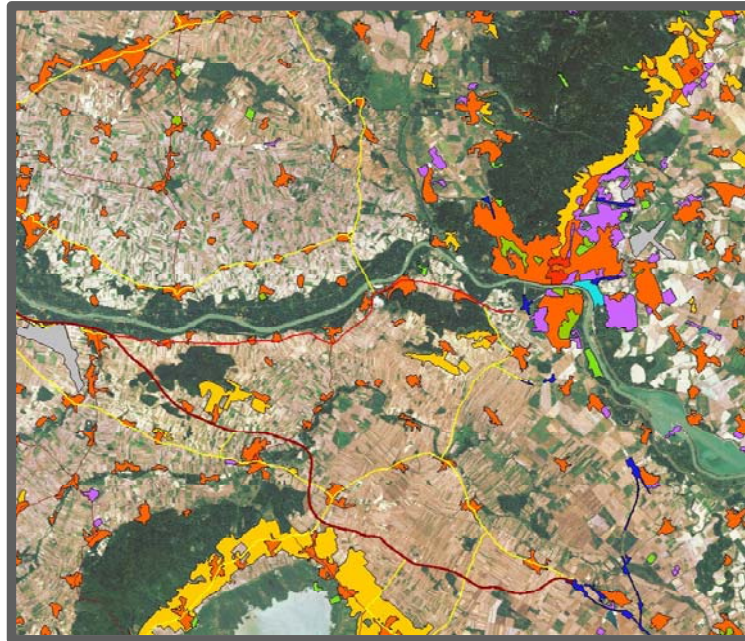
Beispiele aus Centropo-MAP – Stand 2005

Siehe dazu auch: <http://pgo.centropemap.org/>

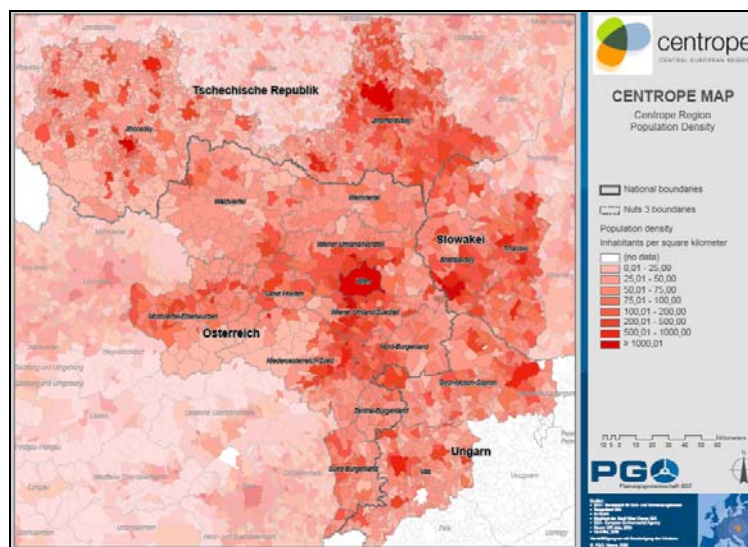
Beispiel: Corinne (CLC) Landnutzung - Zusammenschau



Beispiel: Landnutzung - selektiv vor Hintergrund Satellitenaufnahme

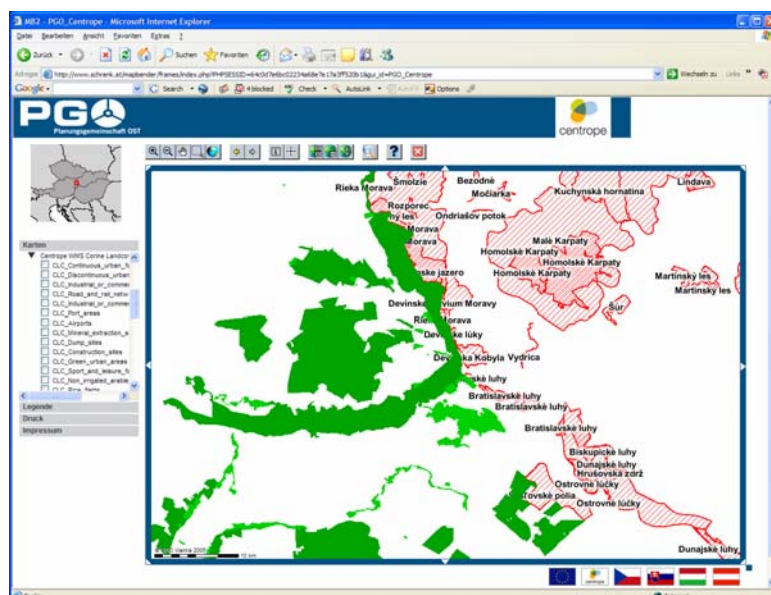


Beispiel: Thematische Karte - Bevölkerungsdichte



Beispiel: Serververnetzung
Online-Screenshot - Naturgebiete
im Grenzraum NÖ, Bgld, Bratislava

Problem unterschiedlicher
Darstellungsformen
nur gemeinsam lösbar !!



ÖPNV Wien Umland

Nach erfolgter Ausarbeitung und Empfehlung eines Maßnahmenpaketes zur Verbesserung des Schienenangebotes im Grenzgebiet Wien-Niederösterreich werden die Aktivitäten zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs im Stadt Umland in der PGO fortgesetzt. Den Rahmen bildet dazu die *Initiative „mpv03 Regionale Plattformen“*, die aus der gemeinsamen Diskussion Wien, Niederösterreich, Burgenland über den Masterplan Verkehr Wien entstanden ist. In Bearbeitung stehende Themen sind:

Verkehrsmanagement – VEMA

Ziel ist die Zusammenführung vorhandener unterschiedlicher Verkehrsinformationssysteme zu einem intermodalen Verkehrslagebild, das im Internet in Echtzeit abrufbar ist. Jeder Verkehrsteilnehmer kann sich auf die aktuelle Verkehrssituation einstellen, die Betreiber sollen kurzfristig auf Staus und Betriebsüberlastungen reagieren bzw. können bereits eingerichtete Leitsysteme wirkungsvoll eingesetzt werden.

Voraussetzung ist der Zusammenschluss der maßgeblichen Informationsträger in einer Organisation.

Instrumente zur Steuerung des Stellplatzangebotes für den Zielverkehr – IN-STELLA

Die derzeit gebräuchlichen Verkehrsmaßnahmen reichen nicht aus, das Wachstum des Autoverkehrs vor allem im Stadtrandbereich und dem Umland von Städten zu bremsen. Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrsnachfrage am Zielort durch ein geeignetes Stellplatzmanagement scheinen ein viel versprechender Ansatz zu sein.

Im Rahmen der PGO wurde dazu von den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland an BOKU, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur (Prof. Sammer) ein Projekt beauftragt, um die rechtlichen Möglichkeiten und verkehrlichen Wirkungen des Stellplatzmanagements am Zielort auszuloten.

Die Untersuchung enthält eine Analyse nationaler und internationaler Umsetzungsbeispiele und auf der Befragung ausgewählter Betreiber von „Verkehrserregern“ sowie der Besucher und Kunden dieser Einrichtungen. Daraus ergeben sich erste Maßnahmen-vorschläge für:

- Stellplatzobergrenzen
- Stellplatzgebühren für den Betreiber (Verkehrserregerabgabe)
- Stellplatzgebühren für die Benutzer des Kunden-/Firmenparkplatzes
- Verpflichtendes Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingenten
- Vorschriften zur Errichtung Flächen sparender Stellplatzanlagen

Erste Rückschlüsse aus den Ergebnissen sind:

Jede dieser Maßnahmen zeigt bei konsequenter Umsetzung den gewünschten Effekt einer Reduktion des Pkw-Zielverkehrsaufkommens. Bei unvollständiger oder kleinräumiger Umsetzung treten unerwünschte Nebenwirkungen auf:

Ausweichen auf öffentliche Straßen muss durch Parkraumbewirtschaftung im Umfeld (fußläufigen Einzugsbereich des „Verkehrserregers“) erschwert werden.

Ausweichen auf die „grüne Wiese“ kann nur durch einen möglichst großräumigen Einsatz von Maßnahmen verhindert werden, wobei aufgrund der Siedlungsstruktur und –dichte eine Staffelung des Einschränkungsgades vom Stadtzentrum in die Region erfolgen sollte.

Eine Einzelmaßnahme ist verhältnismäßig gering wirksam, daher ist die Kombination von Maßnahmen (Stellplatzobergrenze / Verkehrserregerabgabe / Fahrtkontingente) anzustreben.

Die Umsetzung von Maßnahmen muss regional (mit Niederösterreich und Burgenland) akkordiert werden, um nicht Unternehmensverlagerungen aus der Stadt in die Region zu bewirken.

Workshop zur Meinungsbildung:

Die Abwägung möglicher Empfehlungen zur Umsetzung an die Politik ergab, dass die Ergebnisse der Untersuchung in einem Workshop mit Teilnehmern aus Wissenschaft, Verwaltung und Planungspraxis einem Informations- und Erfahrungsaustausch unterzogen werden sollen..

Dieser Workshop wird von der BOKU organisiert und gemeinsam mit der PGO 2006 veranstaltet. Die Reflektion der Ergebnisse unter besonderer Berücksichtigung der Vorgaben und Erwartungen des Klimaschutzes ist im Gange. Ausgearbeitet wird ein interner Bericht zur Information der Landespolitiker.

P+R-Finder

Dieses Thema wird vom VOR als zusätzliches Kundenservice betrieben. Es geht darum, das 2004 für den gesamten Raum der Ostregion (Wien, Niederösterreich und Burgenland) erhobene Stellplatzangebot auf Park and Ride-Anlagen in Kombination mit der elektronischen Fahrplanauskunft (efa) im Internet zugänglich zu machen. Praktisch wird im Portal des efa ein button „P+R-Finder“ eingerichtet, der über verschiedene Eingabeparameter angewählt werden kann. Es öffnet sich eine Übersichtskarte mit der Lage der P+R-Anlage(n) im Straßen- und Schienennetz, welche eine direkte weitere Auswahl des gewünschten Standortes mit detaillierter Auskunft der Zufahrtsmöglichkeit und Stellplatzanzahl, Zugang zu den Bahnsteigen, usw. gibt. Parallel dazu kann der Fahrplan der öffentlichen Verkehrsmittel vom Standort zum Zielort abgefragt werden. Der Kunde kann sich über das Internet selbst einen für ihn optimalen P+R-Standort herausuchen. Weitere Informationen, wie etwa frei verfügbare Stellplätze in Echtzeit, sind in einem weiteren Ausbauschritt (VEMA) möglich.

Die erste Stufe des P+R-Finder soll noch 2006 online gehen.

Carpooling Ostregion (Fahrgemeinschaften im Berufs-Pendlerverkehr)

Diese Initiative wurde 2004 in der PGO-Arbeitsgruppe neu gestartet, nachdem bis dahin versuchte Fahrgemeinschaften in einzelnen Organisationen (zB. ÖAMTC) oder Gemeinden (zB. Purkersdorf) kein nennenswertes Ergebnis brachten.

Erfahrungen und Umfragen zeigen, dass etwa 50 % der Berufspendler bereit sind, Fahrgemeinschaften zu bilden (zB. Pendler-Club Burgenland). Nicht verwunderlich, denn die Abwicklung des Berufspendlerverkehrs wird immer problematischer:

- Reiseweiten nehmen zu
- Pkw-Besetzungsgrad sehr gering (1,07!)
- massive Steigerung der Treibstoffpreise
- finanzieller Spielraum gering
- Infrastruktur nicht beliebig erweiterbar; Ausbau sehr teuer
- PKW-Anteil steigend

Diese Entwicklung steht im klaren Widerspruch zu den Kyoto-Zielen, daher enthalten Klimaschutzprogramme und Verkehrskonzepte unter anderen auch Maßnahmen wie „Bildung von Fahrgemeinschaften“ (zB. Wr. Klimaschutzprogramm, Ziel: 10% der Pkw-Pendler in Fahrgemeinschaften) oder „Ausbau der Telematik, Carpooling“ (Ziele im NÖ-LVK und mpv03 Wien, hier unter Hinweis auf Propagierung bei eigenen Bediensteten).

Der VOR hat das Konzept „Carpooling“ für die Ostregion aufgegriffen und mit finanzieller Unterstützung von Wien und Niederösterreich 2005 einen Arbeitsplatz für folgende Aufgaben eingerichtet:

- Entwicklung eines ansprechenden System für Fahrplatzvermittlung
- Kontaktgespräche und Beratung von größeren Unternehmen, bei denen vor allem zutreffen:
 - regelmäßige Fahrten,
 - gleiche Arbeitszeiten und Ziele,
 - rationales kostenbewusstes Verhalten
 - untereinander bekannte Personen im Hinblick auf Vertrauen und Sicherheit,
 - Unterstützung durch Firmenleitung und Belegschaftsvertretungen / Betriebsräte

Der erste Teil des Projektes ist mit der Auswahl der Fahrplatzvermittlung „compano“ abgeschlossen. Im März und April 2006 fanden dazu folgende Würdigungen statt:

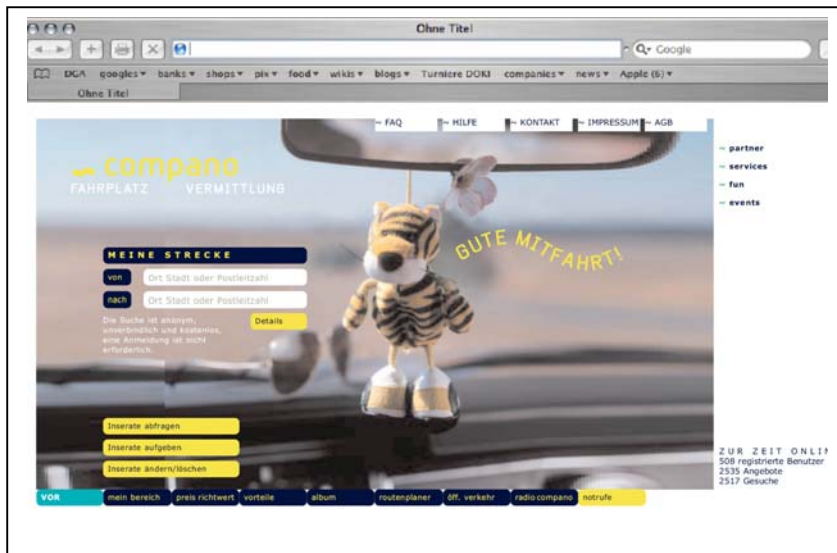
- Überreichung der klima:aktiv – Auszeichnung für compano durch BM Josef Pröll im Haus der Wiener Kaufmannschaft
- Endpräsentation von compano vor Geschäftsführern von Betrieben im Industriezentrum NÖ-Süd (Billa, LKW-Walter, Isovolta, Berger Industriemaschinen, Essilor) und definitive Zusage von Seiten der Geschäftsführung der Betriebe bei compano (Bewerbung von compano bei den eigenen Mitarbeitern, etc.) mitzumachen
- Präsentation vom compano beim Klimaschutzkoordinationsbüro der Stadt Wien
- Vorstellung von compano und seinem Kommunikationsdesign auf der internationalen Designkonferenz „face to face“ in Stuttgart.
- Präsentation von compano beim Bezirksvorsteher des 23. Bezirkes gemeinsam mit dem Klimaschutzkoordinationsbüro der Stadt Wien. Die Bezirksvorsteherung des 23. Bezirkes hat angedacht, Fahrgemeinschaften bei den im Bezirk ansässigen Großbetrieben mit hohem MIV-Anteil und dispersen Einpendlerstrukturen zu propagieren.

Demnächst erfolgt eine Online-Schaltung von www.compano.at und der Start der Pilotphase bei den Betrieben des Industriezentrums NÖ-Süd und weiteren Betrieben. Die Bewerbung von compano bei weiteren Betrieben (IKEA, Arsenal Research, Flughafen, etc.) ist geplant

Bei den genannten Betrieben wird compano in einem Pilotbetrieb laufen, um das ganze Webservice gründlich zu testen und eine ansprechende Anzahl von Fahrgemeinschaftsangeboten ins System zu bekommen.

Nach Ende der Pilotphase (Beendigung der Tests der Software und Erreichung einer möglichst große Anzahl von Nutzern durch die Pilotbetriebe) soll compano der breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden (Herbst 2006).

Internet Portal für Fahrgemeinschaftsinitiative "compano" des VOR:



Künftig sollen auch weitere Bundesländer (derzeit bereits Unternehmen in der Steiermark) angesprochen werden, bei compano mitzumachen, um das Service möglichst breit bekannt zu machen. Der Ostregion kommt dabei die Vorreiterfunktion und der Status der Projektführerschaft zu.

Regionalbuskorridore

Die Regionalbusse sind wichtige Verkehrsträger, die im Nahbereich von Wien und in Wien selbst oft im Stau des Straßenverkehrs stecken. Es kommt teilweise zu erhebliche Fahrzeitüberschreitungen, die dazu führen, dass Pendler noch früher aufstehen müssen oder auf das bequemere Kfz umsteigen. Bereits 1999 wurden Möglichkeiten der Busbeschleunigung im Zuge der Umgestaltung des Bahnhof Vorplatzes Liesing untersucht, mit dem Ergebnis, dass in enger Zusammenarbeit mit dem Bezirk und der MA 46 einige bauliche und organisatorische Maßnahmen umgesetzt wurden, die zu Fahrzeitverkürzungen bei den Bussen geführt haben.

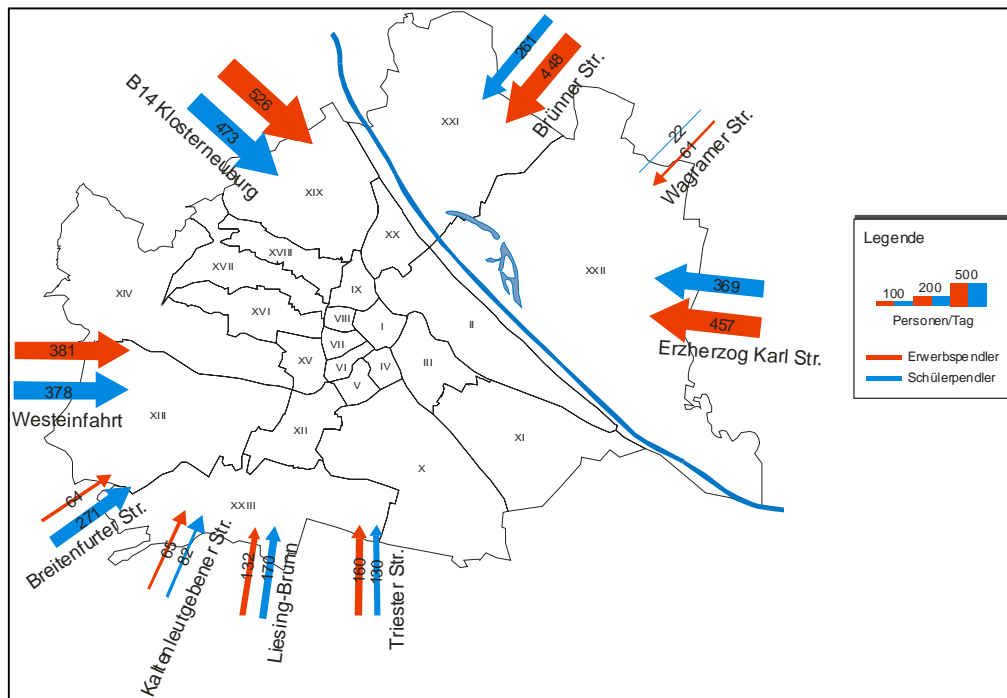
Mängelanalyse:

Gemeinsam mit dem VOR hat die PGO dieses Thema erneut aufgegriffen. Zunächst erfolgte die Vorauswahl vordringlicher zu behandelnder Korridore, sodann die Beauftragung „Mängelanalyse Regionalbuskorridore“ an Snizek + Partner durch VOR mit Budgetmitteln von NÖ und Wien.



Zunächst wurden die aus Erfahrungen der Busunternehmen ermittelten Problempunkte im Kontakt mit Bezirksvertretungen, Wiener Linien, MA 46, MA 28, NÖ-Gruppe Straße/LSA ermittelt (Abbildung...) und hinsichtlich ihrer Ursachen analysiert.

In einem weiteren Arbeitsschritt erfolgte die systematische Analyse der einzelnen Problempunkte für jeden einzelnen der neun Korridore auch bereits im Hinblick auf Lösungsmöglichkeiten (einschl. Unterführung Stadlau als zehnter Korridor). Die Problemanalyse zeigt, wie unterschiedlich die Ursachen dafür sind, dass Busse Verspätungen bekommen und selbst diese aufgrund des allgemeinen Verkehrsaufkommens nicht regelmäßig auftreten. Um die Problemlösung möglichst wirkungsvoll anzugehen wurde für die untersuchten Korridore mit den Eingangskriterien <Anzahl der Linien> <Anzahl der Kurse/Tag> <Fahrgäste> <Verspätungsgrad> eine Prioritätenreihung für die Dringlichkeit von Maßnahmen erarbeitet (Maßzahl, deren Höhe die Dringlichkeit der Maßnahme ausdrücken soll (Fahrgäste: die folgende Abbildung zeigt die Erwerbs- und Schülerpendler / Tag und Richtung nach Wien).



Ergebnis:

Für jeden Korridor gibt es eine detaillierte Problemdarstellung. Gleichzeitig werden entsprechend der Prioritätenreihung (*Maßzahl für Dringlichkeit der Umsetzung*) Lösungsvorschläge für die Beschleunigung der Regionalbusse beschrieben und hinsichtlich Umsetzung bzw. noch erforderlicher Planungsschritte als Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung beurteilt:

Westeinfahrt (32,64)

Wien:

- Auswirkungen Umbau Bergmillergasse 5
- Auswirkungen verkehrsabhängige Steuerung VLSA Linzer Str. Busproblematik soll in die VLSA Phasenplanung einfließen
- Teilweise Entflechtung der Buslinien nach Umbau Busbahnhof bzw. Park & Ride Brücke → evt. Detailprüfung
- Unterstreich des Vorrangs Keißlergasse (Die Keißlergasse ist derzeit gegenüber der Bergmillergasse aus der Unterführung kommend bevorrangt. Die Situation ist allerdings unklar. → Detailprüfung
- Links Abbiegeverbot Keißlergasse in die Bergmillergasse → Detailprüfung

Brünner Straße (24,89)

Wien:

- Mitbenützung des Gleiskörpers der Wiener Linien zwischen Geradorfer Str. und Angerer Straße
- Detailprüfung, Detailuntersuchung (gem. Verhandlung mit Wr. Linien, Untersuchung Begegnungsverkehr, Intervalle, rechtl. Verträge, Winterdienst)

NÖ:

- Kreuzung Brünner Straße/Seyringer Straße: Detailprüfung Schaltprogramm, Notwendigkeit baulicher Umgestaltung (Abteilung Landesstraßenbau ST3), Kosten
- Kreuzung Brünner Straße/Hagenbrunner Straße: Lösung nur durch Kreuzungsumbau möglich (dzt. nicht beabsichtigt)

Breitenfurter Straße (20,17)

Wien:

- Kalksburg: Temporäres links Abbiegeverbot in die Mackgasse Richtung Breitenfurt
- Keine Lösung hinsichtlich der Einbahnführung Mackgasse (Eingriff in die Bausubstanz)

B14 Klosterneuburg (19,0)

NÖ:

- Entlastung/Wirkung durch Umfahrung Klosterneuburg 2008
- Temporäres Links Abbiegeverbot auf der B14 Ri. Leopoldstraße

Erzherzog Karl Straße (14,53)

Wien:

- Postbus: Umsetzung Mitbenützung des Gleiskörpers der Stbl.25 im Bereich Unterführung Stadlau (Kosten f. Winterdienst)

Laaer Berg Straße (10,20)

Wien:

- Bereich Kronawettergasse: Überprüfung VLSA durch MA 46
- Verzögerung bei Betätigung, Phasenänderung

Triester Straße (8,49)

Wien:

- Ausdehnung des Parkverbotes Trostgasse (Bereich „Spinnerin am Kreuz“) auf 10h statt 9h

Mödling-Liesing-Brunn (7,65)

Wien:

- Vorgeschlagene Verlängerung der Abbiegespur bei Kreuzung Ketzergasse/Brunner Straße ist bereits umgesetzt

Kaltenleutgebner Straße (7,64)

Wien:

- Kreuzung mit Hochstraße: VLSA / Abbiegestreifen als Lösung (bei 1. Untersuchung 1999 abgelehnt)

Wagramer Straße (6,13)

Wien:

- Kreuzung mit Rautenweg: Keine Lösung erforderlich

Weitere Vorgangsweise:

Die Lösungsvorschläge für Beschleunigungsmaßnahmen in den Regionalbuskorridoren zeigen, dass die Umsetzung sehr vielfältiger und keinesfalls nach einem Muster ablaufender Maßnahmen bedarf. Durch Bündelung der regionalen Akteure ist eine rasche Umsetzung zu erwirken, wobei die Stadt Umland Manager helfen sollen, den Dialog zur gemeinsamen Meinungsbildung für die Umsetzung zu unterstützen. In einigen Fällen bedarf es noch zusätzlicher Recherchen und fachlicher Abklärungen.

Es wurde bereits eine weitere Bearbeitung beauftragt, die eine Mängelanalyse der restlichen Regionalbuskorridore vorsieht und aus dem Gesamtergebnis der Problemanalyse die vordringlich beurteilten Lösungsvorschläge für eine konkrete Umsetzung präzisiert (Maßnahme, Kosten, verantwortliche Akteure).

REGIONALES ENTWICKLUNGSKONZEPT Wien-Umland Nordost

Bearbeitung: ARGE forschung-planung-beratung (DI.Hans Kordina)- Anna Detzelhofer

Ziel, Motivation:

Der Nordosten Wiens und das angrenzende Umland weisen eine starke Entwicklungsdynamik auf, die durch die geplanten Infrastrukturmaßnahmen (Verlängerung der U-Bahnen U1 und U2, S1 - Wr. Außenring-Schnellstraße, A23, A5 – Nordautobahn und die Marchfeldschnellstraße) künftig wohl noch zusätzlich verstärkt wird.

Die NÖ Landesregierung, Abteilung RU2 Raumordnung und die Stadt Wien MA 18 Stadtplanung haben daher auf Ebene der Planungsgemeinschaft Ost vereinbart, gemeinsam ein 'Regionales Entwicklungskonzept Wien-Umland Nordost', das die Wiener Gemeindebezirke Floridsdorf und Donaustadt sowie die Umlandgemeinden:

Aderklaa, Deutsch Wagram, Gerasdorf bei Wien, Glinzendorf, Großhofen, Groß-Enzersdorf, Markgrafneusiedl, Parbasdorf und Raasdorf umfasst, zu erarbeiten. Bei den durchgeführten Erhebungen wurden auch die Gemeinden Hagenbrunn und Großebersdorf berücksichtigt.

Ziel ist es, zeitgerecht die räumlichen Entwicklungsvorstellungen zwischen dem Land NÖ, der Stadt Wien, den Gemeinden und Wiener Gemeindebezirken so abzustimmen und festzulegen, dass die sich eröffnenden Chancen in einer Weise wahrgenommen werden, die einer Erhaltung bzw. Erhöhung der Lebensqualität und Attraktivität der Wiener und Niederösterreichischen Teile der Region Rechnung trägt.

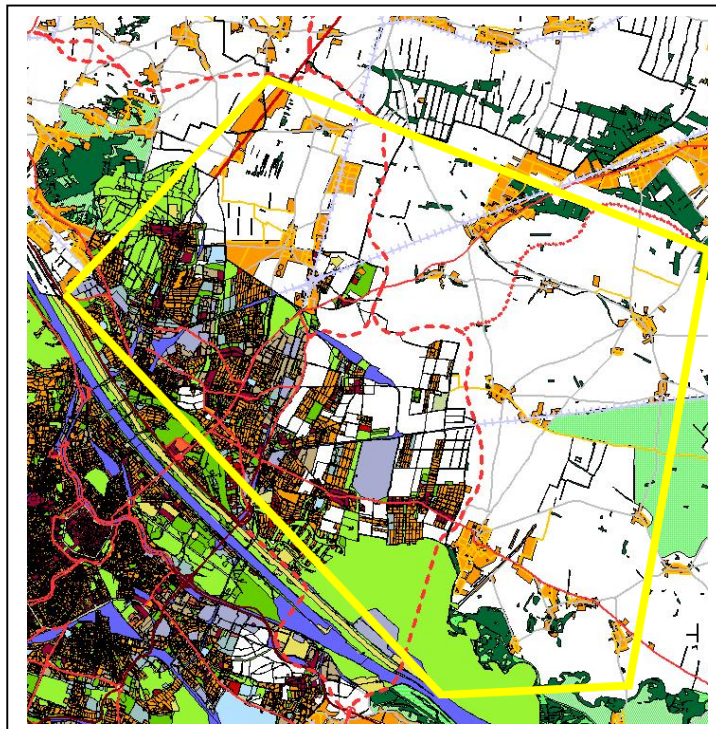
Es gilt, die Chancen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung zu nutzen aber auch gleichzeitig damit verbundene Risiken durch raumordnerische Maßnahmen vorausschauend zu verhindern bzw. zu minimieren.

Es soll vermieden werden, dass durch unkoordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen die Qualität der Landschaft dieses Raumes und die Lebensqualität der heute und künftig dort lebenden Menschen beeinträchtigt wird.

Eine intakte Landschaft wird als Voraussetzung für einen funktionierenden, attraktiven Wirtschaftsraum gesehen.

Das SUM (Stadt-Umland-Management) – Projekt wird im Rahmen der PGO finanziert und fachlich begleitet.

Planungsraum:



Grundlage der Bearbeitung werden u.a. die in den letzten Jahren erfolgten – und mehrheitlich bereits abgeschlossenen – städtischen und regionalen Konzepte (STEP Wien, WinNÖ, Kleinregionale Entwicklungskonzepte und Regionales Rahmenkonzept für das Marchfeld), die von den Bezirken der Stadt Wien und den Städten / Gemeinden im Rahmen eines gemeinsamen Planungs- und Diskussionsprozesses initiiert und beschlossen worden sind. Zusätzlich liegt eine Vielzahl von sektoralen Gutachten, Konzepten und Planungen zu Standorten und Teilräumen vor, die gleichfalls einbezogen werden.

Die generellen Leitziele:

- Vermeidung von Suburbanisierungs- bzw. Zersiedelungsprozessen.
- Beachtung des Prinzips der ökologischen und sozialen Verträglichkeit und Nachhaltigkeit sowie der Ressourcenschonung.
- Bewahrung und Attraktivierung der Landschaft als wesentliches Element des Lebens- und Erlebensraumes sowie Erhaltung und Verbesserung der Zugänglichkeit zu Natur- u. Erholungsräumen.
- Flächensicherung zur Erhaltung der Produktionsgrundlage für die Landwirtschaft.
- Bewahrung und Stärkung bestehender wirtschaftlichen Strukturen vor allem in den Stadt/und Ortskernen
- Grenzüberschreitende Orientierung – Kooperation und Vernetzung als Prinzip für die weitere Entwicklung des Raumes.
- Harmonisierung der Planungs- und Entwicklungsprozesse.
- Abstimmung der Entwicklungsziele zwischen den Gebietskörperschaften zur Vermeidung von störenden Konkurrenzen.
- Entwicklung einer regionalen Identität im Sinne eines „Regionsbewusstseins“.

Die Arbeiten wurden 2005 begonnen und sollen 2006 abgeschlossen werden.

ZUZÜGLER INS WIENER UMLAND – Motivation und Zufriedenheit

Bearbeitung: ÖIEB (Österreichisches Institut für Erwachsenenbildung) im Auftrag der PGO

Zusammenfassung der Ergebnisse:

Einleitung

Seit Jahrzehnten sind die niederösterreichischen Gemeinden rund um Wien Ziele der Migration aus dem Bereich der Bundeshauptstadt. Dieser Trend verstärkt sich in den letzten Jahren. Die Abwanderung der Bevölkerung erweist sich als Teil des umfassenderen Phänomens „Suburbanisierung“, das neben der Migration auch die Verlagerung von Gewerbe-, Dienstleistungs- und Produktionsunternehmen aus den Kernstädten in ihr Umland sowie den Aufbau der adäquaten netzförmigen Infrastrukturen (z.B. Verkehrs-Infrastruktur) umfasst.

Damit sind weit reichende Folgen für die betreffenden Gebietskörperschaften verbunden, und zwar sowohl für die von Abwanderung betroffenen Kernstädte als auch für das von der Zuwanderung betroffene Umland: Während sich für erstere die grundlegende Problematik finanzieller Ausdünnung durch die Abwanderung stellt, profitieren letztere zwar von zusätzlichen Einnahmen über den Finanzausgleich, Anstiegen der Bruttoregionalprodukte und Kaufkraftströmen, sehen sich aber gleichzeitig mit hohen Kosten für zusätzliche Infrastrukturen und der Verbauung von Flächen konfrontiert. Wenig beleuchtet wurden bisher soziale Aspekte, wie die Frage der Integration der Zugewanderten in das Gemeindeleben.

Mentale Grundlage der Migration sind Orientierungen und Bedürfnislagen der Zuwanderungswilligen, die nach bestimmten Aspekten von Lebensqualität suchen, die sie in den locker verbauten städtischen Umlandgemeinden in höherem Maß als in den dicht bebauten Kernstädten zu finden hoffen. Materielle Grundlage für die Zuwanderung stellt der gestiegene Wohlstand und die damit verbundene erhöhte Mobilität dar, die tägliches Pendeln von der Arbeit zum Wohnort ermöglicht.

Die vorliegende Studie unternimmt auf Basis von Fragebogenerhebungen, Literaturrecherchen und statistischen Auswertungen eine Kategorisierung des Themas „Zuzügler in Wiener Umlandgemeinden“ und geht den grundlegenden Motivationen der Zuzügler, der Frage der Zufriedenheit mit ihrer Lebenssituation und spezifischen Bereichen wie Verkehr, Problemlagen spezieller Altersgruppen oder der Identifikation mit den Zuzugsgemeinden nach.

Demografie

Im weltweiten und auch österreichweiten Vergleich wird Suburbanisierung als genereller Trend erkennbar. Im Nahbereich der größeren Städte ist durchgängig hohes Bevölkerungswachstum, verursacht durch Zuwanderung aus der Kernstadt, feststellbar. Die „demografischen Verlierer“ sind Städte im sechsstelligen Einwohnerbereich (wie Linz, Graz), bei denen die hohe Stadtumlandwanderung nicht (wie in Wien) durch entsprechende internationale Immigration kompensiert wird.

In den Jahren 1991 bis 2001 sind in Summe 124.771 Personen von Wien in das Umland gewandert, bei gleichzeitiger Wanderung von 85.924 Personen in die Gegenrichtung.

Betrachtet man den Zeitraum 1971-2001 sind die höchsten Wachstumsraten im Süden der Stadt entlang der Achse Richtung Wiener Neustadt, im Westen der Stadt Wien (in den Wienerwaldgebieten) und abgeschwächt im Norden bzw. im Nordosten der Stadt zu verzeichnen. Nach 1991 beginnt sich der Trend in Richtung Norden und in den Osten und Südosten zu verstärken. Die höchste Bevölkerungsdichte im Wiener Umland findet sich an der Südachse (bis 1000 Ew/km²), sowie – mit geringeren Werten – im westlichen und nah an Wien im nordwestlichen Bereich. (bis 500 Ew/km²) Im Süden und Westen scheint eine Übersättigung der Gemeinden mit Zuzüglern eingetreten zu sein. Die weiteren Bereiche im Norden sowie im Osten weisen mit Werten um die 100 Ew/km² bessere Wachstumspotentiale auf.

Gleichzeitig hat sich der Radius der Bevölkerungszunahme ausgeweitet, dies in erster Linie in nördlicher Himmelsrichtung. Infolge des reduzierten Immobilien-Angebotes im Nahbereich Wiens bzw. der daraus resultierenden dortigen hohen Preise werden Lagen in weiterer Entfernung von Wien attraktiver. Es kommt zu einer Vergrößerung des Zuzugsradius und einer Ausweitung der räumlichen und zeitlichen Pendeldistanzen. Soziale Voraussetzung dafür ist die starke gewachsene Verfügbarkeit an Individual-Verkehrsmitteln.

Der Trend zur Suburbanisierung – mit dem Hauptkennzeichen „Zuwanderung aus der Kernstadt“ – wird sich in den nächsten Jahrzehnten fortsetzen. Von den fünf politischen Bezirken Österreichs mit dem höchsten Bevölkerungswachstum werden vier dem Wiener Umland angehören. (Wachstumsraten um 20% bis 2031, Quelle: ÖROK). Überproportional zum Bevölkerungswachstum wird die Zahl der Haushalte steigen (zB. Wiener Umland-Nord +29%). Hauptursache ist die sehr starke Zunahme von Einpersonenhaushalten, die wiederum aufgrund des Alterungsprozesses der Bevölkerung sowie lebensstilbedingt zustande kommt.

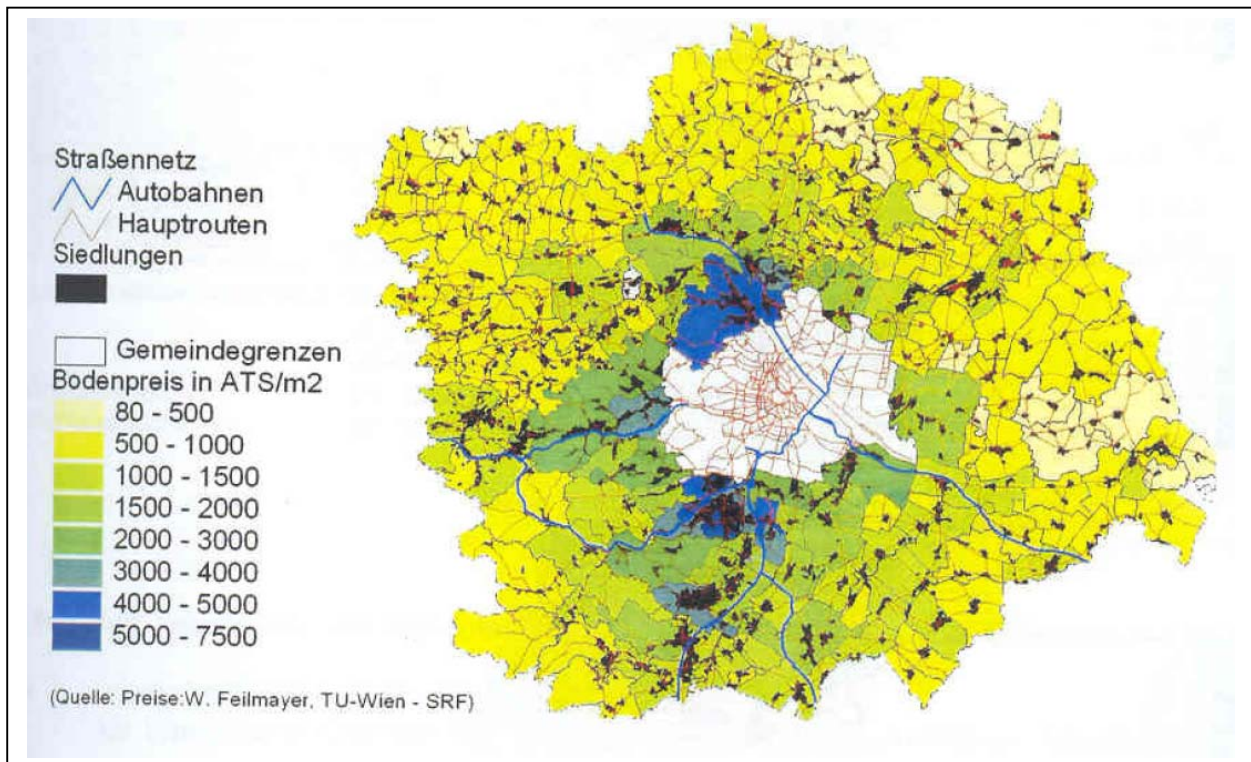
Verkehr

Verkehrsachsen stellen eine Grundvoraussetzung für Abwanderung aus der Stadt in das Stadtumland dar, weil die Abwandernden mit der Notwendigkeit des Berufspendelns konfrontiert sind. Die höchsten Bevölkerungszuwachsraten liegen entlang der Verkehrsachsen. Mit der Fortdauer der Migrationsbewegung kommt es jedoch einerseits zu einer Erweiterung der Zuzugsradien entlang der Verkehrsachsen, andererseits werden die Räume zwischen den Achsen im näheren Bereich der Kernstadt aufgefüllt. Im Pendelverkehr – vor allem aus dem Süden und Südosten – überwiegt trotz der teilweise guten ÖV-Anbindung der Individualverkehr deutlich.

Einkommen / Grundstückspreise

Überdurchschnittliches Familien-Einkommen ist eine gute Grundlage der typischen Wanderungsbewegung in den suburbanen Bereich. Die Stadtumland-Zonen haben in den letzten Jahrzehnten an Kaufkraft/Kopf gegenüber den Kernstädten in etwa gleichgezogen, im Falle der Region südlich von Wien die Kernstadt Wien sogar überholt. Die Familien-Einkommen der Bewohner der süd-westlich, südlich und nord-westlich an Wien angrenzenden Bezirke zählen mit zu den höchsten in Österreich. Demgegenüber weist beim BIP/Kopf die Kernstadt gegenüber dem Umland noch einen erheblichen Vorsprung auf. Dies erklärt sich aus dem Umstand, dass das BIP an den Arbeitsorten gemessen wird, die Kaufkraft hingegen an den Wohnorten. Es findet durch die Pendler ein Kaufkrafttransfer von den Arbeits- an die Wohnorte statt.

Die Einkommen korrelieren mit den Grundstückspreisen. Naturgemäß werden attraktive Lagen eher von kaufkräftigen Schichten erworben. Es zeigt sich, dass die höchsten Preise im Nahbereich von Wien bzw. in landschaftlichen attraktiven Lagen (z.B. Wienerwald) mit guter Wien-Erreichbarkeit bezahlt werden. Gleichzeitig sind die hohen Grundstückspreise Ausdruck des geringen Angebotes aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte bzw. der hohen Zuzugsraten der letzten Jahrzehnte.



Wohnbau

Die Variabilität dominanter Siedlungsformen in den Zuzugsregionen ist groß. Sie reicht von Einfamilienhaus-Zonen, kleinen ländlichen Siedlungen, flächigen Reihenhaussiedlungen und Siedlungsringen bis hin zu gemischten Bebauungsformen. Je nach Himmelsrichtung sind Schwerpunkte der Siedlungsformen erkennbar.

Von allen Wohnformen nimmt das Einfamilienhaus – das üblicherweise als Eigentum vorkommt – in Niederösterreich die dominante Stellung mit 63% ein. (Österreich: 42%) Die höchste Konzentration an Einfamilienhäusern findet sich rund um Wien.

In Niederösterreich wurden in der Periode 1991 – 2001 rund 130.000 Wohneinheiten neu gebaut bzw. im umfassenden Sinn saniert. Die Neubauleistung wird im laufenden Jahrzehnt auf rund 87.000 Einheiten absinken. Entscheidende Folgen hatte das Bevölkerungswachstum im Stadtumland in Bezug auf Verbauung von Flächen und wird es noch weiter haben. Dies vor allem aufgrund der spezifischen Baustruktur im Zuzugsbereich: Der zusätzliche Wohnungsneubau konzentriert sich außerhalb der größeren Städte vornehmlich auf den kleinvolumigen Geschoßwohnbau, auf Reihen- und Einfamilienhäusern am Rande oder außerhalb bestehender Siedlungsgebiete.

Lebensstile und -zyklen

Aus einer Reihe österreichischer Untersuchungen lassen sich folgende soziologische bzw. sozialpsychologische Komponenten als konstitutiv für Stadt-Umland-Migration beschreiben.

- Lebensstile
- Lebenszyklen bzw. -phasen
- Ökonomische Situation / Bildung

Lebensstil-Typologien im engeren Sinn erweisen sich im Zusammenhang der Zuzügler-Thematik als nur begrenzt aussagekräftig. Folgende Gruppen lassen sich jedoch als Hauptproponenten des Zuzugs identifizieren

Familien und Lebensgemeinschaftstypen (Altersschwerpunkt 25 – 40 Jahre): Mit Abstand die wichtigste Gruppe der Migration. Zentrales mentales Element der Wanderung sind vorhandene oder geplante Kinder. Die Bezugnahme auf den Nachwuchs stellt so etwas wie einen Katalysator für eigene Werthaltungen in Bezug auf urbanes bzw. ländliches Leben dar. Die Frage, welche Jungfamilien prädestiniert für die Stadt-Umland-Wanderung sind, lässt sich nicht schlüssig beantworten. Es sticht jedoch die starke Kind-Orientierung und die Bindung an eher traditionelle Familien- und Rollenmuster ins Auge, wobei weibliche Berufstätigkeit außerhalb von Karenzzeiten als erstrebenswert erachtet wird.

Ältere: Zentral ist der Aspekt des Freizeitwachses in der Biografie. Entweder durch die Adoleszenz der Kinder (empty nesters) oder den Eintritt in die Pension. Von der ländlichen Umgebung erhofft sich diese Zielgruppe eine höhere Freizeitqualität als in der Stadt.

Ökologisch Orientierte: Jene Menschen für die Naturnähe bzw. gesundes Leben ein zentraler Aspekt von Lebensqualität ist, den sie in ländlicher Umgebung zu finden hoffen. Daneben sind kleinere Gruppen, wie Wohnprojekt-Orientierte oder Menschen, welche die Überschaubarkeit der Kleingemeinde und des Einfamilienhauses gegenüber der Anonymität der Großstadt bevorzugen, anzuführen.

Soziale Aufsteiger: Bevorzugen hochpreisige Stadtumland-Gegenden (aber auch Stadt-Gegenden) und signalisieren über die Wohngegend ihren sozialen Status.

Als wesentlich aussagekräftiger als Lebensstil-Konzepte erweisen sich Lebenszyklus-Konzepte. Wanderung wird in der Umbruchsphase zu einem neuen Lebensabschnitt spruchreif:

- Beziehungsfestigung (Heirat)
- Familiengründung / Geburt von Kindern
- Arbeitsplatzwechsel
- Lebensmitte: Verbesserung der Wohnqualität
- Auszug der Kinder
- Scheidung
- Übergang in die Pension

Die Veränderung des Wohnortes wird in biografischen Umbruchphasen vollzogen, welche ohnehin eine Veränderung der Wohnverhältnisse bzw. des Lebensstils nahe liegend machen (Vergrößerung / Verkleinerung der Familie, mehr Freizeit, ...) Dem ländlichen Raum wird also eine höhere Familien- bzw. Freizeitqualität zugeschrieben als dem urbanen Bereich, der zuallererst Arbeits- allenfalls Entertainmentqualitäten hat.

Im allgemeinen wird mit der Abwanderung eine Wohnwertverbesserung angestrebt, die einen finanziellen Mehraufwand bedeutet. Abwandernde haben im Vergleich zur städtischen - und erst recht zur ländlichen Gesamtbevölkerung - ein im Durchschnitt höheres Einkommen und auch höhere Bildung.

Motive von Zuzüglern

Aus diversen Untersuchungen lassen sich folgende prioritäre Motive für den Umzug von der Stadt in das Stadtumland destillieren:

Eigentumsbildung: Hier wird ein Zusammenhang zu bestimmten Lebensphasen evident – offenbar stellt mit dem Zurücktreten der Mobilität das Wohneigentum nach wie vor eine – vermutlich kulturell geprägte - archetypische Verankerung der Hausstandsgründung dar. Mit der Fragmentierung von Lebensverhältnissen (Bspw. Anstieg der Scheidungsraten) tritt dieses Motiv jedoch in den Hintergrund.

Einfamilienhaus / Reihenhaushaus: Gerade bei Familien besteht ein hoher Wunsch in überschaubaren, selbst gestaltbaren und unabhängigen Einheiten zu leben.

Räumliche Ausweitung: Mit der Abwanderung ins Umland ist empirisch eine Ausweitung der Wohnfläche gegenüber der zuvor bewohnten Wohneinheit zu beobachten. Dies erscheint vor dem Hintergrund rational, dass die Abwanderung im Hinblick auf vorhandenen und/oder antizipierten Nachwuchs vorgenommen wird. In Hinblick auf ein Familienmodell, in dem jeden Familienmitglied ein eigener Wohnraum zugeordnet ist, werden entsprechend große Wohnflächen vorgesehen.

Grün- und Freiflächen / Ökologische Qualität: Eigener Garten oder Terrasse gilt v.a. auch in Bezug auf Kinder als entscheidendes Kriterium freizeitbezogener Lebensqualität. Neben dem individuell nutz- und gestaltbaren Garten geht es um das größere Ausmaß an Frei- bzw. Grünflächen im Öffentlichen Raum, die suburbane Zonen gegenüber der Stadt attraktiver machen. Im ökologischen Zusammenhang gilt die dem ländlichen Raum unterstellte Lärm-Armut als wichtiges Wanderungs-Motiv.

Verkehrsarmut: Tatsächlich stellt die Abwanderung häufig einen Versuch dar dem städtischen Verkehr zu entkommen. Die Widersprüchlichkeit dieses Punktes ergibt sich aus dem überproportionalen Verkehrszuwachs, der durch die (zumeist pendelnden) Zuzügler verursacht wird (überwiegend IV-Nutzer)

Soziales Umfeld: Das in bestimmten Gruppen zirkulierende Negativimage der Stadt (subjektiv wahrgenommenes Bedrohungsgefühl durch Kriminalität, Migration, Drogenkonsum, Anonymität etc.) führt zur Suche nach Beschaulichkeit und Überschaubarkeit der Lebensverhältnisse, die am Land vorzufinden gehofft wird. Ein übersichtliches Gemeinwesen bedeutet auch ein höheres Maß an Identifikationsmöglichkeiten -

Statusverbesserung: Im karrieregeleiteten Lebenszyklus stellt der Zuzug in eine „bessere Gegend“ so etwas wie den sichtbaren Ausdruck des Aufstieges auf der sozialen Leiter dar. Durch den Zuzug ökonomisch ähnlich ausgestatteter Gruppen geht der Effekt einer sozialen Homogenisierung von Wohngegenden einher.

Finanzanlage: Seit Jahrzehnten steigen die Grundstückspreise in den Stadt-Umland-Zonen. Insofern stellt der Erwerb von Wohnraum in diesen Zonen auch eine Kapitalanlage dar. Dieser Aspekt wird durch die äußerst großzügigen öffentlichen Wohnbauförderungen der österreichischen Bundesländer verstärkt.

Kinder: Die Hebung der Lebensqualität der Kinder gilt den Abwanderern aus den Städten über die bereits genannten Motive als wesentlicher Aspekt. Die genannten Motive werden nicht (nur) auf die eigene Person bezogen, sondern stellen auch ein Kriterium bezüglich des Nachwuchses dar. Der Rekurs auf den eigenen Nachwuchs stellt somit eine Legitimation der Wanderungsmotive dar.

Folgende Faktoren sind ausschlaggebend für die Auswahl einer bestimmten Gemeinde bzw. Region für den Zuzug:

- Erreichbarkeit von der Kernstadt (zeitlich und räumlich)
- Kosten des Wohnraumerwerbs
- Vorhandene Relationen (verwandtschaftliche Beziehungen etc.)
- Grünlage /ökologische Qualitäten
- Ausstattung mit Service / Infrastruktur (Kindergärten, Schulen, Ärzte)
- Freizeitqualität

Die Prioritäten schwanken dabei in Abhängigkeit des Haushaltseinkommens bzw. verfügbaren Kapitals

Bauer-Wolf u.a. führen regionale Bindung als eine wichtige Komponente der Standortwahl an. Umzüge finden zu einem Großteil innerhalb bestimmter räumlicher Sektoren statt – so wandern Bewohner der Wiener Gemeindebezirke vorzugsweise in das jeweils von der Himmelsrichtung entsprechende niederösterreichische Umland ab. Dies ist mit dem Versuch in Beziehung zu bringen möglichst viele Lebensumstände (Arbeitsplatz, Schule, Freundeskreis, ...) konstant und räumlich erreichbar zu halten.

Die Zufriedenheit der Zuzügler ist nach dem Umzug in hohem Maß gegeben.

Zuzügler und Alteingesessene

Es lässt sich die Hypothese aufstellen, dass hohe Zuzugsraten im Gemeindezusammenhang auch aus sozio-kulturellen Gründen problematisch sein können: Die Relationierung der Zuzügler zu den Alteingesessenen in den Zuzugs-Gemeinden ist ein unterbelichtetes Phänomen. In einer Untersuchung im Grazer Umland wurde dieses Verhältnis erhoben:

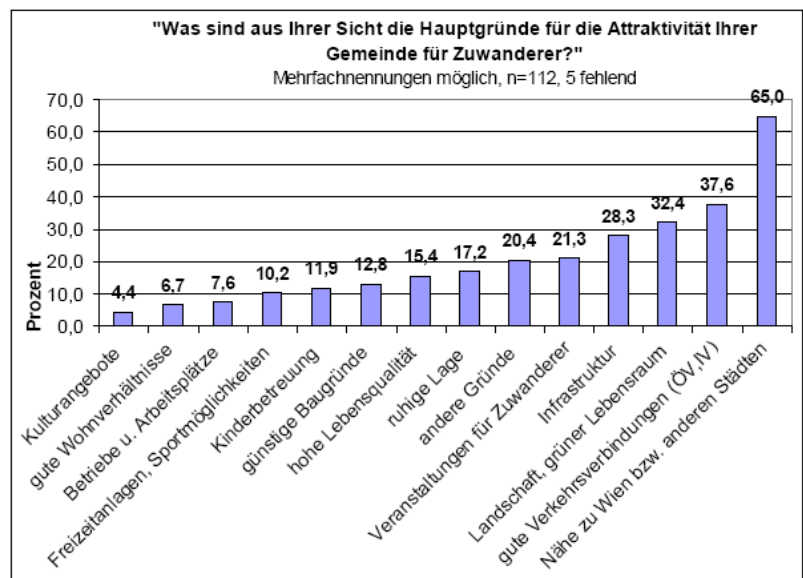
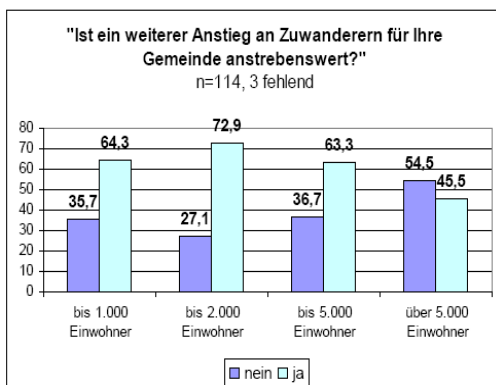
- Zuzügler sind durchschnittlich jünger, haben eine höhere Bildung und ein höheres Einkommen als Alt-ingesessene.
- Zuzügler verfügen über mehr Wohnfläche als die Alteingesessenen.
- Die Frauenerwerbsquote bei Zuzüglern ist höher.
- Zuzügler verfügen über mehr KfZ pro Haushalt als Alteingesessene, sind also (notgedrungen) mobiler. Dies erklärt sich durch Pendlerquote, Einkommen, Frauenerwerbsquote.
- Generell leben Zuzügler einen individualisierteren Lebensstil. D.h. sie leben in geringerem Umfang traditions- bzw. normorientiert. Der Aussage „Meine Nachbarn sollen so leben wie ich“ stimmen 45% der Alteingesessenen zu, aber nur 28% der Zuzügler. In dieser Differenz was Werthaltungen und Lebensstil betrifft, liegt die Grundlage die Existenz zweier heterogener Gruppen in den Gemeinden zu unterstellen, die einander möglicherweise mit skeptischen „Wir-“ und „Sie“-Gefühlen begegnen. Nicht umsonst ist das Motiv des „Zuagroasten“ ein beliebtes literarisches Sujet. Zum unterschiedlichen Wertekanon passt auch die Aussage, dass 71% der Zuzügler „vom Nachbarn etwas borgen würden“, gegenüber nur 39% der Eingesessenen.
- Soziale Netzwerke: Alteingesessene haben mehr Freunde in der Gemeinde als Zugezogene. Zuzügler behalten einen guten Teil des Freundeskreises in der Stadt. Diese Tendenz liegt umso stärker vor, je älter die Zugezogenen sind. Generell verfügen Personen mit geringerem Einkommen und niedrigerer Bildung (wie es die Alteingesessenen sind) über ein räumlich engeres soziales Netzwerk als Gebildete.
- Freizeitaktivitäten: Zuzügler tendieren zu familiären Unternehmungen, Alteingesessene zu „Entspannungsfreizeit“

Als Grundtenor lässt sich festhalten, dass Zuzügler tendenziell einer höheren Schicht angehören, weitere Netzwerke pflegen und einen individualisierteren Lebensstil pflegen als Alteingesessene. Daraus ergeben sich Konfliktpotentiale und Fehlperceptionen, die im Gemeindeklima erhebliche Störungen bewirken können.

Die Sicht der Gemeinden

Um die Sicht der Gemeinden (i.S. der Gebietskörperschaft) zum Thema „Zuzügler“ zu erfassen wurden an 176 Gemeinden im Wiener Umland Fragebögen ausgesendet. 117 wurden ausgefüllt retourniert, das entspricht einer Rücklaufquote von 66,5%

- Zuzügler sind erwünscht. 64% der Gemeinden erklären, dass ein weiterer Anstieg an Zuwanderern anstrebenswert ist. Dieser Wunsch nimmt mit der Größe der Gemeinde ab.
- 20% haben Strategien entwickelt um für Zuwanderer attraktiv zu sein. (24 Gemeinden): Schaffung von Baugründen und Wohnungen zu leistbaren Preisen, „neue Arbeitsplätze“, „Verbesserung der Freizeitmöglichkeiten und Nahversorgung“, „Neubau von Genossenschaftswohnungen und Reihenhäusern“ und „Schaffung und Erhaltung von Kindergärten und Volksschulen“. Auch die „Einbindung in das örtliche Vereinsleben“ und eine „Unterstützung bei Versorgung und Bauen“ stellen Strategien einzelner Gemeinden dar.
- Jungfamilien als Zielgruppe. 46% finden, dass ihre Gemeinde besonders für junge Ehepaare interessant ist.
- Attraktivitätskriterien: Als Hauptgründe für die Attraktivität der Gemeinde werden genannt: Nähe zu Wien (65%), gute Verkehrsverbindungen (38%), Grünräume (32%), Infrastruktur (28%), Veranstaltungen für Zuwanderer (21%).
- Wohnen: Besonders nachgefragte Wohnqualitäten sind Einfamilienhaus (76%), Wohnen in neuen Siedlungen (67%), Baugrundstück (62%). Wohnen in bestehender Bausubstanz (22%) bzw. im Ortskern (19%) gilt dagegen als wenig gefragt.
- Wohnbauträger: 56% meinen ein besonderes Interesse von Wohnbauträgern festzustellen. Dieses nimmt sprunghaft mit der Größe der Gemeinde zu, was mit den Verwertungsmöglichkeiten zusammenhängt.
- Infrastruktur: 83,5% sind der Ansicht, dass die Gemeindeinfrastruktur entsprechend der momentanen Nachfrage ausreichend ausgebaut ist. Von den übrigen werden als notwendige Investitionen angeführt: Abwasserkanal, Anbindung an ÖV-Netz, Beleuchtung, Kindergarten, Kläranlagenerweiterung, Nahversorgung, Wasserleitung
- Investitions-Bedarf: Auf die Frage, ob es zusätzlicher Einrichtungen bedarf um für bestimmte Personengruppen attraktiv zu sein, antworteten 54% mit „Nein“, 27% führen „Freizeiteinrichtungen für Jugendliche“, immerhin 25% „Nahversorgung für Senioren“ an (beides vorgegebene Antwortalternativen)
- Integration: Die Integration der Zuzügler in den Gemeinden wird von 65% mit „gut“ oder „sehr gut“ bewertet. Dieser Wert nimmt mit der Größe der Gemeinde ab. Immerhin 21% der Gemeinden bieten spezielle Veranstaltungen für Zuzügler an. Die Nähe Wiens – mit seinem reichhaltigen Freizeitangebot - wirkt sich aus Sicht der Gemeinden auf die Integration der Zuzügler nicht aus.



Die Sicht der Zuzügler

Um die Sicht der Zuzügler auf unterschiedliche - mit ihrem Zuzug in Zusammenhang stehende – Bereiche zu erfassen wurden in 8 NÖ Gemeinden je ca. 30 Haushalte befragt. Das Hauptaugenmerk bei der Auswahl der Gemeinden lag dabei auf einem hohen Anteil von Zuzüglern aus Wien und einer geografischen Streuung der Gemeinden entlang unterschiedlicher Verkehrsachsen.

Die Befragungen erfolgten in den nachstehenden acht Gemeinden im Sept. / Okt. 2004:

Gablitz, Gänserndorf, Gerasdorf, Guntramsdorf, Harmannsdorf, Kottlingbrunn, Perchtoldsdorf, St.Andrä-Wördern

Es kamen nur Haushalte in Frage, die im Zeitraum 1996-2001 aus Wien kommend in die jeweilige Gemeinde gezogen sind. Dabei musste es sich um Hauptwohnsitzgemeldete handeln. Folgende Quoten wurden ein-bezogen:

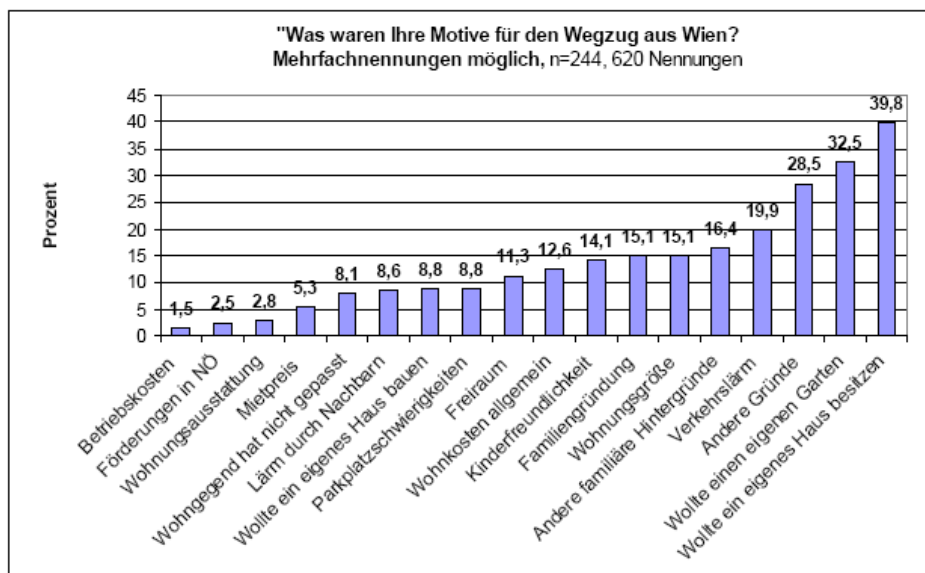
- Paare mit schulpflichtigen Kindern 39%
- Paare ohne schulpflichtige Kindern 36,6%
- Pensionisten und Singles 24,4%

Ergebnisse allgemein

- Zuzügler sind Jungfamilien. In den befragten Haushalten leben überwiegend 2 bis 4 Personen (insges. 84%), mehrheitlich handelt es sich um Jungfamilien. Nur 7% sind Single-Haushalte. Bei lediglich 20% der Haushalte ist nur eine Person berufstätig, was eine hohe weibliche Erwerbsquote bedeutet.
- Zuzügler sind überdurchschnittlich gebildet. Knapp 50% der Befragten geben als höchste abgeschlossene Schulbildung „Matura“ bzw. „Hochschulabschluss“ an, dies bestätigt die Annahme, dass Zuzügler überdurchschnittlich gebildet sind.
- Von der Stadt aufs Land. Der überwiegende Teil der Zuzügler aus Wien (77%) hat seine Jugend in der Stadt verbracht, davon sind 83% in Wien aufgewachsen.
- Von der Mietwohnung ins Einfamilienhaus im Eigentum. Knapp 57% der Befragten sind als Jugendlicher in einer Wohnung in einem Mietverhältnis aufgewachsen. Bei der Frage nach dem jetzigen Wohnstatus und der Wohnform geht die Mehrheit in Richtung des Eigentums. Dabei stellt das Einfamilienhaus mit 54% die häufigste Wohnform dar.
- Der typische Zuzügler ist im mehrgeschossigen Wohnbau in Miete sozialisiert und wandert ins Einfamilienhaus im Eigentum.
- Fix am Land. Nur ein geringer Teil (11%) der Zuzügler besitzt einen weiteren Wohnsitz, der wiederum bei 42% in Wien liegt. Die häusliche Verbindung zur Stadt wird aufgegeben.

Motive / Zufriedenheit:

Gründe wegzuziehen: Als wichtigste Gründe aus Wien wegzuziehen gaben die Befragten den Wunsch ein eigenes Haus zu besitzen (40%), den Wunsch nach einem eigenen Garten (32,5%), diverse familiäre Gründe und Verkehrslärm (20%) an. In Themenbereiche zusammengefasst ergaben sich die häufigsten Antworten zu den Bereichen Eigentumsbildung / Eigenheim, ökologische Gründe und familiäre Gründe / Kinderfreundlichkeit. Nur 10,3% bemängelten die schlechte Wohnungsausstattung und Wohnungsgröße in Wien. Die Wohnkosten in der Stadt sind kein ausschlaggebendes Motiv wegzuziehen.



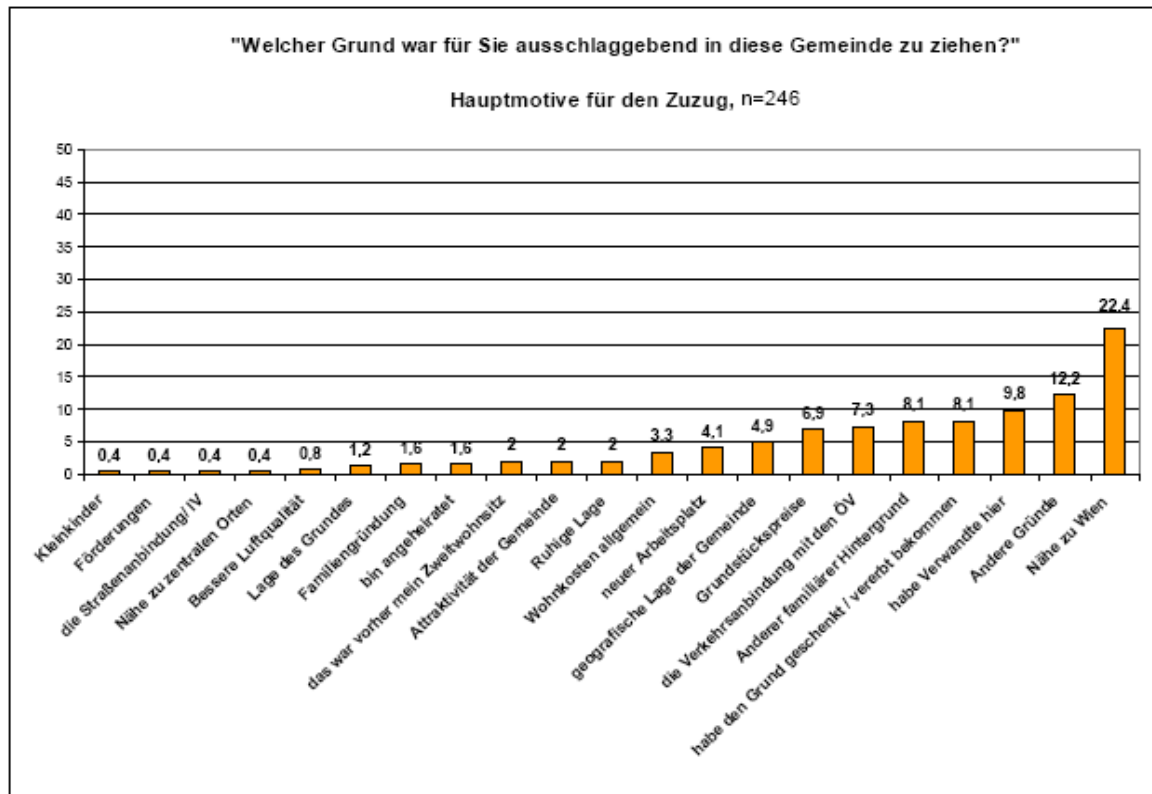
Gründe hinzuziehen: Es zeigt sich, dass die Nähe zu Wien, die Kosten hinsichtlich Grundstückserwerbs und verwandtschaftliche Beziehungen als Hauptmotiv für einen Zuzug in eine bestimmte Gemeinde angeführt werden. Die Nähe zu Wien bzw. die Verkehrsanbindung wird bei gebildeteren Schichten in höherem Maß als Hauptmotiv des Zuzugs in eine bestimmte Gemeinde geäußert. Die in Verkehrsmitteln verbrachte Wegzeit wird offensichtlich von diesen Gruppen als stärkere Einbuße an Lebensqualität betrachtet, wobei die Leistbarkeit der Wien nahen Lagen in erster Linie für diese Gruppen gegeben ist. Verwandt-

schaftliche Beziehungen spielen wiederum bei weniger gebildeten Schichten eine größere Rolle, was die These engerer Netzwerke bei diesen Gruppen bestätigt.

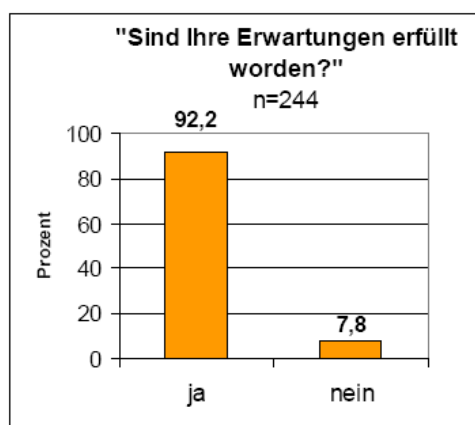
Bei der Frage nach weiteren Motiven treten mit „ruhige Lage“ (51%), „bessere Luftqualität“ (37%) ökologische Motive stark in den Vordergrund. Mit „Verkehrsanbindung“ (53%) bzw. „Nähe zu Wien“ (48%) bleiben Mobilitäts-Motive wichtig. Die Zuzügler ziehen zwar aus Wien fort, möchten aber die „Nähe zu Wien“ auf keinen Fall missen.

Bezüglich des Gemeindebildes wird bei den Zuzugsmotiven auch die „Attraktivität der Gemeinde“ des Öfteren als wichtig empfunden.

Bezüglich der Motive des Zuzugs in eine bestimmte Gemeinde unterscheiden sich Über-50jährige und Unter-29jährige erheblich: Während für die Jungen die Kosten des Wohnraumerwerbs im Vordergrund stehen, ist bei den Älteren dieser teilweise schon als Zweitwohnsitz vorhanden gewesen. (Neuberechnung Fessel-Studie 1999)



Angaben in Prozent



Die Erwartungen vor dem Zuzug an die neue Gemeinde sind bei über 92% der Weggezogenen aus Wien erfüllt worden. Ein sehr hoher Anteil der Befragten lebt sehr gerne (59%) oder gerne (32%) in der Zuzugs-Gemeinde. Wobei auf einer Zufriedenheitsskala (1-5) Frauen noch zufriedener als Männer sind, Senioren und Paare mit Kindern sind zufriedener als Paare ohne Kinder.

Infrastruktur / Verkehr

- Infrastruktur: 87% sind mit der Ausstattung (Infrastruktur) ihrer Gemeinde zufrieden. Allgemein betrachtet sehen die Zuzügler die meisten Verbesserungspotentiale im Bereich Nahversorgung (36%), Sicherheitsinfrastruktur (27%), Freizeitangebot (20%), Bildungsangebot (18%), Gesundheitseinrichtungen (17%), Kinderbetreuung (13%). Dass „Verbesserungspotentiale“ angeführt werden, kann aber nicht als prinzipielle Unzufriedenheit mit den Einrichtungen ausgelegt werden.
- ÖV: 64% der Befragten verwenden öffentliche Verkehrsmittel, wobei anzumerken ist, dass die Mehrzahl der befragten Gemeinden über vergleichsweise gute Anschlüsse (S-Bahn) verfügt. Lediglich 52% sind mit dem ÖV-Angebot zufrieden. Ver-

besserungspotenziale gibt es bei den Zugs- und Busintervallen. Danach folgen das Preis-Leistungsverhältnis und die Pünktlichkeit der Züge.

- IV: Lediglich 3% besitzen überhaupt keinen PKW. Knapp 57% der Zuzügler besitzen zwei oder mehr PKW. 21% geben an durch den Zuzug einen zusätzlichen PKW angeschafft zu haben.
- Lange Arbeitswege: Gesamt betrachtet liegen die Arbeitsstätten von knapp drei Viertel der Zuzügler in Wien. Im Nahbereich bzw. in der Gemeinde arbeiten 13,4%, jedoch weiter entfernt in Niederösterreich oder zu Hause arbeiten nur knapp 5% der Befragten. 10% haben Pendelzeiten von über einer Stunde pro Strecke, 56% zwischen 30min und 1h und nur 34% von weniger als 30min. 72% sind mit dem zeitlichen Pendelaufwand zu dem jeweiligen Arbeitsplatz zufrieden, lediglich 28% empfinden ihren Aufwand als zu lang. Für 55% ist der Fahrtweg zur Arbeit nach dem Umzug zeitlich länger als davor, für 29% ist er gleich lang, immerhin 16% haben früher länger zur Arbeit gebraucht.

Soziales

- Betreuungspflichten: Einschränkungen in der Berufstätigkeit in Folge von Betreuungspflichten aufgrund des Zuzugs haben immerhin 11% der befragten Frauen angegeben. Im Vergleich dazu war es bei den Männern nicht ganz die Hälfte. Das weist auf mangelhafte Kinderbetreuungsmöglichkeiten.
- Senioren: Die Gruppe der über 60jährigen sieht zu 63% eine ausreichende Versorgung für Senioren in der neuen Gemeinde gegeben. 16,3% sehen die Versorgung nicht ausreichend. Von den Unzufriedenen werden die Bereiche „ärztliche Versorgung“ und „Nahversorgung“ (je 61%) als mangelhaft angeführt.
- Junge: Die befragten Haushalte mit Mitgliedern bis 29 Jahren bemerkt zu 54% eine Rückorientierung von jungen Menschen nach Wien. Dabei werden Ausbildung / Weiterbildung und Freizeitaktivitäten als Hauptmotivation für die Rückorientierung angeführt.
- Die obigen Zahlen bezüglich „Senioren / Junge“ werden durch Neuberechnung von Zahlen einer Fessel-Studie aus dem Jahr 1999 bestätigt und erweitert: Mehr als 60% der Jungen können sich eine Rückkehr nach Wien vorstellen, gegenüber nur 23% der Älteren. Auch die Bereitschaft zum Besuch von Lokalitäten nach Wien zu fahren ist bei den Jüngeren weit ausgeprägter. Ausreichend scheint die Zufriedenheit der Älteren mit der medizinischen Versorgung: sie wird mit dem Wert 1,7 versehen (Skala 1 -5).
- Hinsichtlich noch bestehender Beziehungen nach Wien gaben immerhin 89% der Befragten an, noch Freunde bzw. Familie in Wien zu haben. Auch für Kulturveranstaltungen bzw. Gesundheitsvorsorge wird die Bundeshauptstadt frequentiert.
- Integration: 86% der Zuzügler-Haushalte fühlen sich in ihre Gemeinde integriert. Diese Gruppe ist zufrieden, sie wünschen ausdrücklich keine weitergehende Integration. Die Mehrheit der Zuzügler (58%) hat ein neutrales Verhältnis ihrer neuen Gemeinde gegenüber und ca. ein Drittel hat ein Naheverhältnis. Das Naheverhältnis wächst mit der Wohndauer, weiters ist ein stärkeres Nahverhältnis zur Gemeinde bei
- Personen über 60 Jahren zu erkennen. Bezüglich Ausbildung und Geschlecht sind keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich des Verhältnisses zur Gemeinde erkennbar.
- Lediglich 5% der Befragten berichten von Schwierigkeiten innerhalb des Gemeindelebens aufgrund ihrer Position als Zugezogene. In Summe wird die Qualität der Beziehung zu anderen Zuzüglern bzw. Alteingesessenen als etwa gleich gut bewertet. Allerdings variiert dieser Befund von Gemeinde zu Gemeinde. Dies lässt Rückschlüsse auf das jeweilige Klima in der Gemeinde sowie möglicherweise auf die Siedlungsformen zu (Mischungsgrad Zuzügler / Alteingesessene). Schlechter Gebildete verstehen sich besser mit den Alteingesessenen, die durchschnittlich geringere Bildungsabschlüsse aufweisen als die Zuzügler.
- Bei der Frage nach speziellen Angeboten für die Zugezogenen gaben 74% der Befragten Haushalte an, dass es keine solchen Angebote in ihrer Gemeinde gäbe. Tatsächlich sind aber Angebote vorgelegen, was auf ein Kommunikationsproblem hindeutet. Gemeint sind Begrüßungsveranstaltungen, Tage der offenen Tür am Gemeindeamt, Orts-Begehungen, Gut-scheinhefte o.ä.
- Gemeindeaktivitäten / Ehrenamt: Mehr als 90% der befragten Haushalte kennen Aktivitäten der Vereine, Veranstaltungen, Kirchenfeste etc. in ihrer Gemeinde zumindest dem Namen nach. Jeder dritte Haushalt gab an, zumindest hin und wieder zu Veranstaltungen in der Gemeinde zu gehen. Die Frequenz wächst mit der Aufenthaltsdauer in der Gemeinde.
- 61% möchte nicht ehrenamtlich im Rahmen von Gemeinde-Aktivitäten tätig werden, aber erhebliche 39,4% kann sich das vorstellen. Die Bereitschaft zur ehrenamtlichen Aktivität nimmt mit dem Bildungs-grad stark zu. Altersmäßig zeigt interessanterweise die Gruppe der bis 29jährigen mit 77% eine sehr hohe Bereitschaft.
- Von den ehrenamtlich Interessierten möchten 55% in den Bereichen aktiv sein, in denen sie sich kompetent fühlen. Kompetenzen schreiben sich die Interessierten vor allem im sozialen Bereich (44%) und mit Abstand im Bildungs-, planerischen, kulturellen und handwerklichen Bereich zu. In allen Bereichen außer dem handwerklichen sind Frauen dominant vertreten.
- Immerhin 19% der Befragten sind bereits bei einem Verein in der Gemeinde aktiv und 33% können es sich vorstellen. Daraus ergibt sich, dass zusätzliche 12% für attraktive Vereins-Aktivitäten zu gewinnen wären.

Resümee

Suburbanisierung stellt sich als nachhaltiges Phänomen spätmoderner Gesellschaften dar. Im Rahmen der „Bastelbiografie“ (Beck) ist es Teil des individuellen Selbstverständnisses geworden über seinen Wohnort im Lebenszyklus selbst zu entscheiden. Gerade für junge Familien gilt das Wohnen in Einfamilienhäusern, das Vorhandensein von Grünräumen, der Eigentumserwerb oder ein intaktes soziales Umfeld als Garantie für Lebensqualität, Autonomie und Sicherheit sowohl für sich selbst als auch für vorhandene oder geplante Kinder. Auch für Gruppen mit größeren Freizeitbudgets – wie es Senioren sind – sind die angeführten Qualitäten erstrebenswert.

Die angeführten Qualitäten lassen sich jedoch für breite Bevölkerungsgruppen aufgrund des Flächenmangels nicht in den urbanen Kernräumen realisieren. Daher ist es in den Gemeinden rund um Wien in den letzten Jahrzehnten mit steigender Tendenz zu einer Abwanderungsbewegung aus der Kernstadt in das Umland gekommen. Waren anfänglich der Süden und der Westen der Stadt Hauptzielgebiete der Migration, so ist in den letzten Jahren der Norden und Osten wichtiger geworden. Die Abwanderungsbewegung vollzieht sich entlang der großen Verkehrsachsen. Entlang dieser hat sich der Radius des Zuzugs ausgeweitet. Grundlage der Migration ist der gestiegene Wohlstand sowie die Möglichkeit und Bereitschaft tägliches Pendeln zum Arbeitsplatz in Wien auf sich zu nehmen.

Daher überrascht es nicht, dass die Erreichbarkeit Wiens als zentrales Motiv der Entscheidung für eine Zuzugsgemeinde angeführt wird. Dabei muss jedoch die Finanzierbarkeit gewährleistet bleiben. Bereits vorhandene Beziehungen in eine Gemeinde erweisen sich als guter Grund sich dort niederzulassen.

Eine Abschwächung des Suburbanisierungstrends – oder gar eine Trendumkehr – ist nicht zu erwarten. Wohl hat Urbanität in Hinblick auf Erlebnisgehalt stark an Attraktivität gewonnen. Die empirischen Daten zeigen aber, dass Urbanität als Synonym „konsumbezogener Erlebnisse“ gerne besuchsweise – überspitzt formuliert ‚von der Basis der dörflichen Beheimatung aus‘ - konsumiert wird. Es zeigt sich, dass der Grad der Peripherisierung ländlicher Regionen gegenüber ihrem urbanen Zentren zurück gegangen ist und die Versorgung mit Infrastrukturen überwiegend als zufrieden stellend erlebt wird. Eine Abschwächung des Trends wäre allenfalls infolge der stark gesunkenen Geburtenziffern zu erwarten.

Aus Sicht der Gemeinden ist ein weiterer Zuzug überwiegend wünschenswert. Die Verlockung von Zuzüglern (nicht zuletzt über den Finanzausgleich) zu profitieren überwiegt die Bedenken vor anwachsenden Infrastrukturkosten - die große Mehrheit der Gemeinden sieht die vorhandene Infrastruktur als ausreichend an. Mit der Größe der Gemeinde wächst allerdings die Zurückhaltung gegenüber dem Neuzuzug. Den Gemeinden ist bewusst, dass die Zuzügler vor allem Einfamilienhäuser anvisieren – es darf also eine positive Haltung der weiteren Aufschließung von Bauland unterstellt werden. Die soziale Integration der Zuzügler in die Gemeinden wird als überwiegend gut bewertet, lediglich ein Fünftel der Gemeinden bietet spezielle Maßnahmen zur Förderung an.

Zuzügler sind überdurchschnittlich gebildet, verfügen über überdurchschnittliche Familieneinkommen und sind individualisierter als die Alteingessessenen. Die Abwanderungsbewegung stellt eine Form des „brain drain“ dar. Der typische Zuzügler lebt in Familie (überwiegend Jungfamilien). Deutsche Untersuchungen zeigen jedoch auf, dass es in Zukunft zu vermehrter Wanderung von Singles kommen könnte. Tatsächlich werden die Erwartungen der Zuzügler bezüglich Lebensqualität und Infrastruktur an ihre Zuzugsgemeinden in sehr hohem Ausmaß erfüllt. Die größte Unzufriedenheit herrscht im Bereich der Verkehrsanbindungen, vor allem beim ÖV. Immerhin 28% empfinden die Dauer ihres täglichen Arbeitsweges als Belastung.

Von den Senioren fühlen sich 16% infrastrukturell unterversorgt. Die hohe „Rückkehrbereitschaft“ von Jugendlichen z.B. zu Ausbildungszwecken bestätigt das Lebenszyklus-Modell, nach dem bestimmte Räume bevorzugt in bestimmten Lebensphasen bewohnt werden.

Zuzügler sind mit dem Ausmaß ihrer Integration in das Gemeindeleben zufrieden – nur 5% berichten über Schwierigkeiten. Offen bleibt, ob dabei das Cocooning überwiegt oder ein Miteinander von Zuzüglern und Alteingessessenen existiert. 40% können sich vorstellen ehrenamtlich in der Gemeinde mitzuarbeiten. Hier liegt ein großes Potential im Sinne der Stärkung bürgerschaftlicher Strukturen brach. Die Mehrheit der Zuzügler verfügt über ausgezeichnete Fachqualifikationen und wäre bereit diese ehrenamtlich einzubringen.

Empfehlungen an die Stadt Wien

Angesichts der Hauptmotivationen für die Abwanderungen sowie der hohen Zufriedenheit der Abgewanderten mit ihrer neuen Lebenssituation scheinen die Spielräume Wiens den Abwanderungen etwas entgegenzusetzen, eingeschränkt. Schwerlich können im Stadtgebiet ausreichend attraktive Flächen für Eigenheimsiedlungen mit entsprechenden Gartenanlagen zu konkurrenzfähigen Preisen angeboten werden. Die seinerzeitige Umwidmung der Kleingärten in ganzjährige Benutzbarkeit ist ohne Zweifel als zielführende Maßnahme anzusehen. Ebenfalls sinnvoll ist die Forcierung von Siedlungen mit Flachbaucharakter, die ein Stück weit „das Dorf in die Stadt holen“.

Wien hat im städtischen Vergleich traditionell einen sehr hohen Freizeitwert. Mit der Attraktivierung und dem Ausbau weiterer Grün- und Freizeitflächen kann ein Segment urban orientierter Jungfamilien angesprochen werden. Zentral ist die Sicherung von Freizeitan-

geboten, die in dieser Attraktivität im Umland fehlen, z.B. dem dichten Netz an gemeindenahen Freibädern. Die stärkere Profilierung von Wien als „kinderfreundlicher Stadt“ und als „sicherer Stadt“ wäre ein Baustein um Jungfamilien in der Stadt zu halten. Interessant wäre Abwanderungstendenzen von Ausländern der 2. Generation zu erfragen – über diesbezügliche Werthaltungen liegen keine Daten vor.

Empfehlungen an das Land Niederösterreich

Niederösterreich ist von den ökonomischen Daten her ein Gewinner der Suburbanisierung. Die kaufkräftige Gruppe der Zuzügler erzeugt regionale Impulse, bringt v.a. im Handel und im Dienstleistungsbereich Wachstum mit sich. Mit ihrer überdurchschnittlichen Qualifizierung stellen die Zuzügler ein interessantes Arbeitskräftepotential für innovative Bereiche. Auf der Kostenseite stellt sich in der Landeszuständigkeit die Erfordernis des weiteren Ausbaus von Infrastrukturen für ÖV und IV, weiterführenden Schulen etc. Insbesondere im Bereich des ÖV artikulieren Zuzügler einen hohen Verbesserungsbedarf. Das Zuzugsverhalten korreliert mit dem Ausbau der Verkehrssysteme: Zumutbarkeitskriterium in Hinblick auf Pendeldistanzen aus Sicht der Zuzügler ist nicht die Wegstrecke sondern die zeitliche Dauer. Diesbezüglich stellt die Erschließung von Regionen (etwa des Waldviertels, nördl. Weinviertels) durch hochrangige Verkehrsachsen eine Grundsatzentscheidung in Hinblick auf Zuzügler dar.

Gerade in Hinblick auf die rasche Transformation hin zu neuen flexiblen Arbeitsformen empfiehlt sich der rasche Ausbau des Breitband-Internet (Funk-LAN) um fallweises Arbeiten von Zuhause aus zu ermöglichen.

Demografisch gesehen wird NÖ in naher Zukunft das älteste Bundesland Österreichs sein. Dieser Trend wird durch Zuzügler verstärkt: Sowohl erreichen die frühen Zuzügler-Generationen das Pensionsalter, als auch stellen wandernde Senioren eine relevante Gruppe dar. Rückkehrtendenzen in die Stadt werden kaum artikuliert. Wenn auch derzeit eine überwiegende Zufriedenheit der Senioren mit der Versorgung artikuliert wird, so stehen die suburbanen Regionen mit ihrer (jetzt noch) jüngeren Bevölkerung künftig vor der Aufgabe, für die rasch wachsende Zahl älterer Menschen eine bedarfsorientierte Sozial- und Gesundheitsinfrastruktur aufzubauen.

Im sozialen Bereich sollte das Land die Gemeinden bei Maßnahmen unterstützen um die hohe ehrenamtliche Aktivitätsbereitschaft der Zuzügler einzubinden.

Das vielleicht schwerwiegendste Problem in Hinblick auf Zuzügler stellen Fragen der Raumordnung dar: Die seitens der Zuzügler formulierte Tendenz zum Einfamilienhaus bringt einen sehr hohen Flächenverbrauch mit sich. Zersiedelung ist bereits eine Tatsache, wie etwa an den Siedlungsteppichen südlich von Wien unschwer zu erkennen ist. Dahingehend schließt sich diese Studie vollinhaltlich den Empfehlungen der ÖROK an:

Der Wohnungsneubau sollte aus raumordnerischer Sicht sparsam mit der Fläche umgehen und auf die gegebenen Siedlungsstrukturen Rücksicht nehmen. In der Wahrnehmung langfristiger Interessen für die Bevölkerung, aber auch um den Naturraum zu erhalten und Freiräume zu sichern, muss die Flächenexpansion für das Wohnen gebremst werden. Dafür sind traditionelle Instrumente der örtlichen und überregionalen Raumordnung anzuwenden, aber auch die Förderungspolitik (Wohnbauförderung) zu überdenken. Hier könnten übergeordnete Gesichtspunkte, wie flächensparende Bauformen, Neubau innerhalb des geschlossenen Siedlungskörpers, in der Förderung stärkere Berücksichtigung finden.

Nicht zuletzt wäre eine gemeinsame Raumordnung für die Stadtregion - um den „Gemeindewettbewerb“ bei der Aufschließung von Bauland einzubremsen - ein visionäres Ziel.

Empfehlungen an die Umland-Gemeinden

Prinzipiell gelten die Empfehlungen an das Land NÖ sinngemäß auch für die Gemeinden. Angeraten wird eine bewusste Reflexion der mit dem Phänomen „Zuzügler“ verbundenen Bereiche: Dazu zählt der schonende Umgang mit Baulandwidmungen im Sinne eines stimmigen Gemeindebildes. Wünschenswert wäre die Ortskerne für Zuzügler attraktiv zu machen. Leider gibt der empirische Befund dieser Studie diesbezüglich wenig Hoffnung: Weder Wohnen in alter Bausubstanz noch im Ortskern sind sonderlich gefragt. Im Sinne der Dorferneuerung ist hier anzudenken, welche Qualitäten Ortskerne aufweisen sollten um für Zuzügler attraktiv zu sein. Weiters ist die langfristige Sicherung von Infrastruktur (v.a. für Ältere) einzuplanen.

Zuzügler sind in hohem Maß mit der Lebensqualität in ihren Zuzugsgemeinden zufrieden. Die Bereiche, in denen Erwartungen an die Zuzugsgemeinden im geringsten Maß erfüllt wurden sind der Straßenverkehr bzw. Lärmentwicklung allgemein. Hier ist seitens der Gemeinden über Beruhigungsmaßnahmen nachzudenken.

Die Befunde im Bereich des sozialen Lebens verweisen auf das hohe ehrenamtliche Aktivitätspotential der Zuzügler. Hier sind die Gemeinden aufgerufen in Zusammenarbeit mit bestehenden Strukturen (z.B. Vereinen im Ort, Dorferneuerung, Bildungs- und Heimatwerk, Katholisches Bildungswerk) passende Angebote zu entwickeln. Die Erhebung zeigt, dass es für Zuzügler vor allem interessant wäre, vorhandene Kompetenzen einzubringen. Ein Nachholbedarf liegt im Bereich von „Gemeinde-Kennenlern-Angeboten“ bzw. in der Kommunikation vorhandener Angebote vor.

PERSONENVERKEHRSERHEBUNG GRENZÜBERGÄNGE OSTREGION

Im Jahr 1995 wurde zuletzt der grenzüberschreitende Straßenverkehr (Personenverkehr + Güterverkehr) in der Ostregion Österreichs erhoben. Die politische Entwicklung in den letzten 10 Jahren, vor allem der EU – Beitritt der drei Nachbarstaaten Tschechische Republik, Slowakische Republik und Ungarn hat seither zu deutlichen Veränderungen im Wirtschafts- und Verkehrsgeschehen geführt.

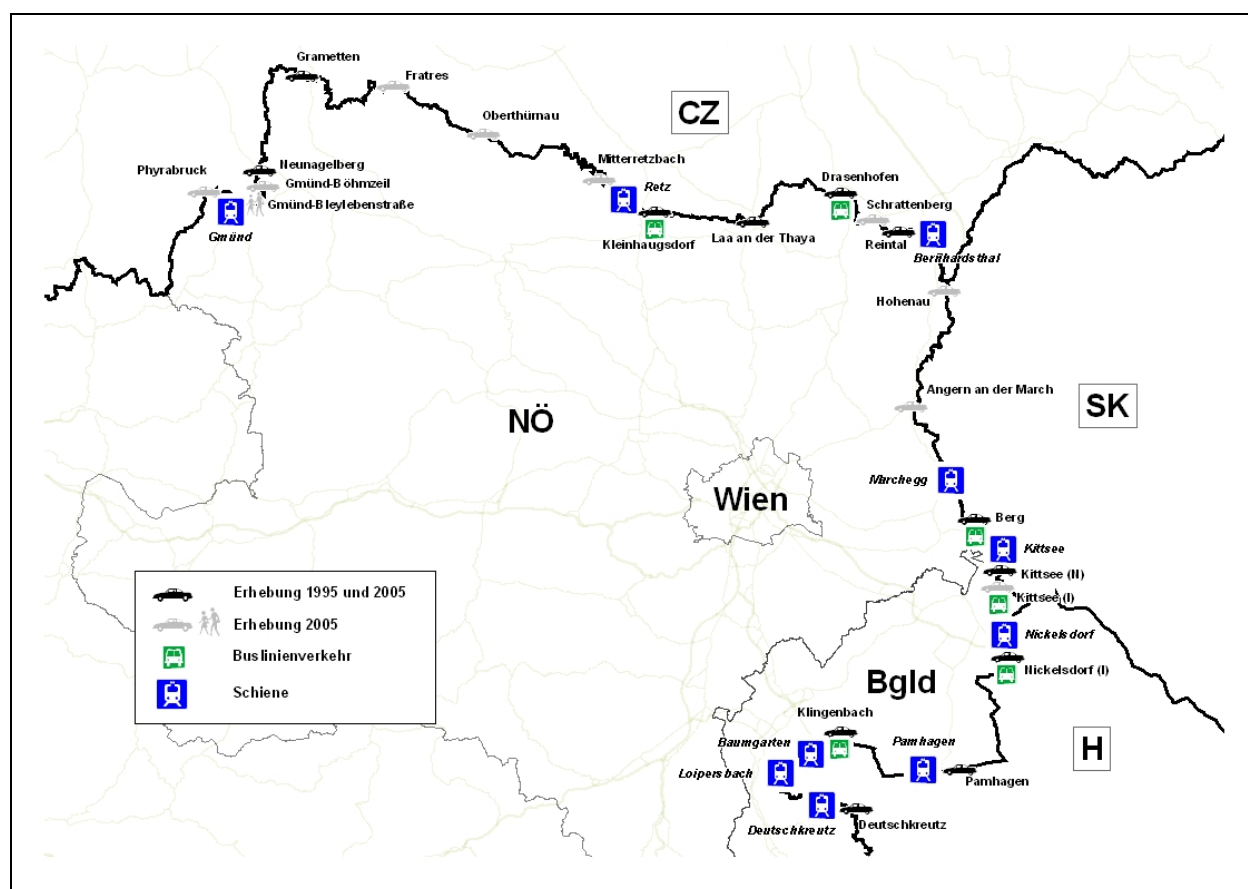
Es wurden neue Grenzübergänge eingerichtet bzw. die Öffnungszeiten bestehender Grenzübergänge ausgeweitet. Für den Güterverkehr gab es bereits 2004, im Rahmen des Multinationalen Projektes „Alpenquerender Güterverkehr 2004“, entsprechende Erhebungen auf der Straße, der Bahn und der Rollenden Landstraße.

Ziel der geplanten Erhebung ist es, in Ergänzung zu den Erhebungen des Güterverkehrs, den Personenverkehr an den Grenzübergängen der Ostregion zu erfassen, um ein aktuelles Gesamtbild des grenzüberschreitenden Verkehrs im Straßen- und Schienennetz der Centropo – Region zu erhalten.

Im Rahmen der PGO wurde mit jenen Experten, die bereits 1995 grenzüberschreitenden Verkehr an Grenzübergängen bearbeiteten, ein EU Interreg III A – Projekt entwickelt und beauftragt, das aus arbeitstechnischen Gründen zwei Erhebungen vorsah:

- a) für den Individualverkehr: Kfz im Personenverkehr, Radfahrer, Fußgänger (21 Grenzübergänge PKW-Verkehr, 1 Grenzübergang nur Fußgänger/Radfahrer). Bearbeitung: Technisches Büro Rittler
- b) für den öffentlichen Verkehr: Bahn (10 Grenzübergänge) und Bus (6 Grenzübergänge mit Linienbusverkehr, Reisebusse mit MIV erfasst) im Personenverkehr. Bearbeitung: Snizek+Partner

Karte: Grenzübergänge für Erhebung Individual-, Bahn und Linienbusverkehr



Die Leistungen für beide Erhebungen umfassten die Organisation des Zähl- und Erhebungspersonals und die Abstimmung der Erhebungstage mit den Beamten an den Grenzstellen sowie die Vorbereitung der Fragebögen zur personenbezogenen Erfassung der Wegemerkmale, die in 9 Sprachen übersetzt wurden (Englisch, Tschechisch, Slowakisch, Ungarisch, Serbokroatisch, Russisch, Polnisch, Rumänisch, Bulgarisch). Gefragt wurden:

- Ausgangsort bzw. Einstieghaltestelle (Bahn, Bus)
- Zielort bzw. Ausstiegshaltestelle (Bahn, Bus)
- Tätigkeit am Ausgangsort, Tätigkeit am Zielort (Fahrtzweck)
- Häufigkeit des Weges in der Erhebungswoche

Die Erhebung des MIV erfolgte immer am Montag während der gesamten Grenzöffnungszeit (19.9.-26.9.-3.10.-10.10-17.10. 2005), um einen maßgeblichen Anteil von Wochenpendlern mitzuerfassen. Nachträglich wurde der Fußgänger- und Radfahrerübergang in Gmünd am Mittwoch, 9.11.05 erhoben. Gezählt wurden in ¼-Stundengruppen Fußgänger, Radfahrer, Moped/Motorrad, Pkw/Kombi, Reisebusse getrennt nach Einreise und Ausreise. Inländische und ausländische Kfz konnten mittels Kennzeichen unterschieden werden. Befragt wurden Fahrzeuglenker und Mitfahrer, um eine Hochrechnung auf Personen zu ermöglichen. Bei Reisebussen wurde der Lenker befragt und die Anzahl der Insassen erfasst (Annahme: Quell- und Zielregion sowie Fahrtzweck für alle Insassen gleich).

Die Befragung der Verkehrsteilnehmer im Zuge der Grenzabfertigung wurde durch die Grenzpolizei unterstützt, sodass durchwegs hohe Stichproben erreicht wurden (die Abweichungen hochgerechneter Daten für einzelne Grenzstellen liegen zwischen +-1% bis +-3%).

Die aus Kostengründen auf einen Tag konzentrierte Erhebung ermöglicht keine Aussagen über saisonale Schwankungen, wie insbesondere Urlaubsverkehre, bildet aber den durchschnittlichen Werktagsmontag gut ab; die Erhebung des Fahrtzwecks und der Fahrthäufigkeit erlauben zusätzliche Aussagen über die entsprechende Werktagswoche.

Die Erhebung des Personenverkehrs auf der Eisenbahn erfolgte immer am Mittwoch (5.10.-12.10.-19.10. 05), auf den Linienbussen an unterschiedlichen Tagen (Mo,26.9.-Mi,19.10.-Do,20.10.05) während der gesamten Betriebszeit von Bahn und Bus. Bei den Bahnlinien wurde aus Kostengründen auf Fahrgasterhebungen im Herbst 2003 (Grenzübergänge Baumgarten-Sopron und Deutschkreutz-Sopron) zurückgegriffen. Für die Grenzübergänge Kittsee-Petrzalka und Nickelsdorf-Hegyeshalom wurde die Erhebung mit der Fahrgasterhebung 2004, für den Grenzübergang Loipersdorf-Sopron mit der Fahrgasterhebung 2003 kombiniert.

Die betroffenen Verkehrsunternehmen wurden über das Projekt der PGO informiert, sodass eine Unterstützung durch Zugpersonal und Buslenker erreicht werden konnte. Bei den internationalen Reisezügen am Grenzübergang Bernhardsthal-Breclav, die nur wenige Halte haben, wurden nur die in Breclav ein- und aussteigenden Personen gezählt und befragt, und alle übrigen (Fern) Reisenden nur gezählt (Befragung hätte zu hohen Personalauslauf wegen großer Fahrtweiten ergeben). Die maßgeblichen Busunternehmen haben ihre Fahrplandaten für den Linienbusverkehr übergeben, um diese von anderen Linienbusverkehren, die nicht bekannt waren, unterscheiden zu können (Reisebusse wurden hier nicht berücksichtigt, sondern dem Straßenpersonenverkehr zugeordnet).

Bei der Fahrgastbefragung konnte eine hohe Stichprobe erreicht werden (Bahn: 58,2%, Bus: 83,9%). Entsprechend gut sind die Ergebnisse der Hochrechnung für die einzelnen Grenzübergänge (Bahn: Abweichungen +-1,6% bis +-5%, Bus: Abweichungen 0 bis +- 7,5%).

Hinsichtlich der Datenqualität gilt ähnliches wie für die Straßenpersonenverkehrserhebung (durchschnittlicher Werktag/ Werktagswoche, keine saisonalen Schwankungen erfasst).

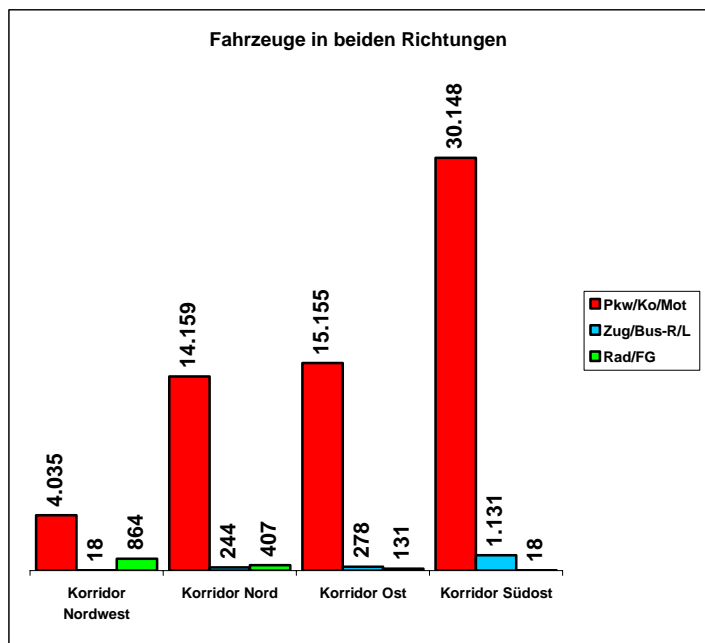
Ergebnisse:

Das Projekt beinhaltet eine Basisauswertung der erhobenen Daten. Diese umfasst Übersichten des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs und ein Basis-Datensatz für jeden Grenzübergang, in dem die Verkehrsfrequenzen und die Verkehrsbeziehungen für definierte Gebiete (aggregierte Daten) sowie Angaben über den Fahrtzweck einreisender und ausreisender Personen enthalten sind. Übersicht grenzüberschreitender Verkehr:

An einem Werktag im September bzw. Oktober 2005 verkehrten über sämtlich Grenzübergänge in beiden Richtungen

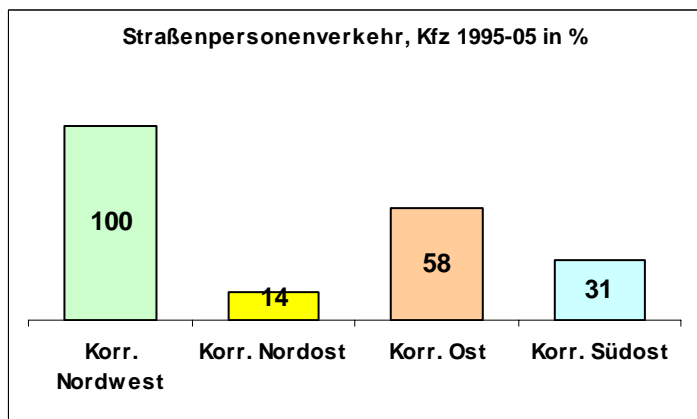
- 63.311 Pkw,
- 186 Krafträder,
- 671 Reisebusse,
- 315 Züge,
- 145 Linienbusse,
- 432 Radfahrer und
- 988 Fußgänger.

Die absolut höchsten Werte hat der Korridor Südost (Burgenland-Ungarn) sowohl bei den Kfz als auch bei Bahn und Bus (Linien- und Reisebusse). Die wenigsten Kfz-Fahrten gab es im Korridor Nordwest (Waldviertel), hier gibt es – v.a. bedingt durch die Nähe der Siedlungskörper von Gmünd und Ceske Velenice – den höchsten Wert für Radfahrer und Fußgänger.



Für den Straßenpersonenverkehr ist ein Vergleich der aktuellen Erhebungen mit jenen von 1995 möglich. Einschränkung anzumerken ist, dass es damals die Grenzübergänge Pyrabruck, Hohenau, Angern a.d. March und Kittsee/International noch nicht existierten und dass Gmünd-Böhmeitzel, Fratres, Oberthürna, Mitterretzbach, Schratzenberg wegen der geringen Frequenzen nicht gezählt wurden. An einigen Grenzstellen gab es nur Regionalverkehr bzw. kürzere Öffnungszeiten.

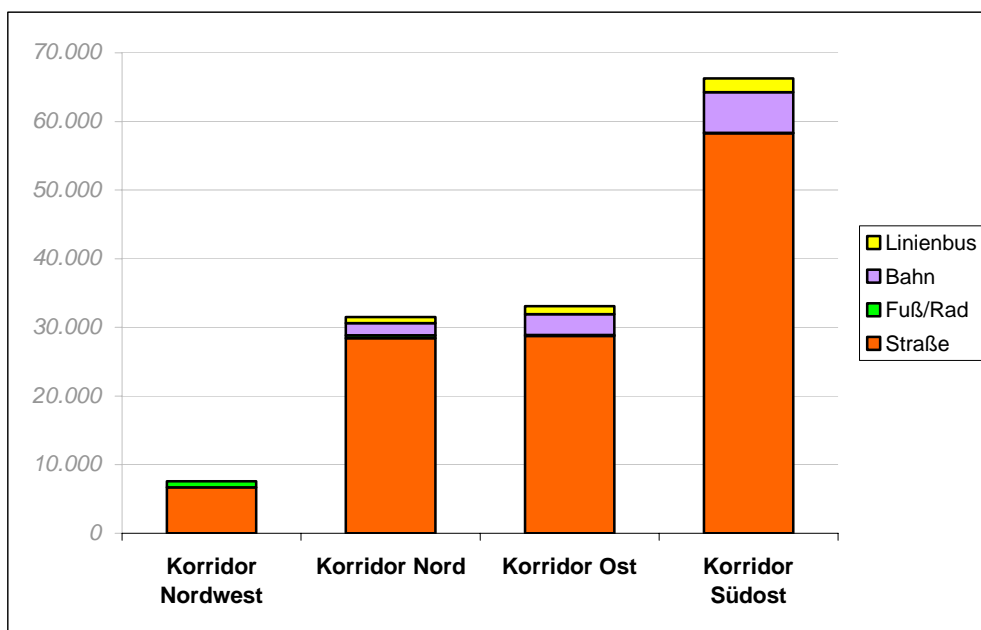
1995 querten etwa 49.000 Pkw und Krafträder insgesamt 17 Grenzübergänge an einem Werktag, heute sind es 64.500 Kfz, die in beiden Richtungen insgesamt 21 Grenzübergänge an einem Werktag queren (+34%). Verdoppelt hat sich der Grenzverkehr im Waldviertel von etwa 2.000 auf 4.000 Kfz. Fast 60% Zuwachs gab es im Korridor Ost (NÖ/Bgld. – Slowakei) von 9.600 auf 15.200 Kfz. Den absolut höchsten Zuwachs gab es im Korridor Südost (Bgld. – Ungarn) von 22.900 auf 30.100 Kfz, den niedrigsten im Korridor Nordost (NÖ - Tschech.Republik) von 12.500 auf 14.200 Kfz.



Wie bereits methodisch beschrieben, ermöglicht die aktuelle Erhebung der PGO eine Hochrechnung für ein- und ausreisende Personen sowie eine Regionalisierung nach Herkunfts- und Zielort, Fahrtzweck und –Fahrt häufigkeit (bei offener Schengengrenze in einigen Jahren wird diese Erhebungsmethode nicht mehr möglich sein). Die vorliegende Basisauswertung ergibt dazu folgende Aussagen:

Insgesamt:

- 138.427 Grenzübertritte von Personen an einem Werktag in beiden Richtungen.
- Davon 122.201 (88,3%) Personen auf der Straße
(671 Reisebusse inkludiert; der Besetzungsgrad der PKW bzw. einsp.Kfz wurde mit 1,63 ermittelt)
- 10.786 (7,8%) Personen auf der Bahn (315 Züge)
- 4.020 (2,9%) Personen in Linienbussen (145 Kurse)
- 988 (0,7%) Personen zu Fuß
- 432 (0,3%) Personen mit Fahrrad



Die regionale Verteilung ist fast analog den Verkehrsmitteln, wobei der Südostkorridor (Bgld. – Ungarn) die absolut höchsten Werte bei Straße (58.308 Pers.), Bahn (5.950 Pers.) und Linienbus (2.000 Pers.) aufweist (18 Fußg+Radf. sind zu vernachlässigen). Der Korridor Nordwest (Waldviertel – CZ) hat den niedrigsten Wert auf der Straße (6.712 Pers.) aber den höchsten Wert bei Fußgängern und Radfahrern (864).

	nach Verkehrsanteilen in %			
	Straße	Fuß/Rad	Bahn	Linienbus
Korridor Nordwest	88,4	11,4	0,2	0,0
Korridor Nord	90,3	1,3	5,7	2,7
Korridor Ost	87,0	0,4	9,1	3,5
Korridor Südost	88,0	0,0	9,0	3,0

Der Modal Split für einzelne Korridore ist beim Straßenverkehr signifikant fast gleich hoch, beim Fußgänger- und Radverkehr im Waldviertel signifikant höher, beim Bahnverkehr im Ost- und Südostkorridor etwas überdurchschnittlich und beim Linienbus (kein Verkehrsangebot im Waldviertel) ausgeglichen durchschnittlich.

Eine erste regionalisierte Auswertung der hochgerechneten Personendaten bezieht sich auf Einreisende nach bzw. Ausreisende von Wien, Niederösterreich und Burgenland bzw. Sonstige, also durch die Ostregion reisende Personen vom oder ins Ausland, differenziert nach Linienbus, Bahn und Straße (bei nicht befragten Personen der internationalen Reisezüge mit Endpunkt Wien wurde angenommen, dass 90% in Wien bleiben und 10% ihr Reiseziel in der Region/NÖ haben).

Einreisende Personen über Grenzstellen der Ostregion, 2005								
	Linienbus		Bahn		Straße		alle VM	
	abs.	% VM	abs.	% VM	abs.	% VM	abs.	% Gesamt
Wien	687	3,1	2.927	13,3	18.328	83,5	21.942	31,4
NÖ	125	0,6	698	3,3	20.227	96,1	21.050	30,1
Bgld.	11	0,1	575	5,2	10.431	94,7	11.017	15,8
Sonst.	301	1,9	603	3,8	15.028	94,3	15.932	22,8
Gesamt	1.124	1,6	4.803	6,9	64.014	91,5	69.941	100,0

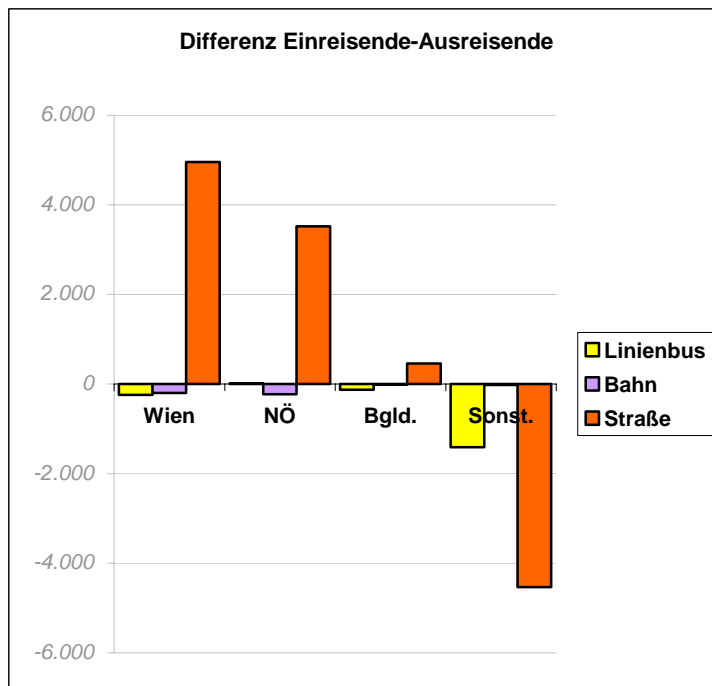
Nach Wien und Niederösterreich reisen etwa gleich viele Personen ein (in Summe über 60%); nur mit einer tiefer regionalisierten Auswertung sind Schwerpunkte bzw. Auswirkungen auf grenznahe Gebiete in Niederösterreich eruiert. Beim Burgenland zeigt sich gemessen an der Bevölkerungszahl eine sehr starke Beziehung zu den Nachbarländern, insbesondere zu Ungarn, was wohl auch mit seiner geographischen Lage an der Grenze und der Geschichte zu tun hat. Über ein Fünftel der Einreisenden haben ihre Ziele außerhalb der Ostregion; wie weit diese Vekehre in Österreich und ins westlichen bzw. südliche Ausland reichen, soll eine weitere Auswertung ergeben.

Der Modal Split bei den einreisenden Personen zeigt, dass das Auto sehr beliebt und kostengünstig ist (91,5%). Selbst nach Wien kommen 83,5% aller Einreisenden mit dem Auto (Reisebusse eingerechnet). Mit der Bahn nach Wien fahren über 13%, mit dem Linienbus über 5%, während in Niederösterreich und Burgenland nur knapp über 5% mit der Bahn und gar nur ca. 1% mit Linienbussen fahren; anzumerken ist, dass es mit Fahrplanwechsel Dezember 2005 bessere Zugsangebote auf den Strecken Wien-Bratislava gibt, die sich auswirken sollten; Verbesserungen könnten durch ein gemeinsames Marketing Bahn-Linienbus mit günstigen Tarif-Angeboten erzielt werden.

Ausreisende Personen über Grenzstellen der Ostregion, 2005								
	Linienbus		Bahn		Straße		alle VM	
	abs.	% VM	abs.	% VM	abs.	% VM	abs.	% Gesamt
Wien	929	5,3	3.130	18,0	13.371	76,7	17.430	25,7
NÖ	112	0,6	929	5,2	16.705	94,1	17.746	26,2
Bgld.	142	1,3	591	5,5	9.970	93,2	10.703	15,8
Sonst.	1.713	7,8	627	2,9	19.561	89,3	21.901	32,3
Gesamt	2.896	4,3	5.277	7,8	59.607	87,9	67.780	100,0

Ausreisende Personen benutzen etwas mehr die öffentlichen Verkehrsmittel, wie vor allem die Bahnbenutzer aus Wien (18%). Der Modal Split steht dennoch im Zeichen des Autos. Die in Bau befindlichen und geplanten Autobahnen und Schnellstraßen schaffen scheinbar attraktive Angebote für Autofahrer. Dadurch vermehrte Umweltbelastungen führen jedoch v.a. in den städtischen Zielorten zu weiteren Maßnahmen, wie Ausbau der Parkraumbewirtschaftung und neue Stellplatzregulative, welche die Attraktivität des Autofahrens wiederum deutlich senken. Der öffentliche Verkehr sollte diese Chance nutzen. Um noch mehr Kunden anzulocken, müsste die Fahrplan- und Tarifgestaltung im Verbund inländischer und ausländischer Unternehmen und bereits existierender nationaler Verbundorganisationen erfolgen.

Die Anzahl der Ausreisenden aus Wien und Niederösterreich ist wieder etwa gleich hoch, anteilmäßig mit etwa 26% jedoch jeweils deutlich geringer als der Anteil der Einreisenden. Wesentlich höher ist der Anteil der sonstigen Ausreisenden (über 32%); es reisten um etwa 6000 Sonstige mehr aus als ein. Die Werte für Ausreisende aus dem Burgenland sind etwa gleich wie für Einreisende (15,8%, etwa 11.000)



Die Differenz Einreisende - Ausreisende zeigt sich am stärksten beim dominanten Straßenverkehr. Der bewusst gewählte Montag als Erhebungstag lässt erste grobe Rückschlüsse auf mehrtägige Aufenthalte, wie v.a. Wochenpendler zu. Das Überschusspotential beträgt in Wien etwa 5.000 und in Niederösterreich knapp 4.000 Personen. Im Burgenland sind es nur knapp 500 Personen, die nicht wieder am selben Tag zurückfahren.

Völlig anders die Differenz-Werte bei der Gruppe Sonstige (übriges Österreich und Ausland): Über 4000 Personen mehr ausreisende als einreisende Personen, wobei erst die regionale Auswertung der Fahrtzwecke und Häufigkeit Aussagen ermöglicht (gilt hier auch für Linienbus).

Weitere Ergebnisse und Auswertungen:

Die Basisauswertung für alle Grenzübergänge liegt wie folgt vor:

- Querschnittszählungen – Einreise / Ausreise (1h-Intervalle), Fahrzeuge, Personen / Inland / Ausland
- Quell- / Ziel – Matrizen (Personen in 24 h) nach definierten Gebietseinheiten / Ri Inland / Ri Ausland
- Wegzweck in %-Anteilen / Einreisende / Ausreisende nach folgenden Kategorien:
 - zur Arbeit – von der Arbeit
 - zur Schule/Ausbildung – von der Schule/Ausbildung
 - dienstlich/geschäftliche Erledigung
 - private Erledigung
 - Einkauf
 - Freizeit
 - Urlaub
 - Zweitwohnsitz
 - k.A.

Diese Daten stehen den Auftraggebern als Berichtsband und in elektronischer Form (.pdf-Format) zur eigenen Verwendung und zur Weitergabe an Auftragnehmer oder fachlich interessierte Personen / Stellen zur Verfügung.

Eine gemeinsame Diskussion mit den Bearbeitern hat zu folgenden Wünschen betreffend weitere Auswertungen geführt:

- Modal Split - Analysen nach regionalen Gesichtspunkten
- Modal Split – Analysen für regelmäßige Verkehre / Erwerbs- und Schülertagespendler /Erwerbs- und Schülerwochenpendler
- Hochrechnung auf DTV (jährliche Gesamtmenge); Datenabgleichung mit Dauerzählstellen bzw. ergänzenden Daten ÖBB / Busunternehmer
- Fahrtzweck – Analysen nach regionalen Gesichtspunkten
- Detailanalysen für Großraum Wien-Bratislava / Bratislava-Umland, Duty Free Kleinhaugsdorf, etc.
- Vergleichende Analyse der Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr in der Ostregion, aktuelle Erhebung – Straßenverkehrserhebung 1995
- Vergleich und gemeinsame Aufbereitung mit den Ergebnissen der BMVIT-Studie „Erhebung Alpenquerender Güterverkehr“ für ausgewählte Grenzübergänge

Dazu sollen im Rahmen der PGO Bearbeitungen an Büro Rittler / Snizek+Partner beauftragt werden. Ergebnisse sind bis Ende 2006 zu erwarten.