



JAHRESBERICHT 2006

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

Inhaltsverzeichnis 2006

Personenverkehrserhebung Grenzübergänge Ostregion	3
ÖPNV Wien Umland / Ostregion	12
Centrope-map – digitales Informationssystem (Fortführung 2006)	16
Stadt-Umland Kooperation Bratislava KOBRA – Interreg IIIa -Förderungsprojekt	22
Entwicklungskonzept Wien Umland Nordost	28

PERSONENVERKEHRSERHEBUNG – Grenzübergänge Ostregion

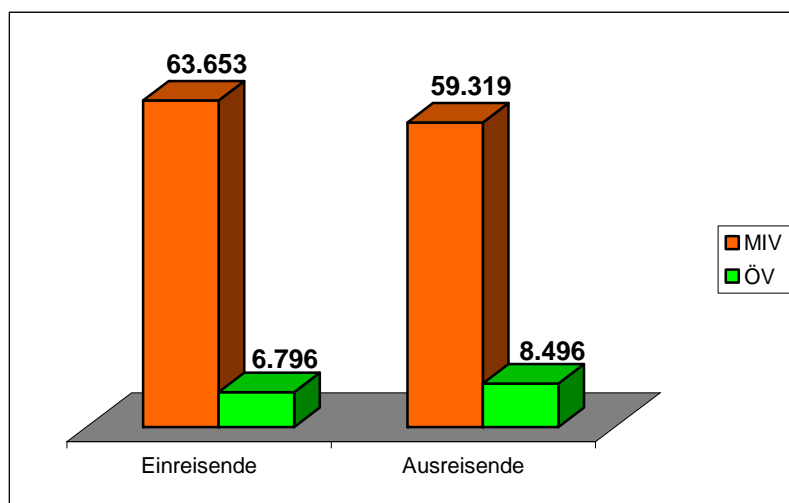
2005 wurde im Rahmen der PGO der Auftrag an die Arbeitsgemeinschaft Technisches Büro Rittler und Snizek+Partner erteilt, den Personenverkehr an 32 Grenzstellen zu erfassen und gleichzeitig mittels Fragebögen (in 10 Sprachen) Herkunftsort Reiseziele und Reisezweck der Personen im Straßen-, Bus- und Schienenverkehr zu erheben.

Die 2006 erfolgte Detailauswertung (die Grenzstellen wurden in acht Gruppen zusammengefasst) zeigt folgendes Ergebnis:

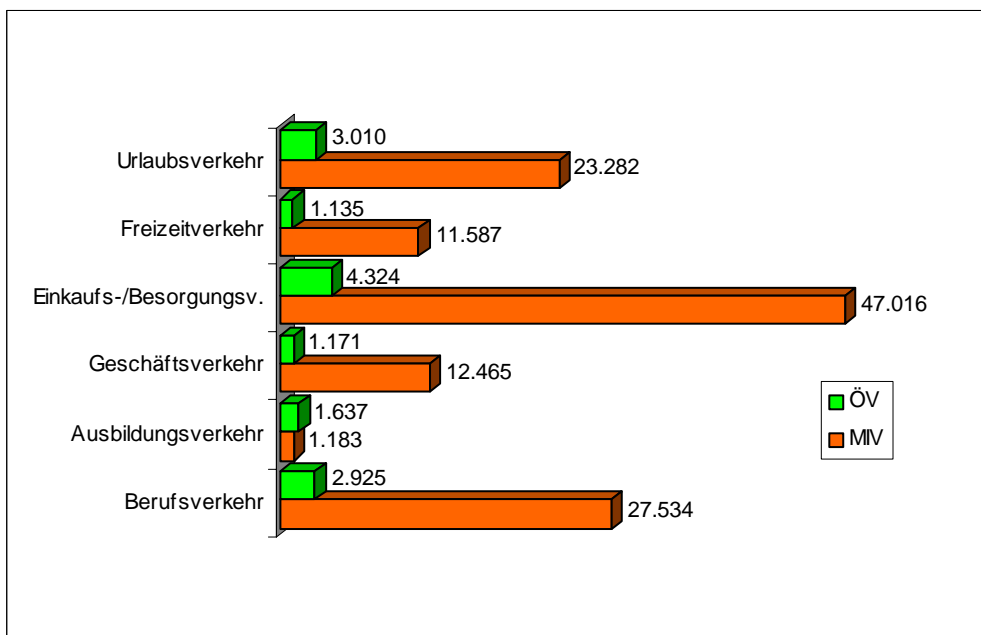
Gesamttabelle Quelle/Ziel der Fahrt, Fahrtzweck, Fahrthäufigkeit, Verkehrsmittel, Besetzungsgrad PKW

Der im Herbst 2005 an Werktagen erhobene Grenzverkehr umfasst 138.264 Personen / 24 h in beiden Richtungen (Hochrechnung auf Basis der Fragebogenerhebung in den Verkehrsmitteln (PKW, Reisebusse = Motorisierter Individualverkehr MIV, Linienbusse, Bahn = öffentlicher Verkehr ÖV).

Davon Ein- und Ausreisende im IV und ÖV:



Aufgeschlüsselt nach Fahrtzwecken (Personen / 24 h in beiden Richtungen) ergibt sich folgendes Bild:

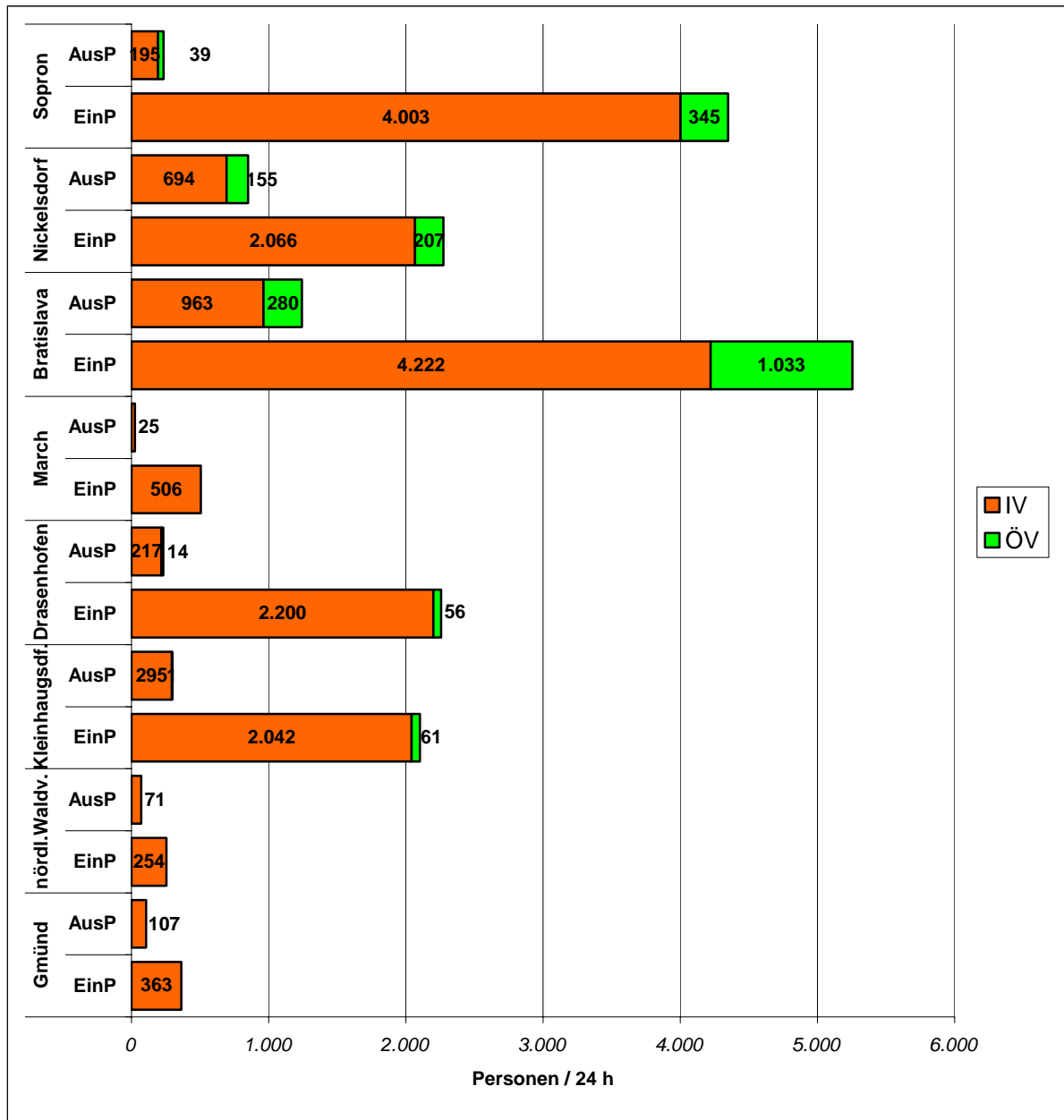


Die meisten Personen sind im Einkaufs- und Besorgungsverkehr unterwegs (38%), die wenigsten im Ausbildungsverkehr (2%). Der Berufsverkehr (Personen „am Weg zur Arbeit“) ist mit 22% zweitgrößte Gruppe beim Fahrtzweck, weiter 19% Urlaubsverkehr, 10% Geschäftsverkehr und 9% Freizeitverkehr. Beim Ausbildungsverkehr (Schüler, StudentInnen) überwiegt der ÖV als Verkehrsmittel (58%), bei allen anderen Fahrtzwecken dominiert das Auto (ÖV-Anteile 8-11%).

Immerhin beträgt der Besetzungsgrad der PKW im Gesamtmittel 1,64 und ist damit höher als im Stadt- und Regionalverkehr 1,20.

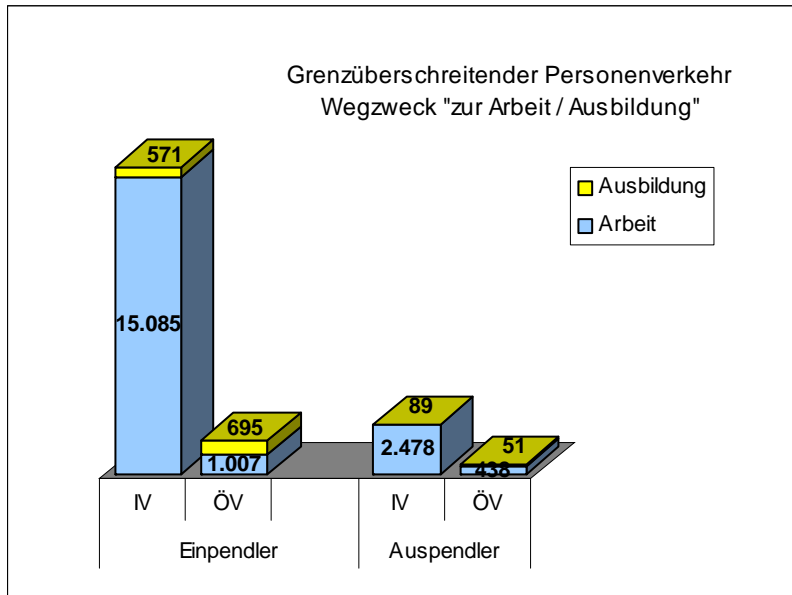
Aus der Fülle der Daten gibt es Sonderauswertungen zu gemeinsam definierten Themen. Dazu einige signifikante Darstellungen:

Berufs- und Ausbildungsverkehr („Pendler“)



Die stärksten Pendlerrelationen (Berufs- und Ausbildungspendler) zusammengefasst gibt es in Richtung Bratislava und Sopron. Weitere Bedeutung haben die Grenzübergänge Sopron, Drasenhofen und Kleinhaugsdorf.

Zusammengefasst:



Da es aus Großzählungen keine Aussagen über Einpendler aus dem Ausland gibt, sind diese Daten besonders „kostbar“ und in dieser Genauigkeit einmalig, weil es nach Verschiebung der Schengengrenze nicht mehr möglich sein wird, eine so umfangreiche Fragebogenerhebung durchzuführen (Autos müssten dann gesondert angehalten werden). 2007 werden daher weitere Pendlerdaten nach Ziel-Quell Relationen (auf Gemeinden und Regionen bezogen) ausgewertet.

Funktionelle Region Wien-Bratislava

Aufgrund der Nähe der beiden Hauptstädte und europäischen Wirtschaftszentren Wien und Bratislava wurde dieser Raum definiert und näher analysiert. Diese funktionelle Region umfasst die Stadtgebiete von Wien und Bratislava sowie die österreichischen Bezirke Neusiedl (Bgl.), Bruck, Gänserndorf, Mistelbach, Mödling, Wien-Umgebung (NÖ) und den Slowakischen Kreis Bratislava (Malacky, Pezinok, Senec), sowie Senica, Skalica (Kreis Trnava).

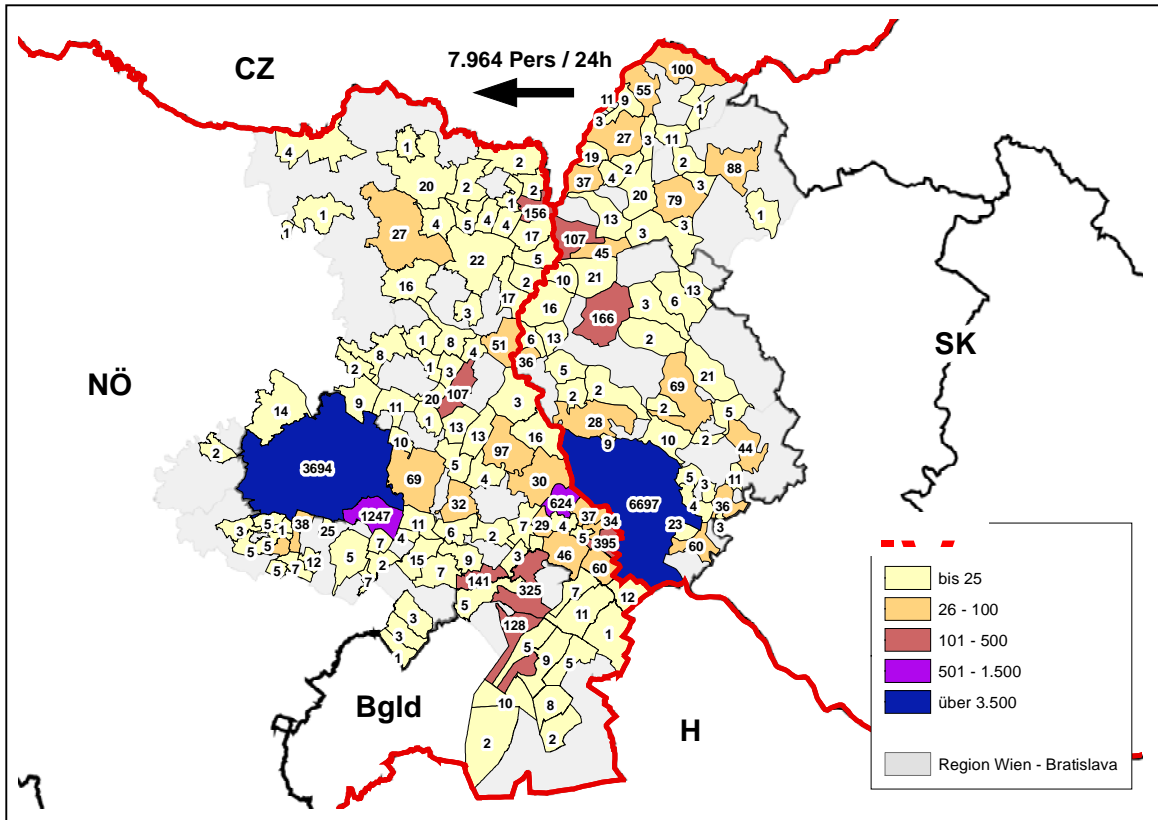
Nachstehende Tabelle zeigt den Stellenwert des grenzüberschreitenden Verkehrs in dieser funktionellen Region (Spalte 1) in Prozent des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs (Spalte 4) und verglichen mit den übrigen Relationen in Bezug auf die österr. Ostregion (Spalte 2) und in Bezug auf den weiträumigen Grenzverkehr (Spalte 3).

Grenzüberschreitender Verkehr [Pers / 24 h]	IV	ÖV	Σ
innerhalb der Region Wien - Bratislava	15.313 12,4%	4.095 25,2%	19.408 13,9%
Verkehr <u>aus der</u> bzw. <u>in die</u> Ostregion * (nicht innerhalb Region Wien - Bratislava)	73.906 59,8%	9.613 59,1%	83.519 59,7%
weiträumiger Grenzverkehr	34.402 27,8%	2.555 15,7%	36.957 26,4%
Σ	123.621 100,0%	16.263 100,0%	139.884 100,0%

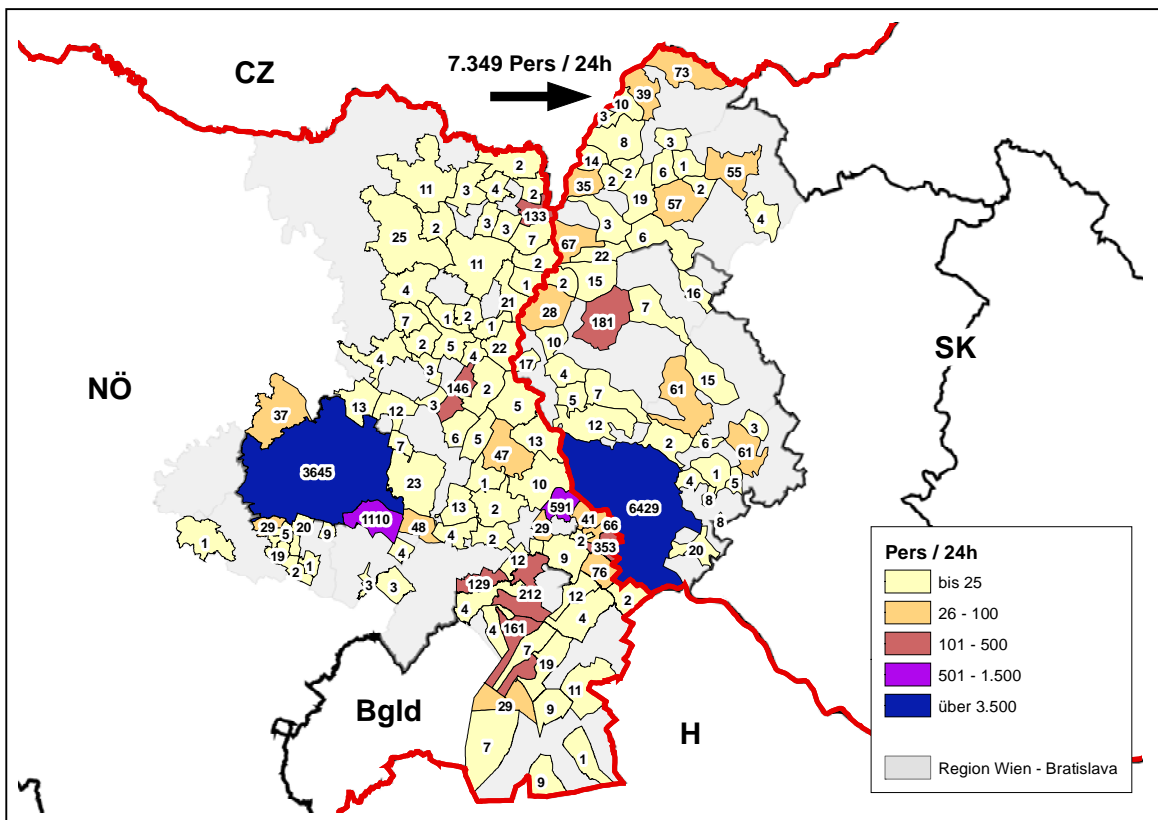
* Wien, NÖ und Bgld (ohne Bez. Oberwart, Güssing und Jennersdorf)

Der Anteil des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit Quelle und Ziel in diesem Raum am gesamten grenzüberschreitenden Personenverkehr beträgt 13,9% (25,2% ÖV, 12,4% IV). Die österr. Ostregion mit den Gebieten der funktionellen Region Wien-Bratislava bringt es auf einen Anteil von 73,6% (84,3% ÖV, 72,2% IV). Absolut verkehren in der funktionellen Region Wien-Bratislava grenzüberschreitend 15.313 Personen/24 h im IV und 4.095 Personen/24h im ÖV. Der ÖV-Anteil von 21% kann mit dem Ausbau des Marchegger Astes auf eine Fahrzeit von 30 Minuten noch gesteigert werden.

Region Wien-Bratislava: Einreisende mit dem PKW nach Österreich



Region Wien-Bratislava: Einreisende mit dem PKW in die Slowakei



Die beiden Darstellungen zeigen die Verteilung der Einreisenden mit dem Auto (in Summe aller Fahrtzwecke), aus der die Bedeutung der Standortgemeinden ersichtlich wird.

Die obere Karte die Reiseziele im österreichischen Teil der Region Wien - Bratislava aller Personen, die aus slowakischen Städten und Gemeinden einreisen. Auffällig ist der niedrige Wert für Vösendorf (38), da offensichtlich die SCS als Einkaufszentrum in Wien angegeben wurde.

Die untere Karte ist das diametrale Bild zur oberen Karte. Die direkt an der Grenze zu Österreich liegende Stadt Bratislava zieht natürlich fast alles an sich.

Korridorverkehr Sopron

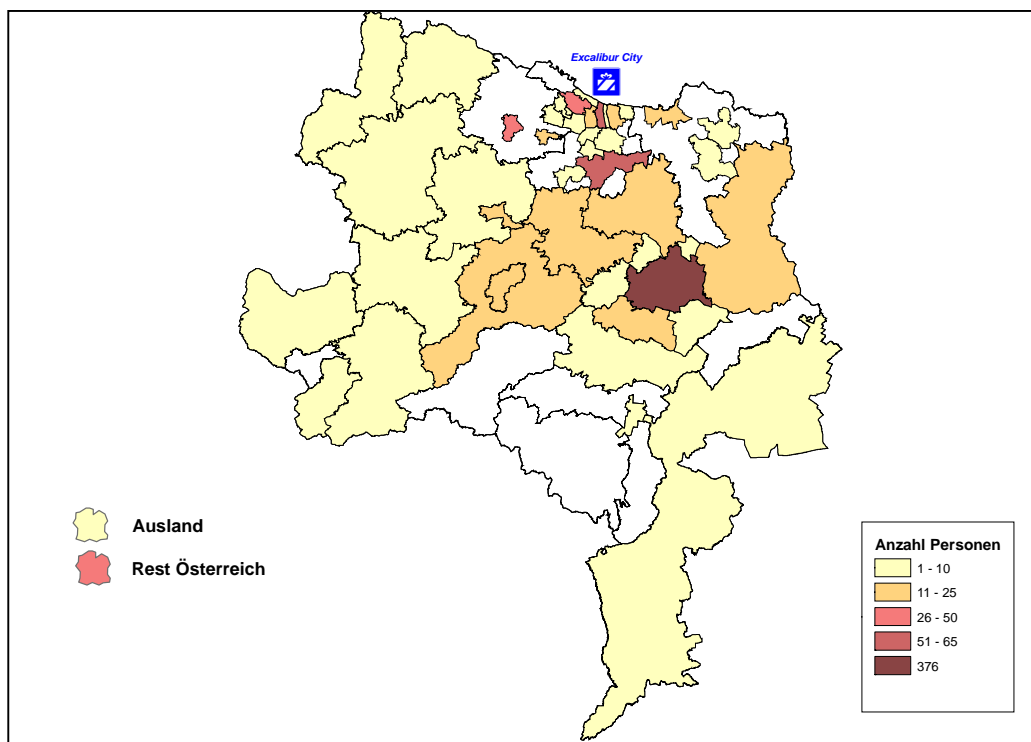
Verkehrsanteile Korridor Sopron (Gruppe H = Grenzübergänge Deutschkreutz, Klingenbach, Pamhagen)

	IV	ÖV	Summe
Korridorverkehr	1.243	970	2.213
	56,2%	43,8%	100,0%
restlicher Grenzverkehr Gruppe H	26.628	2.472	29.100
	91,5%	8,5%	100,0%
Summe	27.871	3.442	31.313
	89,0%	11,0%	100,0%

DI. Christian Rittler/ Snizek+Partner

Der Korridorverkehr umfasst alle Fahrten über die bgl. Grenzstellen Pamhagen, Klingenbach und Deutschkreutz mit Quelle und Ziel in Österreich. Der Anteil am gesamten Grenzverkehr beträgt bloß 7% (IV: 4,5%, ÖV: 28,2%). Dominant ist der Pendlerverkehr: ÖV 800, IV 570 Personen, wodurch sich ein insgesamt nahezu ausgeglichener modal split ergibt.

Grenzübergang Kleinhaugsdorf – Zielverkehr „Excalibur City“

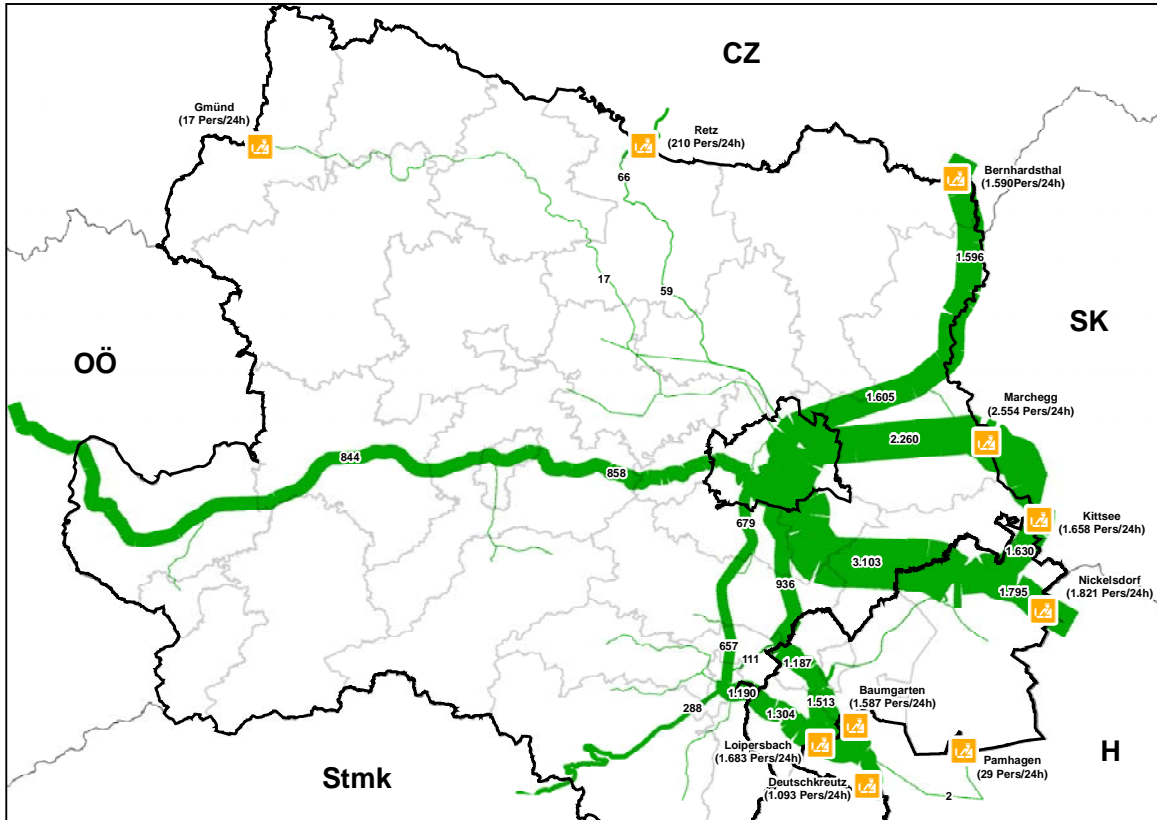


Die Karte zeigt die österreichischen Gebiete aus denen an einem Wochentag die Besucher der „Excalibur City“ unmittelbar nach dem Grenzübergang Kleinhaugsdorf reisen. 900 Personen geben bei der Befragung dieses Reiseziel an, das vorwiegend 1x wöchentlich in der Zeit von 9-21 h besucht wird, um primär Einkäufe zu tätigen. Der Anteil dieser Personen am gesamten Grenzverkehr Kleinhaugsdorf beträgt 15%, wobei 14% mit dem PKW und 1% mit Linienbussen anreisen.

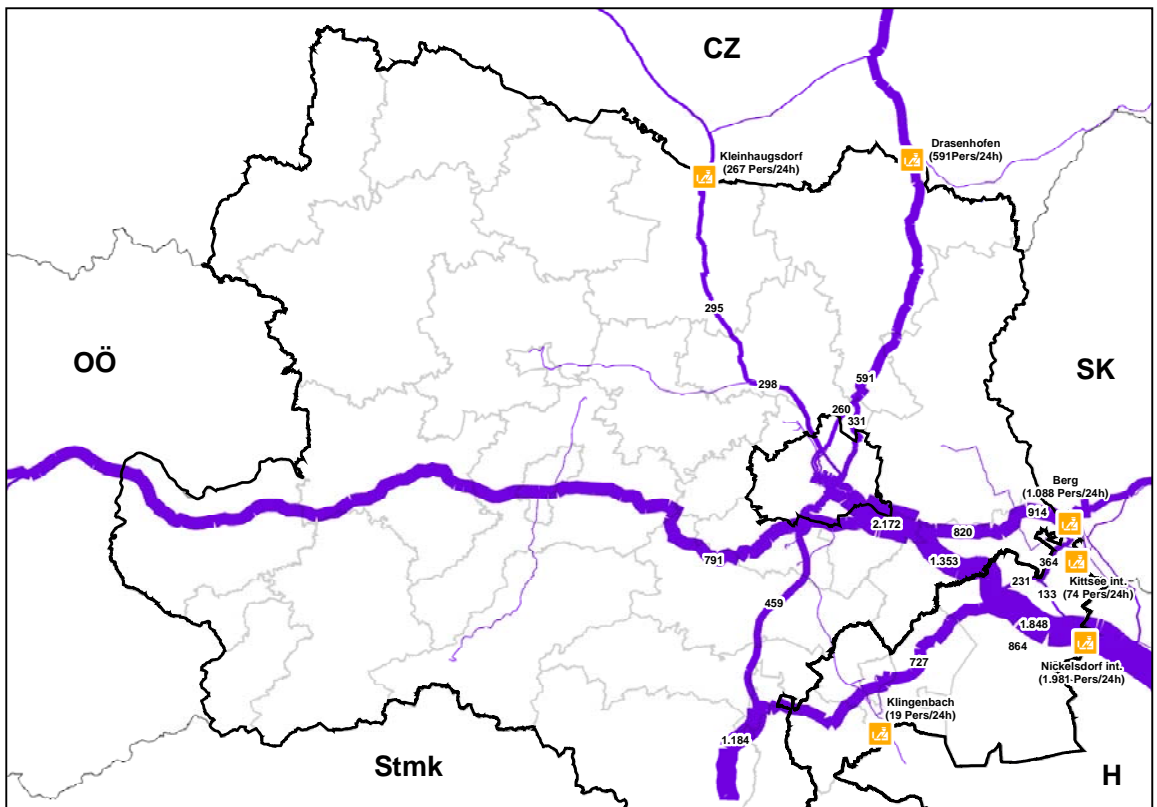
Verkehrsspinnen

Zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen in der Ostregion wurde das gesamte Potenzial an Personen/24h mittels Verkehrsmodell Annahme „Bestweg“ auf das unbelastete Bestandsnetz umgelegt (mit S1 Südumfahrung Wien).

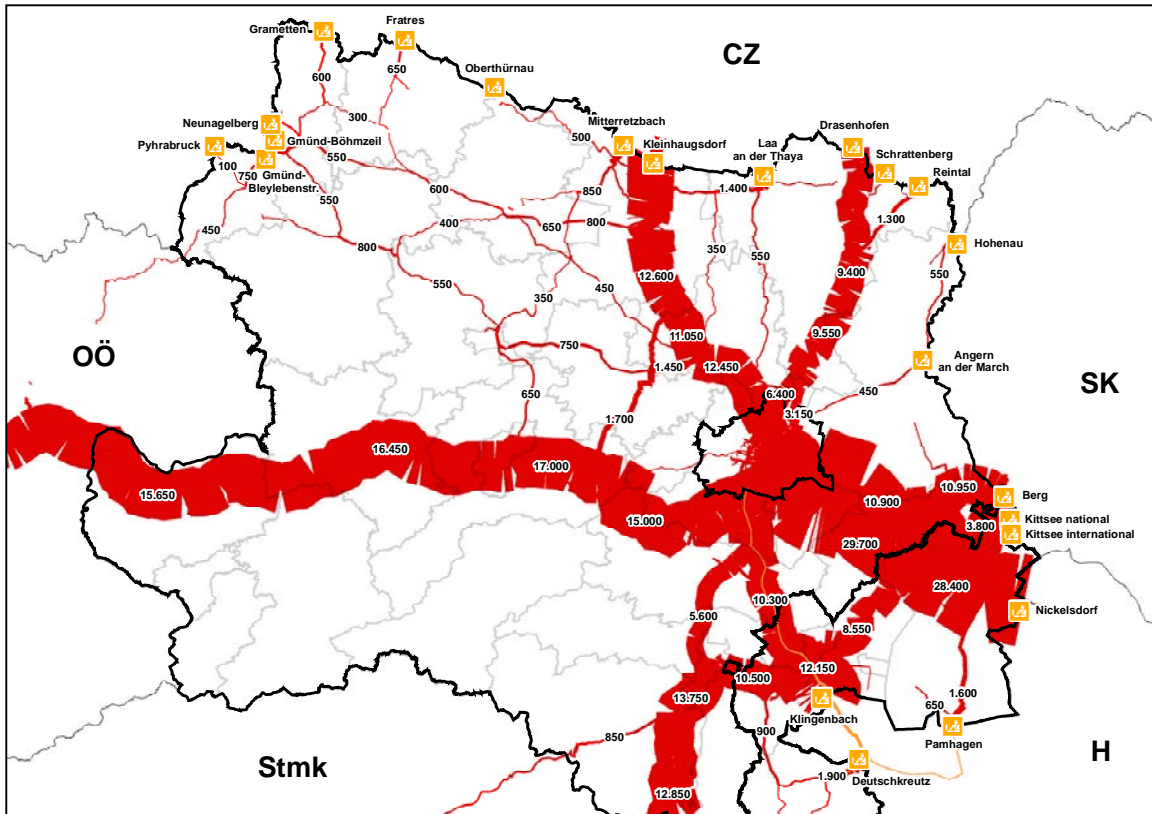
Schienerverkehr



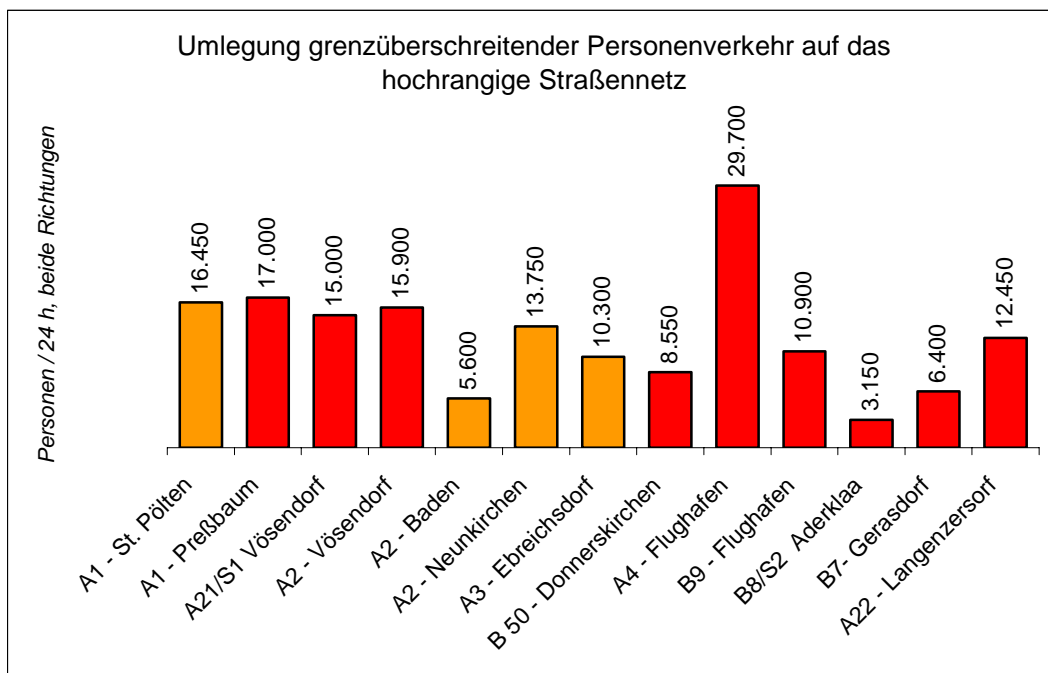
Linienbusverkehr



Straßenverkehr



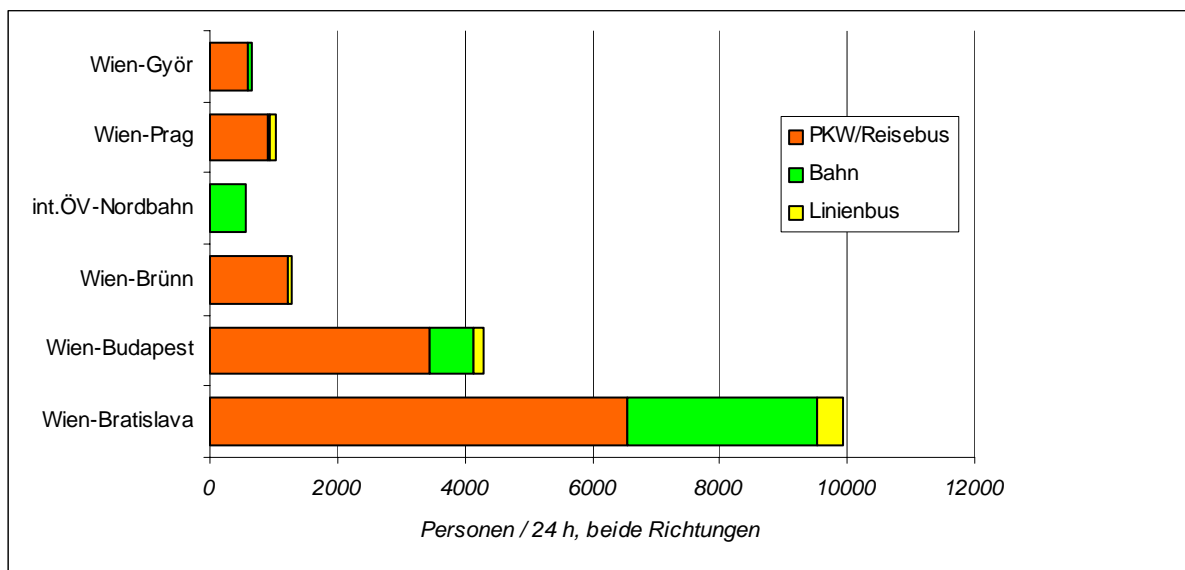
Beim Linienbusverkehr tritt die höchste Belastung auf der A4 vor Wien auf (2.172 Personen/24h). Im Schienenverkehr ist die am stärksten frequentierte Strecke die Ostbahn im Abschnitt Wien-Bruck/Leitha (3.103 Personen/24h). Im Straßennetz sind die Belastungen wesentlich höher, aber auch hier am höchsten auf der A4. In der Tabelle sind die Werte nochmals für signifikante Querschnitte dargestellt.



Die Umlegung Straßenverkehr ergibt, dass 54% des Grenzverkehrs über den Raum Wien läuft, 32% davon hat das Ziel Wien. 12% läuft über Wien ohne die Donau zu queren, das sind absolut rund 15.000 Personen bzw. 9.100 Pkw, die idealer Weise die S1 benötigen.

zen könnten. 9% läuft über Wien die Donau querend, das sind absolut rund 11.200 Personen bzw. 7.200 Pkw, die als theoretisches Potenzial einer S1 Nordostumfahrung argumentierbar sind (Wert heute, ohne Prognose)

Städterelationen mit Wien



Hier zeigt sich wieder deutlich die Nähe der beiden Hauptstädte und europäischen Wirtschaftszentren Wien und Bratislava. Diese Relation sollte durch weitere Fahrplan und Tarifangebote bei der Bahn weiter zugunsten der Schiene verbessert werden. Die Linienbusse sollten vor allem für die Erschließung regionaler Ziele im Raum Wien Bratislava verstärkt werden. Für die Relationen Wien – Brünn / - Prag gibt es für den ÖV keine Möglichkeit der Zuordnung, da für die Personen in den Fernzügen keine Fragebögen ausgegeben wurden (das Erhebungspersonal hätte weite Strecken mitfahren müssen).

Nach vorliegen noch zu ergänzender Detailauswertungen werden die gesamten Ergebnisse etwa Mitte 2007 in die Homepage der PGO eingespielt. Ausgewählte Karten werden in Centropo-Map dargestellt.

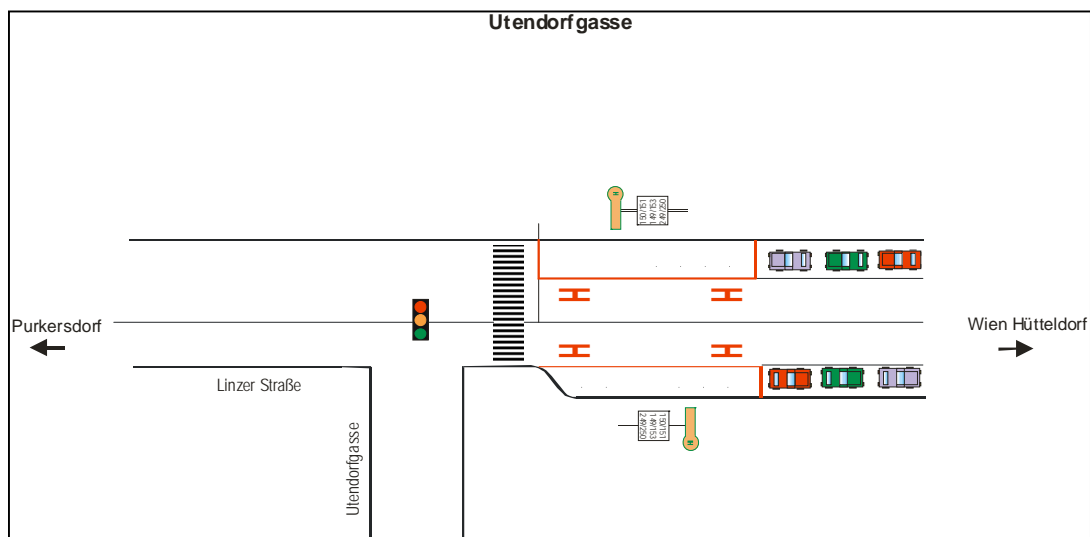
Regionale Plattform mpv03

Die in der PGO eingerichtete Regionale Plattform mpv03 dient der Abstimmung der Landesverkehrskonzepte hinsichtlich regional wirksamer Initiativen zugunsten umweltfreundlicher Mobilität. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten, wobei für die aus der Region nach Wien führenden Korridore Strategie- und Maßnahmenbündel erarbeitet werden sollen. 2006 wurden dabei folgende Ergebnisse / Fortschritte erzielt:

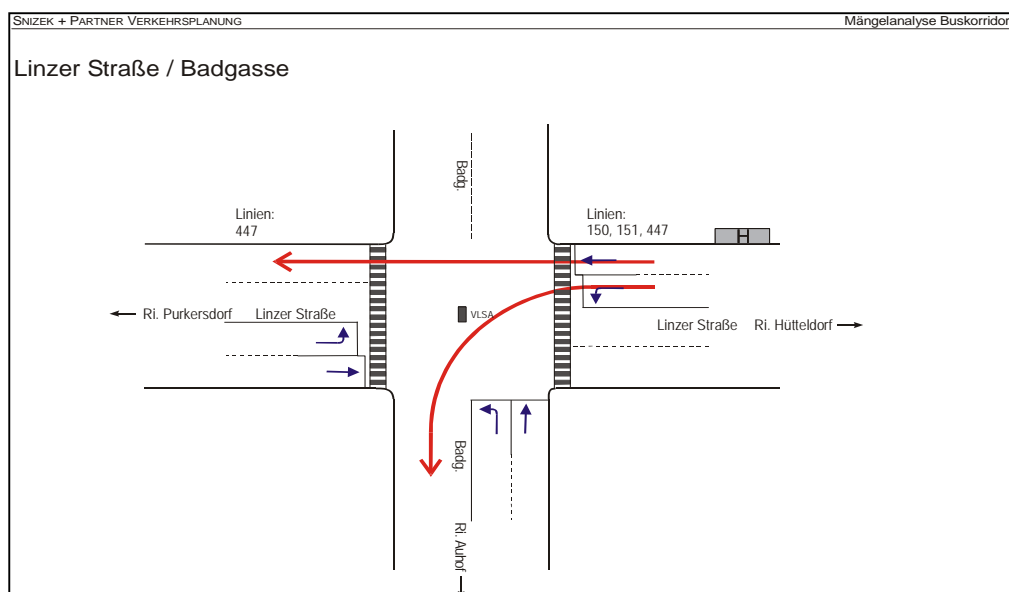
Analyse der Regionalbuskorridore mit Maßnahmenvorschlägen

Im Auftrag an Snizek+Partner wurden Lösungsvorschläge zur Verbesserung und Wiederherstellung der fahrplanmäßigen Intervalle der Regionalbuslinien nach Wien erarbeitet. Davon umgesetzt bzw. in Umsetzung sind:

- 14; Kaphaltstellen in der Linzer Straße, bei Kreuzungen Samptwandergasse, Utendorf-gasse (Abb.), Wolfersberggasse, Bujattigasse (Endstelle Stbl.49)



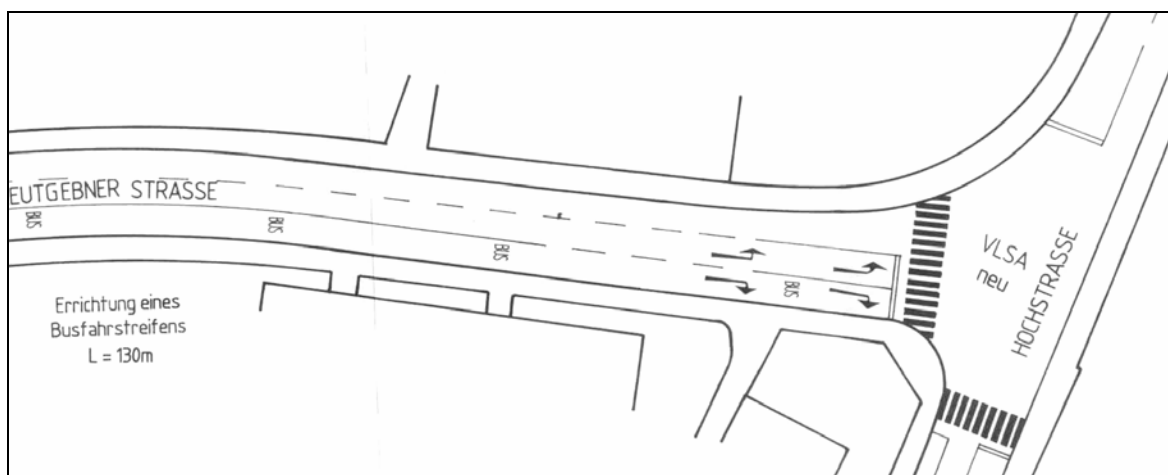
- 14; VLSA Linksabbieger von Hauptstraße in die Badgasse (Abb)



- Hagenbrunn; bauliche Umgestaltung der Kreuzung Brünnerstraße / Seyringer Straße zur wirksamen Verbesserung der VLSA – Schaltung
- 23; Kaphaltestellen in der Breitenfurter Straße (Abb) (eine VLSA Lösung im Bereich Kalksburg / Kirchenplatz ist unter den derzeitigen Bedingungen nicht möglich)

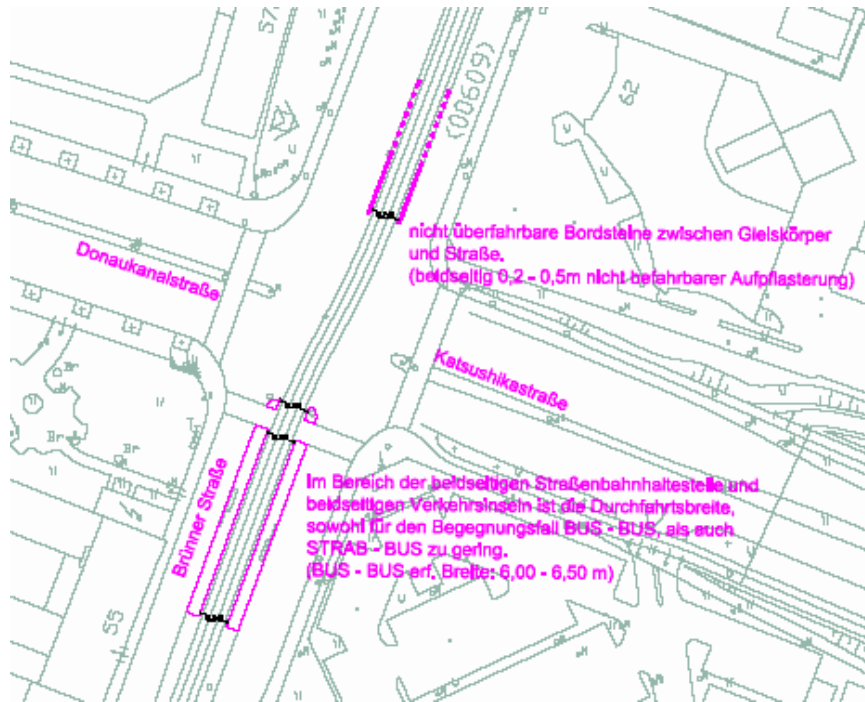


- Klosterneuburg; Links Abbiegeverbot in die Pater Abel Straße / Stadtplatz
- 22; Regionalbus benützt wie städtischer Bus die Straßenbahngeleise der Ostbahn-Unterführung Erzerzog-Karl Straße (Vertrag WL-Postbus)
- 10; Änderung der Halteverbote auf der Triesterstraße stadteinwärts von Spinnerin am Kreuz Richtung Matzleinsdorfer Platz auf einheitlich 6-10 h
- 23; VLSA (1) in Kombination mit einer baulichen Umgestaltung der Kaltenleutgebener Straße vor der Kreuzung Hochstraße für je einen Fahrstreifen Rechtsabbieger und Linksabbieger. Im Staufall (stadteinwärts) schaltet sich Bus über eine Induktionsschleife die Kreuzung zum Linksabbiegen frei. Um den Verkehrsfluss der Buslinie auch im kurz darauf folgenden Kreuzungsbe- reich Hochstraße / Ketzergasse zu erhalten, wäre hier eine weitere - mit VLSA (1) abgestimmte VLSA (2) einzurichten.

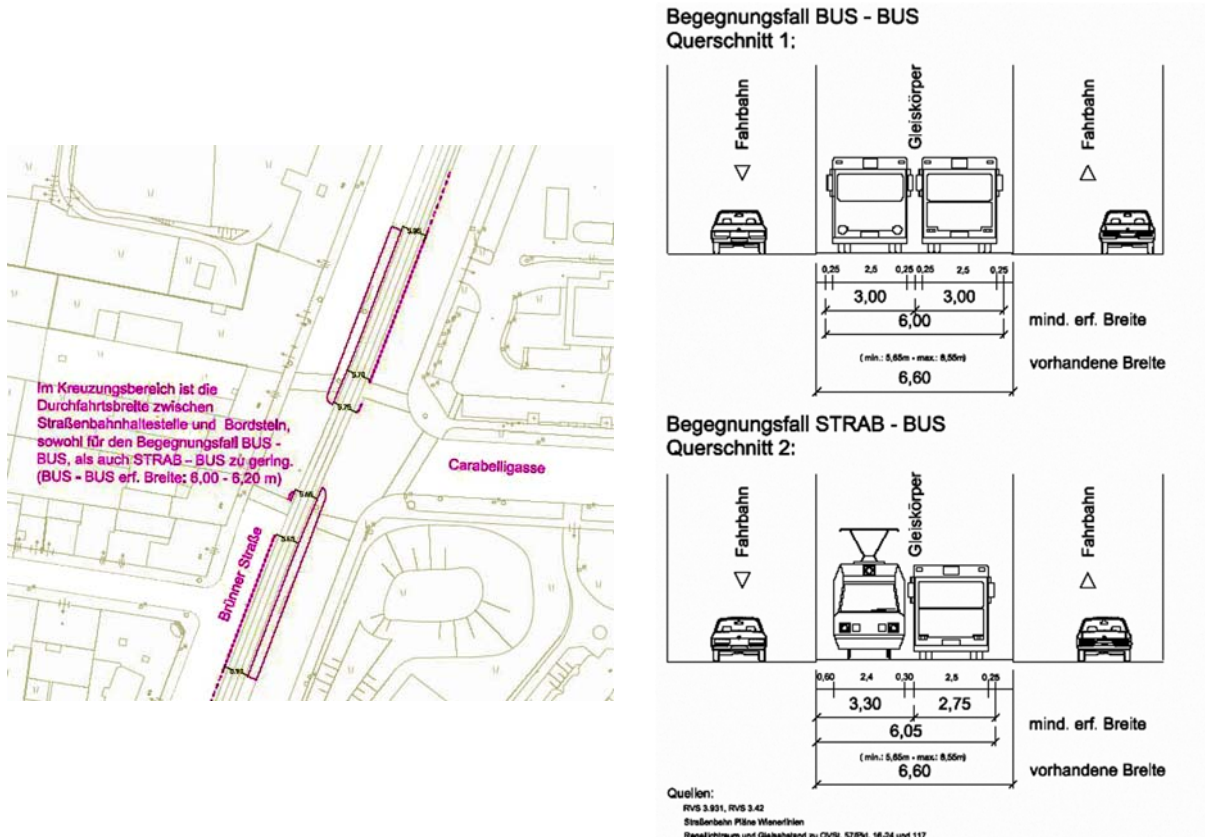


- 23; Verlängerung der Rechts Abbiegespur auf der Brunnerstraße in die Ketzergasse Richtung Siebenhirten

- Korridor Brüner Straße:
 Analog dem Beispiel Pragerstraße (der Regionalbus darf stadteinwärts die Straßenbahngeleise mitbenutzen) wurden auch auf der Brüner Straße die Rahmenbedingungen für eine Mitbenutzung des Gleiskörpers der Straßenbahnlinien 30 und 31 durch die in diesem Korridor verkehrenden Regionalbusse aufgezeigt:



Möglich ist dies im Abschnitt von der Gerasdorfer Straße bis zur Angerer Straße (2,8 km). Erforderlich wären dazu bauliche Veränderungen im Gleiskörper (Schleppkurvenuntersuchung) an mindestens 6 Stellen, Verlängerung der Haltestellenbereiche, technische Lösungen für das Ausfädeln in die Brüner Straße (Bereich Carabelligasse bis Gerasdorfer Straße), die Klärung betrieblicher und Sicherheits- Fragen sowie vertragliche Absicherungen.



Die in den Profilen dargestellten Begegnungsfälle Bus/Bus und Straßenbahn/Bus zeigen, dass es umfangreicher baulicher Maßnahmen zur Ertüchtigung der Straßenbahntrasse bedürfte, um einen Mischverkehr zu ermöglichen.

Gespräche mit den Wiener Linien und dem Wiener 21. Gemeindebezirk ergaben jedoch, dass angesichts der beabsichtigten Beschleunigung der Straßenbahnlinien 31/30 („Superbim“) die Mitbenutzung der Gleistrasse für Regionalbusse aus folgenden Gründen nicht weiter zu verfolgen ist:

- Dichte Intervalle der Stbl. 30/31, 3 min HVZ, gepl. Superbim 2,5 min HVZ, 4 Regionalbuslinien (auf der Prager Straße längere Intervalle, 2 Regionalbuslinien).
- hohe Fahrgastfrequenzen und starker Fahrgastwechsel (aktuelle Zählungen der Stbl. 30+31: 1.200 FG von 7 - 7.30 h; 14.400 FG von 6 - 20 h).
- Tempo 60 für Stbl. 30/31 bereits genehmigt. Entscheidendes Kriterium dafür ist die freie Sicht, um bei auftretenden Gefahren möglichst rasch bremsen zu können. Diese „Sicherheit“ würde bei zusätzlichem Busverkehr neu zu bewerten sein, was wieder zu Temporeduktion und „Entschleunigung“ führen könnte.
- Straßenbahn fährt auf baulich abgesetzter und mehrmals verschwenkter Trasse, die zahlreiche Konfliktpunkte für eine Mischnutzung schafft (siehe auch Erläuterung Snizek+Partner), Haltestellenlängen baulich nur für 1 Straßenbahngarnitur, keine einzige Doppelhaltestelle. VLSA für Stbl. bereits in einigen Kreuzungsbereichen, tw. mit Signal für Blinde (Trillergasse).

Als realistische Alternative bietet sich an, die Regionalbusse an die beschleunigte Straßenbahn (Stufe 1: Stammersdorf B7, Stufe 2: Stammersdorf Rendezvousberg) mit kürzestmöglichen Umsteigehaltestellen anzudocken, sodass diese künftig nicht mehr im Stau der Brünner Straße bis Floridsdorf U6 fahren müssen.

Für die geplante „Superbim“ ergibt sich von Stammersdorf B7 bis Floridsdorf U6 gegenüber der heutigen Fahrzeit der Stbl. 31 und 30 bei Optimierung aller Ampel-Kreuzungen und dem automatischen Türschließen ein Zeitgewinn von 3 Minuten, somit eine Fahrzeit von 14 Minuten (stadtauswärts 13 Minuten). Die verlängerte U6 würde für diese Strecke (mit weniger Stationen) max. 11 Minuten benötigen.

Hinsichtlich des Negativ- Argumentes „1x mehr Umsteigen“ hat es der VOR übernommen zu prüfen, welche Ziele die Fahrgäste der nach Wien führenden Regionalbusse haben.

Weitere Überlegungen sind anzustellen:

- Verlegung von Regionalbuslinien zur U1 Leopoldau
- Beschleunigung der Linie 31 bis zum Schottenring mit Umsteigemöglichkeit U2, U4 (bessere Erschließung der Parkraum bewirtschafteten Bezirke für Pendler aus der Region)
- Nutzung der in Wien eingesparten Regionalbus-Kilometer zur Verstärkung der Regionalbusangebote in der Region

Die weiter Vorgangsweise für den Korridor Brünner Straße wird sich ua. auch an den Maßnahmen orientieren, die für die Umgestaltung des Bussystems mit Wirksamwerden der U2-Verlängerung bis Aspernstraße (2010) vorgesehen sind (Kappen der Regionalbusse in Aspern).

Alternative für Korridor Kaltenleutgebener Straße

Die vorgeschlagenen Maßnahmen (Busschleuse und synchrone VLSA Schaltungen) ergeben Verbesserungen bei gegebenem Verkehrsaufkommen, ein erhöhtes Verkehrsaufkommen würde allerdings wieder zu Problemen führen.

Angesichts möglicher Nachnutzungen im Areal des ehemaligen Zementwerkes Rodaun und der Anlagen und Steinbrüche in Kaltenleutgeben und Perchtoldsdorf wurde mit dem 23. Wiener Gemeindebezirk vereinbart, weitere Lösungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit der noch für Gütertransport in Betrieb stehenden „Waldbahn“ (Bf Liesing-Rodaun-Waldmühle) zu prüfen, um die verkehrliche Situation in diesem Wienerwald Tal nachhaltig zu verbessern.

Die dabei angedachte Einrichtung eines Buskorridors unter Verwendung eines Streckenteiles der „Waldbahn“ soll genauer untersucht werden. Dabei wird die Mischnutzung der (eingleisigen) Bahntrasse durch Busse (Straßenfahrzeuge) und Güterzüge (Schienenfahrzeuge) betrachtet. Es muss sowohl auf technische (zB. Sicherungstechnik, Bauausführung) als auch rechtliche Aspekte eingegangen werden.

Neben der Angebotsanalyse hinsichtlich Verkehrsaufkommen Personenverkehr und Güterverkehr soll ein Maßnahmenkonzept über die Machbarkeit für Mischbetrieb - Varianten hinsichtlich Kosten, Nutzen, Fahrzeit-Effekte und die Auswirkungen auf das Umfeld (betroffene Straßenzüge, Eisenbahnkreuzung) Auskunft geben (Auftrag an Büro Juhasz&Markgraf). Es werden auch Aussagen über zusätzliche Fahrgastpotenziale im beschleunigten Buskorridor erwartet. Dazu sind vor allem die Gespräche mit den Betreibern (ÖBB, Fa. Holcim, Perlmoozer-Lafarge) sowie mit dem 23. Bezirk und den Nachbar-Gemeinden im Rahmen des Stadt Umland Managements zu führen.

Projekt „IN-STELLA“

In einem von der PGO gemeinsam mit der BOKU veranstalteten Workshop mit ExpertInnen aus dem In- und Ausland wurden die Möglichkeiten zur Steuerung der Verkehrsnachfrage durch Stellplatzmanagement am Zielort für Nicht-Wohnnutzung diskutiert. In Abstimmung mit der Region (NÖ, Bgld.) soll die Einführung von Stellplatzobergrenzen in Kombination mit einer noch genauer zu definierenden „Verkehrserregerabgabe“ geprüft werden. Die weiteren Arbeitsschritte – insbesondere zum Aufbau eines Argumentariums zur Änderung der Garagengesetze der Länder – wurden bereits eingeleitet. (1. Schritt: Überprüfung der Vorschreibung und Höhe der Stellplatz-Ausgleichsabgabe in Wien und in Umlandgemeinden).

Fahrgemeinschaften

Unterstützt wurde der VOR beim Pilotprojekt „Fahrgemeinschaften“. In Zusammenarbeit mit größeren Unternehmen konnte die Fahrgastvermittlung „compano“ im Internet unter www.compano.at eingerichtet werden, die bereits den VCÖ-Mobilitätspreis erhielt.

P+R - Finder

In Kombination mit der Fahrplanauskunft des VOR ist nun über die Startseite und einen Übersichtsplan eine aktuelle Auskunft über sämtliche P+R-Standorte im Internet unter www.vor.at abrufbar.

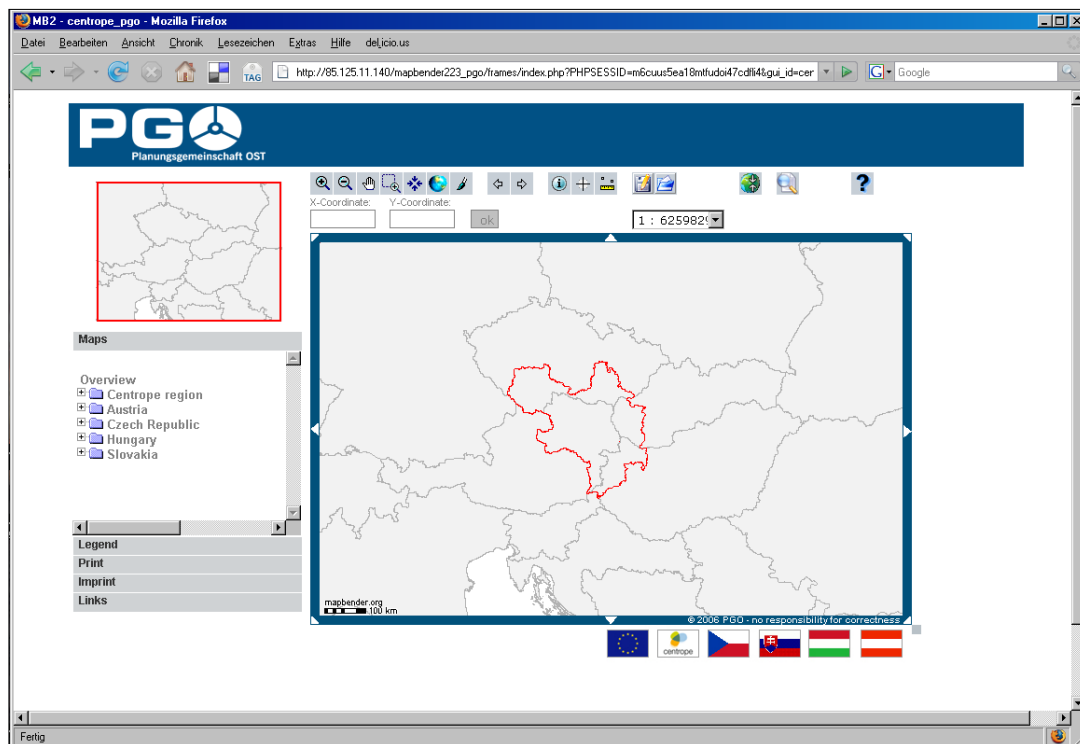
ITS Vienna Region

Das Projekt Verkehrsmanagement (VEMA), das in einem ersten Schritt den Aufbau eines Verkehrslagebildes in Echtzeit zum Ziel hat, läuft seit Mitte 2006 unter dem Titel ITS (Intelligent Transport Systems) Vienna Region. Beim VOR wurden dazu die personellen und technischen Ressourcen geschaffen. Partner im Projekt sind die Länder Wien, NÖ und Bgld. (Initiatoren), VOR, BMVIT, i2-intelligente Infrastruktur, Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH, AustriaTech (Gesellschaft des Bundes f. technologiepolitische Maßnahmen), ASFINAG Verkehrstelematik GmbH, ÖBB Personenverkehrs AG, ARC – Austrian Research Centers, Österreichisches Forschungs- und Prüfzentrum Arsenal GmbH, PRISMA-solutions EDV-Dienstleistungen GmbH, PTV AG, TU-Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen, IFF - Abteilung für Organisationsentwicklung und Gruppendynamik, Mentz Datenverarbeitungs GmbH
Derzeit läuft ein vom Bund über das Programm „i2“ gefördertes Forschungsprojekt, das auf dem Verbund maßgeblicher Datenträger (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr) aufbaut.

CENTROPE-map digitales Informationssystem – Fortführung 2006

Bearbeitung: Multimediaplan (DI. Manfred Schrenk)

Im Projekt Centrope_MAP der Phase IV (2006) ging es in erster Linie um die Zusammenführung von räumlichen Daten aus der Centrope Region. Die Centrope Region besteht aus Gebieten der Länder Österreich (Wien, Niederösterreich, Burgenland), Slowakei (Bratislava, Trnava), Tschechien (Südmähren, Südböhmen) und Ungarn (Győr-Moson-Sopron, Vas).



Übersicht Centrope Region (Quelle: <http://www.centropemap.org>, Dezember 2006)

Die in Centrope MAP integrierten Geodaten sind jedoch nicht nur auf die Centrope Region beschränkt. Es wurde z.B. auch die benachbarte Region Vysocina (CZ) miteinbezogen.

Fortführung der Integration weiterer Datenquellen

Grundlagenkarten für Centrope_MAP

Nach der Evaluierung der angekauften GeoAtlas- Daten wurden diese in Centrope Map eingebunden. Damit stehen topographische Grundkarten bis zu einem Maßstab von 1:25.000 für die gesamte Centrope-Region online zur Verfügung.



Neue Datenquellen aus der Centrope Region wurden in das bestehende System integriert. Vorhandene Daten wurden als „Web Map Services“ (WMS) aufbereitet und online verfügbar gemacht oder, falls diese bereits direkt als „Web Map Service“ verfügbar sind, überprüft und direkt in die Applikation eingebunden.

Durch Knüpfen von neuen Kontakten in benachbarten Regionen konnten weitere Projektpartner gewonnen werden: Tschechische Umweltagentur CENIA (Czech Environmental Informatoin Agency), Kreis Südmähren (Kraje Jihomoravský).

Die hauptsächlich umweltbezogenen Geodaten von CENIA sind via OGC konformer Web Map Services verfügbar. Die südmährischen Daten wurden von den Partnern per Email geliefert und als Web Map Services von der Fa. Multimediaplan.at aufbereitet und direkt am Centrope Server gehostet.

Auch von den ungarischen Partnern wurden Geodaten für Centrope_MAP zur Verfügung gestellt und von der Fa. Multimediaplan.at als WMS aufbereitet.

Bei den Ländern Burgenland, NÖ und Wien wurde jeweils ein inhaltlich und betreffend die Legenden abgestimmter OGC konformer WMS – Dienst eingerichtet, der in Folge in „Centrope Map“ eingebunden wird. Probleme gab es nur beim Wiener Server, wo zur Einbindung noch technische Fragen in Bezug auf die in Wien erforderliche Zertifizierung zu lösen sind.

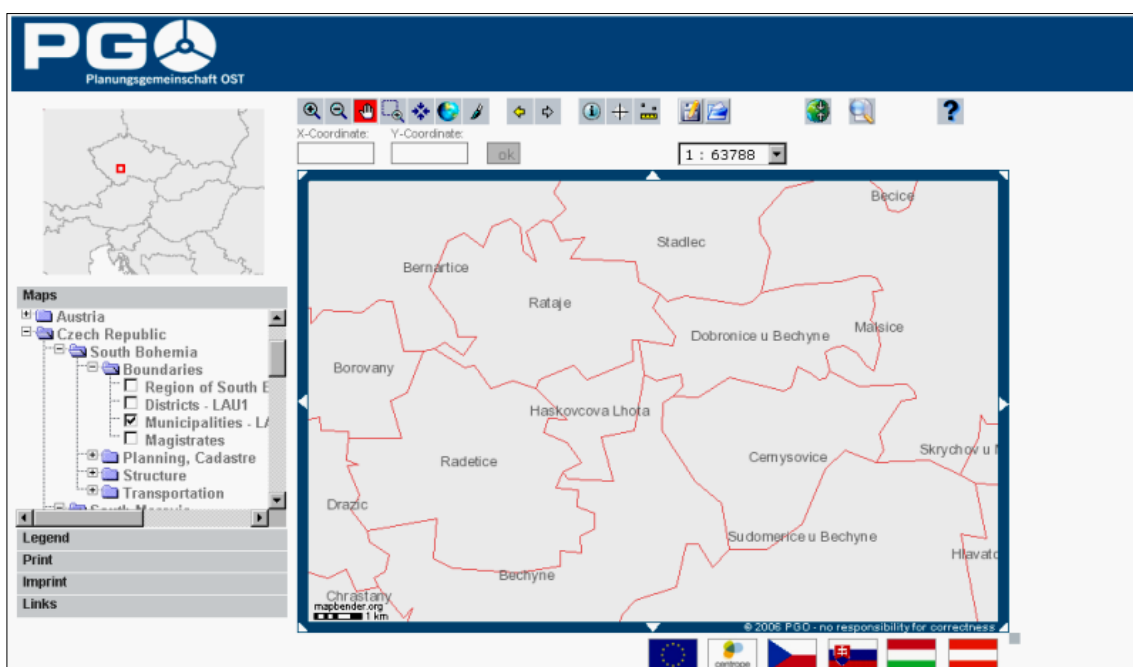
Folgende Themenbereiche sollen in einem ersten Schritt aufbereitet werden:

- Natur-Naturschutz (Schutzkategorien gem. Naturschutzgesetzen, Natura 2000, Nationalparks etc.)
- Gewidmetes Bauland (generalisiert in 2 Kategorien: Bauland Betriebs/Industriegebiet, und sonstiges Bauland)
- Radwegnetz
- Grundwasser – Schutz und Schongebiete
- Gewässernetz
- EU-Zielgebiete
- Luftfahrthindernisse
- Waldfunktionspläne
- Höhenschichten
- ÖK 200.000 und ÖK 50.000
- Orthophotos

Aufbereitung der Daten

Im Rahmen von „Centrope Map“ wurde ein Styleguide entwickelt, der als Basis für die kartografische Darstellungen der Geodaten im Web Map Client dienen soll. Dieser Styleguide wurde von Multimediaplan.at an die GIS-Stellen der Länder zur Aufbereitung deren Daten übermittelt und dient als Ausgangspunkt für die Legenden.

Die ungarischen und teilweise auch tschechischen Daten konnten direkt über einen automatisierten Prozess als WMS aufbereitet werden, wobei es jedoch bei der Beschriftung in der Kartendarstellung zu Diskrepanzen aufgrund des unterschiedlichen Encodings gekommen ist. Entgegen zum westeuropäischen Standard ISO-8859-1 in Centrope_Map verwenden die Tschechen zur Darstellung der meist apostrophierten Zeichen UTF-8 oder ISO 8859-2.

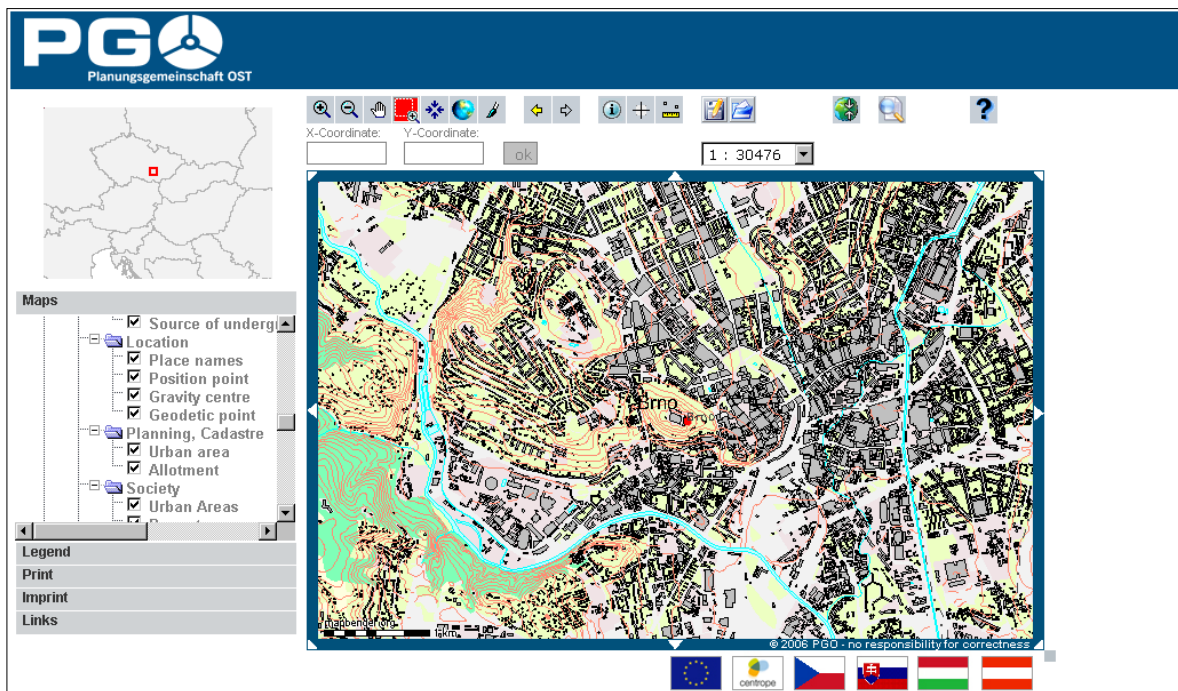


Beispiel: Gelöstes Encoding-Problem der tschechischen Geodaten

Vor dem Einbinden in Centrope_MAP mussten die Geodaten vielfach noch mit einer passenden Projektionsdatei versehen werden, da diese ansonsten mit den bereits vorhandenen Geodaten gemeinsam nicht lagerichtig dargestellt werden. Die ungarischen Daten mussten umprojiziert werden, da für das direkte Umprojizieren vom ungarische Projektionssystem HD-72 (Ungarisches Datum von 1972) in das von „Centrope Map“ verwendete Projektionssystem (Austria Lambert 37°30') mithilfe des UMN MapServers kein geeigneter EPSG-Code zur Verfügung stand. Ähnliches gilt für das Aufbereiten der tschechischen Daten. Auch diese mussten vor dem Einbinden in „Centrope Map“ umprojiziert werden (WGS84 → Austria Lambert 37°30').

Mithilfe der für Centrope_MAP verwendeten Software, der Mapbender Web Map Client Suite, wurden die neuen ‚externen‘ WMS in die bereits bestehenden Applikationen erfolgreich hinzugefügt.

Screenshot der neuen Geodaten (Kraje Jihomoravský, CENIA)



Die verfügbaren Layer wurden von der jeweiligen Landessprache (Ungarisch, Slowakisch) ins Englische übersetzt und nach Klassen des ISO 19115 „Core metadata for geographic information“ kategorisiert (z.B. Biota, Boundaries etc.).

Erweiterung der Funktionalität des „Centrope Web Map“-Servers

Bei der Erweiterung der Funktionalität des „Centrope Web Map“-Servers geht es u.a um die Funktion, vorgefertigte Karten anhand eines „Web Map Context“-Dokumentes abzuspeichern und wieder abzurufen. Des Weiteren steht den Nutzern eine Übersicht aller Funktionen der „Web Map“-Applikation zur Verfügung. Eine aktuelle Übersichtsliste mit allen integrierten „Web Map Services“ kann ebenfalls online abgefragt werden.

Web Map Context Document








Die Funktion „Save workspace as web map context document“ ermöglicht das Speichern und Abrufen vorgefertigter Karten. Die Layer für diese Karte können von verschiedenen Web Map Servern kommen. Der gewünschte "Context" kann so dekodiert und abgespeichert werden, sodass die vordefinierte Kartenansicht vom selben oder einem anderen Benutzer wiederhergestellt werden kann.

Ein " Web Map Context"-Dokument benutzt die eXtensible Markup Language (XML). Anhand der Funktion "Save workspace as web map context document" kann so eine voreingestellte Kartenansicht generiert werden. Die abgespeicherten „Workspaces“ können mithilfe von „Load web map context document“ aufgerufen werden.

Hilfe

Auf der Hilfeseite werden die einzelnen Funktionen der „Centrope MAP“-Applikation in der Projektsprache Englisch beschrieben. Des Weiteren wird eine generelle Einführung in das eigentliche Projekt gegeben.

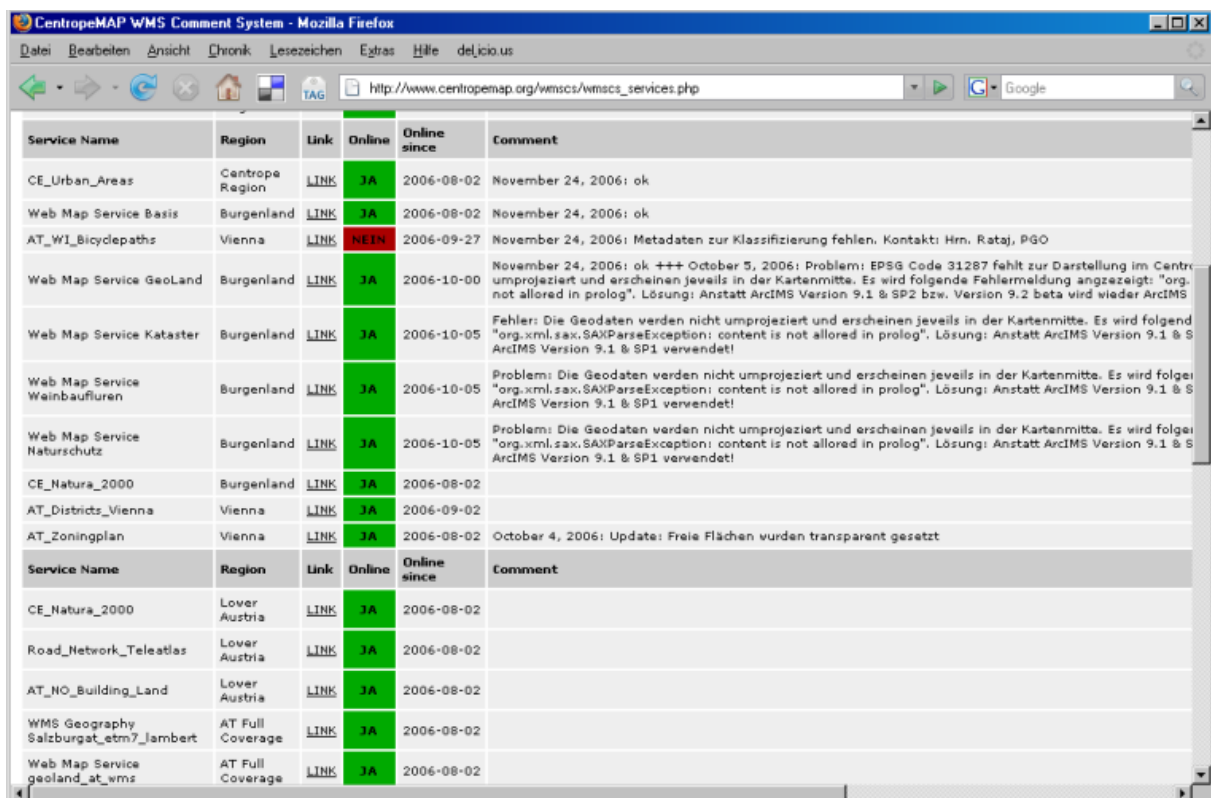
Toolbar

-  **Zoom In**
This button zooms into the map.
-  **Zoom Out**
This button zooms out of the map.
-  **Set map Center**
This button sets a new center for the map.
-  **Query**
Query objects in the map with this button.
-  **Zoom by rectangle**
Toggle this button to pull up a rectangle in the map (just like drag & drop).
-  **Pan**
Use this button to enter pan mode. Drag & drop the map
-  **Display complete map**
Zoom to the full extent map of this application.

Beschreibung der einzelnen Werkzeuge von „Centrope MAP“

Online Übersichtsliste der WMS

In Centrope-Map sind bereits mehrere in- und ausländische WMS-Dienste eingebunden. Das so genannte „Web Map Services Comment System“ („WMS Comment“-System oder WMSCS) gibt dem Auftraggeber einen Überblick über alle für Centrope_MAP verfügbaren WMS. Neben dem aktuellen Stand der online geschalteten Geodaten informiert das WMSCS auch über den jeweiligen Grund, warum ein WMS eventuell nicht gerade online ist bzw. welche Probleme in der Vergangenheit aufgetaucht sind und wie diese gelöst worden sind.



Service Name	Region	Link	Online	Online since	Comment
CE_Urban_Areas	Centrope Region	LINK	JA	2006-08-02	November 24, 2006: ok
Web Map Service Basis	Burgenland	LINK	JA	2006-08-02	November 24, 2006: ok
AT_WI_Bicyclepaths	Vienna	LINK	NEIN	2006-09-27	November 24, 2006: Metadaten zur Klassifizierung fehlen. Kontakt: Hrn. Rataj, PGO
Web Map Service GeoLand	Burgenland	LINK	JA	2006-10-00	November 24, 2006: ok +++ October 5, 2006: Problem: EPSG Code 31287 fehlt zur Darstellung im Centropemap. Es wird folgende Fehlermeldung angezeigt: "org.xml.sax.SAXParseException: content is not allowed in prolog". Lösung: Anstatt ArcIMS Version 9.1 & SP2 bzw. Version 9.2 beta wird wieder ArcIMS Version 9.1 & SP1 verwendet!
Web Map Service Kataster	Burgenland	LINK	JA	2006-10-05	Fehler: Die Geodaten werden nicht umprojiziert und erscheinen jeweils in der Kartenmitte. Es wird folgende Fehlermeldung angezeigt: "org.xml.sax.SAXParseException: content is not allowed in prolog". Lösung: Anstatt ArcIMS Version 9.1 & SP2 bzw. Version 9.2 beta wird wieder ArcIMS Version 9.1 & SP1 verwendet!
Web Map Service Weinbaufluren	Burgenland	LINK	JA	2006-10-05	Problem: Die Geodaten werden nicht umprojiziert und erscheinen jeweils in der Kartenmitte. Es wird folgende Fehlermeldung angezeigt: "org.xml.sax.SAXParseException: content is not allowed in prolog". Lösung: Anstatt ArcIMS Version 9.1 & SP2 bzw. Version 9.2 beta wird wieder ArcIMS Version 9.1 & SP1 verwendet!
Web Map Service Naturschutz	Burgenland	LINK	JA	2006-10-05	Problem: Die Geodaten werden nicht umprojiziert und erscheinen jeweils in der Kartenmitte. Es wird folgende Fehlermeldung angezeigt: "org.xml.sax.SAXParseException: content is not allowed in prolog". Lösung: Anstatt ArcIMS Version 9.1 & SP2 bzw. Version 9.2 beta wird wieder ArcIMS Version 9.1 & SP1 verwendet!
CE_Natura_2000	Burgenland	LINK	JA	2006-08-02	
AT_Districts_Vienna	Vienna	LINK	JA	2006-09-02	
AT_Zoningplan	Vienna	LINK	JA	2006-08-02	October 4, 2006: Update: Freie Flächen wurden transparent gesetzt
Service Name	Region	Link	Online	Online since	Comment
CE_Natura_2000	Lover Austria	LINK	JA	2006-08-02	
Road_Network_Teleatlas	Lover Austria	LINK	JA	2006-08-02	
AT_NO_Building_Land	Lover Austria	LINK	JA	2006-08-02	
WMS Geography Salzburgat_etm7_lambert	AT Full Coverage	LINK	JA	2006-08-02	
Web Map Service geoland_at_wms	AT Full Coverage	LINK	JA	2006-08-02	

Übersicht des WMSCS für Centropemap

Kommunikation mit Kooperationspartnern

Centropo_MAP Online Dictionary

Zur besseren Verständigung zwischen den einzelnen Projektpartnern und einer einheitlichen Darstellung in der „Centropo Map Web“- Applikation wurde ein online Wörterbuch zur gemeinsamen Verwendung erstellt. Die folgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem „Centropo Map“ Online dictionary, in dem Fachvokabular (vor allem aus dem Bereich der Raumplanung) in den Sprachen Deutsch, Englisch, Tschechisch, Slowakisch und Ungarisch zusammengefasst ist. Dieses Wörterbuch wird laufend ergänzt.

German	English	Czech	Slovak	Hungarian
Bevölkerung	population	obyvatelstvo	obyvatelstvo	lakosság
Gemeinde	communality, municipality	obce	obce	település
Haushalt	household	domácnost, dům, rodina, služebnictvo	domácnosť	háztartás
männlich/weiblich	male/female	samec/ samice	samec/samica	férfi / nő
Altersklasse	age group	věková skupina	vek skupina	korosztály
Geschlecht	sex, gender	pohlaví	pohlavie	nem
Geburtenbilanz	balance of births	balancovat of narození	rovnováha zo narodenie	születések aránya
Arbeitnehmer	employee	zaměstnanec	zamestnanec	alkalmazott
Wasserlauf	watercourse	Vodní tok	vízolyam	vízfolyam
Kanal	channel	kanál	Kanalizácia	Csatorna
Bach	stream	tok	Prúd	ér
Quelle, Brunnen	spring well	skočit dobře	Zdroj prameň	Forrás, kút
Feld	field	prostor, pole	Pole	Mező
Straße	way, road	cesta	Cesta	Út
Komitat, Bezirk	county	hrabství	Župa	Megye
Verwaltungsgrenze	administrative boundary	Správní hranice	Správne hranice	Közigazgatási határ
Natura2000 Habitat-Gebiete	Natura2000 Habitat areas	Natura2000 Lokalita plochy	Natura 2000 lokálty	Natura2000 pSCI terület
Natura2000 Vogelschutz-Gebiete	Natura2000 Bird areas	Natura2000 letadlo plochy	Natura 2000 vtácie územia	Natura2000 SPA terület
Nationale Naturschutz-Gebiete	National protected areas	Národní chránit plochy	Štátne chránené územia	természetvédelmi terület

„Centropo Map“ online dictionary (Auszug)

Aufbau, Wartung und Housing des CENTROP_MAP Servers

Multimediplan.at wurde von der PGO mit der Beratung bei Auswahl und Beschaffung der entsprechenden Hardware (Server, USV, Backup-Medium, etc.) und Software (Server-Betriebssystem, Applikationen) beauftragt. Eine Vorauswahl zugunsten von Open-Source-Software wurde in Abstimmung mit der MA14 getroffen (Betriebssystem: Linux Fedora Core 4, Mapserver: UMN MapServer, Web Map Suite Client: MapBender).

Das vereinbarte Betriebssystem, sowie die anderen nötigen Applikationen wie Webspaces, Zugangsberechtigungen wurden eingerichtet. Die bereits bestehende „Web Mapping“- Applikation und Projekthomepage wurden auf den neuen Server übertragen. Bei den bisher verwendeten Softwareprodukten wurden Versionsupdates berücksichtigt (z.B. Mapbender Version 2.2.2 auf Version 2.2.3, UMN MapServer Version 4.6 auf Version 4.8.3). Die Domains www.centropemap.org und www.centropemap.com wurden reserviert. Die Wartung des Servers durch Multimediplan erfolgt kontinuierlich durch regelmäßiges Einspielen von (Sicherheits-) Updates. Auch die Internetverfügbarkeit wird durch den Auftragnehmer sichergestellt. In der Regel ist der Server 24 Stunden täglich an 7 Tagen in der Woche verfügbar. Ein volles Backup wird wöchentlich gemacht und eine inkrementelle Sicherung erfolgt täglich.

Hardware Information	
Processors	4
Model	Intel(R) Xeon(TM) CPU 3.20GHz
CPU Speed	3.2 GHz
Cache Size	2.00 MB
System Bogomips	25509.88
Physical Memory	2.97 GB
Disk Swap	1.94 GB

Hardware Information

Ausblick:

Bei der Fortführung von „Centrope Map“ steht vor allem das Knüpfen von neuen Kontakten und die Intensivierung der Zusammenarbeit mit bereits bestehenden Projektpartnern im Vordergrund.

Die nächsten Ziele für die Weiterführung des Projektes „Centrope Map“ können wie folgt aufgelistet werden:

- Schaffung eines einheitlichen Layout
- Integration neuer und weiterer Geodaten
- Aufbau einer Cross-boarder Datenbank (in Zusammenarbeit mit den Statistikstellen)
- Umsetzung einer online- Digitalisierungsfunktion
- Übersetzung der wichtigsten Seiten in Tschechisch, Slowakisch, Ungarisch und Deutsch.
- Erweiterung des „Centrope Map Online Dictionary“

Das Projekt Centrope_MAP sollte als ein fortschreitender Prozess eines laufenden, grenzüberschreitenden Informationsaustausches zum wechselseitigen Nutzen und damit auch als Beitrag zur Schaffung einer Identifikation mit der Centrope Region gesehen werden.

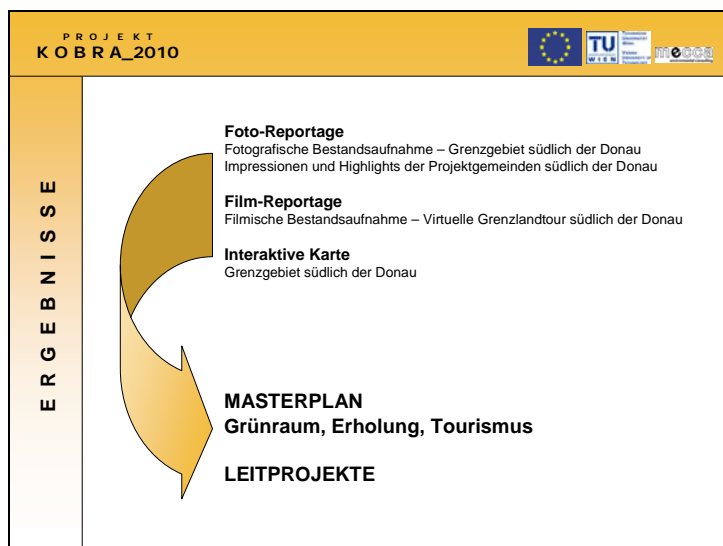
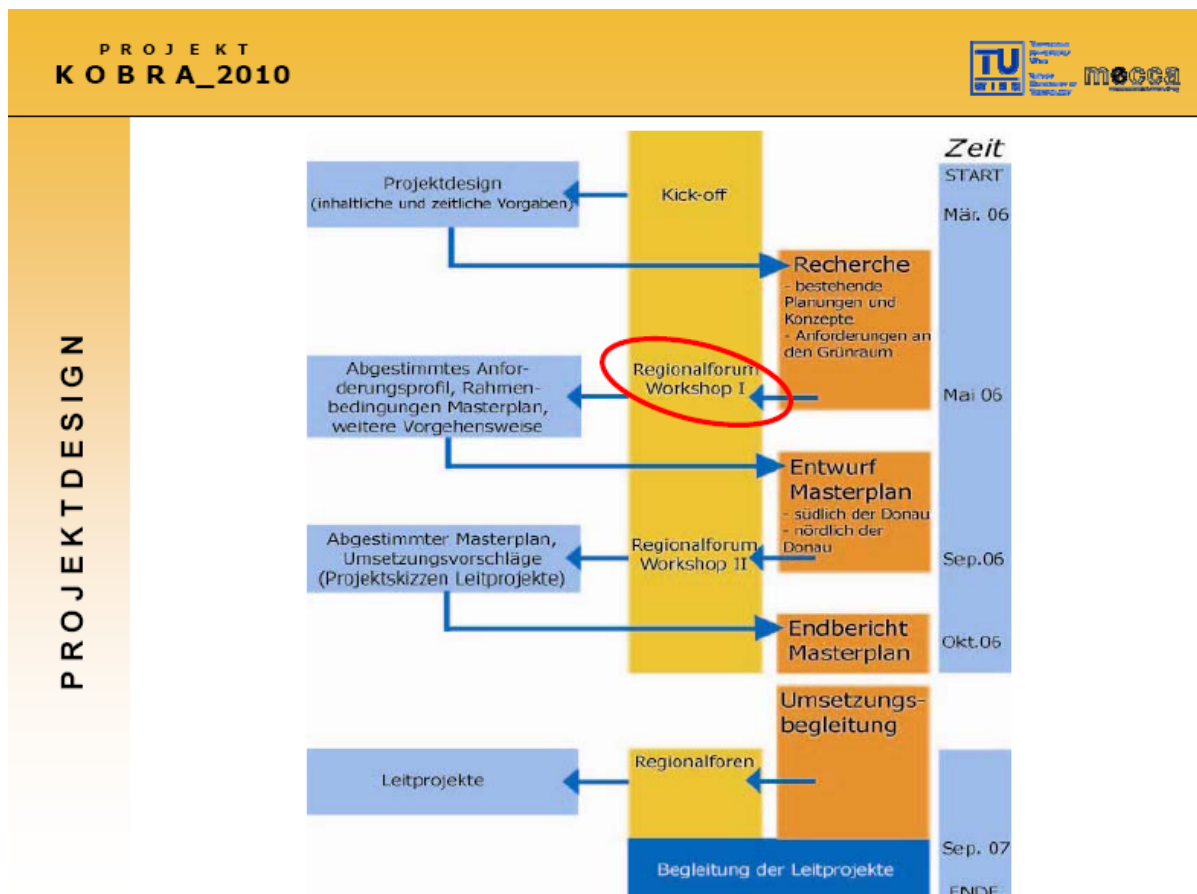
Stadt - Umlandkooperation Bratislava - KOBRA 2010 – Interreg IIIA

Vorbemerkung:

Im Berichtsjahr wurde das vom **Regionalmanagement NÖ** eingereichte Projekt genehmigt und gestartet. Als Projektpartner fungieren das Regionalmanagement Burgenland und die Stadt Bratislava, Abteilung Stadtplanung. Die Länder Burgenland und NÖ haben beschlossen, im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost das Projekt finanziell und organisatorisch zu unterstützen.

Bearbeitung: mecca-consulting, TU-Wien

Nachfolgend sollen die Teilprodukte des Projektes KOBRA_2010 kurz beschrieben werden.



1. FOTO REPORTAGE

Fotografische Bestandsaufnahme – Grenzgebiet südlich der Donau

Die fotografische Bestandsaufnahme fand im Sommer 2006 an drei aufeinander folgenden Tagen statt. Ziel dieser Bestandsaufnahme war es das Grenzgebiet im südlichen KOBRA_2010 Projektgebiet detailliert zu erheben, um die spezifische Regionskenntnis für die Erarbeitung des Masterplanes Grünraum, Erholung, Tourismus zu erlangen.

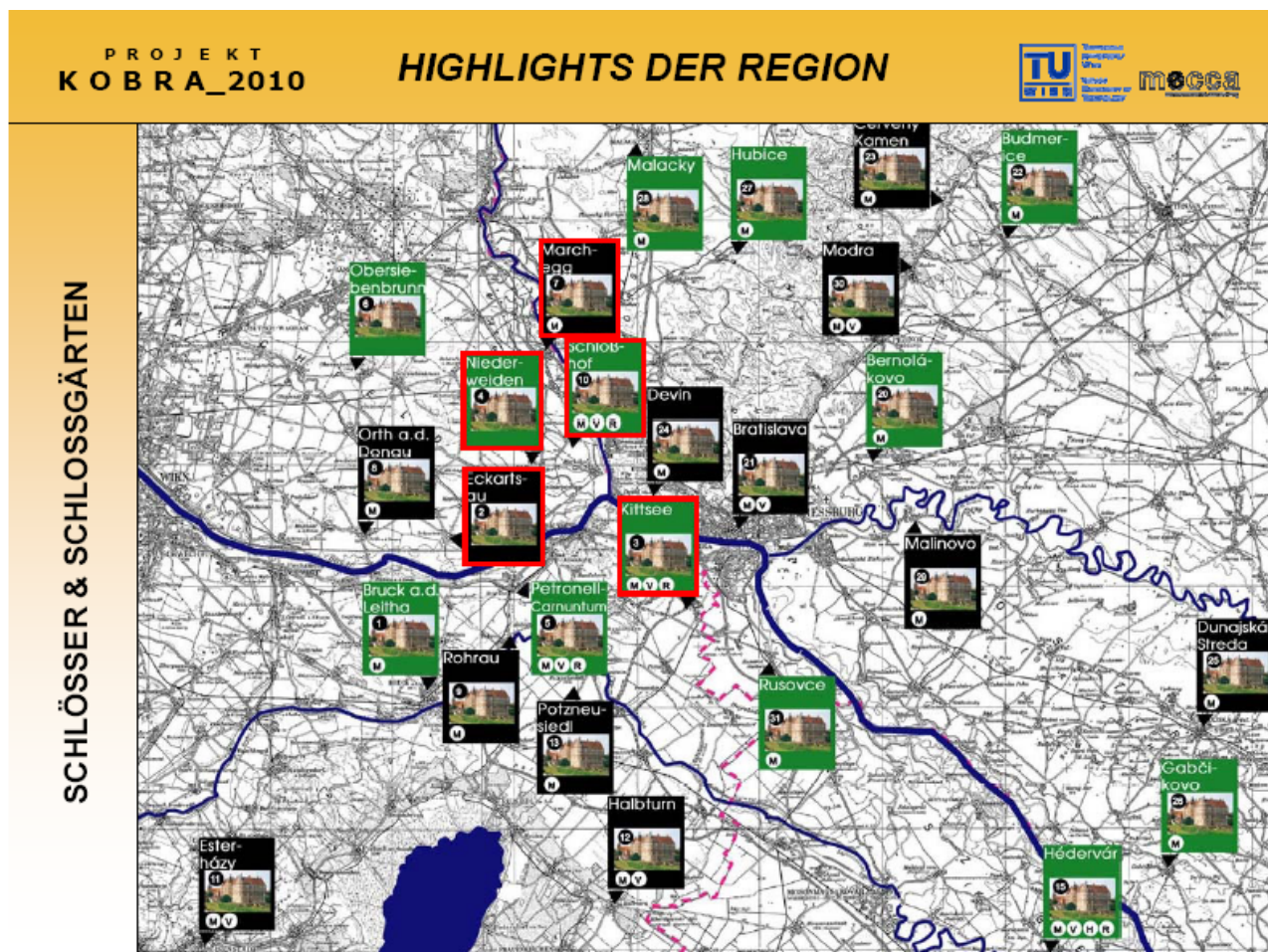
Es wurden insgesamt 816 Fotos gemacht, die in weiterer Folge entsprechend der 52 unterschiedlichen Fotostandorte archiviert wurden. Zur Orientierung und leichten Handhabung dieses großen Datenbestandes wurden auf einer Übersichtskarte alle 52 Fotostandorte und die jeweiligen Blickrichtungen der Fotos dargestellt. Zur plakativen Darstellung des Grenzgebietes südlich der Donau wurden weiters 24 Panoramabilder erstellt.

Aus dem Gesamtbestand der Fotoreportage wurden vom Projektteam 538 Fotos selektiert und auf drei CD-ROMs, entsprechend den jeweiligen Fotostandorten gespeichert.

Impressionen und Highlights der Projektgemeinden südlich der Donau

Im Zuge der Projektbesprechung vom 07.09.2006 wurde angeregt, dass die fotografische Bestandsaufnahme auf das gesamte südliche KOBRA_2010 Projektgebiet ausgedehnt werden sollte. Aus diesem Grund fand Anfang Oktober eine zweite fotografische Erhebung vor Ort statt, welche sich diesmal auf die Erhebung der Highlights aller zehn Projektgemeinden südlich der Donau konzentrierte. Insgesamt wurden 403 Fotos gemacht und entsprechend der jeweiligen Gemeinden archiviert.

Der Gesamtbestand der Fotos, der zu diesem Zeitpunkt insgesamt 1.219 Fotos umfasste, diente in weiterer Folge als Basis für die Darstellung der Trittsteine und der Grenzsituation im südlichen KOBRA_2010 Projektgebiet. Aus dem Datenbestand der zweiten fotografischen Bestandsaufnahme wurden vom Projektteam jene 168 Fotos ausgewählt, welche später auch in die interaktive Karte eingearbeitet wurden und auf der CD Impressionen gespeichert.



2. FILM REPORTAGE

Virtuelle Grenzlandtour südlich der Donau

Parallel zur fotografischen Bestandsaufnahme wurde vom Projektteam auch eine filmische Bestandsaufnahme durchgeführt. Ziel dieser filmischen Bestandsaufnahme war es den Menschen vor Ort ihre Region aus dem Blickwinkel einer „ortsfremden“ Person vorzustellen. Der Datenbestand von insgesamt ca. 300 Minuten wurde unter dem Gesichtspunkt einer virtuellen Grenzlandtour im südlichen KOBRA_2010 Projektgebiet auf einen Kurzfilm (ca. 11 Minuten) zusammen geschnitten. Dieser Kurzfilm thematisiert einerseits die derzeitige Grenzsituation, zeigt aber auch die Highlights und Schönheiten dieser Region.

3. INTERAKTIVE KARTE

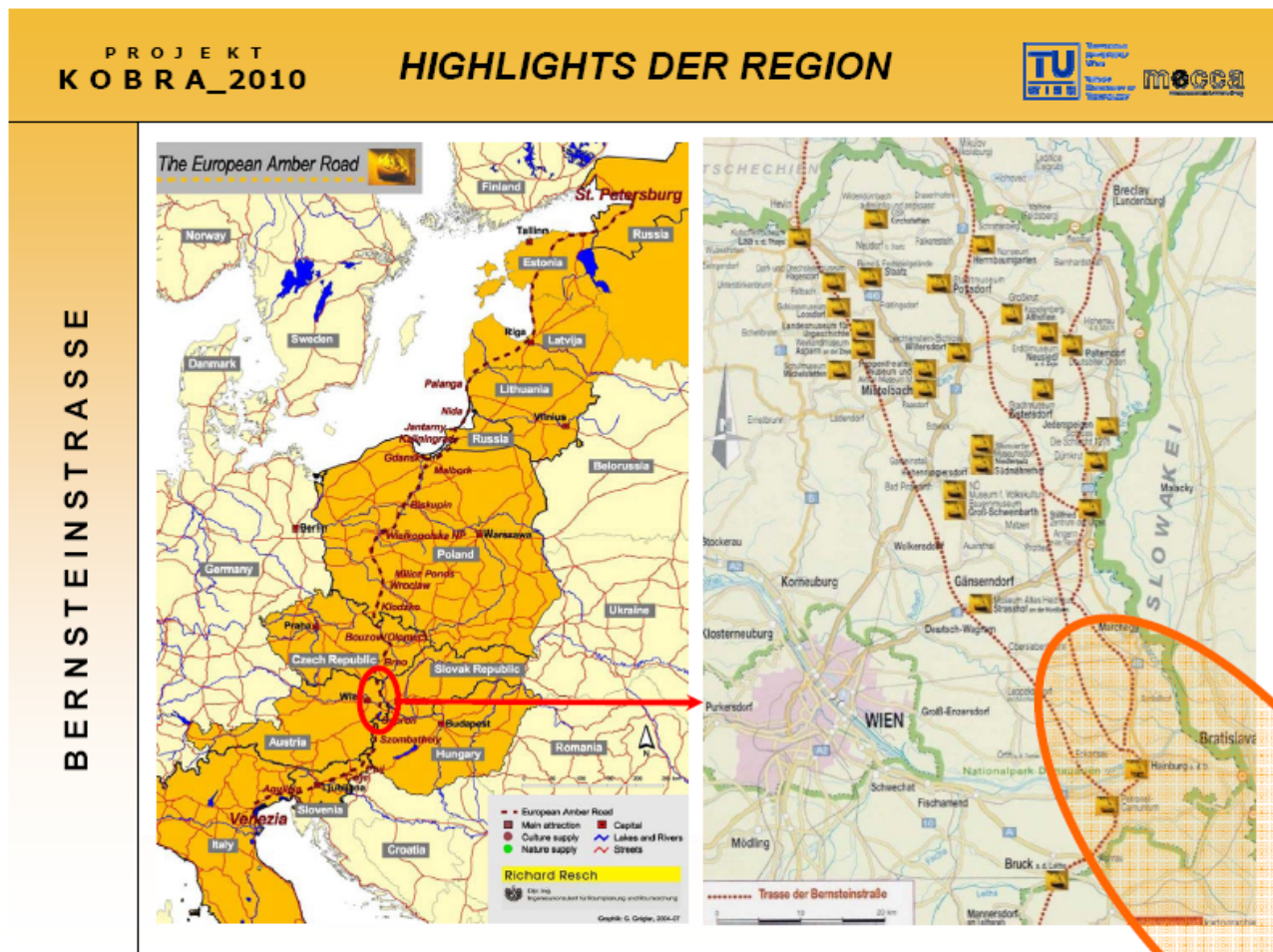
Ziel der interaktiven Karte für das südliche KOBRA_2010 Projektgebiet ist es, auf die Besonderheiten dieser (Teil)Region, insbesondere auf derzeit noch nicht wahrgenommene Potenziale aufmerksam zu machen, sowie die derzeitige Grenzsituation darzustellen.

Ausgehend von einer Übersichtskarte, welche die Ergebnisse des Projektes KOBRA+, insbesondere die orts- und gebietsbezogenen Leitfunktionen darstellt, hat der/die BenutzerIn dieser interaktiven Karte die Möglichkeit sich einerseits jede einzelne der zehn Projektgemeinden südlich der Donau oder andererseits die Landschaftsachse detailliert darstellen zu lassen.

Durch den „Klick“ auf eine bestimmte Gemeinde wird der/die BenutzerIn auf eine Detailkarte und ein Luftbild der ausgewählten Gemeinde weitergeleitet. Auf dieser Detailkarte können Fotos über die spezifische Grenzsituation, naturräumliche Besonderheiten und lokale Besonderheiten (Trittsteine) abgerufen werden. Zusätzlich erhält der/die BenutzerIn einige Informationen über die ausgewählte Gemeinde und hat die Möglichkeit sich ein Datenblatt mit den gemeindespezifischen Ergebnissen des Projektes KOBRA+ herunterzuladen.

Durch den „Klick“ auf die Landschaftsachse wird der/die BenutzerIn auf eine Detailkarte und ein Luftbild dieser Landschaftsachse weitergeleitet. Von der Detailkarte aus können Informationen und Fotos über bestehende und geplante Trittsteine abgerufen werden.

Die Interaktive Karte wurde so konzipiert, dass sie auf jede Homepage gestellt werden kann und so einem breiten Publikum zugänglich gemacht werden kann. Ziel dieser Darstellungsart ist es, auf die Vielfalt und Einzigartigkeit der regionsspezifischen Trittsteine in diesem Raum aufmerksam zu machen.



4. MASTERPLAN GRÜNRAUM, ERHOLUNG, TOURISMUS

Der Masterplan Grünraum, Erholung, Tourismus ist das Hauptprodukt des Projektes KOBRA_2010 und ist als weitere Konkretisierung der Projekte KOBRA und KOBRA+ zu verstehen. Alle zuvor beschriebenen Teilprodukte haben wesentlich zur Entstehung dieses Masterplanes beigetragen.

Ergebnisse KOBRA

Die österreichischen Gemeinden im Raum von Bratislava werden zunehmend **den Charakter von Stadt-Umland-Gemeinden Bratislavas annehmen**. Ziel für die österreichischen Umland-Gemeinden muss es daher sein, sich möglichst gut auf diese neue Situation vorzubereiten. Spätestens mit dem Schengen-Beitritt der Slowakischen Republik sollte dieser Vorbereitungsprozess abgeschlossen sein. Bis dahin sollten die Gemeinden **klare Zielsetzungen** erarbeitet haben, **welche Rolle/Funktion sie in der Agglomeration Bratislava wahrnehmen wollen**. (Auszug aus KOBRA Endbericht, Jänner 2004)

Im Rahmen des Projektes KOBRA wurden daher erstmals Leitvorstellungen für die künftige Entwicklung dieser Gemeinden erarbeitet. Es wurden einerseits generelle, auf die volle Grenzöffnung ausgerichtete Zielsetzungen, andererseits aber auch spezifische, auf die Vorbereitungsphase zur vollen Grenzöffnung ausgerichtete Zielsetzungen, formuliert.

Durch das Projekt KOBRA konnte diesen Gemeinden der Regionsgedanke näher gebracht werden. Vor allem das Bewusstsein, dass eine einzelne Gemeinde gegenüber Bratislava Ihre Interessen nicht optimal vertreten wird können, hat die Region gestärkt und eine Fortsetzung des Projektes KOBRA notwendig gemacht.

Ergebnisse KOBRA+

Im Rahmen des Projektes KOBRA+ wurde ein Räumliches Leitbild – Rahmenkonzept erarbeitet, das darauf basiert, dass die KOBRA+ Projektregion durch die Aktivierung und Nutzung vorhandener Potenziale stabilisiert und entwickelt werden soll. Stärken und Qualitäten der Region sollen (wieder-) entdeckt, ausgebaut und miteinander verknüpft, gleichzeitig aber auch Schwächen und entwicklungshemmende Faktoren abgebaut werden. Durch die Festlegung von spezifischen Leitfunktionen wurde für die einzelnen Gemeinden der KOBRA+ Projektregion ein Referenzrahmen für die zukünftige Entwicklung geschaffen. Es wurden einerseits potentielle gebietsbezogene Leitfunktionen, welche auf regionalen Eigenkräften (endogene Potenziale) aufbauen, sowie andererseits ortschaftsbezogene Leitfunktionen, die auf lokalen Wohnqualitäten aufbauen, herausgearbeitet.

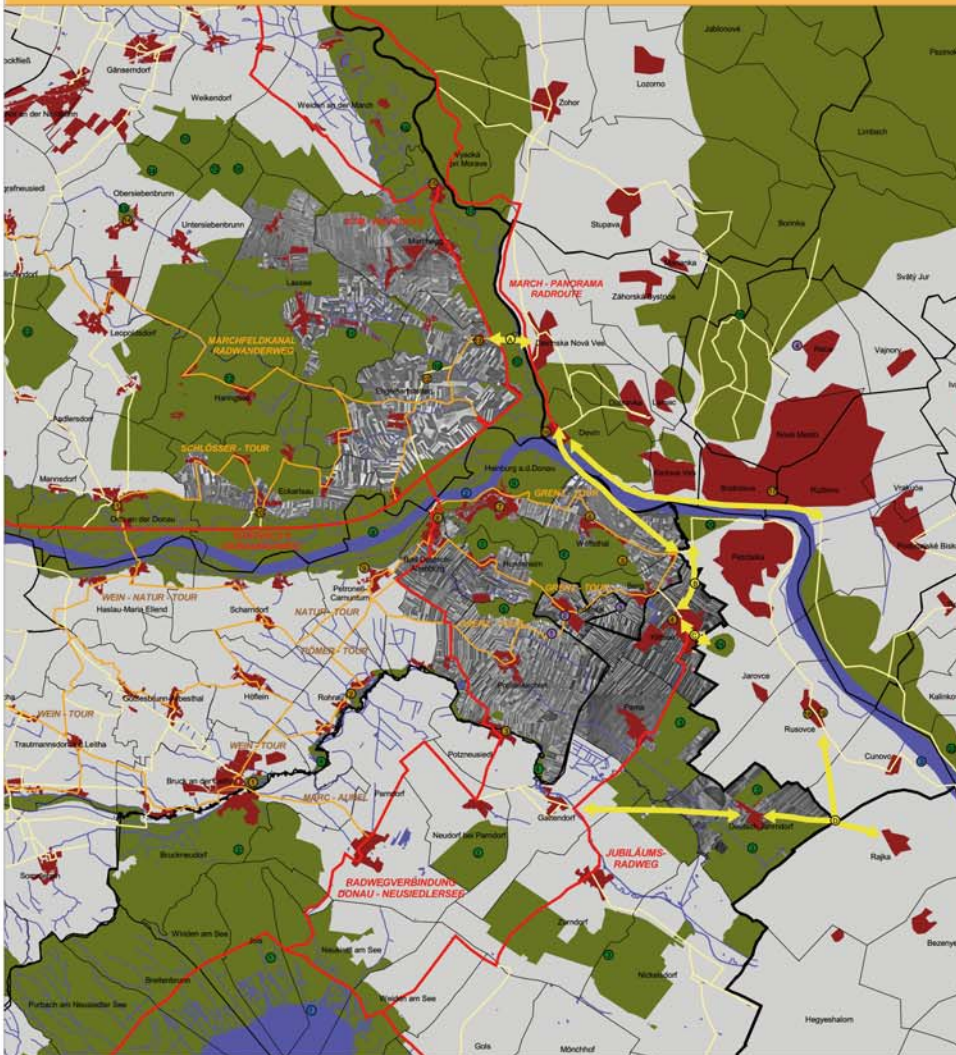
Masterplan Grünraum, Erholung, Tourismus

In Abstimmung mit bzw. aufbauend auf den Inhalten des Räumlichen Leitbildes – Rahmenkonzeptes der KOBRA+ Projektregion wurde der Masterplan Grünraum, Erholung, Tourismus erarbeitet. Auf mehrfachen Wunsch aus der Region wurde diesem Masterplan das KOBRA Radroutennetzwerk zugrunde gelegt. Die Wichtigkeit der Radrouten, als Grundgerüst für den Masterplan Grünraum, Erholung, Tourismus ist vor allem in Anbetracht ihrer Wertigkeit als Verbindungselement zwischen den Highlights der Region zu verstehen. Denn das Konzept des Masterplanes zielt insbesondere darauf ab die Potenziale der Region zu verbinden und auf derzeit noch nicht beachtete Potenziale der Region aufmerksam zu machen. Dadurch soll der Regionsgedanke weiter gefestigt, sowie eine spezifische Identität mit hohem Wiedererkennungswert etabliert werden.

Eine Region ist bezogen auf ihre Identität als geschossener Raum zu betrachten. Innerhalb einer Region ist ihr Charakter durch ablesbare Merkmale er- bzw. wieder erkennbar. Jedem Raum bzw. jeder Region werden bestimmte Bedeutungen zugeschrieben. Diese Bedeutungen können real, symbolisch oder auch imaginär sein. Es gibt relativ bedeutungsleere Räume, die keinen eigenen Namen haben, die von außen nicht erfahrbar sind und deren Geschichtlichkeit sich nicht in kollektiven Erfahrungen und allgemein geteilten Symbolen niederschlägt. Demgegenüber gibt es bedeutungsstarke Räume, deren Wirkung weit über die eigentlichen Raumgrenzen hinausreicht. Die KOBRA Region hat das Potenzial für so einen bedeutungsstarken Raum, der insbesondere auch aufgrund seiner Lage zwischen den Ballungsräumen Wien und Bratislava profitiert.

PROJEKT KOBRA_2010 MASTERPLAN

GRÜNRAUM, ERHOLUNG, TOURISMUS



RADROUTENETZWERK

- Hauptadrouen, überregional bedeutende Radrouen
- regionale Themenradrouen
- sonstige Radrouen

Netzwerkoptimierungsbedarf

- Netzwerkoptimierung durch Verbindung March-Panorama Radroute mit KTM Radrouen
- Netzwerkoptimierung durch Verbindung Jubiläumswandweg mit regionalem Radrouennetz
- Netzwerkoptimierung durch Verbindung Schloss Kläzsee mit Faunengärten
- Netzwerkoptimierung durch Verbindung Deutsch Jährndorf mit Rajka (HJ) und Ruosce (SK)

HIGHLIGHTS DER REGION

Naturerlebnis

- Natura 2000 Gebiet - AT110137 Neusiedler See - Seewinkel
- Natura 2000 Gebiet - AT115423 Nordöstliches Leithagebirge
- Natura 2000 Gebiet - AT1125129 Panórfur Plateu - Heideboden
- Natura 2000 Gebiet - AT1220000 Feuchte Ebene - Leithaauen
- Naturschutzgebiet Spitzberg
- Natura 2000 Gebiet - AT1214000 Hundstheimer Berge
- Naturschutzgebiet Hundstheimerberg
- Naturschutzgebiet Donausauen
- Naturschutzgebiet Braunbrunn
- Natura 2000 Gebiet - AT1202000 - AT202000 March Thaya Auen
- Naturschutzgebiet Lesens
- Natura 2000 Gebiet - AT1212900 - Sandboden und Protiermassen
- Naturschutzgebiet Schlosspark Obereisenbrunn
- Naturschutzgebiet Weidacherer Reintal
- Natura 2000 Gebiet - AT1213000 Panonische Sandstein
- Naturschutzgebiet Kleiner Ehrenstein
- Naturschutzgebiet Untere Marchauen
- Keine Karpaten
- Sied. Jankó Kovács Park
- Keine Schönstein

Kulturerlebnis

- Schloss Prag, Bruck an der Leitha
- Schloss Rohrau
- Schloss Podneusiedl
- Schloss Kläzsee
- Ruine Potlitzburg
- Schloss Walterskirchen
- Historisches Stadtzentrum Heintburg
- Selbstinszenische Bad Deutsch Altenburg
- Schloss Petronel-Carnuntum
- Jagdshloss Eckartslau
- Schloss Örtz an der Donau
- Schloss Niederweiden
- Schlosshof
- Prinz Eugen Schloss Obereisenbrunn
- Schloss Marchegg
- Burg Dreifin
- Burg Bratislava
- Schloss Ruosce
- Römisches Heerlager Genetala

Wassenerlebnis

- Neusiedler See
- Badbereiche im NP Donausauen
- Wassersportzentrum Cunovo

Wassenerlebnis

- Weingetüsch und Weintradition
- Kellergasse Potzneusiedl
- Kellerterrassen Edental
- Weintraisse Carnuntum
- Weintraisse Kleine Karpaten

GRENZEN

- Staatsgrenze
- Landesgrenze, Bezirksgrenze
- Gemeindegrenze
- Siedlungsgebiete

NATURRAUM

- Gewässer
- geschützte Naturräume

Quellen (digitalisiert im Maßstab 1:50.000 bzw. 1:200.000):

Aus der Stadt Leondisngung
Gewäss. (1/2004)
Flurkata. (2001)
Ortsplan (2004)
Ortsplan (2004)
Ortsplan (2004)
Ortsplan (2004)
Ortsplan (2004)
Ortsplan (2004)
Ortsplan (2004)

Externe Digitalisierungen
Radwege (HJ, Bglt., Burau) (2008)
Bundess. Naturschutz (2000)
Komm. Naturschutz (2000)
Komm. Naturschutz (2000)
Komm. Naturschutz (2000)
Komm. Naturschutz (2000)
Komm. Naturschutz (2000)
Komm. Naturschutz (2000)

Planerfassung:
Dr. Thomas Schüller
Dr. Thomas Schüller
Dr. Thomas Schüller
Dr. Thomas Schüller
Dr. Thomas Schüller
Dr. Thomas Schüller

Stand: Dezember 2006

2.500 5.000 7.500 10.000 Meter

LEITPROJEKTE

LEITPROJEKT 1 RADROUTENETZWERKOPTIMIERUNG

BRÜCKE SCHLOSSHOF - DEVINSKA NOVA VES

Sollten sich nach Kläzsee einen Fluss...
Sollten sich nach Kläzsee einen Fluss...
Sollten sich nach Kläzsee einen Fluss...

LEITPROJEKT 2 RADROUTENETZWERKOPTIMIERUNG

LINDENALLEE

Die Wiederherstellung von historischen...
Die Wiederherstellung von historischen...
Die Wiederherstellung von historischen...

LEITPROJEKT 3 RADROUTENETZWERKOPTIMIERUNG

SKULPTURENGARTEN

Die Skulpturengarten ist ein...
Die Skulpturengarten ist ein...
Die Skulpturengarten ist ein...

LEITPROJEKT 4 RADROUTENETZWERKOPTIMIERUNG

WASSERLANDMARKS

Die Wasserlandschaft ist ein...
Die Wasserlandschaft ist ein...
Die Wasserlandschaft ist ein...

5. LEITPROJEKTE

Die ausgearbeiteten Leitprojektskizzen sollen die Umsetzung bzw. Etablierung des Masterplanes Grünraum, Erholung, Tourismus in der Region erleichtern. Durch visuell erfahrbare Ergebnisse, die eine Aufwertung der gesamten Region mit sich bringen, ist von einer hohen Akzeptanz der Bevölkerung vor Ort auszugehen. Die Umsetzung der Leitprojekte ist als ein erster Schritt in der Umsetzung der erarbeiteten Zielvorstellungen im Rahmen der bisherigen KOBRA Projekte anzusehen.

Da es sich bei allen Leitprojektskizzen mehr oder weniger um grenzüberschreitende bzw. in grenzüberschreitender Form realisierbare Projekte handelt, sollen diese auch eine Verbesserung des Nachbarschaftsverhältnisses zwischen den Gemeinden der KOBRA Projektregion und den Stadtteilen von Bratislava herbeiführen. Diese Projekte sind dafür geeignet einzelne kleinräumige Kooperationsmöglichkeiten (zunächst erst einmal im Rahmen des jeweiligen Projektes) bis hin zum Aufbau einer grenzüberschreitenden Plattform herbeizuführen

Im Rahmen des Projektes KOBRA+ wurde unter anderem die „Landschaftsachse“, welche sich entlang der österreich – slowakischen Grenze südlich der Donau zieht, herausgearbeitet und ihre Wichtigkeit wie folgt begründet (Auszug aus KOBRA+ Endbericht, Juni 2005):

- 1) Die Landschaftsachse würde ein sprunghaftes und unkontrolliertes Siedlungswachstum sowie ein ungeplantes Zusammenwachsen von Bratislava mit dem österreichischen Umland verhindern.
- 2) 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.
- 3) 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 potenzielle Wohngebiete mit sich bringen würde.

Grundsätzlich wurde angedacht, die Landschaftsachse durch konkrete Projekte, zum Beispiel durch die Realisierung eines Hochwasserschutzprojektes, etc. im Rahmen des Projektes KOBRA:2010 auszuformulieren. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass eine konkrete Umsetzung der Landschaftsachse zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht möglich bzw. noch nicht sinnvoll ist, obwohl sie sowohl von österreichischer als auch von slowakischer Seite grundsätzlich erwünscht wäre. Alle Leitprojektskizzen im südlichen KOBRA Projektgebiet wurden aber unter Berücksichtigung einer möglichen Umsetzung dieser Landschaftsachse erarbeitet und stellen regionsspezifische Trittsteine innerhalb dieser dar.

Die Etablierung der gesamten Landschaftsachse in diesem Raum darf aber dennoch nicht außer Acht gelassen werden. Aus diesem Grund wurde sie in der interaktiven Karte gesondert herausgearbeitet, indem alle bestehenden und geplanten Trittsteine (Leitprojekte) in diesem Raum dargestellt wurden. Ziel war es die Besonderheit und Einzigartigkeit dieses Raumes darzustellen. Dadurch wurde eine Art Referenzrahmen für alle zukünftigen Planungstätigkeiten in diesem Raum geschaffen.

Ausblick:

Mit Unterstützung der PGO wurde in den letzten Jahren die Region um Bratislava unter intensiver Einbindung der burgenländischen und niederösterreichischen Gemeinden untersucht. Es wurden Entwicklungschancen, aber auch mögliche Probleme bei der künftigen Entwicklung im Nahbereich der Großstadt identifiziert und aufgezeigt. Dabei konnten immer wieder Kontakte zu Vertretern der Stadt Bratislava geknüpft werden, ohne dass diese jedoch bisher in einer kontinuierlichen Plattform einer Zusammenarbeit gemündet hätten.

Eine erfolgreiche und für alle Beteiligten zufrieden stellende Entwicklung wird jedoch sehr stark davon abhängen, ob es gelingt eine solche dauerhafte, institutionalisierte Kooperationsebene (z.B. Stadt-Umland Management) auf Basis einer politischen Vereinbarung zu etablieren. Dazu werden 2007 Initiativen auf Länderebene angestrebt.

REGIONALES ENTWICKLUNGSKONZEPT Wien-Umland Nordost

Bearbeitung: ARGE forschung-planung-beratung (DI.Hans Kordina)- Anna Detzelhofer
Das SUM (Stadt-Umland-Management) – Projekt wurde im Rahmen der PGO finanziert und fachlich begleitet.

Ergebnis: Das räumliche Leitbild

Einleitung und Motivation

Das vorliegende Konzept baut u.a. auf vorhandenen Unterlagen auf wie: Stadtentwicklungsplan Wien, fachliche Arbeiten i. Rahmen der Erstellung „Agrar-STEP Wien“, „Perspektiven für die Hauptregionen Niederösterreichs“, Regionales Raumordnungsprogramm Wien Umland Nord, Rahmenkonzept Marchfeld, SUPerNOW. Darüber hinaus wurde die Flächenwidmung der Kommunen berücksichtigt. Es konzentriert sich auf den Aspekt der räumlichen Entwicklung. Das gemeinsam erarbeitete Leitbild ist damit eine wichtige Grundlage für die künftige Ordnungsplanung in NÖ und Wien.

In weiterer Folge ist sowohl in Niederösterreich als auch in Wien vorgesehen, die enthaltenen Ziele und Maßnahmen entsprechend rechtlich zu verankern (Regionales Raumordnungsprogramm in NÖ, laufende Überarbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes in Wien).

Für einige der ausgewiesenen Entwicklungsachsen sollen, in einem weiteren Schritt gemeinsam künftige Entwicklungsmöglichkeiten in Szenarien vertiefend untersucht werden. Das gemeinsam eingerichtete Stadt-Umlandmanagement soll die Weiterführung koordinierter Umsetzungsmaßnahmen ebenso wie die Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und Wiener Bezirken unterstützen.

Die generellen Leitziele:

- Vermeidung von Zersiedelungsprozessen im suburbanen Raum.
- Beachtung des Prinzips der Nachhaltigkeit durch Wahrung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Verträglichkeit sowie der Ressourcenschonung.
- Bewahrung und Attraktivierung der Landschaft als wesentliches Element des Lebens- und Erlebensraumes sowie Erhaltung und Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Natur- u. Erholungsräume.
- Flächensicherung zur Erhaltung der Produktionsgrundlage für die Landwirtschaft.
- Bewahrung und Stärkung bestehender wirtschaftlichen Strukturen vor allem in den Stadt/und Ortskernen
- Neuansiedlung von Betrieben an dafür geeigneten Standorten.
- 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“ u.a. in Hinblick auf die Nutzungsmöglichkeiten und Qualitäten des Landschaftsraumes.

Ergebnis: Das räumliche Leitbild

Die Elemente des räumlichen Leitbildes:

Im räumlichen Entwicklungskonzept wurden, neben dem Bestand (Bauland, Straßennetz, Waldflächen, Natura 2000 Gebiete, Schutzgebiete, Abbauflächen etc.) und den geplanten Infrastrukturausbauten folgende Inhalte dargestellt.

Leitvorstellungen zur Siedlungsentwicklung:

- Entwicklungsachsen
- Ländlich strukturierte Zonen
- Siedlungsgrenzen

Leitvorstellungen zur Landschaftsentwicklung:

- Grünzonen
- Grünachsen
- Landwirtschaftliche Vorrangzonen

Die Leitvorstellungen zur Siedlungsentwicklung:

Die Entwicklungsachsen:

Entwicklungsachsen sind jene Räume entlang hochrangiger Verkehrsinfrastruktur, die bereits in der Vergangenheit eine dynamische Entwicklung genommen haben bzw. für die künftig eine solche Entwicklung angestrebt wird. Innerhalb dieser Achsen sollen, vorrangig im gemeinsamen Einzugsbereich hochrangiger ÖV und IV Knoten, möglichst multifunktionale Entwicklungsschwerpunkte für Gewerbe, Industrie, Handel, Dienstleistungen, Forschung und Entwicklung, Bildung und Wohnen entstehen.

Räumliche Entwicklungsziele:

- Vorrangige Stärkung bestehender Entwicklungsstandorte, Sicherung des Bestandes und Ergänzungen im Bereich fehlender Angebote und Qualitäten.
- Sicherung / Ausbau der traditionellen Geschäftsstraßen und Zentren zur Erhaltung ihrer Multifunktionalität.
- Vorrangige Beachtung der räumlichen, infrastrukturellen und wirtschaftlichen Rahmengenheiten und Auswirkungen bei Ausbau und Errichtung neuer Wirtschafts- und Einzelhandelsstandorte.
- Vorrangige Entwicklung von gemischt genutzten, multifunktionalen Wirtschaftsschwerpunkten mit Bezug zu den Schnittpunkten hochrangiger Bahn- und Straßenknoten.
- Anbindung von Handels, Gewerbe- und Industriegebieten an ÖV.
- Konzentration der künftigen Siedlungsschwerpunkte auf die Knotenpunkte des ÖV unter verstärkter Berücksichtigung der Möglichkeiten von Funktionsmischungen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkauf, Freizeit)
- Erstellung von 'Masterplänen' für Entwicklungsschwerpunkte in denen u.a. detaillierte Aussagen zur künftigen baulichen Funktions- und Nutzungsverteilung, Nutzungsdichten, Entwicklung und Gestaltung von Grün- und Erholungsflächen sowie zu Entwicklungsphasen ausgearbeitet werden.
- Einsatz von flächen- und energiesparenden, verdichteten Bebauungsformen.
- Interkommunale Abstimmung bzw. Kooperation bei der Standortentwicklung zur Sicherung einer gemeinsamen Wirtschaftsentwicklung und Vermeidung von Konkurrenzsituationen.
- Anwendung des Prinzips der Verkehrsberuhigung an Verkehrskorridoren, die mit der angrenzenden Siedlungs- und Nutzungsstruktur eng verknüpft sind (auch bei Grünflächen für Naherholung).
- Sicherung / Entwicklung von (zusammenhängenden) Frei-, Erholungsräumen und Grünachsen zwischen den Entwicklungszentren.

Die ländlich strukturierten Zonen:

Auch im Nahbereich der Großstadt und in deren Randzonen, insbesondere zwischen den Entwicklungsachsen sollen künftig die typischen ländlich strukturierten Zonen mit traditionell dörflicher Struktur der Siedlungen und landwirtschaftlicher Produktion erhalten bleiben. In Wien sind entsprechende „Vorranggebiete Landwirtschaft“ ausgewiesen, die als Teil der ländlich strukturierten Zone anzusehen sind.

Räumliche Entwicklungsziele:

- Bewahrung der dörflichen Strukturen sowie deren behutsame Weiterentwicklung
- Vermeidung von neuen isolierten Siedlungsflächen
- Förderung des ökologischen Bauens sowohl zur Reduktion der Umweltbelastungen als auch zur Sicherung der Lebensqualität.
- Vernetzung der sozialen Infrastruktur zur Minimierung von kommunalen Kosten und Ausbau der bereits bestehenden funktionalen Vernetzungen.
- Konzipierung und Förderung des kleinregionalen Freizeit/Erholungsangebotes.
- Beschränkung des Abbaues und der Verarbeitung von Rohstoffen auf wenige Standorte, wo die Gewinnung sowohl vom ökologischen, landschaftlichen, wirtschaftlichen und raumordnerischen Standpunkt vertretbar ist.

Die Siedlungsgrenzen:

Die Festlegung von Siedlungsgrenzen soll auch langfristig die Erreichung der gewünschten räumlichen Struktur des Planungsraumes gewährleisten. Dadurch sollen u.a. unerwünschte Suburbanisierungs- und Zersiedelungsprozesse und deren negative Folgen vermieden werden.

Im Konzept werden, aufbauend insbesondere auf das bestehende Regionale Raumordnungsprogramm Wien-Umland Nord und dem Wiener Stadtentwicklungsplan solche Siedlungsgrenzen ausgewiesen.

Räumliches Entwicklungsziel Ausweisung und Einhaltung von regional bedeutsamen Siedlungsgrenzen zur Begrenzung von Bau- und Widmungsarten mit gleicher Wirkung zur:

- Erhaltung eines funktionsfähigen Siedlungsnetzes bzw. der Bebauungsstruktur und des Ortsbildes
- Erhaltung von Natur und Landschaft bzw. Erholungsräumen;
- Erhaltung des Orts- und Landschaftsbildes, und der Funktion von vernetzten Grün/Freiräumen;
- Erhaltung einer funktionsfähigen Land- und Forstwirtschaft durch Sicherung der Produktionsflächen und vorausschauender Vermeidung von Nutzungskonflikten.

Die Leitvorstellungen zur Landschaftsentwicklung

Die Struktur des gesamten Planungsraumes ist durch die typische Landschaft des Marchfeldes geprägt.

Bei der räumlichen Entwicklung ist in besonderem Maße auf die

- Erhaltung und Entwicklung des Landschaftsbildes
- Die Sicherung des ökologischen Zusammenhalt des Raumes und
- Die Erfordernisse der Landwirtschaft

Bedacht zu nehmen.

Die Grünzonen und Grünachsen

Grünzonen bzw. Grünachsen sind als wesentliche Elemente der Raum- und Siedlungsgliederung in Landschaft zur Erhaltung einer geordneten Raumstruktur zu sehen.

Grünzonen entsprechen im NÖ Regionalen Raumordnungsprogramm „Regionale Grünzonen“ bzw. „Erhaltenswerten Landschaftsteilen“. In Wien sind darunter die Elemente des „Grüngürtels“ zu verstehen. Solche Zonen verbinden u.a. einzelne Landschafts- bzw. Erholungsräume und sind v.a. für deren nachhaltige Vernetzung von Bedeutung.

Grünachsen sind lose zusammenhängende Landschaftsteile (z.B. die „Teichlandschaft“), die es zu erhalten gilt und durch gezielte Maßnahmen in Hinblick auf eine stärkere gestalterische, funktionelle und ökologische Vernetzung (inklusive Erholung) deutlich gewertet werden sollen.

In Grünzonen und Grünachsen sollen nur solche Nutzungsarten gewidmet werden, die ihre raum- und siedlungsgliedernde Wirkung, die Naherholungsfunktion, die Vernetzung wertvoller Landschaftsbereiche oder die landwirtschaftliche Nutzung nicht gefährden. Insbesondere in Grünzonen sind Baulandwidmungen nicht zulässig.

Beim Ausbau der geplanten Verkehrsinfrastruktur ist auf die vorrangige Erhaltung der Wirkung von Grünzonen und Grünachsen zu achten.

Landwirtschaftliche Vorrangzonen

sind Zonen mit überwiegend hochwertigen natürlichen landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen, die vorrangig für die Landwirtschaft gesichert und erhalten werden sollen (Regionales Raumordnungsprogramm Wien Umland). In Wien sind dies die im STEP05 ausgewiesenen „Vorranggebiete Landwirtschaft“.

Räumliche Entwicklungsziele:

- Bewahrung der Landschaft und seiner Vernetzungselemente (Grünzonen und Grünachsen) zur Sicherstellung eines Biotopverbundsystems.
- Sicherung von Grüninseln als „Trittsteine“ einer vernetzten Landschaft für die Naherholung unter Berücksichtigung ihrer Schutzwürdigkeit.
- Entwicklung und Vernetzung von Grünzonen und Grünachsen und Sicherung attraktiver Korridore und Stadtgrenzen übergreifender Lebensräume zur Verklammerung der offenen Landschaft mit den wichtigen Grün- und Freiflächen vorund zwischen den dicht bebauten Bereichen)
- Berücksichtigung dieser Erfordernis beim geplanten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur . Bewahrung der Wirkung von Grünzonen und Grünachsen insbesondere der ökologischen und funktionellen Vernetzungswirkung durch Minimierung der Trennwirkung (bei Trassengestaltung und -ausführung).
- Kombination der Grünraum-Vernetzung mit der Schaffung kleinregionaler Freizeitwege.
- Entwicklung multifunktionaler Grünflächen und Einbringung landschaftsgestalterischer Elemente (Alleen etc.)
- Renaturierung/ Rekultivierung/ Nachnutzung (Freizeit/Erholung) ehemaliger bzw. abgeschlossenen Abbau- und Ablagerungsflächen.
- Optimierung u.a. der Ressource Marchfeldkanal als regionales Potenzial und zur Verbindung mit anderen Landschaftsräumen.
- Nutzung der vorhandenen Gewässerachsen und Teiche als Elemente / Träger der landschaftlichen Gestaltung mit Erholungsfunktion für die Öffentlichkeit (z.B. „Teichkette“).
- Sicherung der Übergangszonen als Landschaftsraum mit hochwertiger Freizeit- und Erholungsfunktion
- Bewahrung der ökologisch wertvollen Naturräume entlang wichtiger Landschaftselemente und Ruderalflächen / - bereichen
- Freihalten/ sichern landschaftsmorphologisch bedeutsamer Ränder und prägender Horizontlinien.

Die vorrangigen funktionalen Entwicklungsziele der Umlandgemeinden und für Teilbereiche des 21. und 22. Wiener Gemeindebezirkes:

Im Zuge der Erhebungen haben die Gemeinden des Planungsraumes folgende vorrangige Entwicklungsziele angegeben:

Die Gemeinden an den Entwicklungsachsen:

- Gerasdorf (kompletter Wohn- und Wirtschaftsstandort)
- Deutsch Wagram (kompletter Wohn- und Wirtschaftsstandort)
- Groß Enzersdorf (kompletter Wohn und Wirtschaftsstandort)
- Raasdorf (Landwirtschaft, Wohnen, Gewerbe)
- Aderklaa (Landwirtschaft, Wohnen)

Die Gemeinden in der ländlich strukturierten Zone:

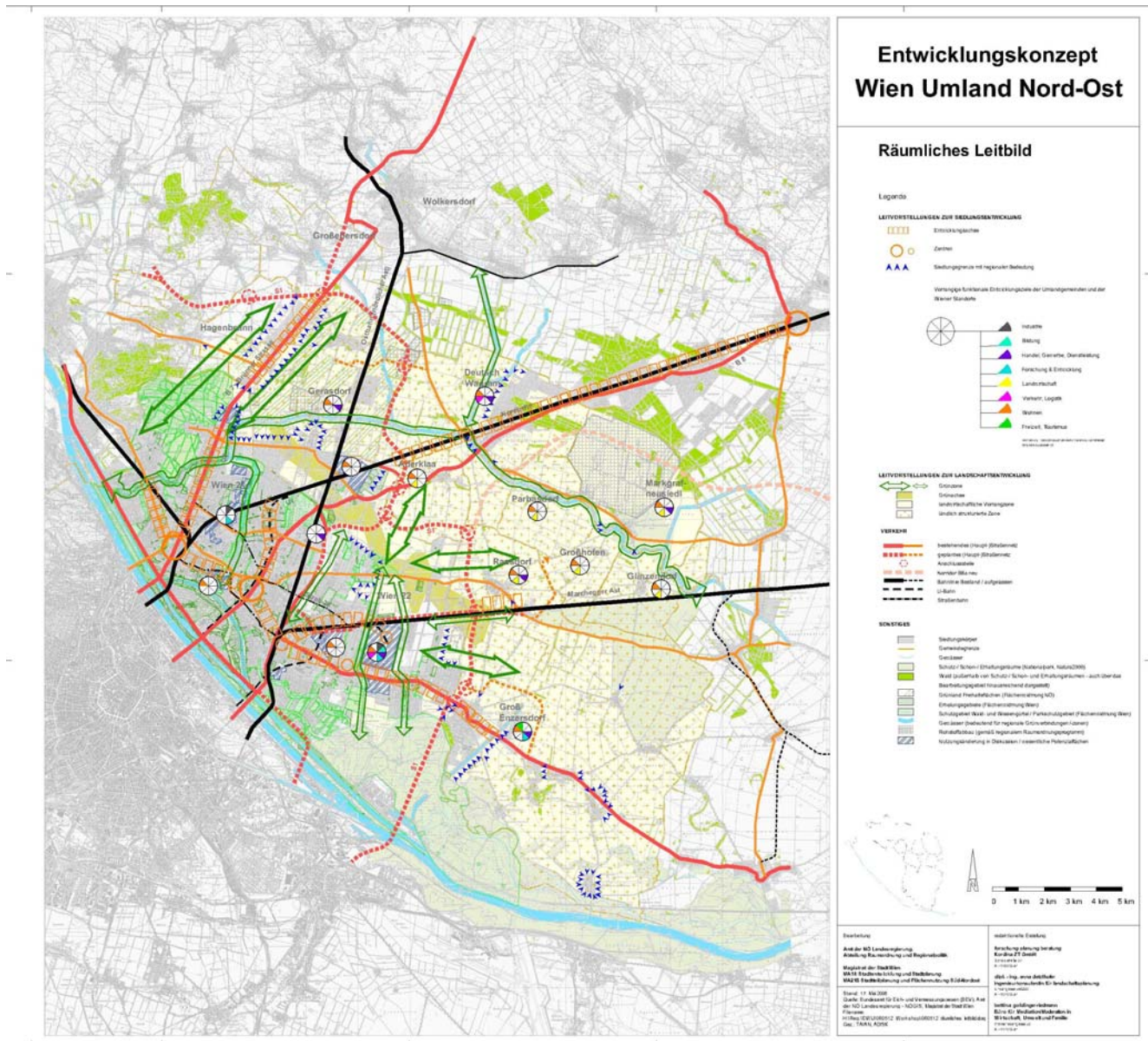
- Glinzendorf (Landwirtschaft, Wohnen)
- Großhofen (Landwirtschaft, Wohnen)
- Parbasdorf (Landwirtschaft, Wohnen)
- Markgrafneusiedl (Landwirtschaft, Wohnen, Rohstoffnutzung, Gewerbe)

Die Wiener Gemeindebezirke:

Größere Potenzialflächen im 21. und 22. Gemeindebezirk gemäß Stadtentwicklungsplan 05 für Wien:

- Siemens – Allissen: Betriebliche und forschungsbezogene Nutzungsschwerpunkte mit Einbindung standortverträglicher neuer Wohnnutzung
- Flugfeld Aspern: Zentrum mit regionaler Bedeutung, Nutzungsmix aus Wohnen und Wirtschaft mit hohem Arbeitsplatzanteil (vorwiegend Büro- und Dienstleistungszentrum), hochrangige Bildungs-, Forschungs- und Kultureinrichtungen (derzeit Masterplan in Ausarbeitung)
- Hausfeld – Quadenstraße: mehrere Nutzungsoptionen (in Abhängigkeit von der langfristig absehbaren Nutzung der unmittelbar angrenzenden Flächen – überwiegend aber Wohnnutzung vorgesehen)
- Donauefeld (Floridsdorf Ost): Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten (überwiegender Wohnnutzungsanteil) unter Beachtung des Grünkeils
- Donauefeld mit dem geplanten Verbindungsbach von Marchfeldkanal und Alter Donau Süßenbrunn: Wohnen mit hohem Freizeitwert/Grünanteil in Anknüpfung an den alten Ortskern und an die bestehenden Qualitäten, die es auszubauen bzw. zu erhalten gilt.

In der Karte sind die landschaftsräumliche Struktur und die wesentlichen Elemente des räumlichen Leitbildes dargestellt, die bei der Entwicklung dieses Raumes auf regionaler und kommunaler Ebene zu berücksichtigen sind.



PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST
Rockgasse 6/3, A-1010 Wien
Tel:01 533 44 30
<http://www.planungsgemeinschaft-ost.at>