

JAHRESBERICHT 2015

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

TÄTIGKEITSBERICHT 2015

Schwerpunkte mit überwiegend fachlicher Bearbeitung von raumrelevanten Fragestellungen:		
1	Wirtschaftsanalyse Ostregion	5
2	Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion ⁺	22
3	CentropeMAP, CentropeSTATISTICS	40
Schwerpunkte mit überwiegend Koordinierungsaufgaben:		
4	Plattform Regionalverkehr	44
5	Plattform Energie und Klimaschutz („Smart Region“-Plattform)	59
Sonstiges:		
6	Endbericht Reflexion und thematische Neuausrichtung der PGO	61
7	Sonstige Aktivitäten	62

1 Wirtschaftsanalyse Ostregion ¹

Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland mit Schwerpunkt auf Produktion und Dienstleistungen

1.1 AUSGANGSLAGE

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

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

Aufgrund dieser unterschiedlichen Entwicklungen wurde im Hinblick auf die wirtschaftsräumlichen Auswirkungen in der Ostregion, das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR GmbH) mit der Erarbeitung der „**Wirtschaftsanalyse Ostregion, Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland mit Schwerpunkt auf Produktion und Dienstleistungen**“ beauftragt.

Ziele der Studie waren, auf Basis von wirtschaftsräumlichen Analysen Folgerungen und Empfehlungen zu entwickeln und Grundlagen für Strategien und Planungen der Länder und Regionen zu erarbeiten.

Die Wirtschaftsanalyse legt den **Schwerpunkt auf die gesamthafte Wirtschaftsentwicklung** und hier insbesondere auf den **sekundären und tertiären Sektor**.

1.2 PROJEKTAUFBAU

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

- Im ersten Modul „**Allgemeine wirtschaftsrelevante Trends**“ werden Trends und Veränderungen in Wirtschaft und Arbeitswelt beschrieben und die Herausforderungen, die sich aus diesen für die Ostregion ergeben, herausgearbeitet.
- Im zweiten Modul „**Datenanalyse und empirische Befunde aus Interviews**“ wird die Wirtschaftsstruktur und -entwicklung anhand von statistischen Informationen analysiert und überprüft, ob, wo und in welchem Ausmaß sich die genannten Trends in der Ostregion niederschlagen. Somit geht es hier um eine räumliche Differenzierung, aus der sich in der Folge Aussagen für Gebietstypen innerhalb der Ostregion ableiten lassen.
- Im dritten Modul „**Hauptergebnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen**“ werden die Analyseergebnisse in Hinblick auf die Entwicklungspotenziale und die möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Standortqualität in der Ostregion interpretiert.

¹ Für den Bericht wurden größtenteils Textteile der Studie „Wirtschaftsanalyse Ostregion, Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland mit Schwerpunkt auf Produktion und Dienstleistungen“ ÖIR GmbH, Wien Dezember 2015 im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost, verwendet. Im Folgenden kurz Studie „Wirtschaftsanalyse Ostregion“

MODUL 1: Trends und Veränderungen in Wirtschaft und Arbeitswelt

Der demographische Wandel bewirkt in der Ostregion eine zunehmende **räumliche Konzentration der Bevölkerungszuwächse auf die Zentren, deren Umland und die wichtigsten Verkehrsachsen**. Großräumig betrachtet werden – außer der Kernstadt Wien – auch alle wirtschaftlich dynamischen Teilräume der Ostregion schon in wenigen Jahren mit einem **zunehmenden Mangel an verfügbaren ArbeitnehmerInnen zu rechnen** haben. Die ländlich-peripheren Räume sind von Abwanderung, Überalterung und einem Rückgang der Erwerbsbevölkerung gekennzeichnet.

Der **Beschäftigungs-Shift von der Sachgüterproduktion hin zur Dienstleistungsgesellschaft** vollzieht sich zwar weiterhin (zum Teil durch **Tertiärisierung der Produktion** selbst), trotzdem behält der Industriesektor in der Ostregion eine verhältnismäßig hohe Bedeutung, da in der engen Verflechtung von Industrie und produktionsorientierten Dienstleistungen Beschäftigungswachstum generiert wird. **Wachstumspole stellen vor allem die städtischen Zentren dar**. In der Kernstadt Wien zeigt sich allerdings im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung eine nur schwach dynamische Wirtschaftsentwicklung, was sich neben der (generell) verstärkten **Umverteilung der Arbeit von Vollzeitkräften zu Teilzeitkräften**, in einer tendenziellen **Zunahme von atypischer Beschäftigung** in den jüngsten Jahren auch in steigenden Arbeitslosenzahlen ausdrückt. Demgegenüber ist zu beobachten, dass die dynamischen Regionen Niederösterreichs und des (Nord-) Burgenlandes bezüglich der meisten Wirtschaftsdaten zu Wien aufschließen (z.B. Westachse St. Pölten – Amstetten, Ostachse Wien – Neusiedl, Niederösterreichischer Zentralraum Traisen – St. Pölten – Krems und der Donaukorridor zwischen Krems/Traismauer über Tulln und Stockerau nach Wien). Trotzdem hat Wien nicht nur als Verwaltungszentrum, sondern auch als internationaler Hub größte Bedeutung für die Wirtschaft der gesamten Ostregion.

Der **wirtschaftliche Großtrend der Internationalisierung** dürfte weitgehend **flächendeckend** wirksam sein. Die Zunahme von Produktionsverbänden und -netzwerken, die Erhöhung des ausländischen Wertschöpfungsanteils in der Produktion und die Intensivierung der nationalen und internationalen Vernetzung sind für die Wirtschaft der gesamten Ostregion von Bedeutung. Die Ausstattung mit wirtschaftsnaher Infrastruktur spielt eine immer stärker werdende Rolle; einzelne Standortfaktoren wie **Flughafennähe** und **Logistikverfügbarkeit** sind für bestimmte Standortspezialisierungen besonders wichtig. **Die Digitalisierung der Produktion („Industrie 4.0“)** wird die Industrie – oder zumindest Subsektoren der Industrie – in den nächsten Jahren voraussichtlich nachhaltig verändern und auch Teile des Dienstleistungssektors beeinflussen. Die durch den internationalen Wettbewerb ausgelöste Flexibilisierung der Wirtschaftswelt in allen Bereichen hat auch gravierende Auswirkungen auf das individuelle Arbeitsmodell. Seit 1995 hat z.B. in Österreich die Zahl der Selbstständigen zwar insgesamt nur leicht zugenommen, doch ist der **Anteil von Ein-Personen-Unternehmen (EPUs) klar gestiegen**.

Eine wesentliche räumliche Standortvoraussetzung für das Wirtschaftswachstum in der Ostregion ist dabei die **Gewährleistung guter und konkurrenzfähiger internationaler Verkehrsverbindungen**. **Standörtliche Schwerpunktsetzungen** und die **Ausstattung mit Impulseinrichtungen** erweisen sich für die Betriebsansiedlung als zunehmend wirksam (z.B. entlang der Westachse und der Achse Wien – Tulln – Krems). Eine hohe Qualität der Standortausstattung ist u.a. im Bereich der schnellen **Breitbandanschlüsse** ein Ausstattungserfordernis, guter **ÖPNV-Anschluss für die MitarbeiterInnen** wird immer stärker nachgefragt.

Die Kombination aus starkem Bevölkerungswachstum und dem Bedarf nach (sicheren) Kapitalveranlagungen hat in den vergangenen Jahren zu einem **massiven Anstieg der Immobilienpreise** geführt (z.B. im Bereich Wohnen in Wien +80% seit 2008). Dies führte in weiterer Folge zur **Verdrängung betrieblicher Funktionen durch Wohnen**. Ein weiterer sektoraler Trend besteht darin,

dass die **überdimensionierte Flächenausstattung im Einzelhandel** (v.a. Fachmarktzentren etc.) nicht mehr ausreichend rentabel ist (Kostendruck, Beschäftigungsabbau, Marktanteilsverluste in Richtung Online-Handel). Steigende Beschäftigungsanteile für Forschung und Entwicklung, Marketing und Kundenkommunikation verändern auch die baulichen Typologien, die von der Wirtschaft in Anspruch genommen werden, in Richtung moderne **Büro-Dienstleistungs-Produktions-Kombinationen**, die von der Lage und der baulichen Ausführung her eher gemischt-städtischen Charakter haben und so auch Durchmischung in der Nähe von Zentren ermöglichen.

MODUL 2: Datenanalyse und empirische Befunde aus Interviews

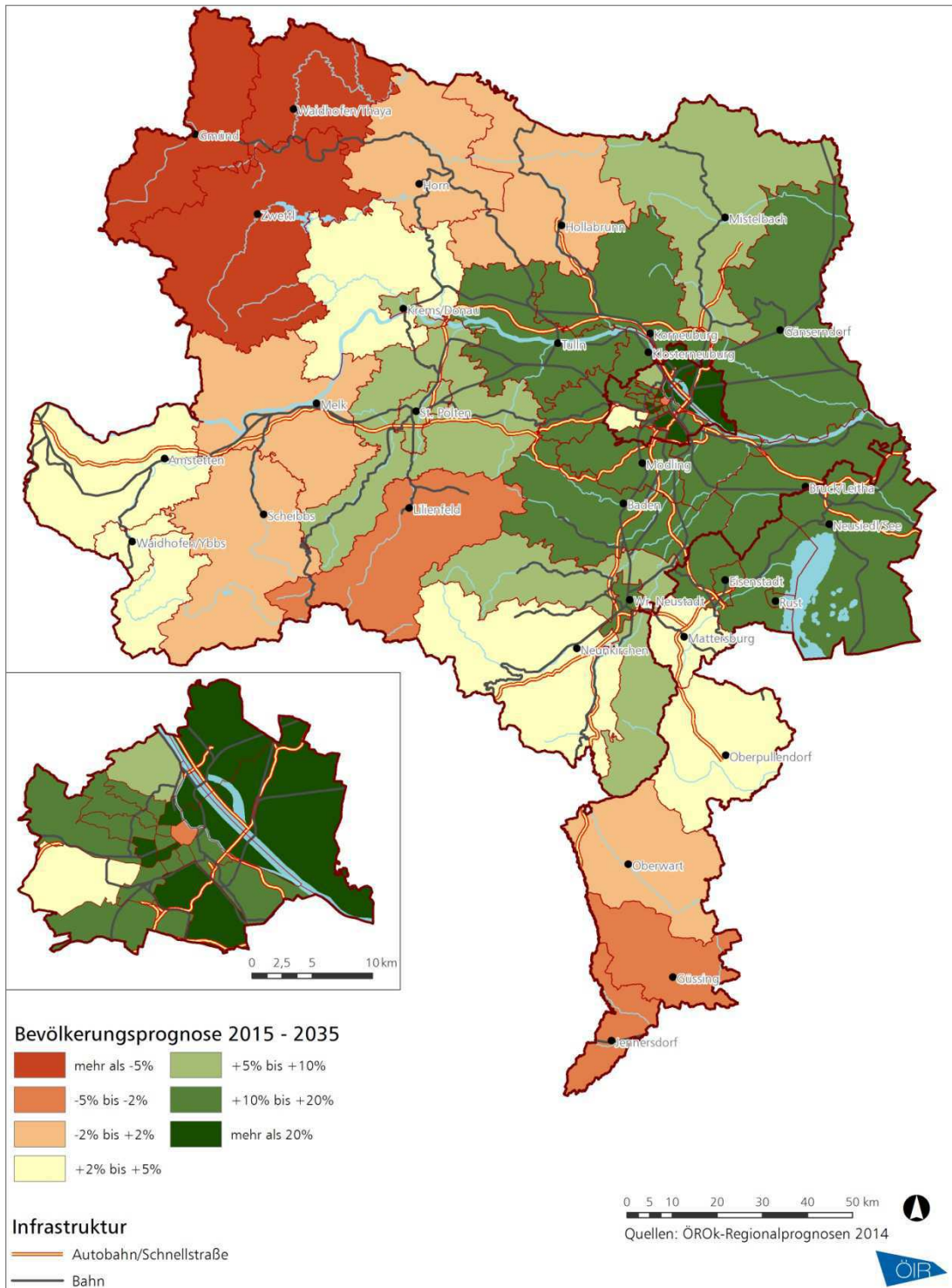
In einem nächsten Schritt wurden Trends und Hypothesen mit Hilfe von **regionalstatistischen Daten** räumlich differenziert analysiert und statistische Daten mit Wirtschaftsbezug von 1991 bis heute ausgewertet, dargestellt und interpretiert. Zusätzlich wurden **Interviews** mit ausführenden Stellen in Wirtschafts- und Regionalentwicklungspolitik geführt.

Die Datenanalyse umfasst die **Themenbereiche** Demographie, Beschäftigung, Wertschöpfung, Unternehmensstruktur und -dynamik sowie Standortgunst, die entlang von **Leitfragen** und auf Basis von Karten abgehandelt wurden. Auf den folgenden Seiten werden ausgewählte Ergebnisse kartographisch dargestellt. Leitfragen in schwarzer Schrift werden beispielhaft durch Karten dargestellt, Leitfragen in grauer Schrift werden nicht in dieser Zusammenfassung, sondern im ausführlichen Ergebnisbericht der Wirtschaftsanalyse beantwortet.

Demographie:

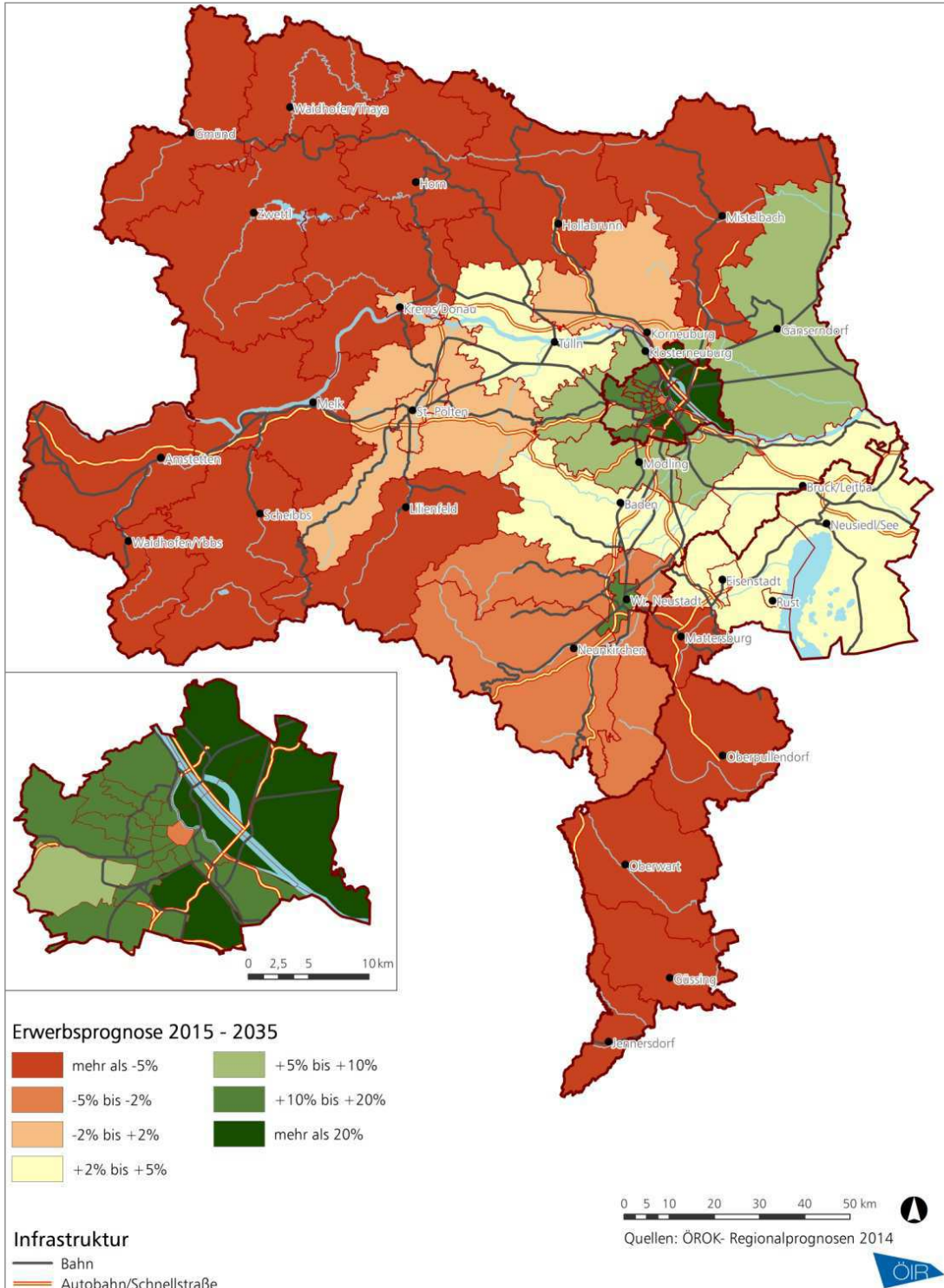
- Wo befinden sich Räume mit besonders dynamischer Bevölkerungsentwicklung (Rückblick, Ausblick)?
- Welche Regionen haben jedoch abnehmende Erwerbsbevölkerung zu erwarten?
- Wie verteilt sich der Bildungsstatus der Bevölkerung (Humanressourcen für die Wirtschaft)?

Karte 1: Bevölkerungsprognose 2035, Gesamtbevölkerung²



² Karte 5 „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, S. 46

Karte 2: Erwerbsprognose 2035³

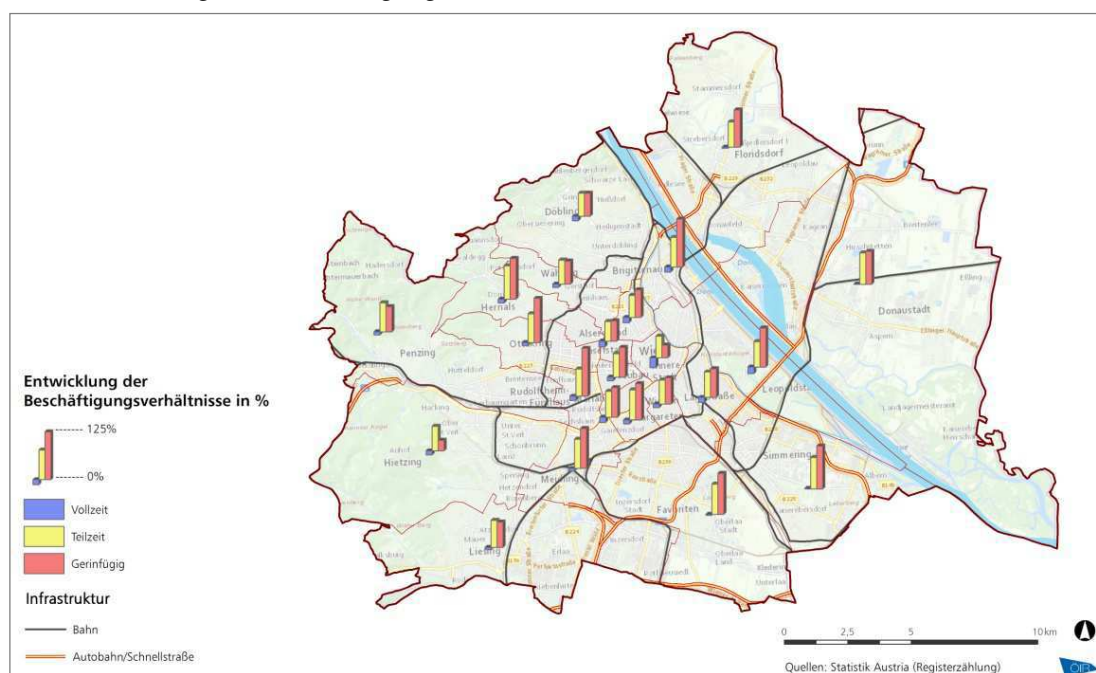


³ Karte 6 „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, S. 47

Beschäftigung:

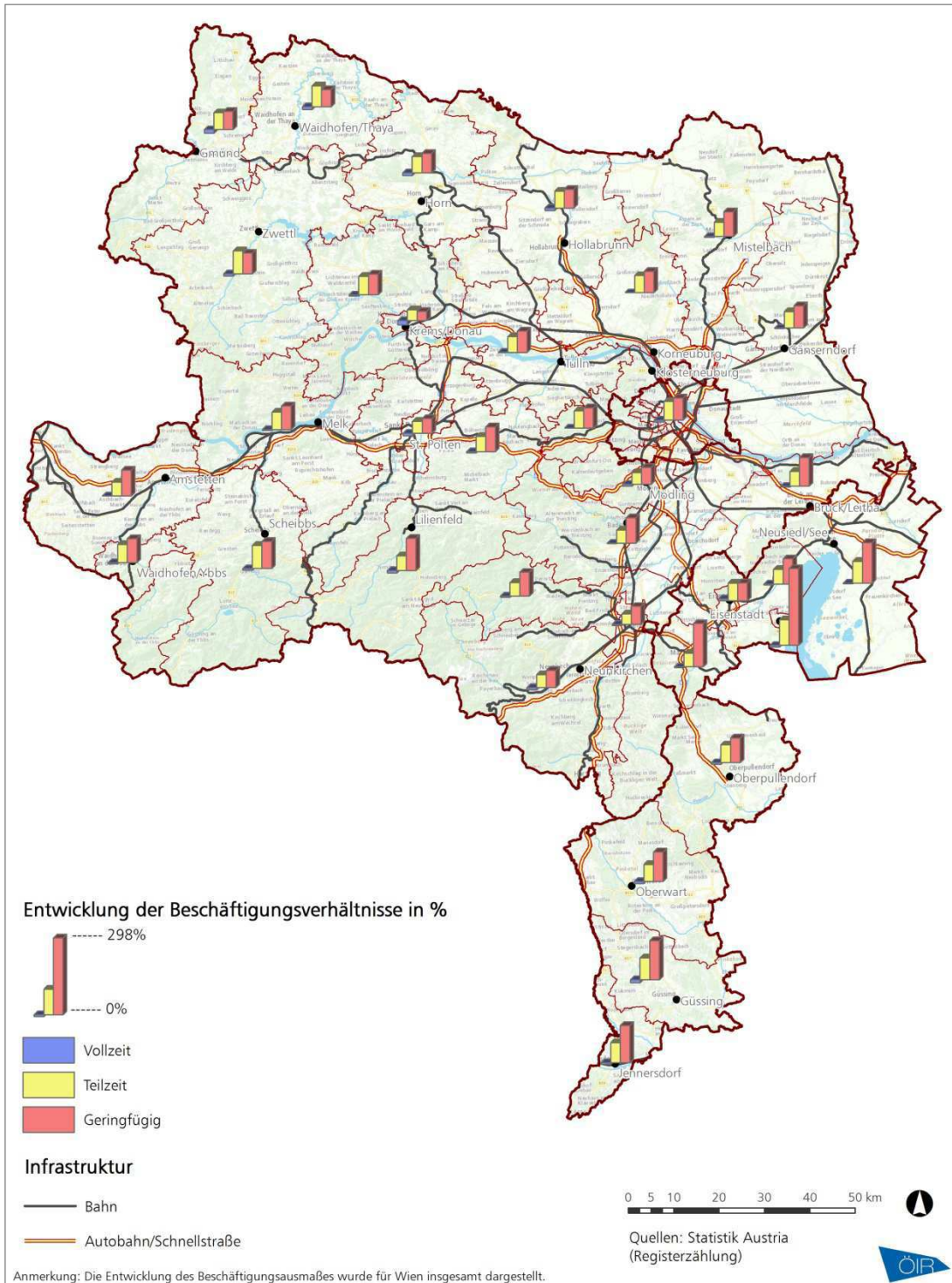
- Wo befinden sich und wie entwickeln sich die Arbeitsplätze in Teilräumen der Ostregion?
- Welche Sektoren dominieren in den Teilräumen der Ostregion?
- Welche Sektoren sind in welchen Regionen für die Dynamik der Beschäftigungsentwicklung verantwortlich?
- Wie ist die Qualität der Arbeitsplätze in Teilräumen der Ostregion ausgeprägt (z.B. Höhe der Einkommen abgebildet durch Kommunalsteuer, Anteil Teilzeit/Vollzeit etc.)?
- Wie entwickelt sich die Arbeitslosigkeit in Teilräumen der Ostregion?
- Welche Bevölkerungsgruppen sind wie im Arbeitsmarkt vertreten (Männer, Frauen, Bildungsstatus, Migranten, Ältere)?

Karte 3: Veränderung des Beschäftigungsausmaßes 2001-2011, Wien⁴



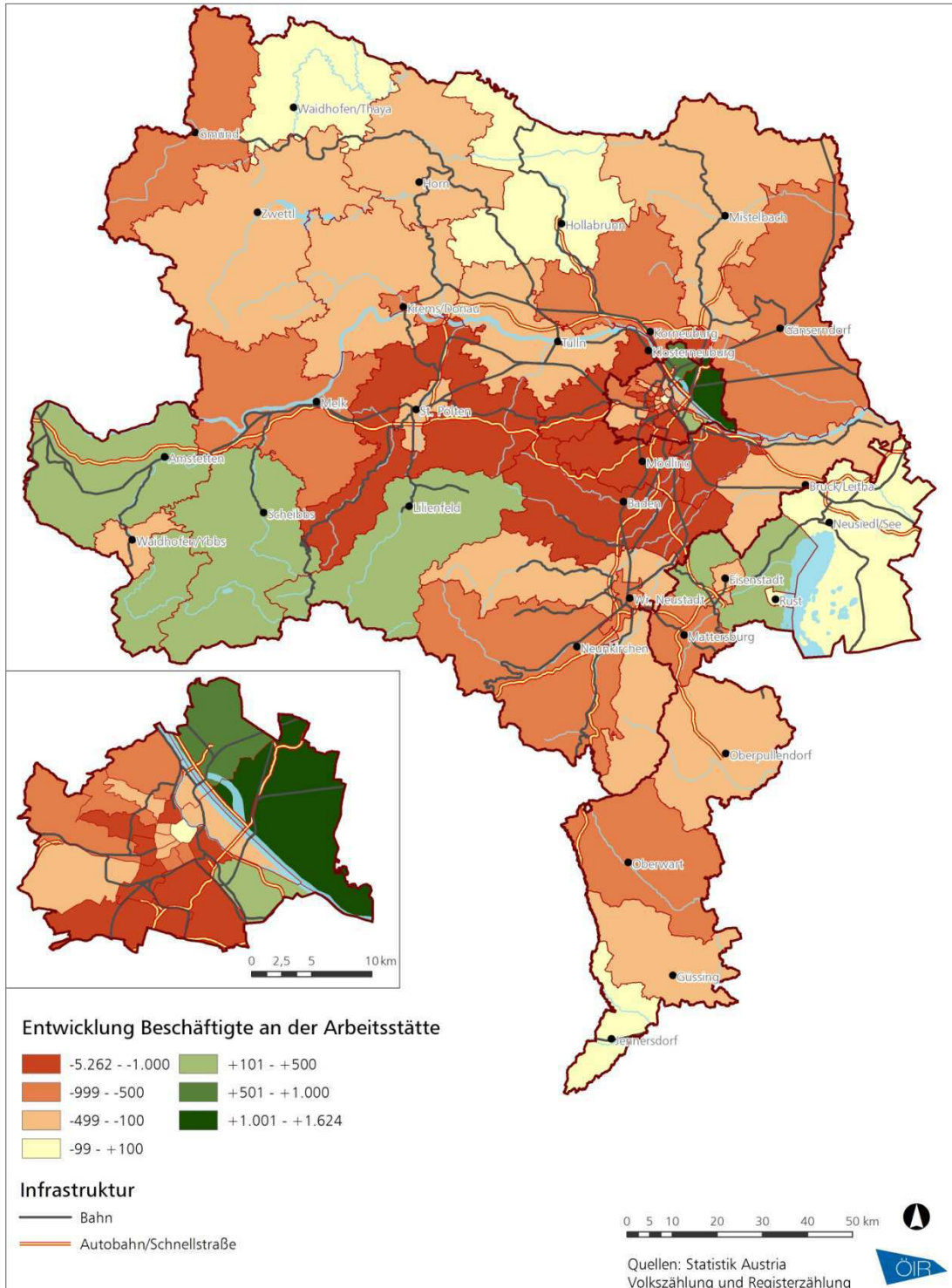
⁴ Karte 25 „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, S. 78

Karte 4: Veränderung des Beschäftigungsausmaßes 2001-2011⁵



⁵ Karte 24 „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, S. 77

Karte 5: Entwicklung der Beschäftigten an der Arbeitsstätte bei Herstellung von Waren 2001-2011⁶

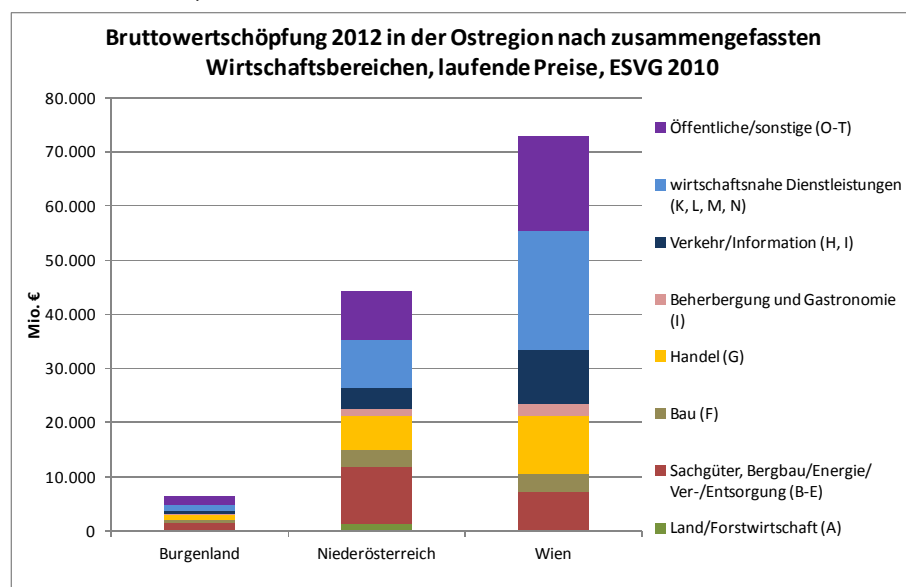


⁶ Karte 18 „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, S. 64

Wertschöpfung, Unternehmensstruktur und -dynamik:

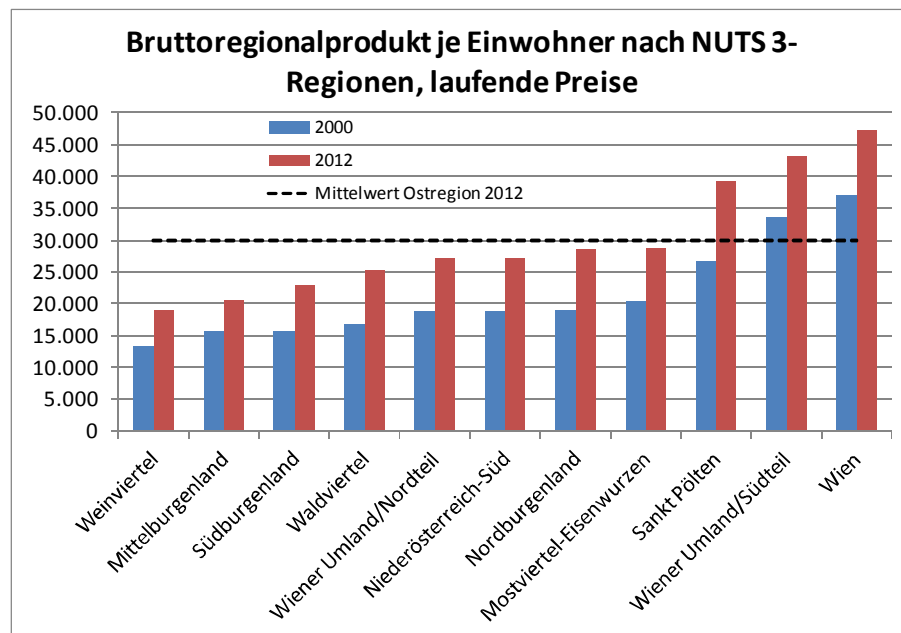
- Wie verteilt sich die regionale Wertschöpfung?
- Wie stellt sich die Unternehmensstruktur in der Ostregion dar?
- Wie entwickelt sich die Unternehmensdemographie (Gründungen, Insolvenzen) in den Räumen der Ostregion?
- Wie ist die spezifische Situation im Tourismus?

Abbildung 1: Bruttowertschöpfung 2012 in der Ostregion nach zusammengefassten Wirtschaftsbereichen, laufende Preise, ESVG 2010⁷



Quelle: Statistik Austria Regionale Gesamtrechnungen

Abbildung 2: Bruttoregionalprodukt (BRP) je Einwohner nach NUTS 3-Regionen, laufende Preise⁸



Quelle: Statistik Austria Regionale Gesamtrechnungen

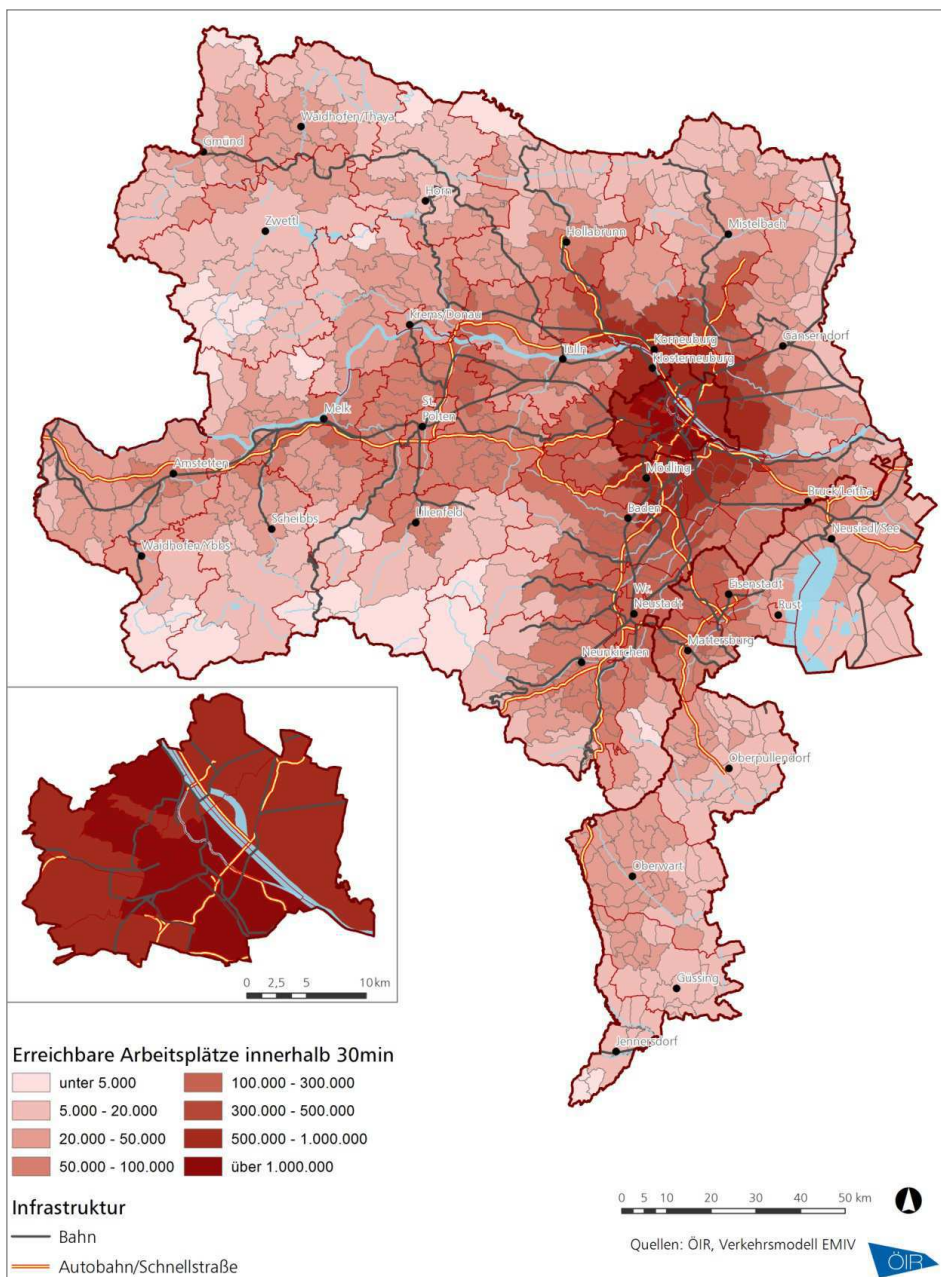
⁷ Abbildung 30 „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, S. 89

⁸ Abbildung 31 „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, S. 90

Standortgunst:

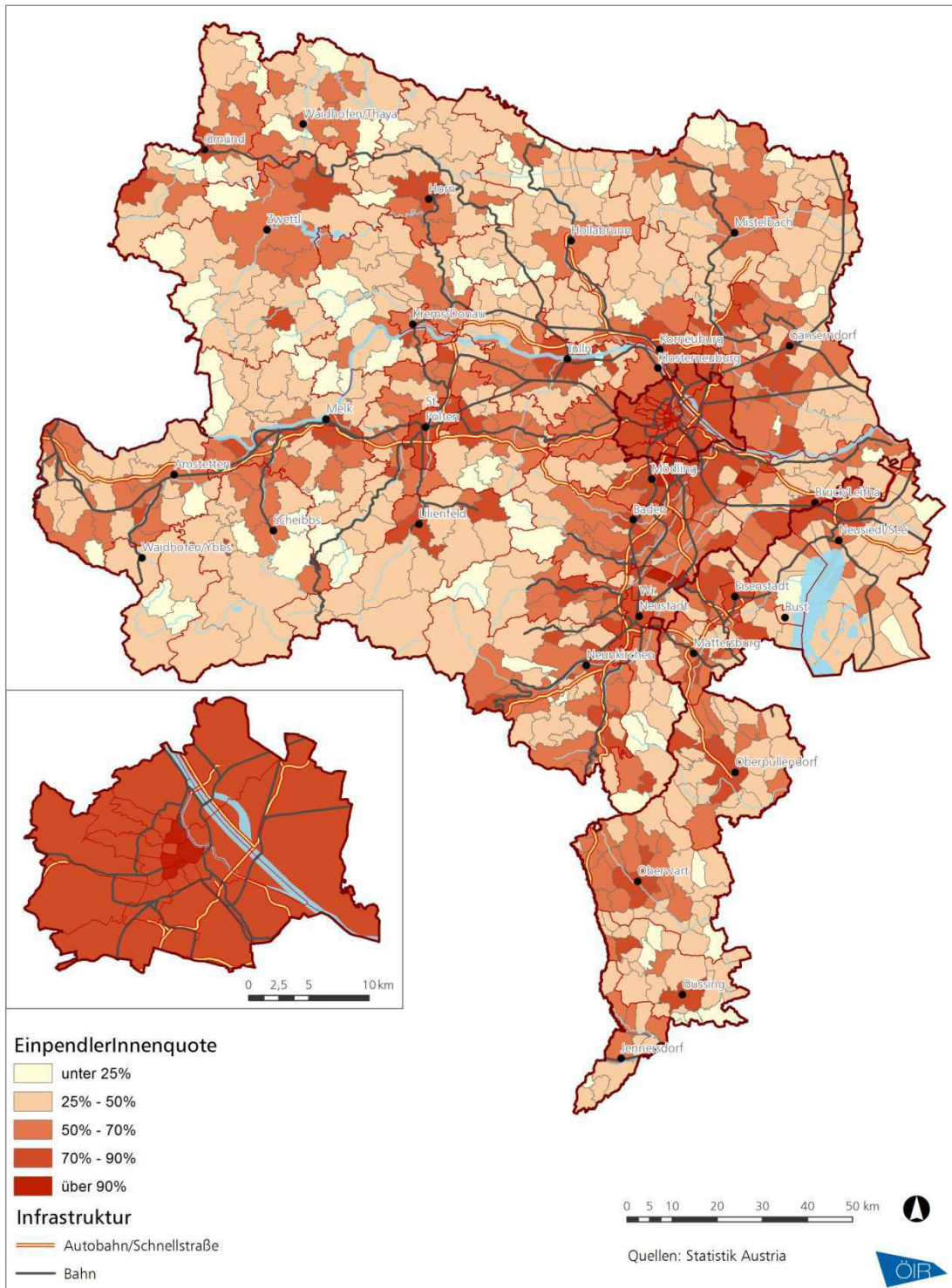
- Wie stellt sich die Wettbewerbsfähigkeit der Ostregion im nationalen und internationalen Vergleich dar?
- Was sagt regionale Beschäftigungsentwicklung als Indikator für reale Standortqualität aus?
- Wo sind die gut erreichbaren Wirtschaftszentren? Wo sind die weniger gut erreichbaren Räume der Ostregion? Wie stellen sich die realen Pendelbewegungen dar?
- Welche Infrastruktur steht den Unternehmen zur Verfügung und wo? Wo gibt es Infrastruktur für den internationalen Wirtschaftsverkehr? Wo gibt es Hubs in den Bereichen Technologie, Cluster, Innovation und F&E?
- Welche Bedeutung haben Innovation und F&E in der Ostregion?

Karte 6: Anzahl der innerhalb von 30 Min. erreichbaren Arbeitsplätze je Gemeinde (MIV)⁹



⁹ Karte 34 „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, S. 103

Karte 7: EinpendlerInnenquote 2011¹⁰



¹⁰ Karte 35 „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, S. 104

ExpertenInterviews und ExpertInnen-Workshop

Um für die künftige Standortentwicklung Folgerungen und Empfehlungen erstellen zu können, wurden mit den **Wirtschaftsagenturen der Länder und mit der ABA** (Austrian Business Agency/Österreichische Industrieansiedlungs- und WirtschaftswerbungsgmbH) **Tiefeninterviews** durchgeführt. Ziel der Interviews war es, eine Erfahrung und Expertise bei der **Einschätzung** der unterschiedlichen **Standortvoraussetzungen** innerhalb der Ostregion zu gewinnen und Hinweise für den Umgang mit den absehbaren **Herausforderungen** zu bekommen.

Die Datenanalyse, die Tiefeninterviews, sowie die Ergebnisse des Expertenworkshops mit Vertretern der Wirtschaftsagenturen und der Wirtschafts- und Raumordnungsabteilungen der Ämter der Landesregierungen der drei Bundesländer bilden mit den gesammelten Ergebnisse aus der Analyse von generellen wirtschaftlichen Entwicklungstrends die Grundlage für das Modul 3, das eine Analyse der Stärken/Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT-Analyse), die Formulierung von Thesen zur künftigen Entwicklung sowie die Ableitung von Empfehlungen zu planungs- und wirtschaftspolitischen Strategien in der Ostregion umfasst.

MODUL 3: Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Thesen/Schlussfolgerungen

Abgeleitet aus den einander überlagernden Entwicklungstendenzen, etwa den demographisch-dynamischen, den wirtschaftsstrukturellen und technologischen sowie den räumlich-strukturellen können die wichtigsten Haupttrends und die daraus abgeleiteten Herausforderungen für Raumentwicklung und Wirtschaftspolitik wie folgt zusammengefasst werden:

- **These 1: Großer Arbeitsplatzzuwachs notwendig, um der wachsenden Bevölkerung Beschäftigung zu ermöglichen.**

In den nächsten fünfzehn Jahren ist ein großer Arbeitsplatzzuwachs erforderlich um der demographischen Entwicklung zu entsprechen (rund 100.000-150.000 Stellen mit einem den heutigen Verhältnissen entsprechendem Arbeitszeitausmaß), vor allem in der Kernstadt und ihrem Umland. Hierbei ist auch der Trend zur Teilzeitbeschäftigung zu berücksichtigen.

Herausforderung: Dies erfordert Gründungen, Unternehmenswachstum aus dem Bestand heraus, aber auch Ansiedlungen aus dem In- und Ausland; dafür sind wiederum geeignete Standorte und die infrastrukturelle Ausstattung zu schaffen; die räumliche Verteilung wird dabei entscheidend für die verkehrlichen Anforderungen und Auswirkungen sein (sowohl durch Pendler als auch durch den Lieferverkehr).

- **These 2: Preisdruck und räumlicher Strukturwandel**

Flächenintensive Funktionen werden weiter aus den stadtnahen Lagen räumlich nach außen gedrängt, in den städtisch/stadtnahen Lagen herrschen Preisdruck auf Immobilien durch Flächenkonkurrenz und Verdrängung durch Wohnen (besonders für Gewerbe/Industrie, Logistik, Lagerung); bestimmte flächenintensive Funktionen (Logistik außerhalb der vorhandenen Flächen von Häfen und Frachtenbahnhöfe, manche Industrien) werden vorwiegend im Umland angesiedelt werden müssen.

Herausforderung: Eindämmung der Flächentransformation, bessere Nutzung, Nachverdichtung und Attraktivierung vorhandener Flächen in geeigneter Lage und Größe (Wirkung auf Flächenverbrauch und Verkehr, s.o.).

- **These 3: Kleinteilige Flächen- und Immobilienformate für Gründungen und KMUs erforderlich**

Die zunehmend digitalisierte Produktion und Logistik sowie wissensbasierte Branchen nehmen an Bedeutung zu; Mischformen von Büros, Lofts, Produktion und Vertrieb, aber auch von Logistik werden anteilmäßig wichtiger. Kleinteilige, besser mischfähige Funktionen werden verstärkt nachgefragt werden und auch in dichteren, städtischen Lagen lokalisierbar.

Herausforderung: Entwicklung von Flächen für mischfähige Nutzungen im Siedlungsverbund, Chance zur Belegung von Leerständen; Integration von kleinteiligen Formaten in bestehende Wirtschaftsstandorte (z.B. Nutzung von kleineren Flächen, Mehrfachnutzung und Transformation von bestehenden Objekten)

- **These 4: Ausstattungsanforderungen für Wirtschaftsstandorte steigen**

Ausstattungsanforderungen verändern sich, z.B. ist die Qualitätsversorgung mit Breitband in allen Teilräumen notwendig und laufend zu aktualisieren; komplementäre Einrichtungen (Bildung, F&E, Marketing, Rechts- und Wirtschaftsdienste u.v.a.) sind essentielle Voraussetzungen für attraktive Standorte; passender Unternehmensmix und attraktive Gestaltung für Top-Standorte sind ein Wettbewerbsvorteil für die Ansiedlung.

Herausforderung: Fokussierung auf Standorte in (regional) guter Lage, mit guter Ausstattung und Erreichbarkeit; Herstellung und Sicherung von Standorten in anderen Gebietstypen, die für den jeweiligen Gebietstyp adäquat sind.

- **These 5: Wirtschaftsverkehr wächst stark (Personen- und Güterverkehr)**

Der Verkehr in der Region wird stark zunehmen und zwar sowohl durch Beschäftigtenanstiege und die zunehmend weiter streuende räumliche Verteilung von Wohn- und Arbeitsstandorten (steigende Pendeldistanzen) als auch beim Güterverkehr (weiter zunehmende Produktions- und Verteilungsketten, ausdifferenzierte Logistik, Liefersysteme aus dem Einzelhandel/Online-Geschäft).¹¹

Herausforderung: Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur muss entsprechend ausgebaut und leistungsfähiger werden, v.a. in Hinblick auf die Bewältigung des zunehmenden Pendelverkehrs und die Zielsetzung, einen wesentlich höheren Anteil dieses Verkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewegen. Dabei muss auf die sich möglicherweise verschiebenden Tagesspitzen in beiden Richtungen Bedacht genommen werden (teilweise Umkehr des Gewichtes der Pendlerströme, flexiblere Arbeitszeiten). Logistik-Dienstleistungen werden auch in kleineren Mengen und in dichtverbauten Gebieten zunehmen, was für die Ballungsräume eigene Steuerungsmöglichkeiten erfordern wird, um die Umweltauswirkungen gering zu halten.

¹¹ In den vergangenen 25 Jahren hat sich z.B. die Anzahl der Pendlerinnen und Pendler in Niederösterreich lt. Arbeiterkammer NÖ verdoppelt. Laut der Pendleranalyse 2014, die die Arbeiterkammer NÖ alle fünf Jahre durchführt, fällt zudem auf, dass die Pendlerzahlen stärker gestiegen sind als die Zahl der Arbeitsplätze im Bundesland. In den nächsten 15 Jahren kann man daher bei einer Arbeitsplatzentwicklung, die dem prognostizierten Erwerbspersonenzuwachse entspricht, durchaus von einer Steigerung von weiteren 10-20% ausgehen. Fußnote „Wirtschaftsanalyse Ostregion“ S 127

Empfehlungen

Für die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung der Ostregion bestünde eine wesentliche Chance darin, Maßnahmenprogramme für die künftige Wirtschaftsentwicklung, die Infrastruktur- und Siedlungsentwicklung in geeigneten Prozessen fachlich/ sektoral integriert zu bearbeiten. Eine **gemeinsame, differenzierte wirtschaftsräumliche „Ostregionsstrategie“** sollte – ausgehend von den wirtschaftsräumlichen Analysen – räumliche Prioritäten bei der Standortentwicklung, die Abstimmung mit dem dafür wesentlichen Verkehrsinfrastrukturausbau und ev. spezifische Nutzungsbeschränkungen definieren.

Folgende **Themenbereiche** sollten in der „Ostregionsstrategie“ berücksichtigt werden:

- Entwicklung einer **gemeinsamen Strategie zur Schaffung von Arbeitsplätzen**, die eine Beschäftigungsentwicklung adäquat zur erwarteten Bevölkerungsentwicklung ermöglicht und dabei auf die unterschiedliche Entwicklung in den Gebietstypen¹² Bedacht nimmt. Dabei müssen die soziökonomischen Hintergründe der Zuwanderung mitgedacht werden (z.B. Flüchtlinge).
- Damit zusammenhängende mittel- bis langfristige Optionen für eine **intensivierte Kooperation im Governance- und Institutionenbereich in Wirtschafts-, Standort- und Raumordnungspolitik**.
- Eine **intensivierte Kooperation bei der Flächennutzung**: Vorsorge und Sicherstellung (quantitativ und qualitativ) von geeigneten Flächen und Wirtschaftsstandorten für ausreichende Arbeitsmöglichkeiten einer stark wachsenden Bevölkerung. Dies erfordert die strukturell und räumlich differenzierende Abschätzung des Flächenbedarfes, v.a. nach den Qualitäten mischfähig – nicht mischfähig (etwa für Industrie, Gewerbe, Versorgungsinfrastruktur, Logistik) und räumlich in Abstimmung mit der erwarteten (stark unterschiedlichen) Bevölkerungsentwicklung in den Gebietstypen, in weiterer Folge die Gegenüberstellung mit vorhandenen Flächenreserven und deren quantitativer und qualitativer Beurteilung. Durch flächensparende Betriebsflächenentwicklung, Fokussierung auf Qualitätsstandorte bei der Entwicklung, Förderung und Vermarktung (Standortausstattung, Lagekriterien, Erreichbarkeit, komplementäre Infrastrukturen, Umfeldentwicklung etc.) soll dabei auch auf die Umwelt Bedacht genommen werden.
- **Interkommunale Gewerbegebiete** und auch **länderübergreifende Standortentwicklung** sollen in diesem Zusammenhang – zur Ermöglichung der flächensparenden, qualitätsvollen und verkehrsreduzierenden Standortentwicklung – genereller Standard werden; entsprechende finanzielle Ausgleichsmechanismen für die Gemeinden sollen dazu (auf Basis der vorliegenden Erfahrungswerte) weiterentwickelt werden (vgl. die in den vergangenen Jahren entwickelten interkommunalen Gewerbegebiete der ecoplus). Entwicklungsagenturen können operative Mobilisierungsfunktionen übernehmen, Gemeinden Bodenmobilisierung und ordnungspolitische Maßnahmen treffen (Örtliche Entwicklungskonzepte, Flächenwidmung etc.). Auf diese Zielsetzungen hin sollten die **Raumordnungsge- setze/Bauordnungen** überprüft und allenfalls modifiziert werden (zunehmende Bedeutung von kleinteiligen Büro-Dienstleistungs-/Produktions-Kombinationen mit geringen Emissionen).

¹² Um die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Trends in ihren räumlichen Wirkungen analysieren, und Thesen über die künftige räumliche Entwicklung ableiten zu können, wurde eine Raumtypisierung in verdichtete Kernstadt, Randbereich Kernstadt, Subzentren/ Siedlungsachsen, Umland Subzentren/Siedlungsachsen und ländlicher Raum und peripher gelegene ländliche Räume vorgenommen. siehe auch Studie „Wirtschaftsanalyse Ostregion“ S. 124

- **Räumliche Fokussierung der Beschäftigungsentwicklung** innerhalb der Raumtypen auf gut erreichbare Standorte und verdichtete Bereiche, Vermeidung von Neuerschließungen und dezentralen Standortentwicklungen; dies bedeutet die Konzentration auf entwicklungsfähige Bereiche in den Siedlungsachsen und deren Subzentren sowie auf die an die Siedlungsachsen anschließenden Bereiche der Kernstadt.
- **Sicherung der Wirtschaftsfunktionen gegen Verdrängung am Immobilienmarkt** – Sicherung finanzierbarer Wirtschaftsstandorte (durch langfristig klare Funktionszuordnungen, Sicherung der Widmungen und der räumlich/infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Flächennutzung, in Abstimmung mit der Entwicklung des Umfeldes). Hierfür wären regionale Betriebsflächenkonzepte zu erarbeiten, die den Gemeinden Orientierung für die eigenen Aktivitäten geben.
- **Spezifische Schwerpunktsetzungen** sind parallel dazu in **peripheren Regionen** erforderlich, die durch Abwanderung v.a. junge und qualifizierte Bevölkerung verlieren. Hier sollen **attraktive regionale Schwerpunktstandorte** dazu beitragen, die betriebliche Substanz zu erhalten und zu erweitern und durch die Kombination mit Maßnahmen im Bereich der Bildung und der Wohnens Anreize für junge Familien setzen. Relevante Regionen sind etwa periphere Bereiche des Wald- und Weinviertels, des Alpenvorlands, des Mittel- und Südburgenlands (als Beispiel könnte der Raum Gmünd-Schrems-Waidhofen/T. des nördlichen Waldviertels aufgrund der industriellen Ausstattung und der Kooperationsperspektive mit dem Raum Budweis einen solchen Schwerpunkt bilden)¹³.

Die Ostregionsstrategie könnte durch die Entwicklung bestehender und allenfalls neu zu schaffender Standorte in sehr hoher Qualität einen Wachstumsbeitrag leisten. Darüber hinaus können **die Bundesländer auch im eigenen Wirkungsbereich wichtige Maßnahmen umsetzen**, die einen Beitrag dazu bilden können:

- Zurverfügungstellung und laufende Aktualisierung einer zeitgemäßen **Breitbandinfrastruktur** unter Bedachtnahme auf die sich rasch ändernden technischen Zielsetzungen¹⁴ in allen Gebietstypen, auch im ländlichen Raum.
- **Rückbau oder Nutzungstransformation von großstrukturierten Einzelhandelsflächen** (besonders in den Randbereichen der Kernstadt und dem Umland der Subzentren – Flächenkonkurrenz) für betriebliche Funktionen; effizientere Nutzung von Erschließungs- und Abstellflächen (z.B. Parkflächen).
- **Integration und Ausbau mischfähiger, kleinteiliger Funktionen im dichtverbauten Siedlungsgebiet** und im Nahbereich von Wohnstandorten, v.a. wenn gute Erreichbarkeit gegeben ist; Belegung und Neunutzung vorhandener, tw. leerstehender Objekte und Flächen für betriebliche Funktionen – v.a. auch in Ortskernen; dies betrifft v.a. die Siedlungsachsen und Subzentren, aber auch Randbereiche der Kernstadt. Entwicklungsansätze zur Integration mischfähiger Funktionen in bestehende Siedlungsstrukturen bestehen darin, Flächen und Liegenschaften zu mobilisieren und Rahmenbedingungen zu schaffen, die Grün-

¹³ Hier wären parallel Maßnahmen im Bildungs- und Sozialbereich zu setzen. Fußnote „Wirtschaftsanalyse Ostregion“ S. 130

¹⁴ Z.B. „Breitbandstrategie 2020“: „bis 2018 sollen in den Ballungsgebieten (70 Prozent der Haushalte) ultraschnelle Breitband-Hochleistungszugänge zur Verfügung stehen.; bis 2020 soll eine nahezu flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit ultraschnellem Breitband-Hochleistungszugängen erreicht sein.“ „Digitalen Agenda für Europa“: „Um das Ziel einer netzgestützten Wissenswirtschaft mit dem Internet in deren Zentrum zu erreichen soll sichergestellt werden „dass bis 2020 i) alle Europäer Zugang zu viel höheren Internetgeschwindigkeiten von über 30 Mbit/s haben und ii) mindestens 50% aller europäischen Haushalte Internetzugänge mit über 100 Mbit/s nutzen.“ Fußnote „Wirtschaftsanalyse Ostregion“ S 131

dungen, innovative und kreative Funktionen ermöglichen (z.B. co-working spaces, tech labs, flexible Nachnutzungen von Gebäuden ...); dies ermöglicht auch eine Nachverdichtung der Nutzungen und ein upgrading der standörtlichen Ausstattungen.

- Stärkere **Berücksichtigung von Nah- und Fernwirkungen, die bei der Entwicklung von überregional ausstrahlenden Standorten entstehen** (z.B. großen Einkaufszentren, Logistikeinrichtungen etc.). Verbindlich sollten Wirkungsanalysen zu Verkehr, Einkaufs- und Versorgungsinfrastrukturen sowie größeren Siedlungsschwerpunkten erstellt werden und als wesentlicher Bestandteil im Planungs- und Entscheidungsprozess dienen; die Weiterentwicklung und Optimierung von Projekten sollte dabei im Prozess angelegt werden; positive Bewertungen sollten die Voraussetzung für allfällige Förderungen und Infrastrukturausbaumaßnahmen bilden. Die Harmonisierung der handelsbezogenen Genehmigungsregelungen und die bundesländerübergreifende Abstimmung bei regional weit ausstrahlenden Projekten soll zur Vermeidung von Ausbauwettbewerben und Überdimensionierungen beitragen.
- **Internationale Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Ostregion sichern und ausbauen** (z.B. Flughafen-Funktion mit guter internationaler Hub-Funktion, Ausbau der Anbindungen des Flughafens an hochrangige Bahnverbindungen, Ausbau des hochrangigen Straßennetzes v.a. Richtung Norden und Osten). Überprüfung und Abstimmung der Mobilitätskonzepte der Länder und Regionen, in denen derartige Maßnahmen teilweise bereits verankert sind.
- **Ausbau und Kapazitätserhöhung des ÖPNV für den regionalen Pendelverkehr auf den stark befahrenen Achsen** (v.a. Wiener Umland), Berücksichtigung der Tendenz zur stärkeren Angleichung der Pendelströme gegenläufigen Richtungen (z.B. bei länderübergreifenden Pendelverflechtungen).
Erarbeitung von langfristigen **Szenarien der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung und Abschätzung der erforderlichen Kapazitäten im ÖPNV**, v.a. in Hinblick auf die Zielsetzungen zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils im regionalen Personenverkehr.
- **Verbesserung/Attraktivierung der ÖPNV-Anbindung von Arbeitsplatzzentren**, in Abstimmung mit der regionalen Schwerpunktsetzung beim Standortausbau (s.o.), v.a. auch Vermeidung der Neuausweisung oder Nutzung von nur im IV erschlossenen Standorten.
- **Regionale Schwerpunktsetzung und die Konzentration der Förder- und Entwicklungsmittel auf geeignete Standorte** erfordern eine regionale Koordination mit Beteiligung der Länder und der jeweils fördernden Institutionen: Landesebene, Region und Gemeindeebene sollen zur räumlich konkreten Schwerpunktsetzung und zur Festlegung von (integrierten) Entwicklungsmaßnahmen eng kooperieren und auf Basis dieser gemeinsam erarbeiteten, räumlich konkreten Konzepte die Umsetzung betreiben.
- Die **gemeinsame nationale und internationale Vermarktung** (z.B. „Vienna Region“) soll in Hinblick auf das (gemeinsame) Wachstumsziel intensiviert werden; die für die konkrete Ansiedlung in der Region gegebene „co-opetition“-Philosophie kann dazu beibehalten werden.

1.3 EMPFEHLUNGEN ZUR WEITEREN BEARBEITUNG

Die Erstellung der Analyse der Wirtschaftsstruktur der Ostregion hat eine Reihe von Fragestellungen aufgeworfen, für die weiterführende Untersuchungen und die gemeinsame Begleitung durch Institutionen der Wirtschaftspolitik und -förderung sowie der Raumentwicklung sinnvoll sind.

Weitere Grundlagen und konzeptive Ausarbeitungen im bundesländer-übergreifenden Kontext sind insbesondere erforderlich für:

- Die „**Ostregionsstrategie**“ bzw. Pilotprojekte dazu;
- die regionale **Abstimmung von Standorten und Funktionsprofilen für die Standorte** (Standortentwicklungskonzeption, gewerblich-industrieller Betriebsflächenbedarf);
- die **Abstimmung von Maßnahmen bei Infrastrukturausbau und Siedlungsentwicklung** („Regionale Siedlungsentwicklungskonzeption“);
- die quantitative Abschätzung künftiger Verkehrsströme in Hinblick auf die sich ändernde räumliche Verteilung von Wohnen und Arbeiten (räumliche Entwicklungsszenarien) und in Hinblick auf das gesamtregionale Ziel eines höheren ÖV-Anteils im regionalen Personenverkehr (**ÖPNV-Kapazität**);
- die verbindlich zu erstellende **regionale Wirkungsanalyse für die Entscheidungsfindung und Ausgestaltung von Großprojekten**;
- die **Konzipierung des ordnungspolitischen und organisatorischen Rahmens für räumliche Schwerpunktsetzungen in der regionalen Entwicklung** (räumliche und inhaltliche Fokussierung von Fördermitteln, Ausgleichsverfahren).

Die **räumlich und fachlich-sektoral integrierte Vorgehensweise**, die Maßnahmen der Wirtschaftsentwicklung, Aus- und Weiterbildung, Forschung und Innovation, Raumordnung, Regionalentwicklung, Verkehrsplanung und Infrastrukturentwicklung verbindet und aufeinander abstimmt, bietet **wesentlich größere Chancen, die dargestellten Herausforderungen zu bewältigen und öffentliche Mittel effizient einzusetzen**.

2 Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion+ - im Rahmen der Strategien der räumlichen Entwicklung der Ostregion - Zwischenbericht

2.1 AUSGANGSLAGE

Vor gut sieben Jahren wurde das Institut für Stadt- und Regionalforschung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW) von der PGO beauftragt, eine Strukturanalyse für den stadtregionalen Verflechtungsraum Wien-Niederösterreich-Burgenland zu erarbeiten und in weiterer Folge auszuwerten. Die **zentrale Frage** dabei war, ob das für **2030 prognostizierte Wachstum** von zusätzlich gut 400.000 Menschen in der Stadtregion **nachhaltig bewältigbar ist**.

Das **Ergebnis** hat gezeigt, dass zum damaligen Zeitpunkt zumindest im Umland **genügend Flächen** als Wohnbauland **gewidmet** waren, um unter realistischen Mobilisierungs- und Dichteannahmen den dort erwarteten Bevölkerungsanstieg raumordnerisch sinnvoll „unterzubringen“ zu können.

Die Grundlage für die Analyse bildete insbesondere eine **Unterteilung** der Stadtregion in sog. **Hochpotenzial- (HP), Mittelpotenzial- (MP) und Niedrigpotenzialraster (NP)**, die anhand eines umfassenden Ausstattungs- und Kriterienkataloges (z.B. Vorhandensein bzw. Erreichbarkeit von Versorgungs-, Bildungs- oder Verkehrsinfrastruktur einer Zelle oder den benachbarten) erfolgte und eine erste Bewertung der Lage der Baulandreserven ermöglichte. Im weiteren Verlauf der Untersuchung wurde unter verschiedenen Annahmen zur baulichen Dichte, der Mobilisierungswahrscheinlichkeit der Reserven sowie abhängig von deren Einstufung das erwähnte **Bevölkerungswachstum** „umgelegt“ - mit dem Ergebnis, dass auch im „moderaten“ Szenario das prognostizierte Wachstum in den **Rasterzellen mit einem mittleren und hohem Ausstattungs- und Erreichbarkeitspotenzial** theoretisch untergebracht werden könnte. Aus dieser Erkenntnis folgte nahezu zwingend die **raumordnerische Empfehlung**, dass das künftige Wachstum in diesen Teilbereichen der Stadtregion erfolgen sollte.

2.2 FRAGESTELLUNGEN

Ziel des Monitorings, das wiederum vom Institut für Stadt- und Regionalforschung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW) durchgeführt wird, ist es, erstens den neuesten Stand der Entwicklungen zu erheben und zweitens eine Grundlage dafür zu schaffen, folgende zentrale planerische und raumordnerische Fragen beantworten zu können:

- **Wieviele der prognostizierten 400.000 Menschen sind in den letzten Jahren bereits hinzugezogen?** (Überprüfung der These: Die Stadtregion wird wachsen)
- **Wo hat dieses Wachstum stattgefunden?** Sind die HP-, MP- und NP-Lagen auch diejenigen, die dem „Siedlungsverhalten“ in kommunaler Planung und auf Nachfrageseite entsprechen? (Überprüfung der Annahmen bezüglich der unterschiedlichen Standortattraktivitäten in der Stadtregion)
- **Haben sich** durch die sie beeinflussenden Parameter (Baulandmobilisierung, Ausweisungspolitik, Verhalten von Investoren und Bevölkerung, Erreichbarkeitsveränderungen durch Aus-/Umbau der Verkehrsinfrastruktur etc.) die damals **definierten Potenzialflächen verschoben?**

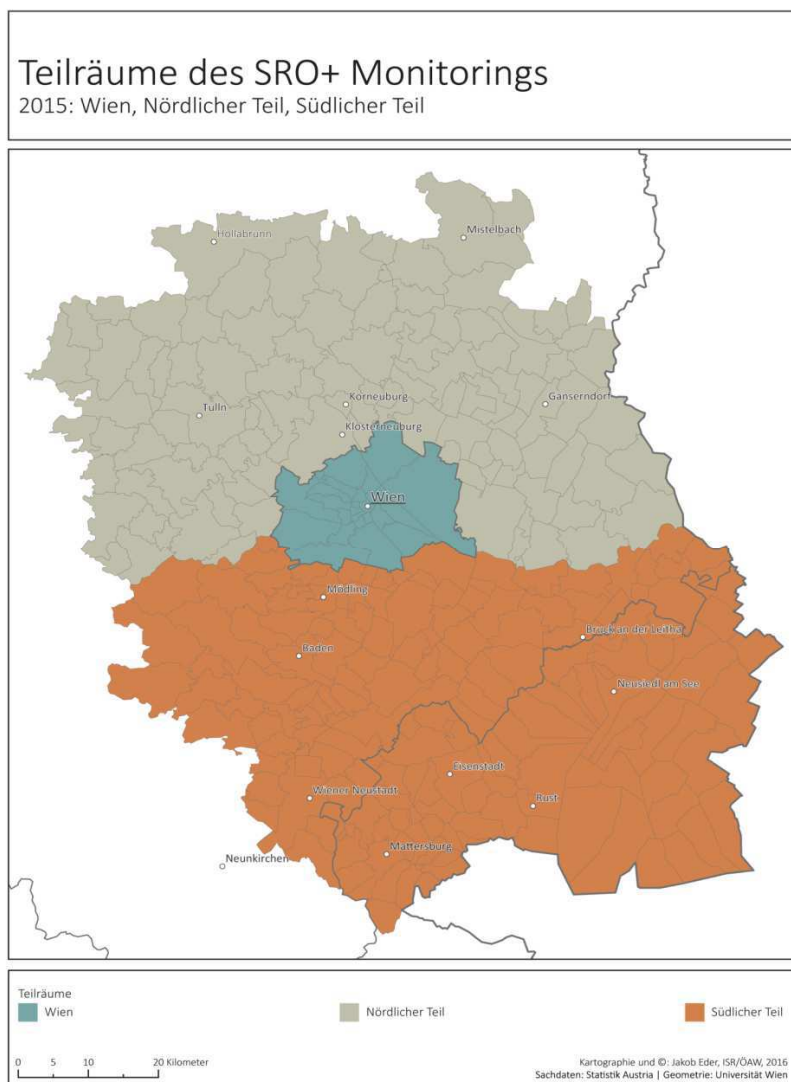
- **Welche Wanderungsströme bestimmen das Wachstum in der Agglomeration?** (Überprüfung der These: Stadt wächst durch Zuzug von außerhalb der Stadtregion, das Umland vor allem durch Suburbanisierung)
- **Wie wird diese Entwicklung** aus wissenschaftlicher Sicht, aber vor allem auch aus Sicht der Expertinnen und Experten in den Fachabteilungen der einzelnen Länder **bewertet**: Entspricht die stadtrregionale Entwicklung den damaligen Zielvorgaben und planerischen Empfehlungen bzw. sind diese Zielsetzungen in ihrer damaligen Form auch heute noch zeitgemäß oder bedürfen sie einer Anpassung?
- **Welche politisch-raumordnerischen Konsequenzen** wurden aus dieser Entwicklung und den damals ebenfalls diskutierten Handlungsoptionen **gezogen**, d.h. gibt es neue Planungsinstrumente oder wurden bestehende (z.B. STEP in Wien, ROG-Novellen oder Regionale Leitplanung in NÖ, LEP 2011 Burgenland) inhaltlich angepasst?

Um diese Fragen beantworten zu können, sind ein Monitoring der **räumlich-strukturellen Entwicklung** und die Evaluierung ihres Verlaufs der geeignete Weg. Konzeptionell soll das Monitoring als eine Sammlung und Auswertung von Vergleichsdaten verstanden werden, die essentiell sind, um Trends und Veränderungen in der Siedlungsentwicklung darzustellen und begreifbar zu machen. Hierbei geht es darum, das **Indikatorenset** nicht ausufern zu lassen, sondern in gemeinsamer Abstimmung diejenigen Parameter festzulegen, die **nicht nur für dieses erste Monitoring sinnvoll sind, sondern auch für alle künftigen**. Die Ergebnisse müssen in einem zweiten Schritt diskutiert und bewertet werden, um die dahinterstehende Hauptfrage, nämlich ob die Entwicklung entsprechend den Zielsetzungen der Stadtregion⁺ stattfand, beantworten zu können.

Aufgrund dieser beiden Analyseschritte wurde ein modularer Aufbau des Forschungsprojekts gewählt: **Modul 1** befasst sich mit der **quantitativen Analyse des ausgewählten Indikatorensets**, **Modul 2** mit der **Diskussion und Bewertung der Entwicklungen** und setzt diese in Bezug zu den bestehenden oder neuen Planungsinstrumenten und Handlungsoptionen in den drei Bundesländern.

2.3 ERGEBNISSE DER QUANTITATIVEN ANALYSE

Karte 1 zeigt die Unterteilung des Untersuchungsgebiets, wie sie für das Monitoring vorgenommen wurde. Die Unterscheidung in einen „nördlichen“ und einen „südlichen“ Teil folgt nicht nur Überlegungen pragmatischer Natur, sondern reflektiert auch die im Laufe der letzten Jahre im Fachdiskurs etablierten These, dass sich das künftige stadtrregionale Wachstum vor allem auf den nördlichen Teil der Stadtregion konzentrieren würde. Dem wurde hier Rechnung getragen.



Karte 1:
Teilräume für das Monitoring 2015

Ein Blick auf die in Abbildung 1 dargestellte Entwicklung spricht eine klare Sprache: Seit Abschluss der ersten Status Quo-Erhebung im Atlas der wachsenden Stadtregion ist ebendiese kontinuierlich gewachsen. Vor allem in der jüngeren Vergangenheit erlebte sie einen neuerlichen Wachstumsschub, der bis heute anhält. Auffällig dabei ist das im Vergleich **sehr starke anteilige Wachstum der Bundeshauptstadt**. Sie setzte im Jahr 2012 gewissermaßen zum „Überholmanöver“ an und verzeichnet seither das stärkste Wachstum, das insgesamt sogar über dem Gesamttrend der SRO⁺ liegt. Betrachtet man die Entwicklung in den restlichen Teilen des Burgenlandes und von Niederösterreich, fällt die entschieden geringere Dynamik auf: Während das restliche Burgenland nur ein sehr leichtes Wachstum verzeichnet, das sich im Betrachtungszeitraum hin zur Stagnation wandelte, haben die Teilbereiche des übrigen Niederösterreich im betrachteten Zeitraum kontinuierlich an Bevölkerung verloren und nähern sich aktuell ebenfalls einem Nullwachstum.

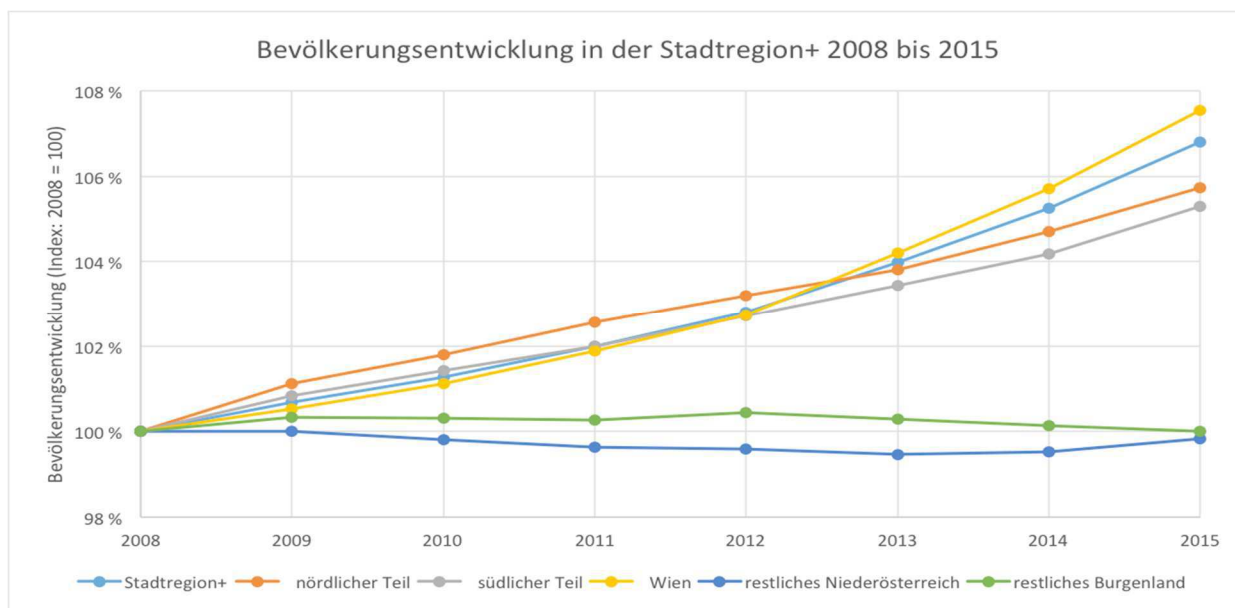


Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion+, 2008-2015

Abbildung 2 zeigt, dass zumindest ein generell gültiges raumordnerisches Desiderat erfüllt zu werden scheint, wenn es um die (noch nicht räumliche) **Verteilung des Wachstums** geht: Es entfällt außerhalb Wiens **zu großen Teilen auf Gemeinden mit größerer Bevölkerungszahl** und deutlich weniger auf Gemeinden mit unter tausend EinwohnerInnen und solche mit 1.000 bis 2.500 EinwohnerInnen. Die **höchsten jährlichen Wachstumsraten** haben die **Städte und Gemeinden** in den Gemeindegrößenklassen **mit einer Bevölkerungszahl von über 5.000 Menschen** (hierbei insbesondere die Orte zwischen 5.001 und 10.000 EinwohnerInnen). Offensichtlich haben diese größeren Gemeinden und Städte in den letzten Jahren eine **eigene „Strahlkraft“ entwickelt** und sind aufgrund ihrer Lage und ihrer Ausstattung **attraktive Wanderungsziele**. Das erscheint aus planerischer Sicht insofern auch sinnvoll, weil man davon ausgehen kann, dass in Gemeinden und Städten dieser Größenordnungen bereits ein bestimmtes Ausstattungsniveau existiert und sich die Bevölkerung aus stadtreptionaler Gesamtperspektive an solchen Orten konzentriert.

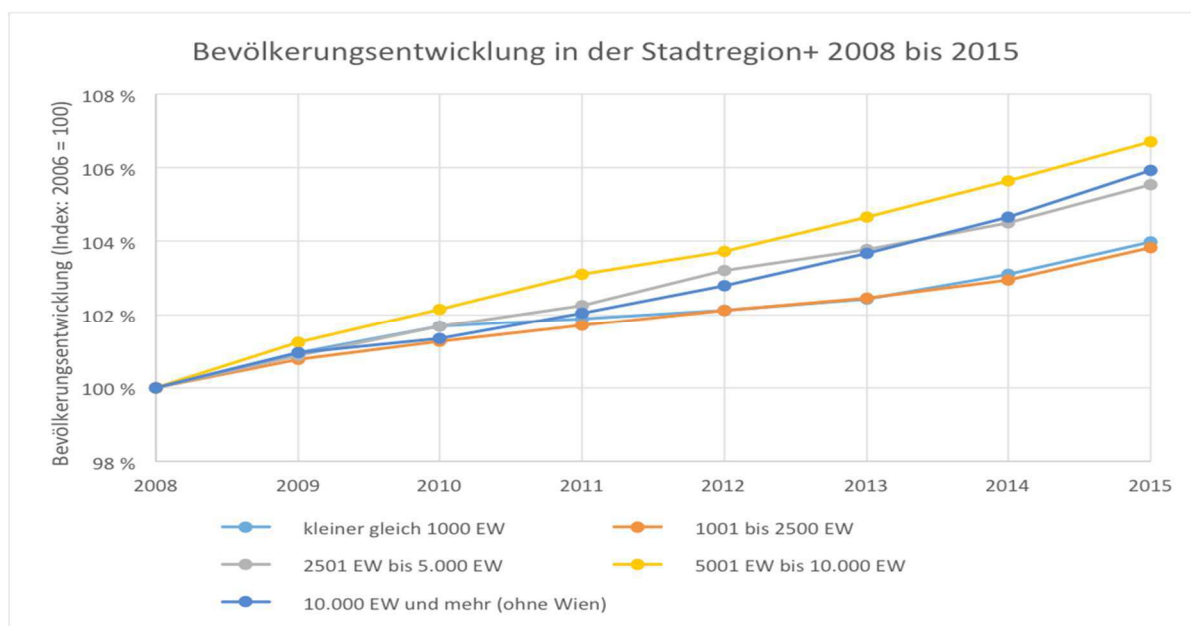


Abb. 2 Bevölkerungsentwicklung 2008-2015 in SRO+ (ohne Wien) nach Gemeindegrößenklassen

Abbildung 3 zeigt im Vergleich der Jahre 2007 und 2014 die Wanderungen nach Alter aus den Umlandgemeinden von SRO⁺ nach Wien (braun/orange) bzw. in die umgekehrte Richtung aus der Bundeshauptstadt ins Umland (blau). Was die **Wanderungen nach Wien** betrifft, so ist der **Anstieg bei den 19-Jährigen nach wie vor charakteristisch** und kann damals wie heute mit ausbildungsbedingter Wanderung in die Großstadt interpretiert werden. Die **Kurven** der beiden abgebildeten Jahre haben einen **im Prinzip ähnlichen Verlauf** und fallen bei den ungefähr 28-30-Jährigen wieder ab. **Auffällig** dabei ist **die im Vergleich zur Vergangenheit gestiegene Fallzahl** - ein weiterer Ausdruck für die in SRO⁺ vorherrschende Dynamik und möglicherweise auch für die **zunehmende „Magnetwirkung“ von Wien**.

Die **Wegzüge aus Wien** in die Umlandgemeinden der Stadtregion **weisen kaum Veränderungen auf**, die auf eine modifizierte Dynamik im „real life“ hinweisen würden: Nach wie vor ist die **Familienengründungsphase der ausschlaggebende Motivator für den Wegzug** aus der Stadt. Dies sagt an dieser Stelle noch nichts darüber aus, ob sich möglicherweise die Wohnpräferenzen (z.B. weg vom klassischen Einfamilienhaus hin zu dichteren Wohnformen oder weg von Eigentum hin zu Miete) verändert haben. Dies ist Aufgabe der folgenden Untersuchungsschritte in diesem Projekt.

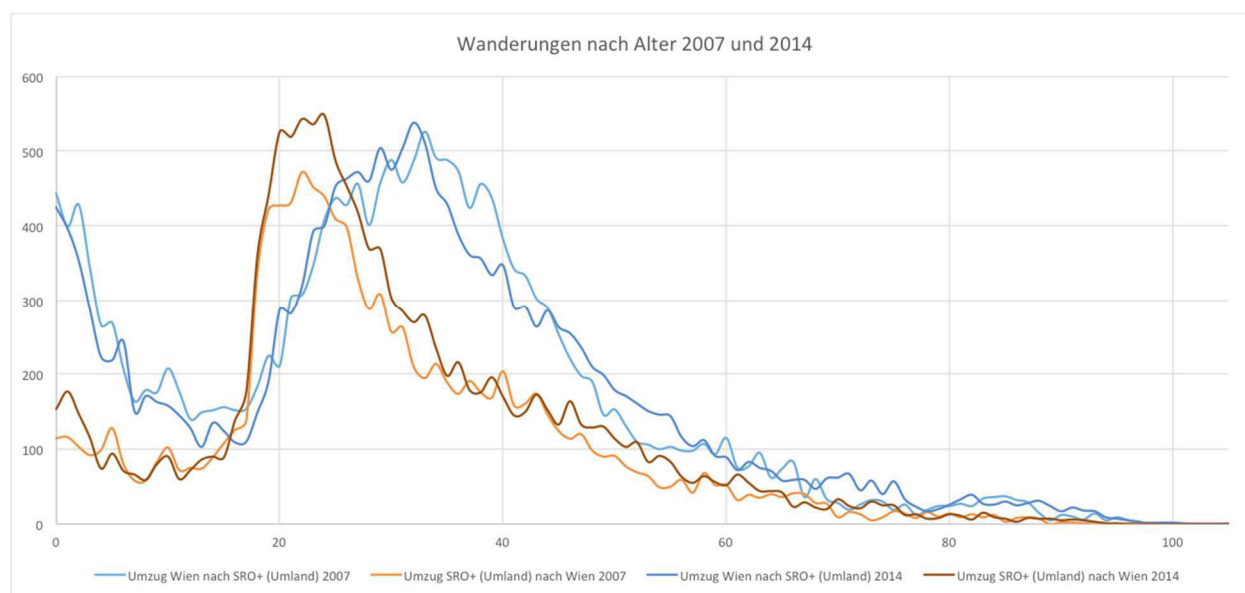


Abb. 3: Wanderungen nach Alter 2007 und 2014 aus SRO⁺ nach Wien und umgekehrt

Abbildung 4 zeigt alle **Wanderungsbewegungen nach oder aus der Stadtregion insgesamt** (ohne Binnenwanderung) für die beiden Vergleichsjahre 2007 und 2014. Hier spiegelt sich zum einen die Gesamtattraktivität der Stadtregion⁺ wider, weil sie ebenso für die übrigen Teile Niederösterreichs, dem Burgenland, den übrigen Bundesländern und dem Ausland ein attraktives Ziel darstellt. Auch hier fällt zunächst die **erhöhte Dynamik in Form höherer Fallzahlen** im Jahr 2014 auf. Generell ziehen, z.B. beim erwähnten biographischen Wendepunkt „Beginn weiterführende Ausbildung bzw. erster Beruf“ (ungefähr 19-22 Jahre) auch viele junge Menschen aus der Stadtregion weg, ihre Zahl wird aber von den ZuzügerInnen deutlich übertroffen. Offensichtlich sind der **Berufsstart** und die **Gründung einer Familie die beiden entscheidenden Einschnitte in den Biographien der einzelnen Menschen** unabhängig davon, ob es sich um Wanderungen innerhalb der Stadtregion oder um Wanderung von/nach außerhalb handelt. Dies verdeutlicht diese Darstellung sehr gut.

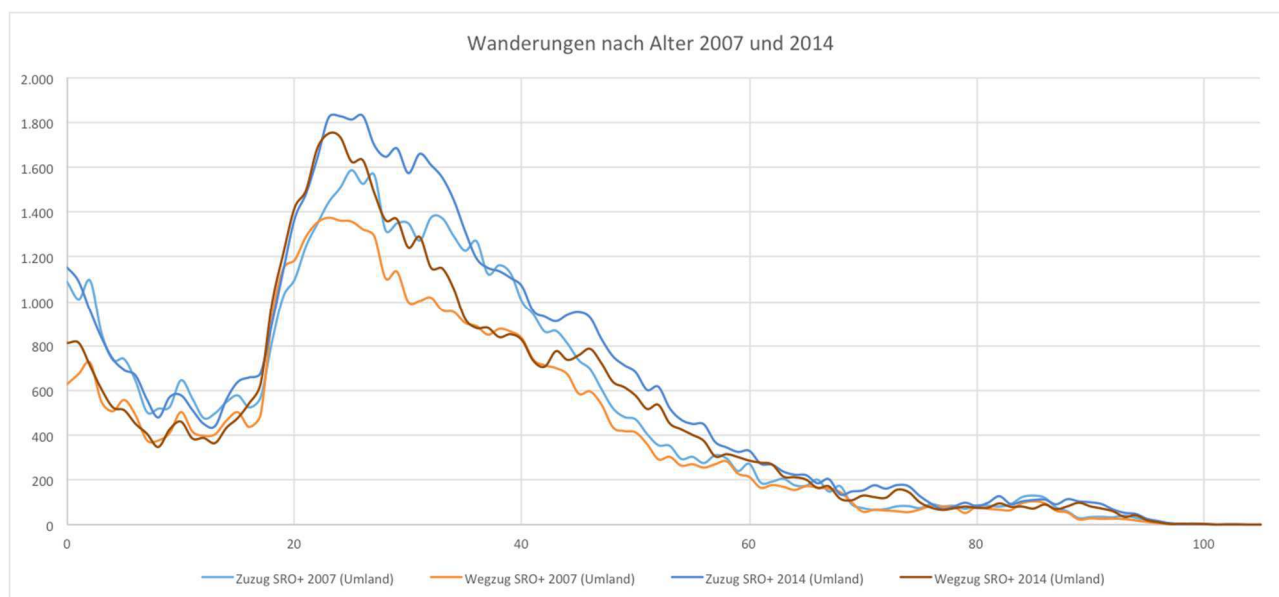


Abb. 4: Wanderungen nach Alter 2007 und 2014 Zuzug nach SRO⁺ gesamt von außerhalb der Stadtregion und umgekehrt (Wegzüge)

Die Abbildungen 5 bis 7 zeigen Wanderungssalden in einer Darstellungsart nach Bezirken. Ganz besonders deutlich wird dadurch die sehr unterschiedlich ausgeprägte Wanderungsdynamik in den verschiedenen Bezirken von SRO⁺. Dabei gilt es zu beachten, dass nicht alle Bezirke vollständig mit allen Gemeinden der Stadtregion zugerechnet werden, die grundsätzlichen Trends lassen sich aber dennoch ablesen.

Was die niederösterreichischen Bezirke betrifft, so zeichnen sich vor allem die **Wien nahen Bezirke Baden und Mödling im Süden oder auch Wien-Umgebung** durch eine sehr **stark ausgeprägte Dynamik** aus (Abb. 6). Insgesamt betrachtet weisen die Städte und Gemeinden im **Bezirk Baden** einen **durchwegs positiven Wanderungssaldo** in allen Altersstufen auf. Der Peak bei den 30-Jährigen (bei einem Plus von absolut 363) zeigt deutlich, was für einen hohen Stellenwert die Gemeinden in diesem Bezirk als Wohn-, aber auch als Arbeitsstandort haben (dies trifft vor allem auf die Gemeinden des Bezirks entlang der Südachse zu). Auffällig ist auch der positive Saldo bei den +/- 20-Jährigen in diesem Bezirk, was die **Relevanz als Unternehmens- und Ausbildungsstandort** nur nochmals unterstreicht. Ein **ähnlicher Trend** bestimmt in noch höherem Maße auch in der **Stadt Wiener Neustadt** (ebenfalls Abb. 6) das Bild: Im funktionalen Netzwerk der Stadtregion handelt es sich hierbei offensichtlich um **wichtige teilregionale „Knotenpunkte“ mit entsprechender eigener Anziehungskraft**.

Um bei dem Beispiel der jungen Menschen zu bleiben, die sich im Lehr-, Studiums- oder Berufseinstiegsalter befinden, so zeigt neben anderen Bezirken insbesondere der Bezirk Wien-Umgebung einen deutlich negativen Saldo (Abb. 6). Neben ihrem (nicht) vorhandenen Potenzial als eigenständige Ausbildungs- oder Unternehmensstandorte ist auch der in den einzelnen Gemeinden immer stärker vorgetragene Wunsch nach Starterwohnungen als eine Reaktion auf das Wanderungsverhalten der jungen Bevölkerung zu verstehen: Auch wenn man nach dem Abschluss der schulischen Ausbildung gerne im Ort/Bezirk bleiben wollen würde, ist die Nähe zu Wien bei gleichzeitig fehlendem Angebot an adäquatem Wohnraum in sehr vielen Fällen ein definitiver Push-Faktor, der sich in dieser Analyse widerspiegelt!

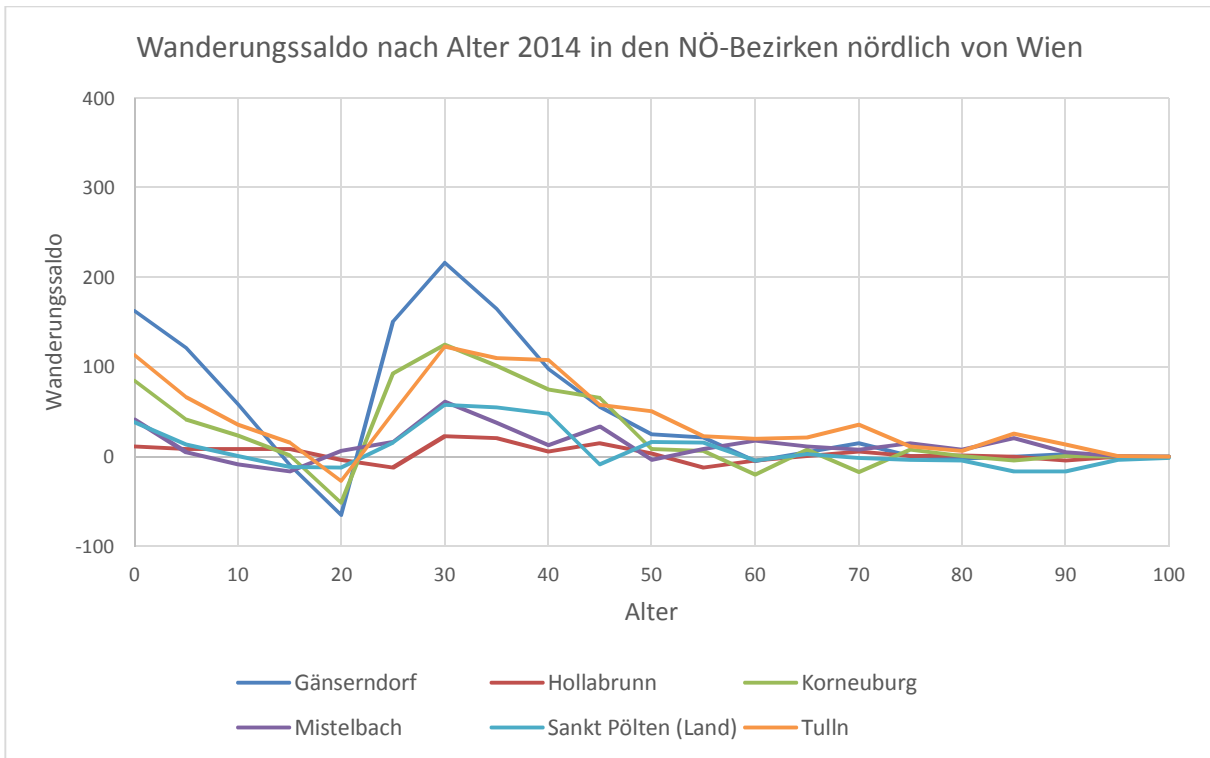


Abb. 5: Wanderungssaldo nach Alter 2014, Bezirke NÖ nördlich von Wien

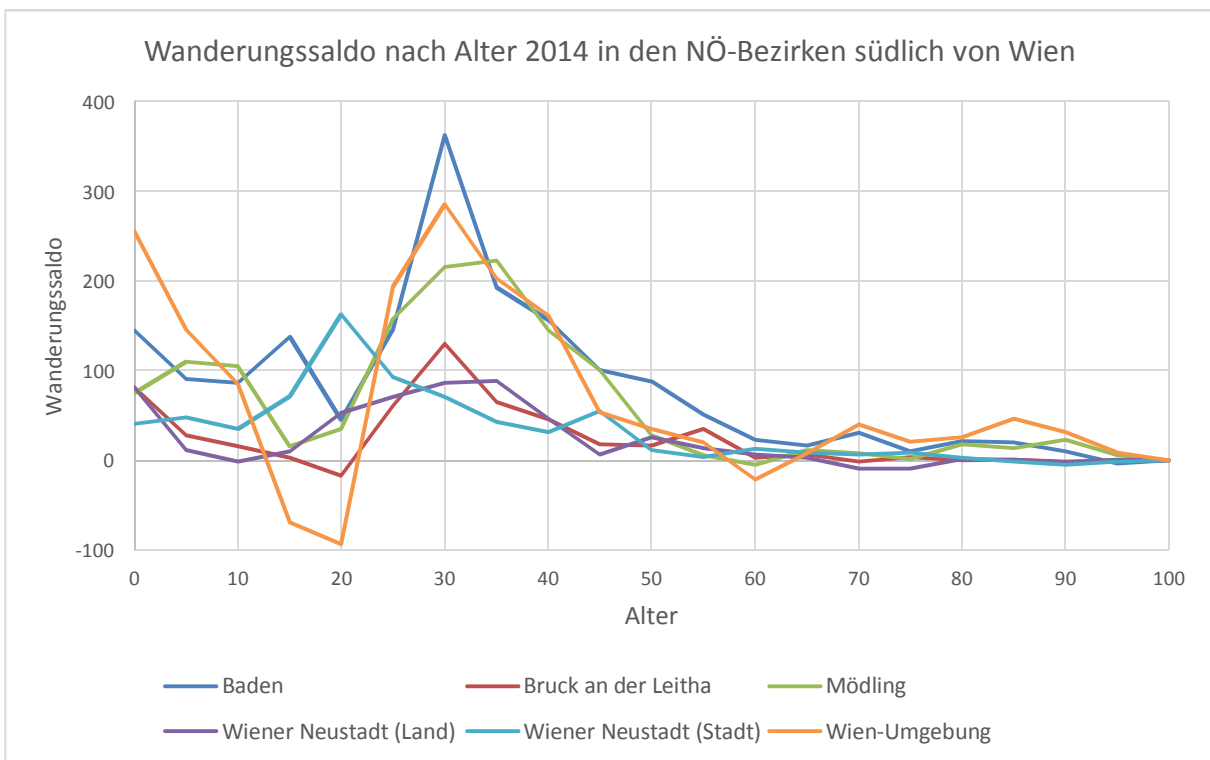


Abb. 6: Wanderungssaldo nach Alter 2014, Bezirke NÖ südlich von Wien

Betrachtet man analog das **Burgenland** (Abb. 7), fällt zum einen die in absoluten Werten deutlich **geringere Dynamik** auf - die allerdings die größten Ausschläge in denselben Altersstufen hat. Besonders das **vitale Wachstum der Gemeinden im und um den Bezirk Neusiedl am See** sticht dabei ins Auge. Hier verzeichnet man nicht nur in der klassischen Familiengründungsphase (ca. zwischen 30 und 40 Jahren), sondern **bereits ab den 25-Jährigen einen positiven Saldo, der deutlich über dem der anderen Bezirke liegt** - und darüber hinaus auch bei den 50 bis 60-Jährigen. Während nach dem entsprechenden Muster der Saldo für diesen Bezirk bei den Berufs- und StudieneinsteigerInnen wie in den meisten anderen Bezirken ebenfalls negativ ist, kann der Bezirk Neusiedl, der - so eine erste planerische Einschätzung - in seinem Kernbereich wohl einer der „urbanen“ Teilbereiche des Burgenlands ist, was Wohnangebot und die sonstige infrastrukturelle Ausstattung anbelangt, schon ab den Mittzwanzigern „punkten“.

Auffällig ist auch die weitgehend **unauffällige „Performance“** der burgenländischen **Landeshauptstadt Eisenstadt**. Eisenstadt konnte bisher, so der Anschein, der sich aus dieser Analyse ergibt, für keine der in diesem Kontext angesprochenen Zielgruppen eine merkbare Attraktivität entwickeln. Im dazugehörigen Bezirk Eisenstadt-Umgebung lässt sich hingegen ein etwas ausgeprägter positiver Saldo bei der Bevölkerung im Familien- und Haushaltsgründungsalter erkennen; die Attraktivität jener Gemeinden als Standort für klassisches Wohnen im Einfamilienhaus spielt hier wahrscheinlich eine ausschlaggebende Rolle.

Insgesamt erstaunlich ist aber, dass sich in den burgenländischen Bezirken der „Brain-Drain“ der jungen Menschen zum Berufs- oder Studieneinstieg viel weniger stark negativ ausprägt als in den niederösterreichischen Bezirken.

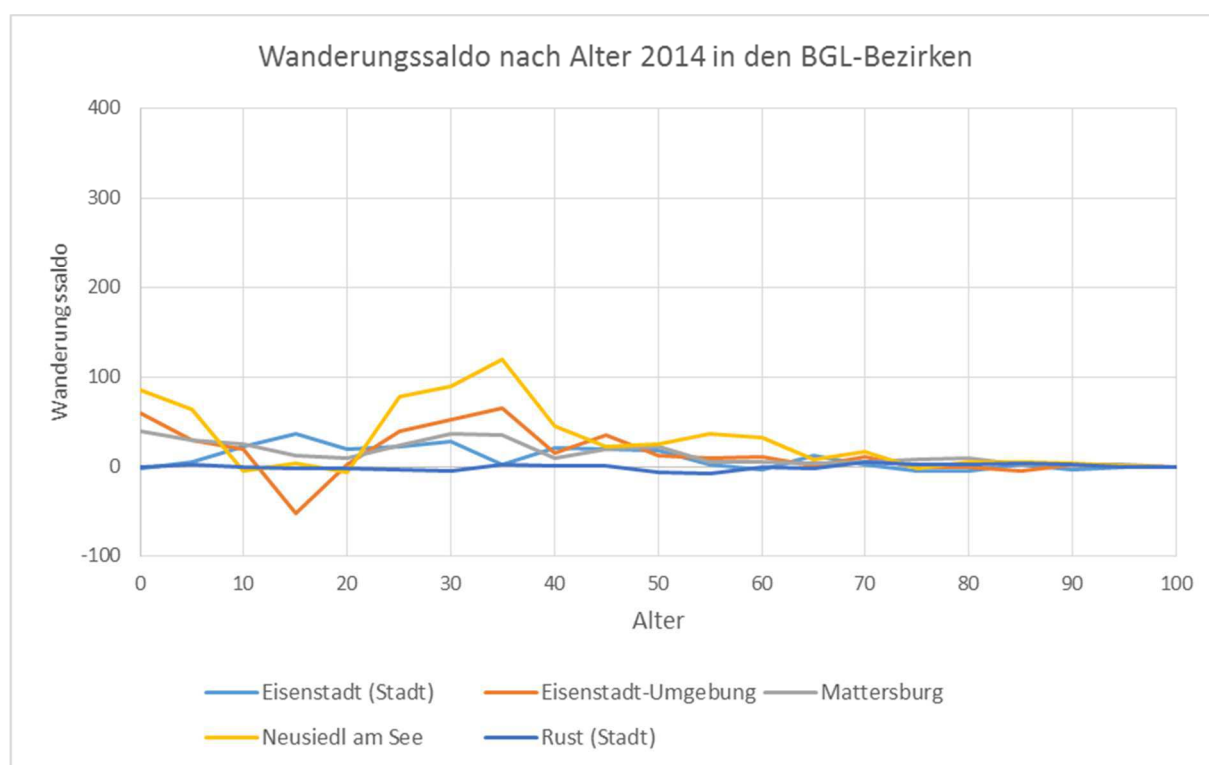


Abb. 7: Wanderungssaldo nach Alter 2014, Bezirke Burgenland

2.4 KARTOGRAPHISCHE AUSWERTUNG UND GEGENÜBERSTELLUNG (BEISPIELE)

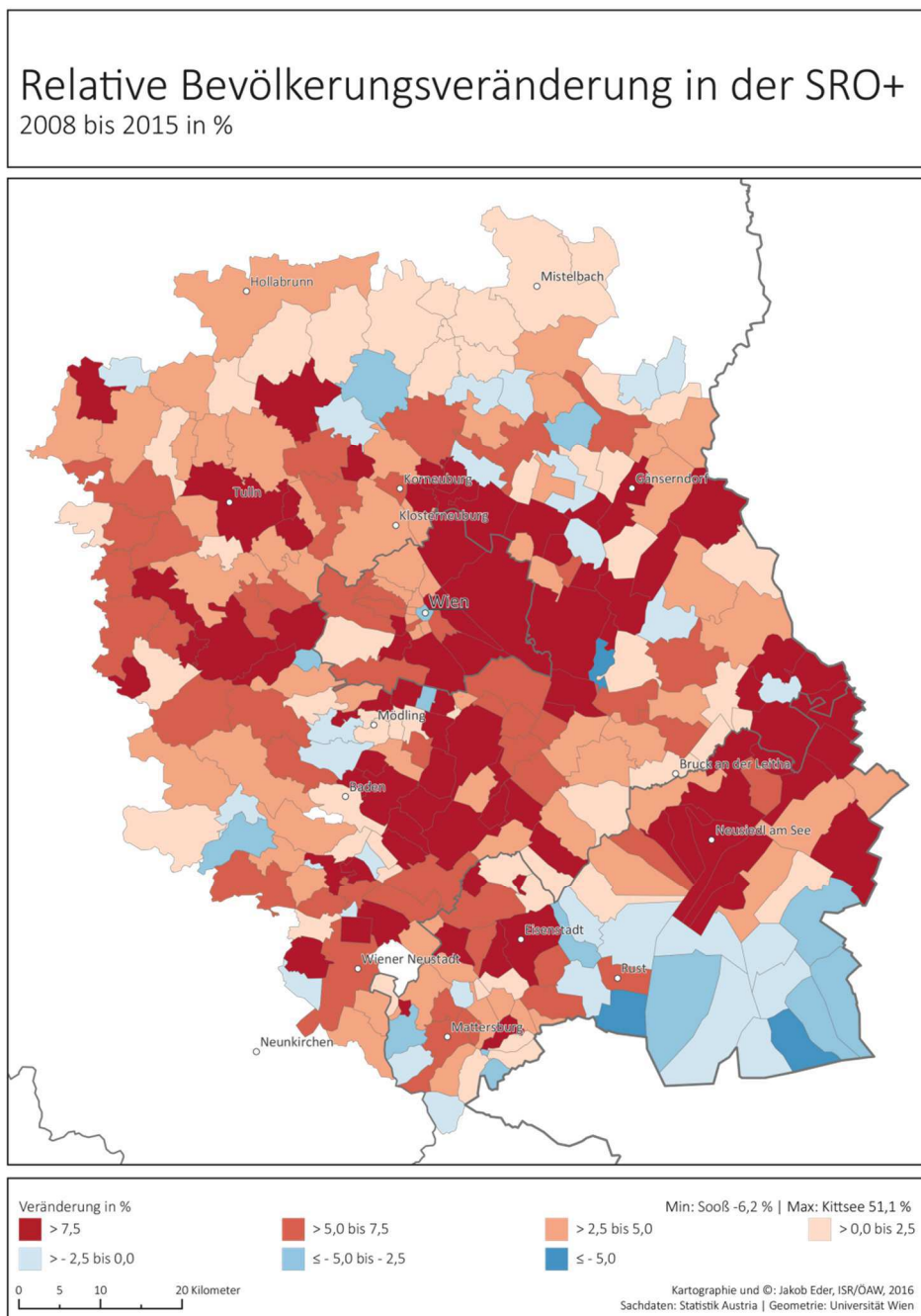
Im Rahmen des Monitorings werden die wichtigsten Komponenten kartographisch abgebildet und mit dem Stand aus dem Jahr 2007/08 (Publikation des Atlas der wachsenden Stadtregion) verglichen. Aufgrund der großen Datenmenge wurden für den vorliegenden Tätigkeitsbericht nur einige der vorläufigen Analyseergebnisse zur Veranschaulichung ausgewählt.

Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung

Das **relative Bevölkerungswachstum** (Karte 2) gibt erste interessante Einblicke in Dynamiken und Trends, die sich schon seit Jahren verfestigen bzw. immer prägender werden. Zum einen wächst die Stadtregion nicht nur im und um den bereits erwähnten **Wachstumspol Wien**, sondern ebenso im **grenznahen Bereich zur Slowakei** mit der Hauptstadt Bratislava. Das burgenländische Kittsee hat im betrachteten Zeitraum mit einem Wachstum von über 51% die diesbezügliche Spitzenposition inne, das in unmittelbarer Nähe gelegene niederösterreichische Wolfsthal erreicht ein Wachstum von über 21%. Zwar flacht diese Dynamik etwas ab, je weiter man ins Hinterland der österreichisch-slowakischen Grenze blickt, doch vor allem im Burgenland ist in vielen Gemeinden wie z.B. Nickelsdorf, Parndorf oder Gattendorf entsprechende Nachfrage nach Wohnraum aus dem Nachbarland ebenso deutlich zu spüren und bestimmt den Trend der vergangenen Jahre.

Dass sich das **Wachstum** vor allem auch in die (ehemaligen) **Achsenzwischenräume im südlichen Teilbereich der Stadtregion* verlagert** hat und **nicht nur die Städte und Gemeinden nördlich der Donau allein starke Zunahmen verzeichnen**, wird nicht zuletzt durch Trumau (+25%), Münchendorf (+24%) und Wimpassing an der Leitha (+21%) mehr als deutlich. Insgesamt scheinen gerade die Gemeinden im Umfeld der Südostautobahn und/oder der Pottendorfer Linie eines der Teilgebiete zu bilden, auf das aus planerischer Sicht in Anbetracht der dortigen Wachstumsdynamiken ein Hauptaugenmerk gelegt werden sollte. Gerade in Hinblick auf den Ausbau der Pottendorfer Linie wird sich der Trend dort kaum abschwächen, sondern wohl eher noch verstärken.

In Wien haben im neuen Vergleichszeitraum mit Ausnahme des 1. Wiener Gemeindebezirks, der eine negative Entwicklung von -3,6% verzeichnet, alle Wiener Gemeindebezirke eine positive Bevölkerungsveränderung zu melden - wenngleich sie in Fällen wie Hietzing mit knapp 2% oder Döbling mit 3% nahe der Stagnation liegt. Während größere innere Bezirke wie Meidling (+7,6%), Rudolfsheim-Fünfhaus (+8,6%) oder Simmering und Favoriten mit einem Plus von je knapp 11% nicht weit hinter oder sogar vor dem Flächenbezirk Floridsdorf mit +9,5% liegen, ist der **22. Bezirk mit gut 14,6% Bevölkerungswachstum der Spitzenreiter innerhalb der Bundeshauptstadt**. Nicht nur die Seestadt Aspern trägt dazu bei, sondern einige andere ambitionierte große Wohnbauprojekte in diesem Bezirk. Erstaunlich ist bei dieser Betrachtung aber, dass nicht nur dort, wo in Wien noch genügend freie Fläche vorhanden ist, **Wachstum** stattfindet, sondern eben **auch in den inneren, dicht verbauten Bezirken**: Nachverdichtung, der massive Ausbau von Dachgeschoßwohnungen und die stärkere Ausnutzung des vorhandenen Wohnraums waren die Hauptfaktoren hierbei - und es zeigt sich deutlich, dass der Wachstumsmotor in der Bundeshauptstadt nicht nur in den Randbezirken auf Hochtouren läuft, sondern im gesamten Stadtgebiet.

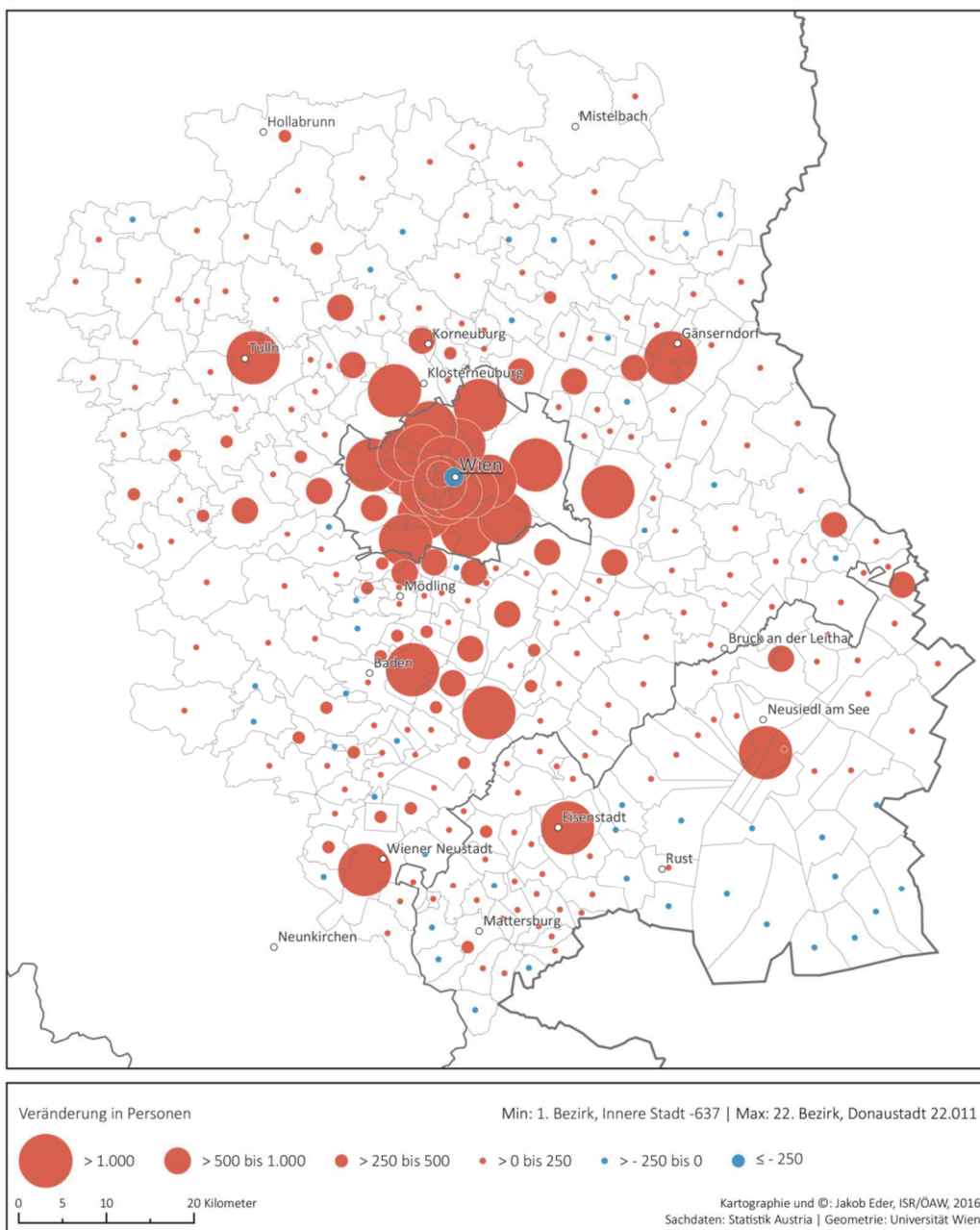


Karte 2: Bevölkerungsveränderung 2008-2015 in Prozent

Karte 3 (Folgeseite) stellt die Bevölkerungsveränderung im Untersuchungszeitraum in absoluten Werten dar. Dies hilft zu veranschaulichen, welche Städte und Gemeinden bzw. in welchen Teilbereichen von SRO+ sich das Wachstum der jüngeren Vergangenheit konzentrierte.

Hierdurch werden z.B. auch die eminent hohen relativen Bevölkerungsgewinne in Kittsee von über 51% im stadtreionalen Vergleich etwas relativiert. Wie stark der Fokus dabei auf Wien liegt, wird genauso deutlich wie die ungebrochene Attraktivität der Gemeinden im Süden bzw. die „Newcomer“ entlang der Pottendorfer Linie oder entlang der Autobahn A4 im und Richtung Burgenland. Das relativ starke Wachstum dieser jüngsten Periode verteilt sich also auf übergeordneter Ebene betrachtet, nicht völlig dispers und die Dynamik, die vom Wachstum in der Bundeshauptstadt ausgeht, strahlt ganz offensichtlich nicht in die Randbereiche der Stadtregion aus.

Abs. Bevölkerungsveränderung in der SRO+ 2008 bis 2015 in Personen



Karte 3: Bevölkerungsveränderung absolut 2008-2015

Abbildung 8 zeigt die relative Bevölkerungsentwicklung aus damaliger und heutiger Sicht. Zwei Faktoren sind dabei interessant: Der **südliche Bereich des Seewinkels** (Illmitz, Apetlon, Wallern, Andau etc.) hat sich in nunmehr gut 14 Jahren der **Betrachtung als die Peripherie in der Stadtregion+ herausgebildet**, die Gemeinden am äußersten südöstlichen Rand des Untersuchungsgebietes verlieren konstant an Bevölkerung bzw. wechseln Schrumpfung und Stagnation sich ab. Generell erweist sich das **Teilgebiet des Burgenlands**, das **südlich von Eisenstadt** liegt, als entschieden

weniger dynamisch als die nördlichen burgenländischen Gemeinden in der Stadtregion⁺. Auch hier scheint sich eine gewisse Grenze verstetigt zu haben.

Doch **auch der nördliche Rand der Stadtregion⁺** hat im Vergleich zur ersten Studie **an Dynamik eingebüßt**. Die Anzahl der Gemeinden mit Schrumpfung- oder Stagnationstendenzen hat im Vergleich zur ersten Studie zugenommen, hier ist die damalige Dynamik eher zurückgegangen. Es ist z.B. gerade in Anbetracht des A5-Ausbaus erstaunlich, dass Gemeinden und Städte, für die ein gewisses Wachstumspotenzial angenommen wurde, zwischen 2008 und 2015 nur wenig gewachsen sind (z.B. Korneuburg +5,8%, Wolkersdorf +5,7%, Gaweinstal +2,9%, Mistelbach 1,3%). Hier hat sich vielerorts die sich abzeichnende Dynamik aus der ersten Untersuchung deutlich verringert und die These in Frage gestellt, es handle sich im nördlichen Teil von Stadtregion⁺ um den zukünftigen Wachstumsbereich.

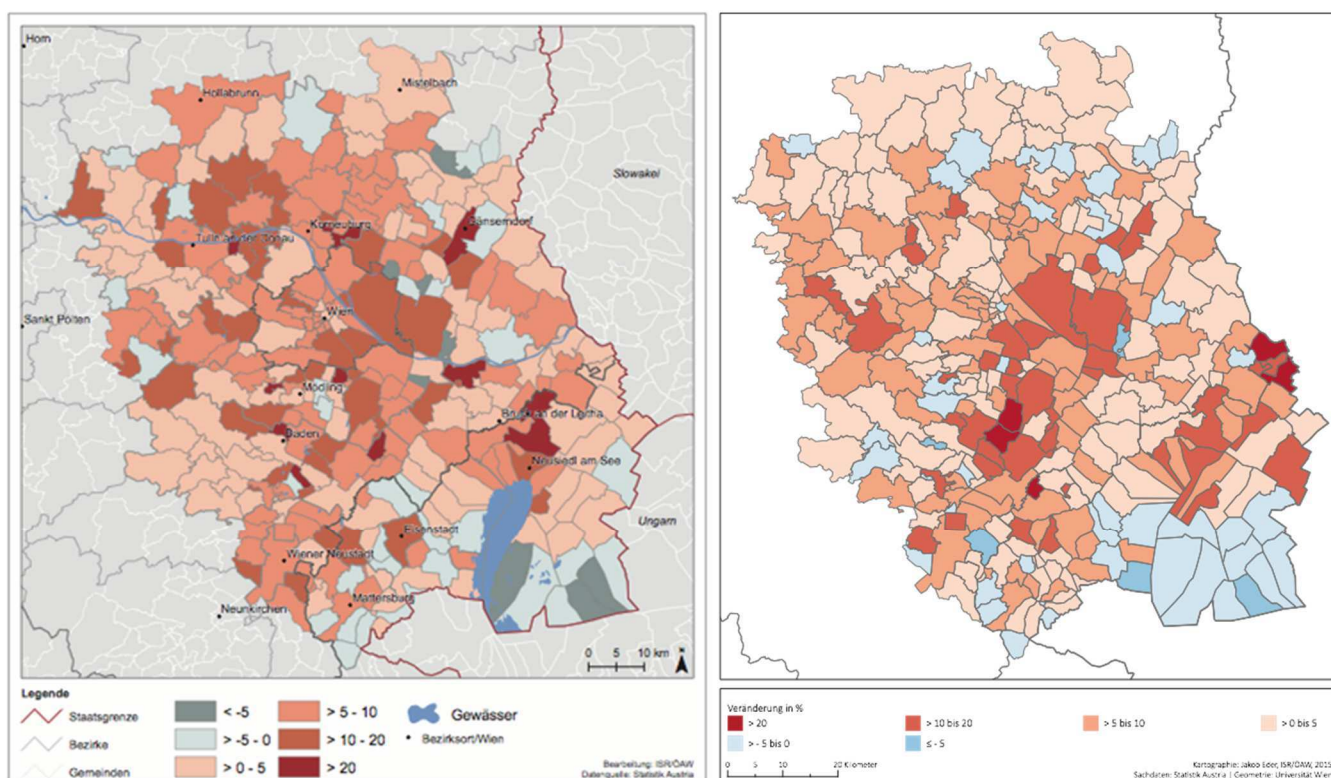
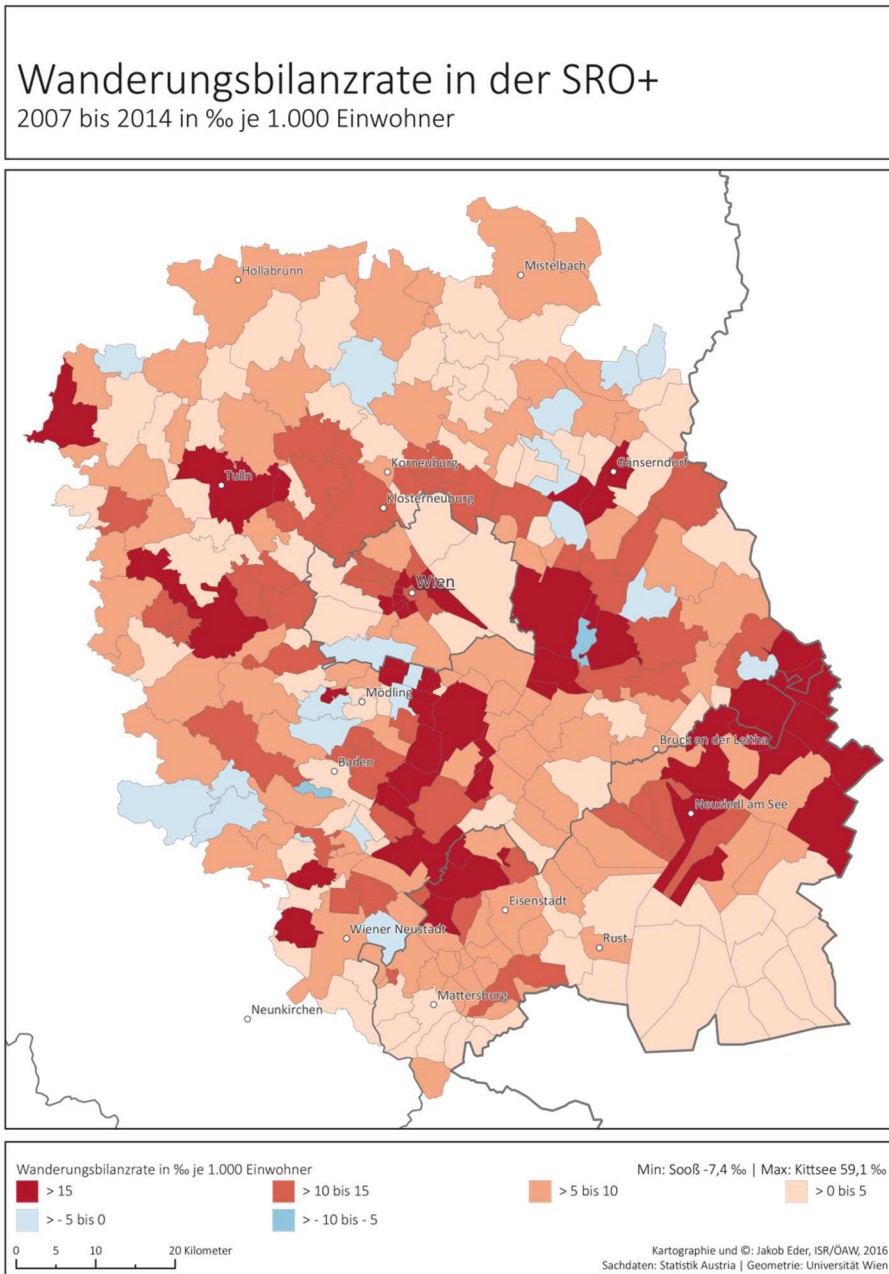


Abb. 8: Vergleich relatives Bevölkerungswachstum 2001-2008 und 2008-2015, in %

Wanderung

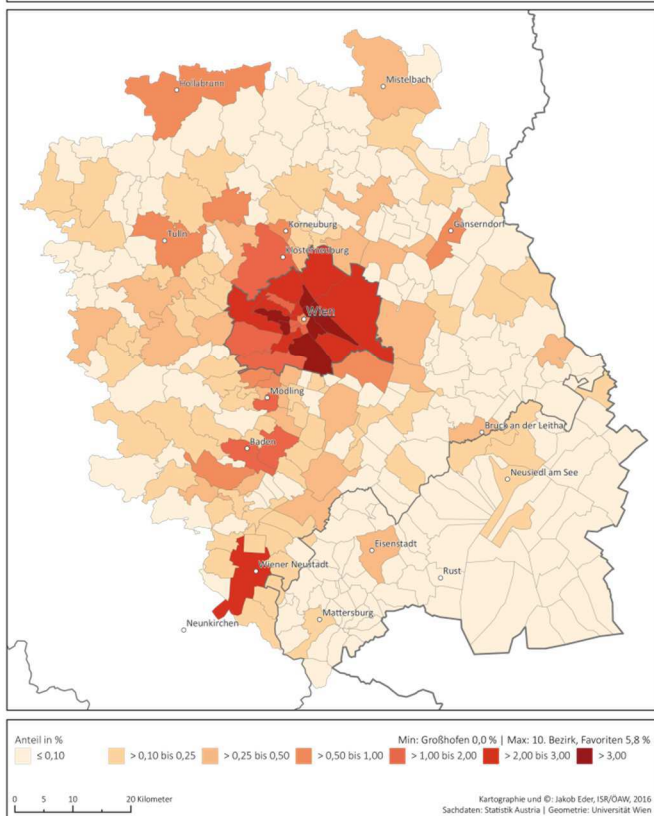
In diesem Abschnitt soll ein näherer Blick auf Wanderungsbilanzraten und Zuzugsanteile geworfen werden. Eines hat sich im Vergleich zur ersten Untersuchung nicht geändert: Wie in allen Ländern der (westlichen) Welt sind **Wanderungen und nicht die Geburtenraten der entscheidende Faktor für Bevölkerungsveränderungen**.

Das Bild, das sich auf Karte 4 darstellt, zeigt einige der beschriebenen Dynamiken auch auf Basis der Wanderungsbilanzrate: Während vor allem **die inneren Wiener Bezirke wieder voll im Trend** liegen (was u.a. auf die Erweiterung des dortigen Wohnangebots schließen lässt), ist es aber ebenso erstaunlich, die **Dynamik im südlichen Teilbereich der Stadtregion mit der deutlich geringeren im nördlichen Teilbereich zu vergleichen**.

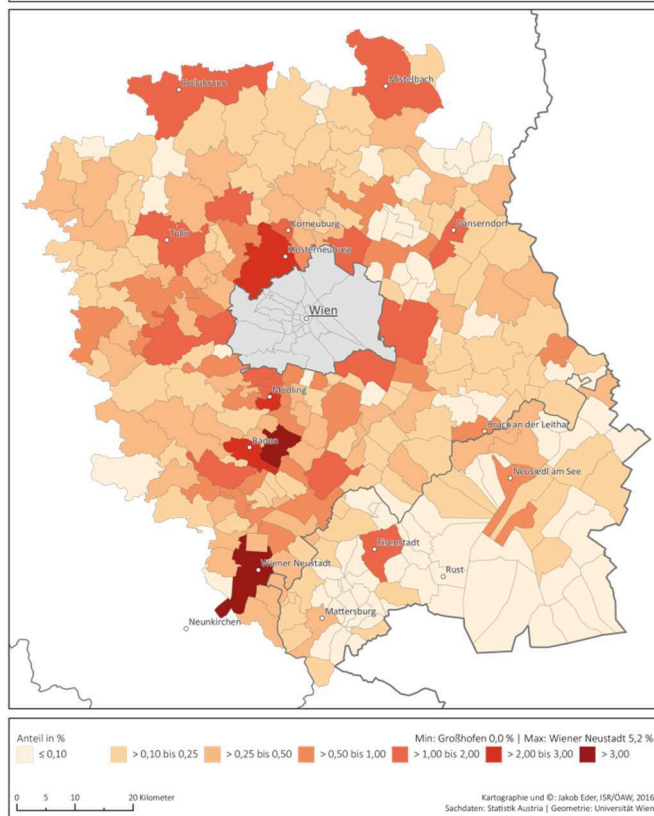


Karte 4: Wanderungsbilanzrate in der SRO+ 2007-2014 in Promille je 1.000 EinwohnerInnen

Anteil der Zuzüge an allen Zuzügen in die SRO+ je Gemeinde 2007 bis 2014 in %



Anteil der Zuzüge an allen Zuzügen in die SRO+ je Gemeinde 2007 bis 2014 in % (ohne Wien)



Karte 5: Anteil Zuzüge an allen Zuzügen 2007-2014 in die SRO+ in %

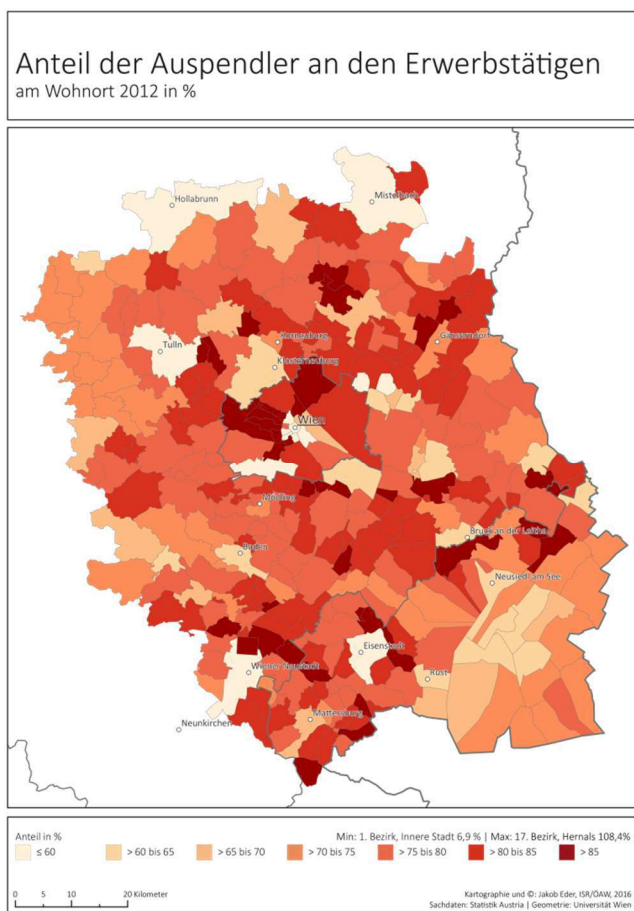
Karte 6: Anteil Zuzüge an allen Zuzügen 2007-2014 in die SRO+ in % ohne Wien

Die Karten 5 und 6 bestätigen die vorangegangenen Feststellungen: **Wien ist das Hauptziel der Zuwanderung** (Karte 5) und ein **ähnlich hoher Wert** wie in der Bundeshauptstadt wird außerhalb nur in **Wiener Neustadt** erreicht. Die These, dass aber nicht nur Wien, sondern auch die Umlandgemeinden in einer postsuburbanen Struktur direkte Zuzugsziele von außerhalb sind, lässt sich mit Einschränkung auch in der Abbildung ohne Wien (Karte 6) bestätigen. Hier fällt wiederum die **klassische Suburbanisierungsachse im Süden** auf sowie ein „Ring“ um Wien, der **verhältnismäßig hohe Anteile** aufweist.

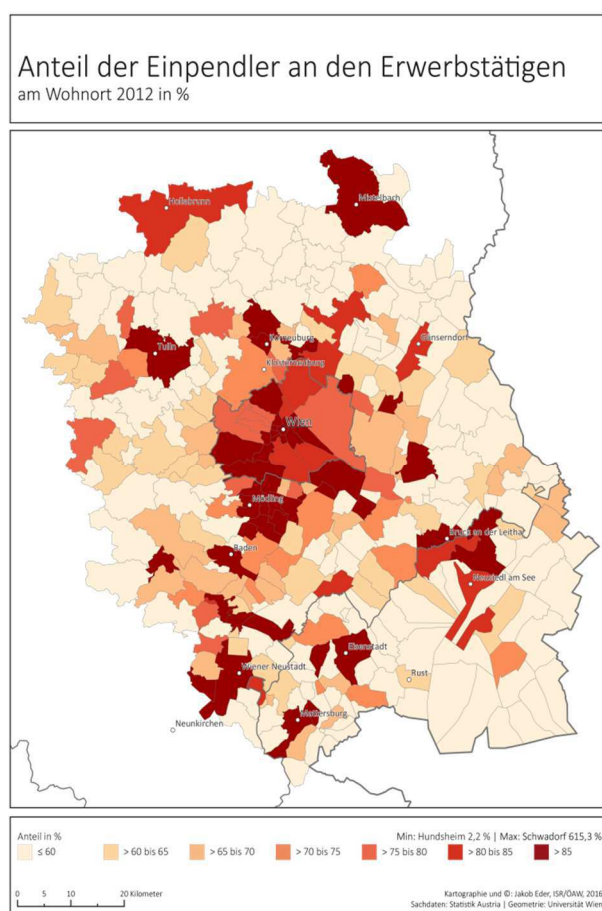
Pendelbeziehungen

Pendelbeziehungen sind ebenfalls Ausdruck eines (post-)suburbanen Wirkungsgeflechts in der Stadtregion. Ein solches hat sich ja bereits im Atlas der wachsenden Stadtregion abgezeichnet und wie der Blick auf die folgenden Karten zeigt, hat sich der **diesbezügliche Trend ebenfalls verfestigt**.

Es zeigt sich wiederum ein deutlicher Unterschied zwischen den peripheren Lagen und den anderen Städten und Gemeinden, von denen sich viele sowohl als Wohn- als auch als Arbeitsstandort etablieren konnten - also weg von der reinen „Schlafstadt“ hin zu ökonomisch eigenständigen Städten und Gemeinden. Beim Anteil der Einpendler sind Gemeinden mit durchgängig hohen Werten eben auch diejenigen, die funktional auf den gerade beschriebenen „zwei Beinen“ (Wohn- und Arbeitsstandort) stehen. Hier hat sich ebenfalls die Entwicklung verfestigt, die sich bereits im Atlas der wachsenden Stadtregion dargestellt hat: Der **südliche Teilbereich der Stadtregion⁺ entlang der Südachse (und z.T. in den angrenzenden Achsenzwischenräumen Richtung Burgenland) etabliert sich als das postsuburbane Gebiet der Stadtregion⁺, ebenso der Ring der Gemeinden um Wien**. Ebenso konnten die Bezirkshauptstädte wie **Mistelbach** oder **Hollabrunn** ihren **regionalökonomischen Stellenwert beibehalten**, gleiches trifft auf **Neusiedl am See** zu. **Wien** ist und bleibt aber nicht nur in Bezug auf Zuwanderung, sondern eben auch in seiner Rolle als „Arbeitsplatz-Hauptknoten“ der **Dreh- und Angelpunkt in der Stadtregion⁺**.



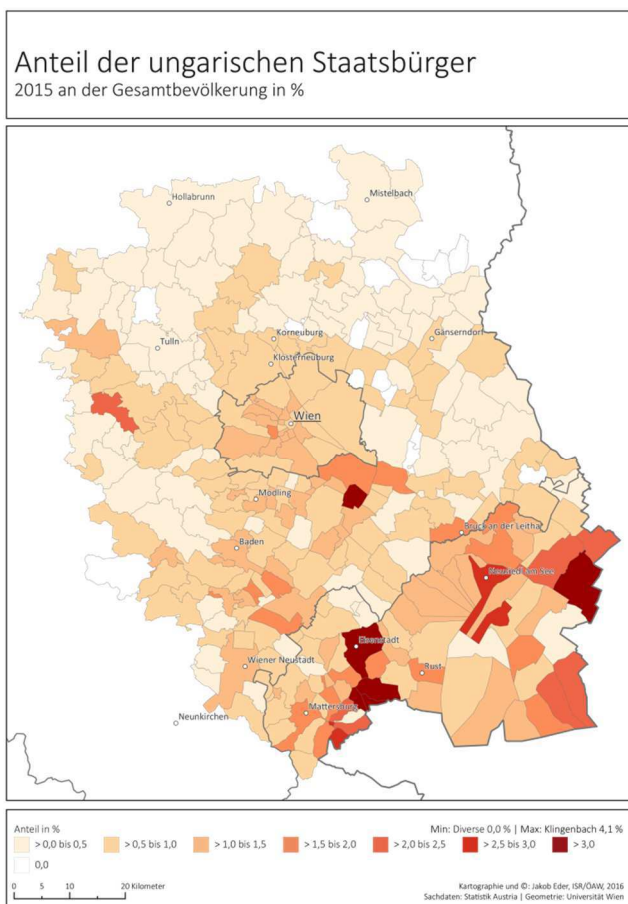
Karte 7: Anteil Auspendler an den Erwerbstätigen am Wohnort 2012 in %



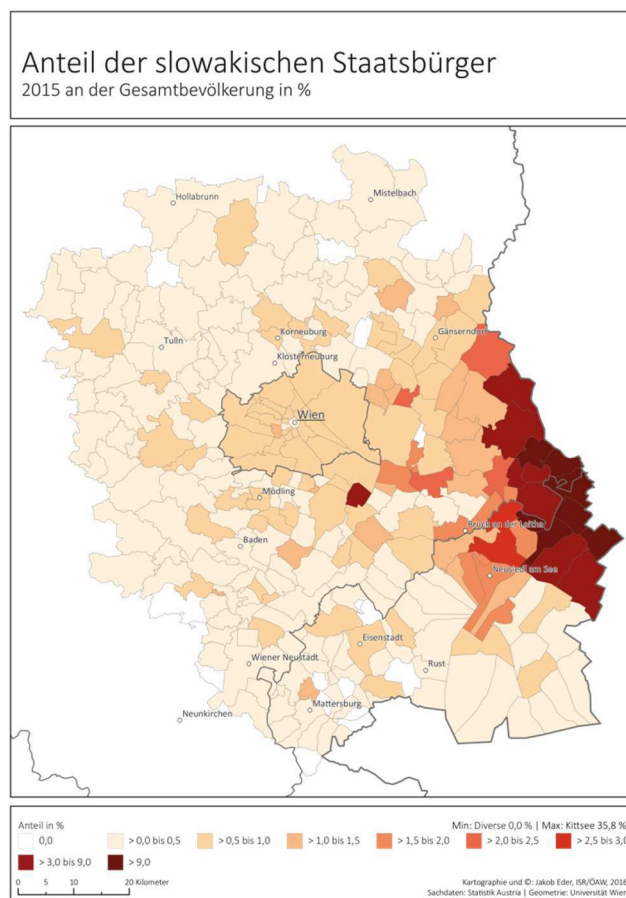
Karte 8: Anteil Einpendler an den Erwerbstätigen am Wohnort 2012 in %

Staatszugehörigkeit

Beim Anteil der Personen aus den drei Nachbarländern Tschechien, Ungarn und der Slowakei an der Gesamtbevölkerung hat sich im Vergleich zur ersten Untersuchung der damals abgebildete **Trend verfestigt**: Während Menschen aus Tschechien nach wie vor nur einen sehr geringen Teil der Gesamtbevölkerung in den einzelnen Gemeinden ausmachen und auch die grenznahen Gemeinden nicht von einer entsprechenden Wanderung profitieren, hat sich das Bild bei den Austauschbeziehungen mit der Slowakei und Ungarn gefestigt (siehe Karten 9 und 10). Besonders ausgeprägt und stark gestiegen ist in vielen grenznahen Gemeinden zur Slowakei der Anteil der slowakischen Bevölkerung und beträgt beispielsweise in Wolfsthal über 26% oder in Kittsee knapp 36% an der gesamten Wohnbevölkerung.



Karte 9: Anteil der ungarischen Staatsbürger 2015 in %



Karte 10: Anteil der slowakischen Staatsbürger 2015 in %

2.5 EIN ERSTES FAZIT

Beim derzeitigen Bearbeitungsstand, der noch nicht die Analyse auf Rasterebene beinhaltet, wurden einige interessante und planerisch wertvolle Aussagen getroffen und einige der damaligen Thesen überprüft.

Die damalige (und im Laufe der Folgejahre immer wieder erneuerte) prognosegestützte Annahme, dass die **Stadtregion*** insgesamt **weiter wachsen** würde, hat sich als richtig erwiesen. Das jüngere Wachstum liegt dabei auch deutlich über dem, das eigentlich notwendig wäre, um die damaligen Prognosen zu erfüllen. Bei den Analysen konnten jedoch die gegenwärtigen Auswirkungen globaler Flüchtlingsströme noch nicht berücksichtigt werden. Diese führen mit großer Sicherheit dazu, dass die beschriebenen **Wachstumsdynamiken künftig noch stärker ausfallen werden**.

Dies leitet auch zu der Frage, welche Wanderungsströme das Wachstum bestimmen. Hier gilt es zu differenzieren: Insgesamt ist die Stadtregion ein attraktives Zuzugsziel für Menschen von außerhalb, sei es aus den anderen Bundesländern, dem nahen oder weiter entfernten Ausland.

Dabei ist **Wien** nach wie vor **Hauptziel der Zuwanderung, vor allem aus dem erweiterten EU-Ausland und aus übrigen Staaten**. Zugleich hat sich aber zu diesem schon seit der ersten Untersuchung (und auch vor dieser) gültigem Trend auch ein zweiter interessanter dazugesellt: das **Wachstum der österreichischen Gemeinden in der Nachbarschaft zu Bratislava**. Hier hat sich ganz offensichtlich eine bi-nationale und gegenwärtig noch einseitige Austauschdynamik verfestigt, da das Umland von Bratislava auf österreichischer Seite nicht nur aufgrund der niedrigeren Bodenpreise, sondern auch in punkto Versorgung, Bildung und Image einen sehr hohen Stellenwert bei Slowakinnen und Slowaken besitzt. Dieser Trend zeichnete sich schon in der ersten Untersuchung ab; inwieweit die Bundesländer oder die Gemeinden in diesem Bereich darauf eine planerische und integrationstechnische Antwort gefunden haben (oder das Wachstum einfach „hinnehmen“), ist eine interessante Frage. Zumindest über das EU-Projekt BAUM (Bratislava Umland-Management), das zur grenzüberschreitenden Abstimmung und zur Ausarbeitung von gemeinsamen Planungsleitlinien beitragen soll, wird offenbar, dass diese Thematik auf übergeordneter Planungsebene vor einigen Jahren registriert und entsprechende Ansätze zur Lösung der Herausforderung entwickelt werden sollten. Dieses Projekt zeigt, dass sich in den Jahren nach der Erstellung des Atlas der wachsenden Stadtregion langsam, aber beständig ein entsprechendes Bewusstsein herausbildet.

Ein zweiter wichtiger Aspekt bei Wanderungen ist derjenige der **stadtreionsinternen Wanderungsströme**: Hier hat sich **an den grundsätzlichen Wanderungsauslösern ebenfalls nichts geändert (Ausbildungsbeginn, Haushaltsgründung)**. Von diesen Strömen **profitiert** zum einen **Wien** als (Aus-)Bildungsstandort, zum anderen der **(post-)suburbane Bereich im Stadtumland**.

Hierbei gibt es aber auch **drei Feststellungen**, die in Bezug auf die damaligen Thesen bzw. den damaligen Status Quo interessant sind:

Erstens rechnete man vor einigen Jahren damit, dass das nördliche Umland von Wien einen Großteil des suburbanen Wachstums übernehmen würde. Dies trifft so nicht zu, vielmehr haben sich die **Achsenzwischenräume im Süden als neue Wachstumspole erwiesen**, auch in den **klassischen suburbanen Bereichen entlang der Südachse** findet **mehr Wachstum** statt **als damals angenommen** (während sich die damaligen Hotspots, z.B. in und um Neusiedl am See manifestiert haben). Dies kann in vielen Bereichen nur über (noch) dichtere Wohnformen und verstärkte Nachverdichtungsprozesse bewerkstelligt werden (so die Vermutung der Studienautoren) - hier wird die Rasteranalyse aber aufschlussreich sein.

Zweitens ist in **Wien eine „Renaissance der Innenbezirke“** festzustellen, was das **Bevölkerungswachstum anbelangt**. Hier ging man damals eher vom überwiegenden Wachstum in den Flächenbezirken aus - das natürlich durch eine Vielzahl an großen und kleinen Siedlungsprojekten dort auch stattfindet, sich aber eben nicht „ausschließlich“ dort konzentriert. Eine aus raumordnerischer Sicht positive Entwicklung und Ausdruck der großen Nachfrage nach Wohnraum unterschiedlichster Art und in unterschiedlichster Lage in der Bundeshauptstadt.

Drittens haben sich **die Peripherien im südlichen Teil der Stadtregion in und um den Seewinkel oder im nördlichen Teil im Weinviertel ebenfalls verfestigt**. Aus raumordnerischer Sicht ist es einerseits sinnvoll, wenn sich starkes Wachstum entlang von Achsen bündelt und nicht diffus über einen Gesamtraum verteilt. Allerdings finden sich in vielen Gemeinden in diesen Randlagen demographische Strukturen, die alles andere als zukunftsfähig sind. Hier wäre es angebracht, diese Teilbereiche von der Dynamik, die in der Stadtregion⁺ ganz offensichtlich vorherrscht, profitieren zu lassen und das planerische Augenmerk sollte sich künftig verstärkt auch auf diese Teilbereiche richten. Nicht nur Wachstum braucht Management, sondern ebenso Schrumpfung!

Die Analyse, die mit dem bis zum jetzigen Stand verfügbaren Datenmaterial möglich war, lieferte bereits einige interessante Ergebnisse, die zum Teil von großer raumordnerischer Relevanz sind. Was sich wo und wann verändert hat, kann also schon in diesem ersten Zwischenbericht zu großen Teilen beantwortet werden. Die Fragen nach dem jeweiligen Warum lassen sich erst über die vertiefende Analyse auf Rasterebene und die Recherchen vor Ort, die in den nächsten Schritten vorgesehen sind, beantworten.

3 CentropeMAP, CentropeSTATISTICS

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

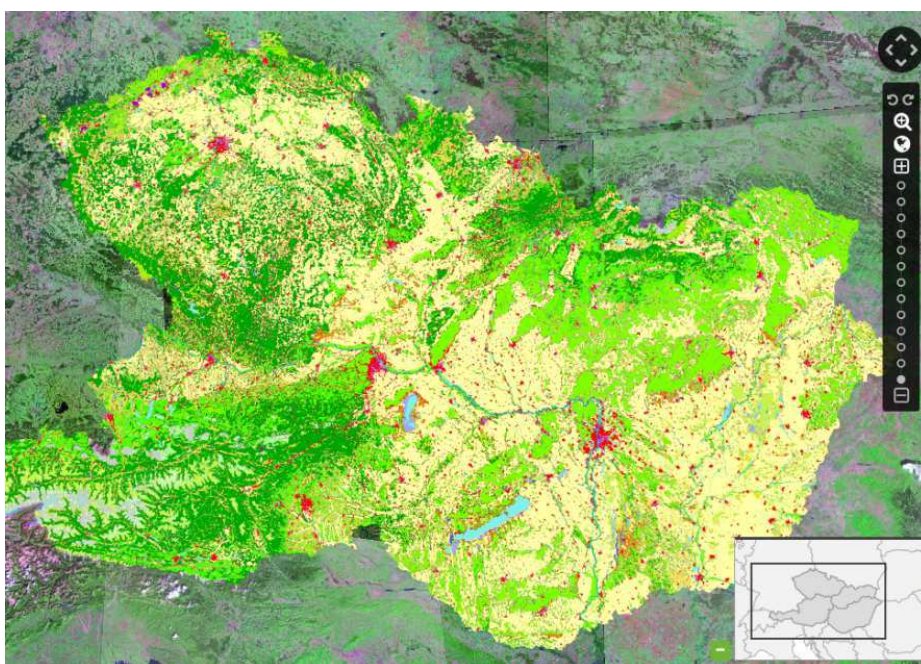
Das vorrangige Ziel der Bearbeitungen 2015 zur Fortführung und Erweiterung war der Relaunch des Geoportals CentropeMAP mit der Umstellung der Softwareversion von Mapbender 2 auf Mapbender 3, verbunden mit der Neukonzeption und Überarbeitung von CentropeMAP und CentropeSTATISTICS zur neuen Version CentropeMAP 2.0.

Die Instandhaltungsmaßnahmen des Jahres 2015 umfassten die laufende Funktionskontrolle sowie jene der eingebundenen Web Map Services (WMS), die Aktualisierung der Softwarepakete und das Einspielen der notwendigen, von den Herstellern empfohlenen Software-Updates.

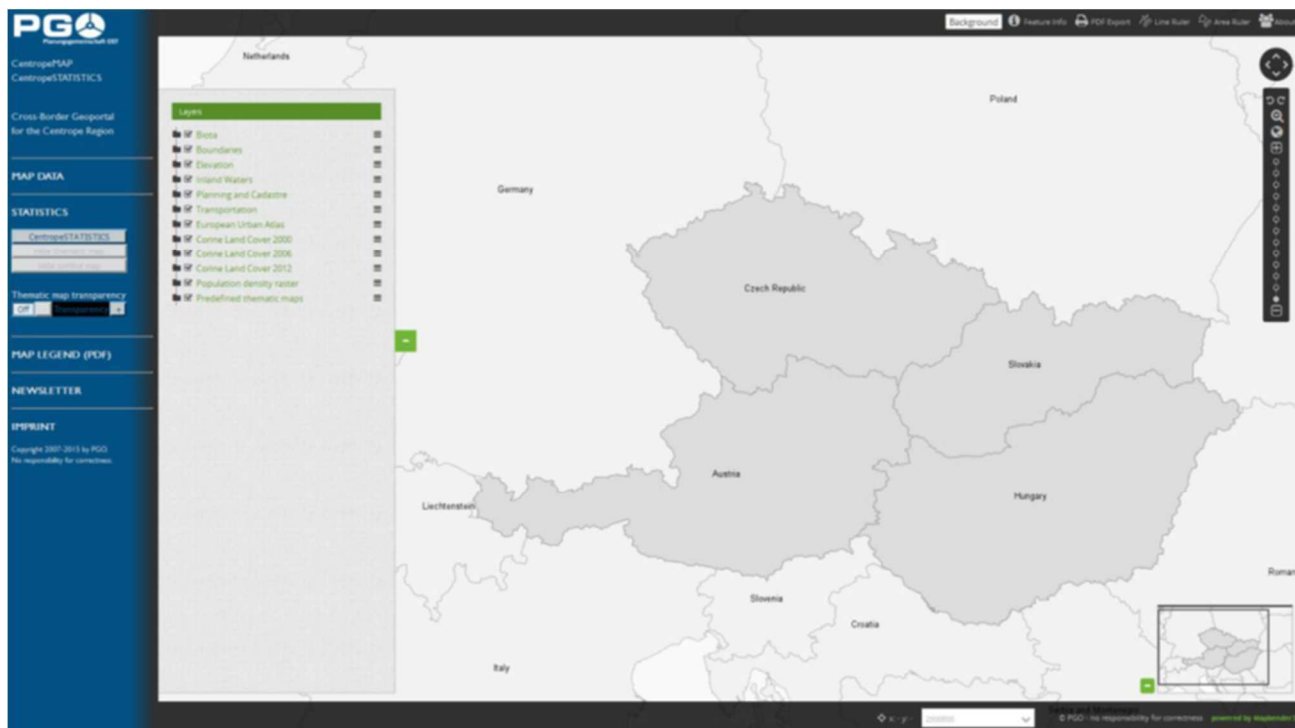
3.1 CentropeMAP – WEITERENTWICKLUNG UND RELAUNCH 2015

Die Geoatlas-Daten für die Hintergrundkarte, die in acht verschiedenen Auflösungen für die Darstellung in Maßstäben zwischen 1:25.000 und 1:4.000.000 vorliegt, wurden auch 2015 aktualisiert. Zu diesem Zweck wurden mehrere tausend Einzelbilder automationsgestützt zu größeren Einheiten zusammengefasst, um die Performance von CentropeMAP beizubehalten.

Mittlerweile wurden die Corine-Land-Cover-Daten der letzten Erhebung aus dem Jahr 2012 veröffentlicht. Diese Daten sind in CentropeMAP bereits für die Jahre 2000 und 2006 verfügbar. Durch die vereinheitlichte Kategorisierung sind direkte Vergleiche möglich. Diese Landnutzungsdaten (siehe Abbildung) sind nicht nur für die Centrope-Region, sondern für die gesamten Staatsgebiete aller vier beteiligten Partnerländer vorhanden.



Die Entwicklung der Software Mapbender 3 war bereits 2014 so weit fortgeschritten, dass erste Testläufe für die Neuentwicklung des Geoportals CentropeMAP durchgeführt und 2015 eine Umstellung erfolgen konnte. Aufbauend auf der neuen Technik wurde CentropeMAP 2.0 entwickelt, das neben einer wesentlich komfortableren Benutzerführung, der verbesserten Übersichtlichkeit auch merklich raschere Antwortzeiten bietet.



In enger Zusammenarbeit mit der Projektgruppe und den nationalen Partnern der Statistik- und Geodatenabteilungen der Länder wurde CentropeMAP 2.0 fertiggestellt. Die neue Version konnte mit 11. Dezember 2015 online gehen und ist unter <http://www.centropemap.org> abrufbar.

Weitere Aktualisierungen erfolgen laufend je nach Verfügbarkeit und Stabilität künftiger Veröffentlichungen des Softwareherstellers.

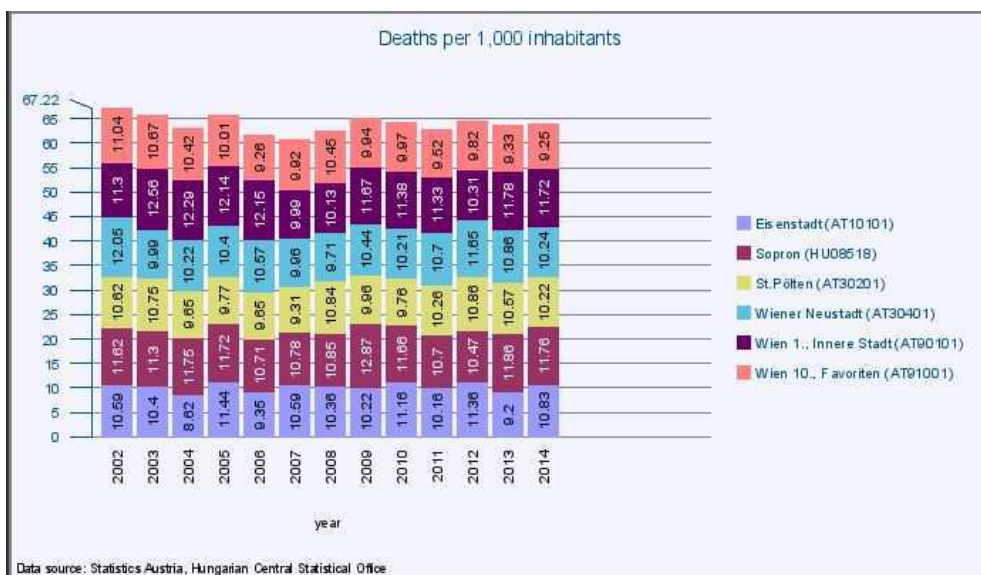
3.2 CentropeSTATISTICS – WEITERENTWICKLUNG, NEUERUNGEN

Die grenzüberschreitende Geodatenbank CentropeSTATISTICS wurde in ihrer grundlegenden Funktionalität und Arbeitsweise beibehalten, jedoch optisch vollkommen überarbeitet und mit wesentlich komfortablerer Benutzerführung ausgestattet. Auch hier ist hervorzuheben, dass die höhere Rechengeschwindigkeit des neuen Servers für massive Verkürzung der Antwortzeiten sorgt; benötigte der „alte“ Server ca. 30 bis 45 Sekunden zur Erstellung einer Vorschau für eine thematische Karte, so erledigt dies der neue Server in etwa 5 bis 7 Sekunden.

Technik

Folgende technische Erweiterungen wurden 2015 vorgenommen:

1. Erzeugung von dreidimensionalen Darstellungen von Säulen- und Balkendiagrammen



2. Schaffung der Möglichkeit zur Zwischenspeicherung von Diagrammen, sodass sie bei einer späteren Arbeitssitzung (auch an einem anderen Arbeitsplatz) neu geladen werden können.
3. Darstellung von Daten in Diagrammform aus benutzerdefinierten Tabellen
4. Tooltips mit zusätzlichen Erklärungen zu der jeweiligen Option bzw. Schaltfläche
5. Grundlegende Überarbeitung des Benutzerhandbuchs und Zurverfügungstellung zum Download in deutscher und englischer Sprache

Daten

Im Berichtsjahr standen die Ergebnisse der Volkszählung 2011, die alle Partnerländer umfassen, im gesamten Umfang zur Verfügung, so dass das bereits im Herbst 2014 begonnene Einspielen in CentropoSTATISTICS abgeschlossen werden konnte.

Alle online verfügbaren Daten können unter folgender URL abgerufen werden:

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

Mit den aktualisierten Datenbeständen wurde die systematische Integration weiterer Datenquellen für die Centropo-Region, sowohl Geodaten (Web Map Services) wie auch Statistik, im Berichtsjahr 2015 fortgesetzt.

3.3 NEWSLETTER

Für CentropoMAP und CentropoSTATISTICS wurden im Berichtsjahr zwei Newsletter angefertigt, wobei Textbeiträge von den nationalen und internationalen Projektpartnern geliefert und vom Auftragnehmer in einem Newsletter zusammengeführt werden. Alle Newsletter sind auf der CentropoMAP-Website in den Sprachen Englisch, Deutsch und Tschechisch abrufbar. In Kooperation mit

4 Plattform Regionalverkehr

Im Berichtsjahr 2015 fanden 4 Sitzungen der Plattform Regionalverkehr statt, wobei wichtige länderübergreifende Verkehrsthemen und aktuelle Entwicklungen im Verkehr durch die relevanten Planungsstellen der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland sowie des Verkehrsverbunds Ostregion behandelt wurden.

4.1 Teilaktualisierung der Kordonenerhebung Wien im Jahr 2014 (für die Korridore St. Pölten bis Gänserndorf)

AUSGANGSLAGE

Mittels einer Verkehrserhebung wurde 2014 das Personenverkehrsaufkommen (der stadteinwärts, die Wiener Stadtgrenze querende Verkehr) an einem charakteristischen Werktag im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Verkehr (ÖV) am Kordon „Wiener Stadtgrenze“ für die Korridore St. Pölten, Klosterneuburg, Stockerau, Mistelbach und Gänserndorf festgestellt. Der ÖV und MIV wurden quantitativ (Verkehrsmenge) und der ÖV zusätzlich auch qualitativ (Wegemerkmale) erhoben.

Aufgrund folgender verkehrlicher Veränderungen war 2014 eine teilweise Aktualisierung der letzten Kordonenerhebung (2008 bis 2010) notwendig geworden:

- Inbetriebnahme der neuen Westbahntrasse über das Tullnerfeld
- Inbetriebnahme der A5-Nordautobahn gemeinsam mit dem nördlichen Teil der Wiener Außenring-Schnellstraße S1
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Teile der Wiener Bezirke 12, 14, 16 und 17 sowie den gesamten 15. Bezirk

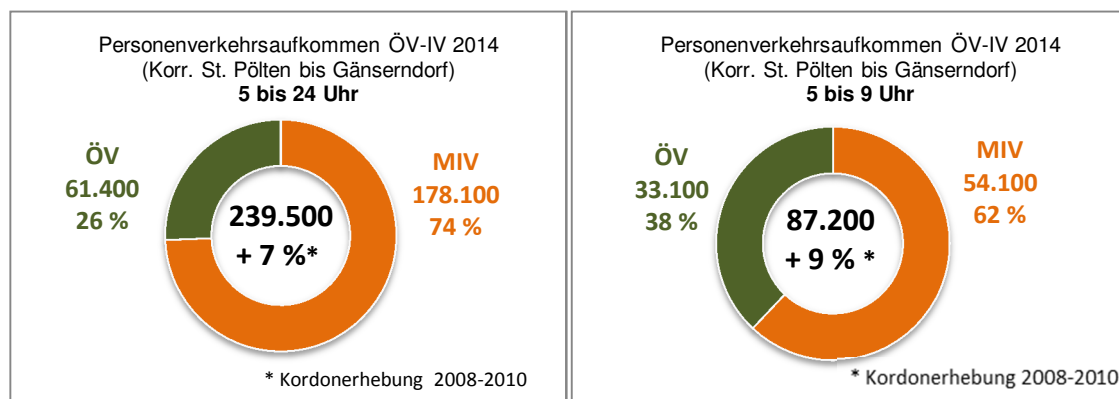
Die Kordonenerhebung wurde von den Ländern Wien und Niederösterreich gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Ost-Region im Rahmen der Plattform Regionalverkehr der PGO abgewickelt und durch den Auftragnehmer „DI Christian Rittler, Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft“ bearbeitet.

ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK

Insgesamt überqueren im MIV und im ÖV an einem Werktag 240.000 Menschen die Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts in den Korridoren von St. Pölten bis Gänserndorf, wobei mehr als ein Drittel der Personen im Frühverkehr unterwegs ist. Im Vergleich zur Kordonenerhebung 2008 bis 2010 ist eine **Zunahme von rund 7 %** feststellbar.

Für die Beurteilung der verkehrlichen Situation ist die Differenzierung zwischen MIV und ÖV eine wesentliche Kenngröße. In den erhobenen Teilräumen fahren rund **61.400 Personen im ÖV (26 %)** an einem Werktag stadteinwärts über die Wiener Stadtgrenze und **178.100 Personen im MIV (74 %)**, während im Frühverkehr der ÖV mit 38 % ÖV deutlich höher ist. Gegenüber der Erhebung 2008 bis 2010 hat sich dieses Verhältnis um **3 % im gesamten Tagesverlauf (2 % im Frühverkehr) zugunsten des ÖV** verbessert.

Abbildungen 1 und 2: Verkehrsmittelwahl der stadteinwärts über die Wiener Stadtgrenze fahrenden Personen 5 bis 24 Uhr (links) bzw. 5 bis 9 Uhr (rechts)



ERGEBNISSE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Bei der Teilaktualisierung 2014 wurden Fahrgasterhebungen auf der gesamten Westbahn, Franz-Josef-Bahn, Nordwestbahn (S3) sowie Laaer Ostbahn (S2) durchgeführt. Im Einfahrtskorridor Gänserndorf sowie für den Linienbusverkehr wurden Daten der Kordonenerhebung 2009/2010 verwendet, da davon ausgegangen wurde, dass auf der Nordbahn bzw. im Linienbusverkehr eine weit geringere Beeinflussung durch die bereits genannten Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen anzunehmen war.

Insgesamt fuhren auf den vier erhobenen Bahnstrecken rd. 46.450 Personen (ohne Linienbusse und Nordbahn im Korridor Gänserndorf) an einem Werktag in Fahrtrichtung stadteinwärts über die Wiener Stadtgrenze. Das entspricht einem **Zuwachs von 9.550 Personen (26 %) im ÖV** gegenüber 2009/10.

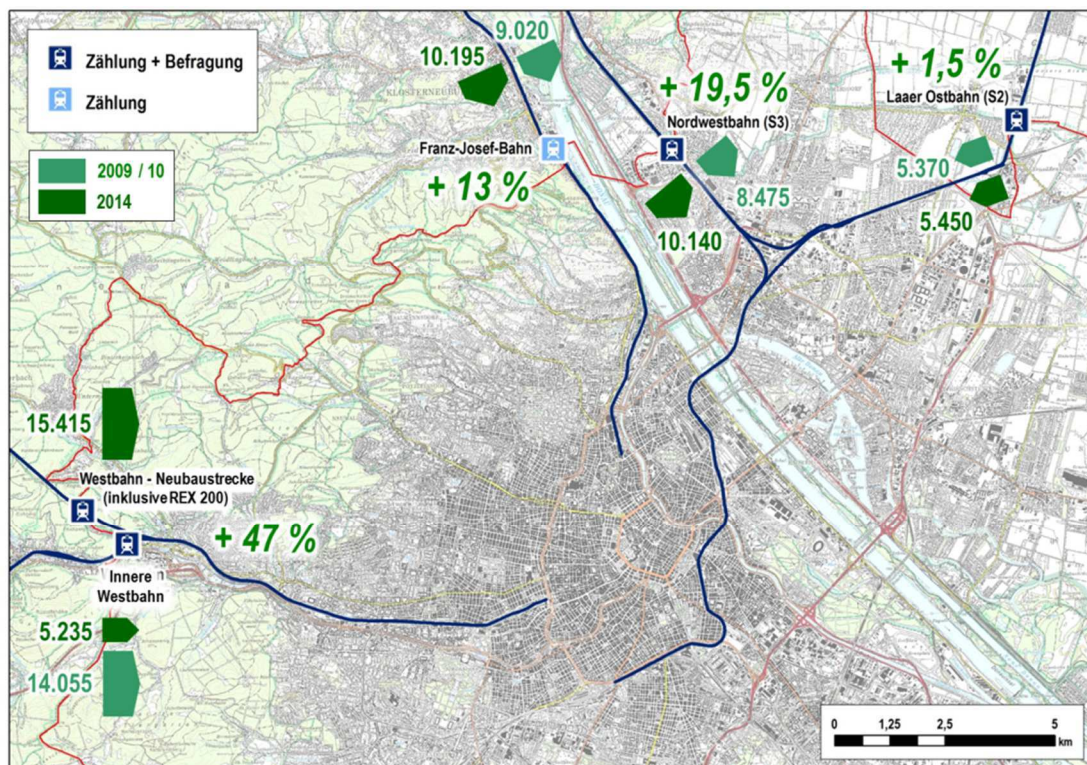
Bemerkenswert ist der Fahrgastzuwachs von fast **50 %** (6.600 Personen) auf der **Westbahnstrecke** im Vergleich zur letzten Erhebung in den Jahren 2009/2010. Gründe für diese Zunahmen im ÖV sind

- (1) einerseits Angebotsverbesserungen durch die Inbetriebnahme der Westbahn Neubaustrecke (NBS) und die damit verbundene Verkürzung der Fahrzeit sowie
- (2) den zusätzlichen Anbieter der WESTbahn im Fernverkehr und
- (3) andererseits die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die westlichen Stadtbezirke Wiens.

Auf der **Franz-Josef-Bahn** und der **Nordwestbahn** (S3) zeigten sich mit **13 %** (1.200 Personen) bzw. **19 %** (1.700 Personen) signifikante Zunahmen bei den Fahrgastanzahlen ohne Ausweitungen im Zugsangebot und obwohl bei der Franz-Josef-Bahn mit dem Regionalbahnhof Tullnerfeld eine attraktive ÖV-Alternative zur Westbahn NBS neu geschaffen wurde.

Auf der **Laaer Ostbahn** (S2) blieb die Fahrgastanzahl mit einem minimalen Zuwachs von **1,5 %** praktisch gleich. Dies ist insoweit von Bedeutung als die Eröffnung der A5 Nordautobahn und des nördlichen Abschnitts der S1 Wiener Außenring Schnellstraße hier keinen Rückgang der Fahrgastzahl mit sich brachte.

Abbildung 3: Fahrgastaufkommen 2009/10 bzw. 2014 an der Wiener Stadtgrenze [Pers / 24h]



Die Auswertungen zu **Fahrtzweck und Weghäufigkeit** ergaben für die Innere Westbahn und für die Laaer Ostbahn ein Erwerbsspendleranteil¹⁵ von rd. 60 % (im Vergleich zur Nordwestbahn etwas niedriger). Der Ausbildungsspendleranteil¹⁶ lag bei allen Bahnstrecken bei rd. 9 %. Ein differenziertes Bild zeigte sich auf der Westbahn-Neubaustrecke, auf der rd. 30 % ErwerbsspendlerInnen bzw. rd. 4 % AusbildungsspendlerInnen fahren. Den mit 40 % größten Anteil hatten hier die restlichen Fahrtzwecke im Gelegenheitsverkehr.

ERGEBNISSE IM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR

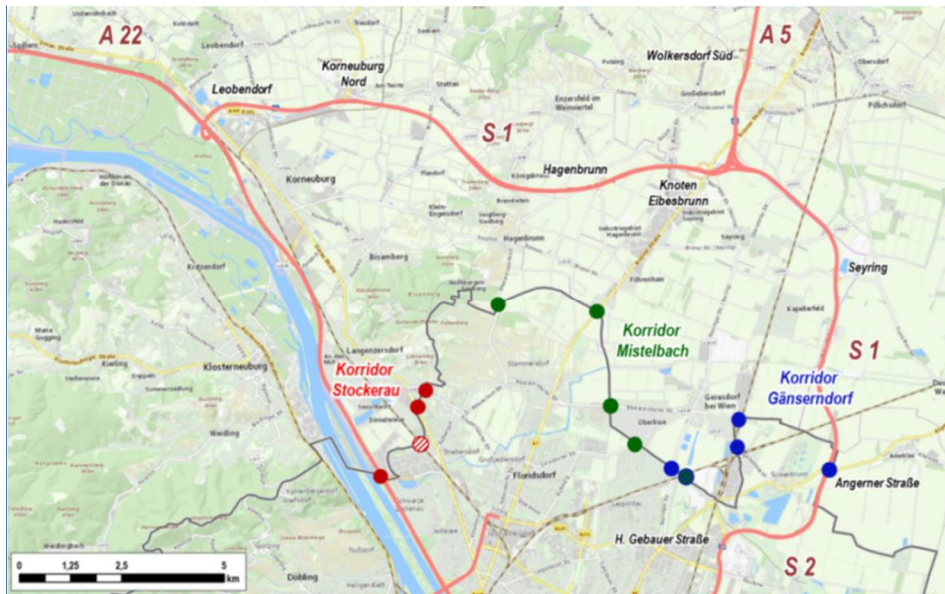
Im motorisierten Individualverkehr (MIV) wurden im Rahmen der Teilaktualisierung 2014 manuelle Verkehrszählungen durchgeführt sowie Daten aus permanenten bzw. im Rahmen des Projekts vorgenommenen automatischen Zählstellen ausgewertet.

Insgesamt fahren an einem Werktag in der Zeit von 5 bis 24 Uhr **rd.178.000 Personen** über die aktuell erhobenen Stadtgrenzenquerschnitte in Fahrtrichtung stadteinwärts. Gegenüber 2008 bedeutet das einen **Zuwachs von fast 4 %** (rd. 6.400) Personen in den vergleichbaren Korridoren.

¹⁵ Fahrtzweck: von bzw. zur Arbeit; Weghäufigkeit: 3-4 mal pro Woche und mehr

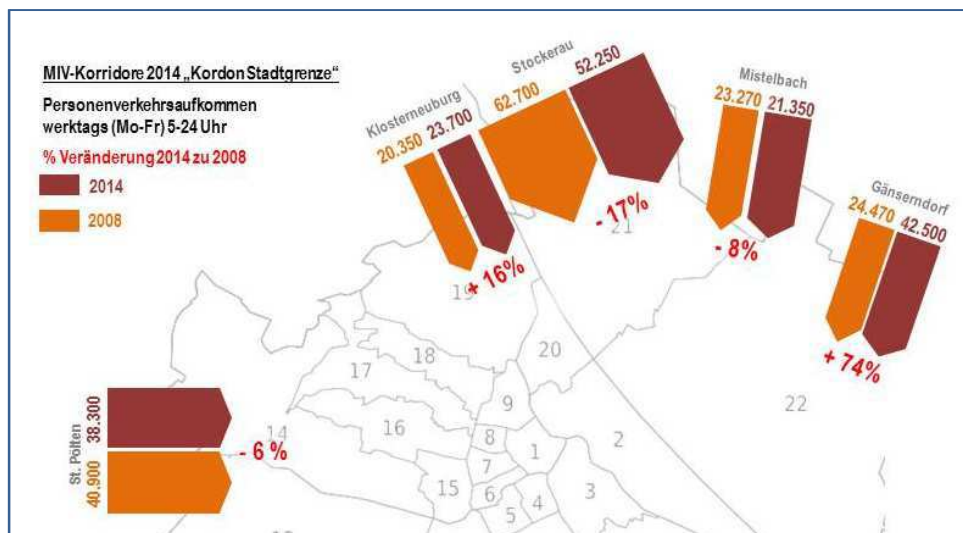
¹⁶ Fahrtzweck: von bzw. zur Schule / Ausbildung

Abbildung 4: Korridorzuordnung / Kordon Wiener Stadtgrenze



Betrachtet man den Teilabschnitt westlich der Donau (Einfahrtskorridore St. Pölten und Klosterneuburg), so steht hier einer **Abnahme des MIV im Korridor St. Pölten von 6 %** (2.600 Personen) **eine Zunahme im Korridor Klosterneuburg von 16 %** (3.300 Personen) gegenüber. An der Stadtgrenze ergab sich im Einfahrtskorridor **Gänserndorf** durch die S1- bzw. S2-Verlängerung über die Stadtgrenze ein **massiver Zuwachs** um **74 %** (18.050 Personen) im MIV sowie **Abnahmen in den Einfahrtskorridoren Stockerau (17 %) und Mistelbach (8 %)**.

Abbildung 5: Personenverkehrsaufkommen an der Stadtgrenze [Pers / 24h] – Vergleich 2008 und 2014



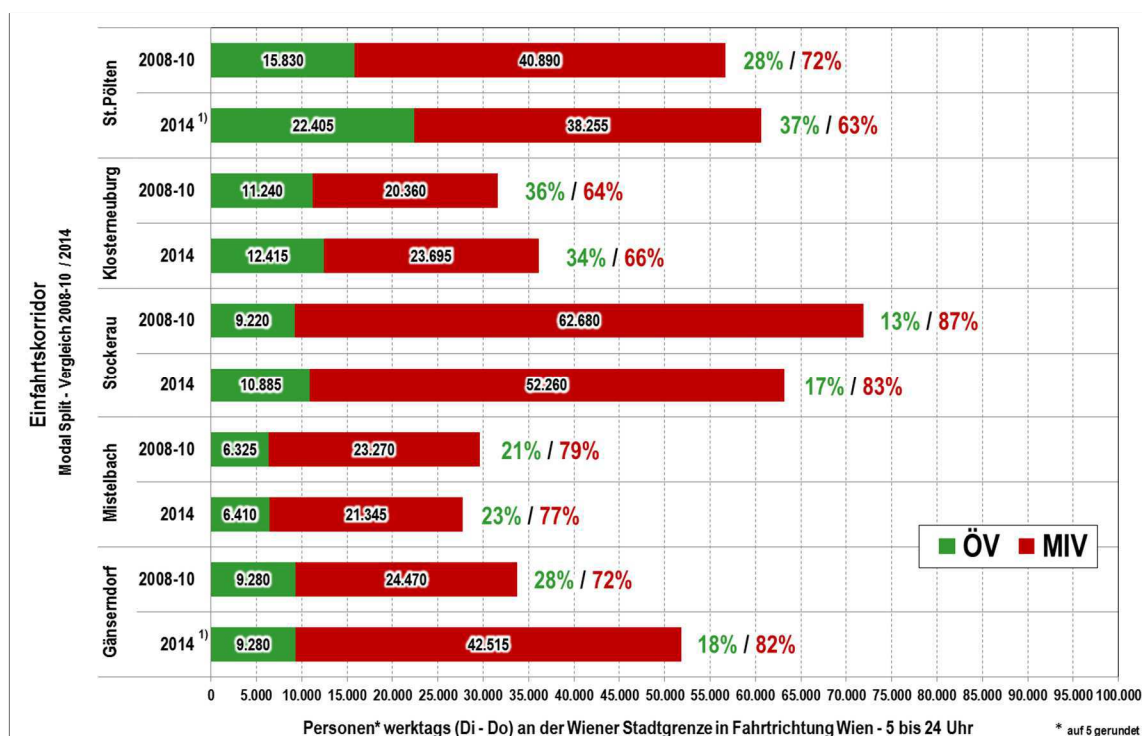
Die Situation **im östlich der Donau gelegenen Teilabschnitt (Einfahrtskorridore Stockerau, Mistelbach und Gänserndorf)** stellt sich komplexer dar, weil sich seit 2008 das hochrangige Straßennetz durch die Inbetriebnahme der A5 Nordautobahn und der S1 Wiener Außenring Schnellstraße substantiell verändert hat. Da die S1 (südlich der B8 Angerer Straße als S2 bezeichnet) die Stadtgrenze im Korridor Gänserndorf quert, ist eine Verkehrsverlagerung aus den anderen nördlichen Korridoren auf die neue hochrangige Straße naheliegend. Um diese Verlagerungseffekte zu beobachten, wurde in Ergänzung zu den Verkehrszählungen der Teilaktualisierung 2014 eine videobasierte Kennzeichenerhebung im Frühjahr 2015 durchgeführt (siehe Exkurs).

VERKEHRSMITTELWAHL (MODAL SPLIT)

Den höchsten ÖV-Anteil im Zeitraum 5 bis 24 Uhr weist der Korridor St. Pölten mit 37 % (22.400 Personen) auf, den höchsten ÖV-Anteil im Frühverkehr mit 52 % hingegen der Korridor Klosterneuburg, der sogar über dem MIV-Anteil liegt. Die Ergebnisse in den einzelnen Korridoren sehen wie folgt aus:

- Die Modal Split-Vergleiche für den Einfahrtskorridor **St. Pölten** zeigen eine **Steigerung des ÖV um 9 Prozentpunkte auf 37 % über den ganzen Tag (5 bis 24 Uhr) sowie um 11 Prozentpunkte auf 42 % im pendlerrelevanten Frühsegment (5 bis 9 Uhr)**. Dies ist ein unmittelbarer Effekt aus der massiven Angebotsverbesserung auf der Westbahnstrecke sowie der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den westlichen Bezirken Wiens.
- Im Einfahrtskorridor **Klosterneuburg** hat sich der Modal Split um 2 % zulasten des ÖV verändert. Grund dafür sind nicht ein Rückgang der Fahrgastzahlen auf der Franz-Josef-Bahn sondern entsprechende Zunahmen im MIV.
- Für den Einfahrtskorridor **Stockerau** stieg der ÖV-Anteil um **4 Prozentpunkte auf 17 %**, für **Mistelbach um 2 Prozentpunkte auf 23 %**.
- Massiv verringert hat sich der ÖV-Anteil im Einfahrtskorridor **Gänserndorf**. Da der gesamte stadtgrenzenquerende MIV über die S1 bzw. S2 hier diesem Korridor zugeschlagen wird, ging der ÖV sowohl über den ganzen Tag als auch im Frühsegment **um jeweils 10 Prozentpunkte auf 18 % bzw. 32 % zurück**.

Abbildung 6: ÖV und MIV Vergleich 2008-10 und 2014 nach Korridoren / 5 bis 24 Uhr



¹⁾ bei der Nordbahn im Einfahrtskorridor Gänserndorf bzw. beim ÖV- Linienbus (mit Ausnahme Wieselbuslinie L im Einfahrtskorridor St. Pölten) wurden die Fahrgastzahlen aus der ÖV- Kordonerhebung 2009/10 verwendet

Um ein Gesamtbild des stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs im Kordon Wien zu erhalten, wurden die Ergebnisse der Teilaktualisierung 2014 mit den 2008 bis 2010 erhobenen Werten für alle Korridore Wiens für den ganzen Tag bzw. im Frühverkehr zusammengeführt.

Abbildung 7: ÖV und MIV nach Korridoren – Kordon Stadtgrenze / 5 bis 24 Uhr (Gesamtwien)

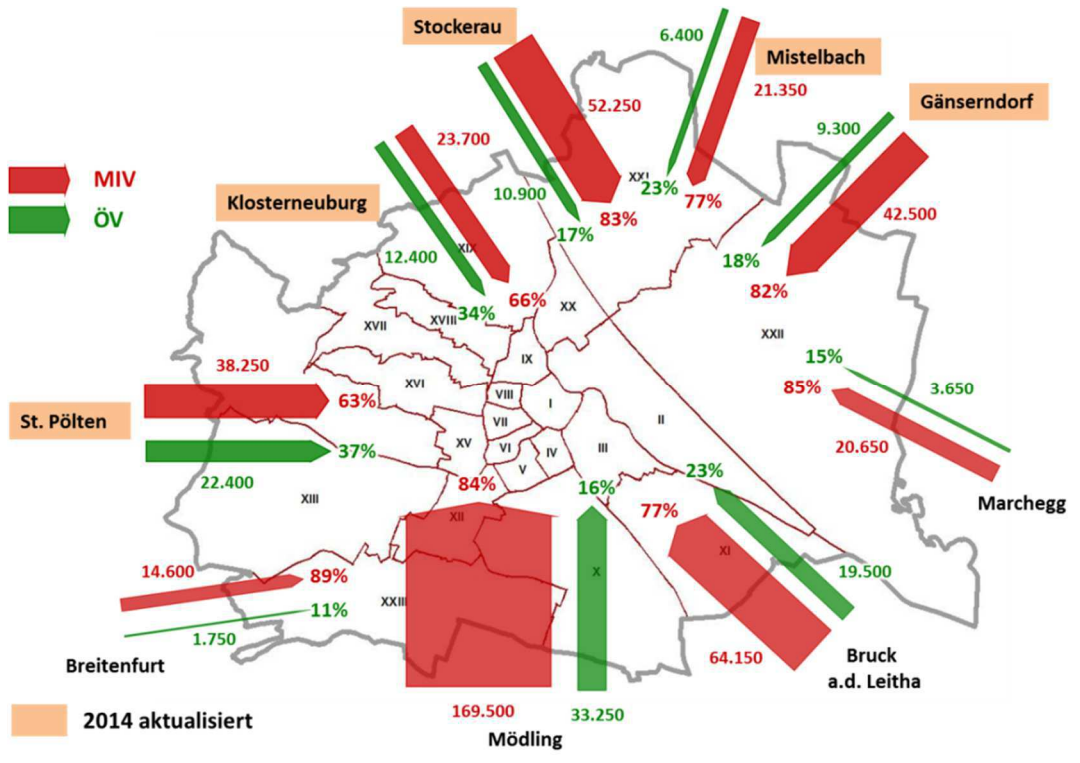
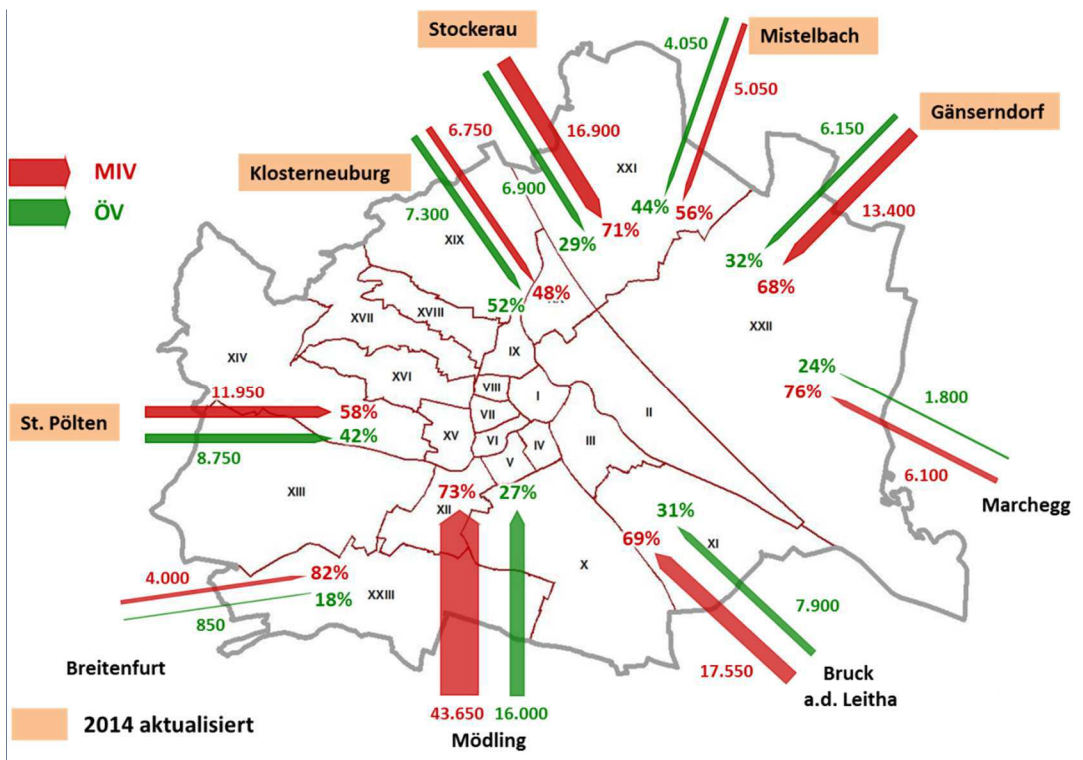


Abbildung 8: ÖV und MIV nach Korridoren – Kordon Stadtgrenze / 5 bis 9 Uhr (Gesamtwien)



EXKURS: VIDEOBASIERTE KENNZEICHENERHEBUNG

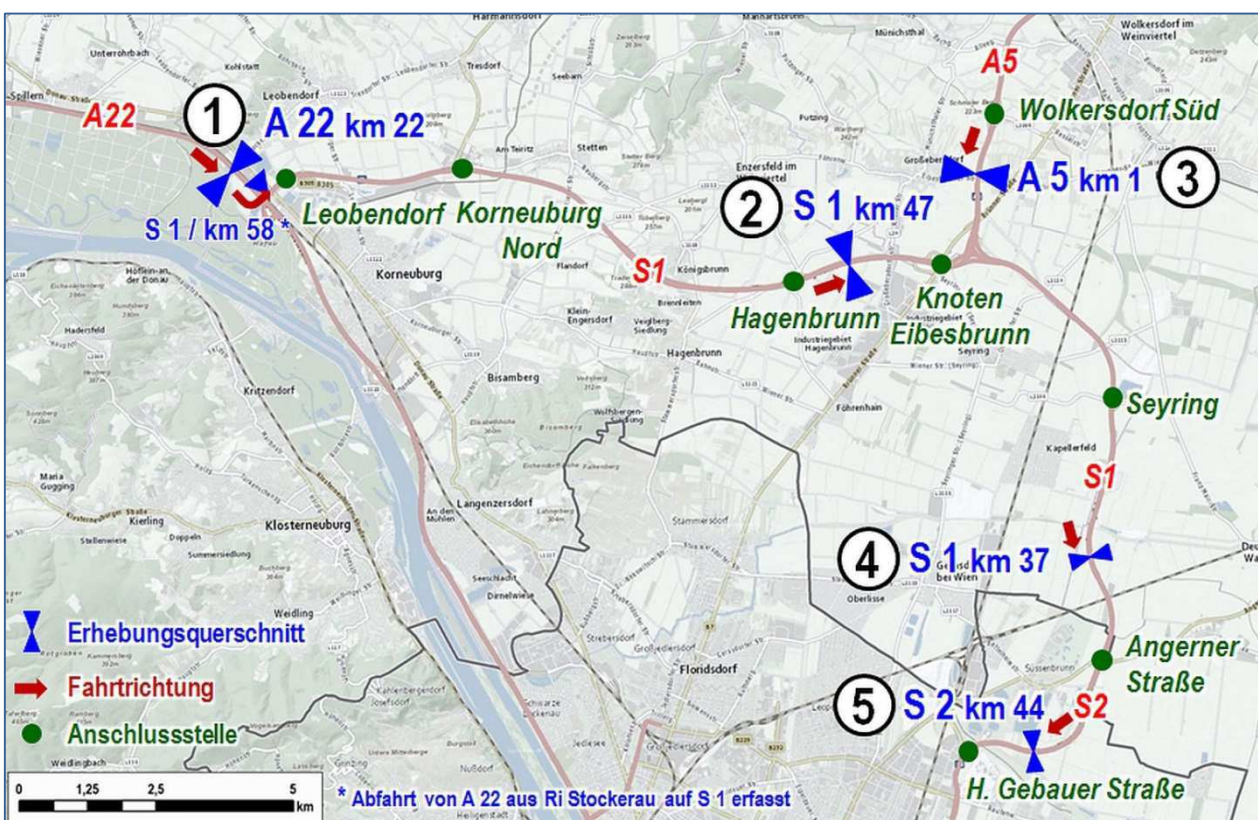
Um Informationen über die verkehrlichen Wirkungen der beiden hochrangigen Verkehrsverbindungen

- A 22 Donauuferautobahn – S1 Wiener Außenring Schnellstraße – S2 und
- A 5 Nordautobahn – S1 Wiener Außenring Schnellstraße – S2

zu erhalten, wurde eine videobasierte Kennzeichenerhebung im Frühjahr 2015 durchgeführt.

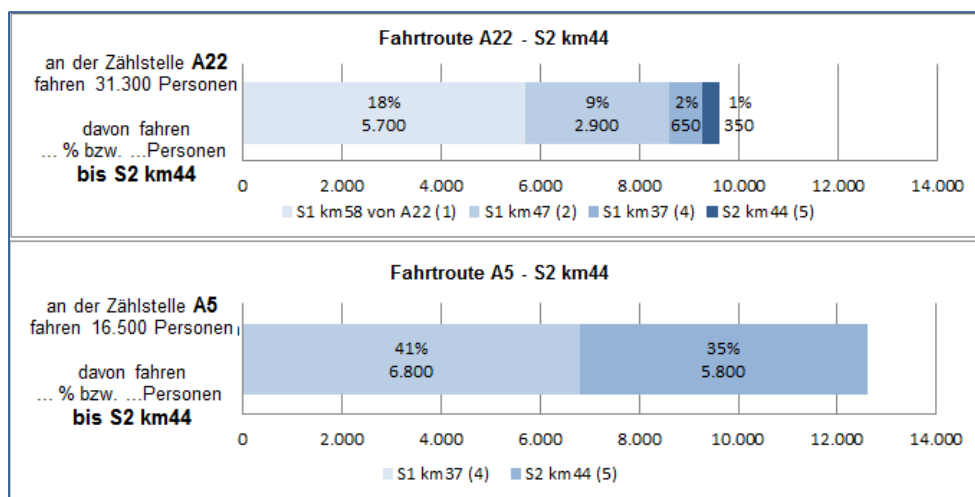
In der videobasierten Kennzeichenerhebung wurden die Verkehrsströme im Gesamtverkehr sowie jene zum mautpflichtigen Schwerververkehr (aus Daten der ASFINAG) an den o.g. Erhebungsquerschnitten ermittelt. Daraus wurde der Personenverkehr berechnet. Ausgehend vom Verkehrsaufkommen an den beiden Basisquerschnitten A22 km22 (1) und A5 km1 (3) wurde die Verkehrsmenge über die Fahrtroute S1 Wiener Außenring Schnellstraße zur S2 nach Wien erhoben.

Abbildung 9: Videobasierte Kennzeichenerhebung – Erhebungssituation



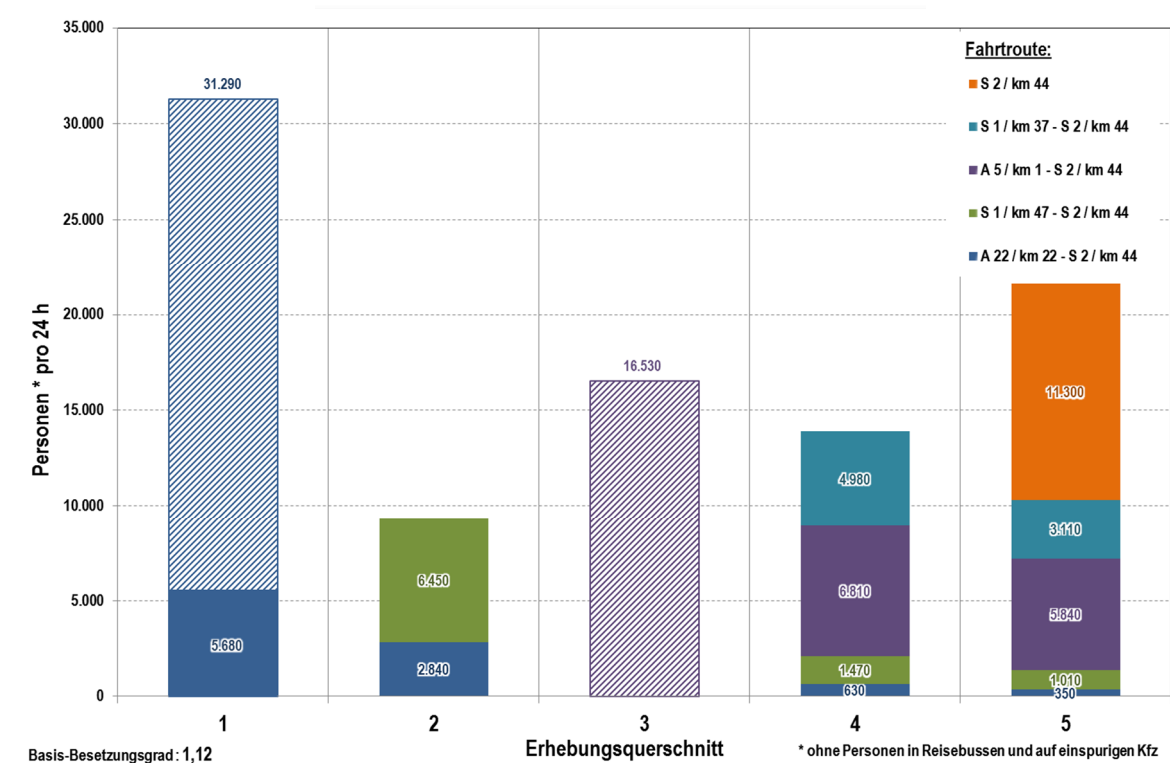
Von rd. 31.300 Personen auf der A22 in Fahrtrichtung Wien unmittelbar vor dem Knoten Korneuburg (Querschnitt 1) fahren rd. 5.700 (18 %) auf die S1 Wiener Außenring Schnellstraße (siehe Abbildung 10). Nur 350 Personen (1%) fahren von der A22 bis zum Querschnitt 5 (S2 km44). Auf der A5 Nordautobahn sind rd. 16.500 Personen unmittelbar nördlich des Knotens Eibesbrunn (Querschnitt 3) in Fahrtrichtung Wien unterwegs. Von diesen passieren rund 5.850 (35 %) den Querschnitt 5 (S2 km44).

Abbildung 10: Personenverkehrsaufkommen – Fahrtrouten A22 und A5



Wie aus der Abbildung 11 hervorgeht, passieren insgesamt den Querschnitt 5 auf der S2 rd. 21.600 Personen in Fahrtrichtung Wien. Davon kommen mehr als die Hälfte rd. 52 % von der B8 aus Richtung Gänserndorf bzw. zu einem kleinen Teil aus Wien Süßenbrunn. 27 % kommen von der A5 und nur 2 % von der A22. Die restlichen 19 % fahren über die Anschlussstellen entlang der S1 bzw. über die A22 aus Richtung Wien auf.

Abbildung 11: Personenverkehrsaufkommen – Erhebungsquerschnitte A22 / A5 - S1 - S2



Die oben beschriebenen Verkehrsverlagerungseffekte der neuen hochrangigen Straßen wurden weiters durch Auswertungen der Zulassungsbezirke – unter Wahrung datenschutzrechtlicher Aspekte - analysiert. Die Fahrten am Querschnitt S2/km44 von der A22 bzw. A5, die über die S1 nach Wien kommen, wurden im Frühsegment von 5 bis 9 Uhr hinsichtlich ihrer Zulassungsbezirke ausgewertet. Die Auswertungen ergaben, dass am Querschnitt 1 (A22 km 22) rund ein Viertel der Kfz im Personenverkehr aus dem Bezirk Korneuburg, rund 17 % aus Wien, 13 % aus dem Bezirk Hollabrunn, 11% aus dem Bezirk Tulln und 6% aus dem Ausland kommen. Am Querschnitt 3 (A5 km 1) sind die meisten Kfz (41 %) im Bezirk Mistelbach zugelassen, 17 % kommen aus dem Ausland bzw. aus dem Bezirk Gänserndorf und rund 15% aus Wien.

MEHRWERT DER TEILAKTUALISIERUNG DER KORDONERHEBUNG 2014

Die Erhebungen liefern umfassende Ergebnisse über den nach Wien einströmenden Verkehr und stellen damit wichtige Grundlagen für die Mobilitätskonzepte der Länder, für regional relevante Verkehrsanalysen und -beurteilungen der Länderverwaltungen und auch weiterer Institutionen dar. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Sitzungen der PGO-Plattform Regionalverkehr eingehend diskutiert und bilden einen wichtigen fachlichen Input für weitere verkehrsrelevante Projekte.

Eine umfangreiche Dokumentation der Ergebnisse liefert der Ergebnisbericht über die Teilaktualisierung der Kordonenerhebung 2014, der unter folgendem Link der PGO-Homepage abrufbar ist:

http://www.planungsgemeinschaft-ost.at/fileadmin/user_upload/teilaktKordonenerhebung_2014_Ergebnisse_aus_Endbericht.pdf

4.2 SPNV-Plan (Schienenpersonennahverkehrsplan) Stadtre-gion+ Phase 1 (Evaluierung) - Zwischenbericht

PROJEKTDESCHEIBUNG

Die aktuelle Bevölkerungs- und Erwerbsprognose geht von einem starken Wachstum im Ballungsraum Wien aus, welches sich mit zunehmender Entfernung zur Kernstadt abschwächt und sich in den peripheren Regionen Niederösterreichs und des Südburgenlands ins Negative umkehrt. Die Bevölkerungszahl Wiens wird 2025 die 2-Millionen-Schranke übersteigen, bis 2030 werden fast 2,077 Millionen EinwohnerInnen erwartet. Auch das direkte Wiener Umland und das Nordburgenland weisen Wachstumsraten von knapp über bzw. unter 10% gegenüber dem Jahr 2014 auf.

Durch die starke Konzentration von Arbeitsstätten in Wien sowie im direkten Stadtumland, nehmen die PendlerInnenbewegungen stark zu. Seit dem Jahr 2000 sind beispielsweise die EinpendlerInnenzahlen nach Wien aus NÖ um 20% gestiegen (2014: 148.560). Darüber hinaus pendeln 54.470 WienerInnen und somit um 11% mehr als im Jahr 2000 aus dem Stadtgebiet ins Umland¹⁷. Im Schienenverkehrskonzept Wien 2012 wird für 2025¹⁸ eine Steigerung des Fahrgastaufkommens am Kordon Wiens um 47% erwartet. Überdurchschnittlich starke Zuwächse betreffen die Pressburgerbahn (+142%), die Pottendorfer Linie (+54%) sowie die Nordbahn (+47%). Bestehende Kapazitätsprobleme werden dadurch noch verschärft.

¹⁷ Quelle: AK NÖ, Pendeln in NÖ 2005, 2009, 2015

¹⁸ Unter Berücksichtigung der Infrastrukturprojekte aus dem ÖBB-Rahmenplan 2010-2015, Basisjahr 2009

Diese Probleme zu überwinden und den PendlerInnen ein attraktives Angebot zur Verfügung zu stellen, ist das Hauptziel der beteiligten Akteure. Zu diesem Zweck wurden in der Vergangenheit eine Reihe von Studien und Planungen erstellt.

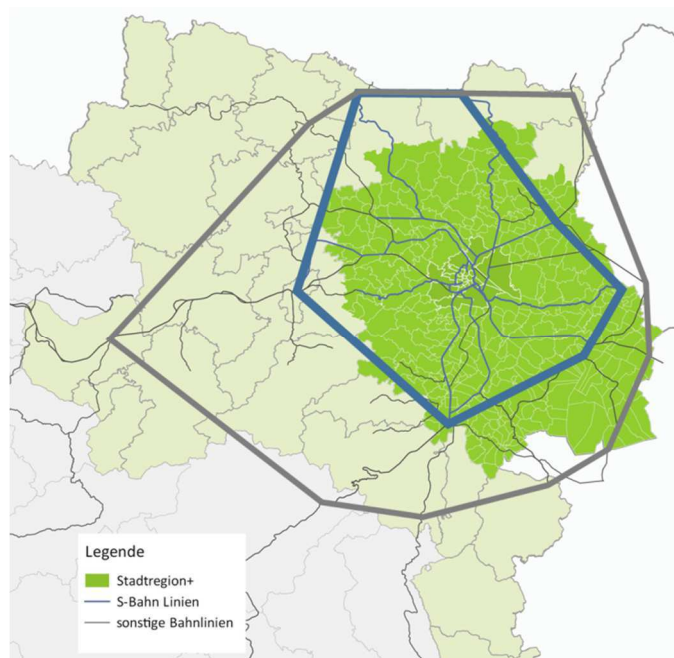
ZIELSETZUNGEN

Mit der laufenden Phase 1 wird folgende Zielsetzung verfolgt: **Erarbeitung von Grundlagen zur Entwicklung des künftigen Schienenpersonennahverkehrsangebots** unter Berücksichtigung

- der bereits geplanten Infrastrukturausbaumaßnahmen,
- der Potenziale durch einen optimierten Fahrzeugeinsatz (Reisezeitreduktion, Sitzplatzverfügbarkeit, sonstige Komfortparameter),
- der potenziellen Fahrgastzuwächse auf den betrachteten Schienekorridoren,
- der budgetären Restriktionen von Bund und Ländern für die Bestellung von zusätzlichen Leistungen und
- der verkehrspolitischen Zielsetzungen (Erreichbarkeit, Verkehrsmittelwahl, Umweltziele, Barrierefreiheit, etc.) der Länder NÖ, Burgenland und der Stadt Wien.

In Phase 2 soll ein konkretes Angebotskonzept auf Basis dieser Grundlagen erarbeitet und somit eine gemeinsame Verhandlungsgrundlage der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland für die Neuausschreibung der Verkehrsdiensteverträge 2019 bzw. 2020 geschaffen werden. Das Angebotskonzept soll die geplanten Infrastrukturmaßnahmen bis 2030 berücksichtigen. Die Konzeption in Form eines Stufenplans ermöglicht eine Umsetzung entsprechend der Fortschritte im Infrastrukturausbau ab 2020.

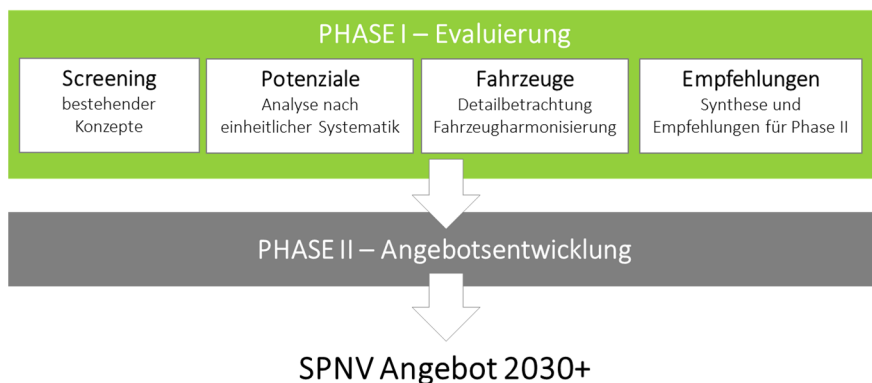
Abbildung 12: Bearbeitungsgebiet SPNV Plan Stadtregion*



PROJEKTPHASEN

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Zwischenberichts liegen erste Ergebnisse aus dem Screening, Überlegungen zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes und zur Methodik der Potenzialanalyse vor.

Abbildung 13: Projektphasen SPNV Konzept Stadtregion*



SCREENING

Folgende Studien haben sich aufgrund ihres räumlichen Bezugs und ihrer Aktualität zumindest in Teilbereichen als relevant für das Projekt erwiesen und wurden daher in den Screeningprozess einbezogen (in chronologischer Reihenfolge):

- Schienenverkehrskonzept Niederösterreich 2008 (SVK NÖ)
- Schienenverkehrskonzept Region Wien 2012 (SVK Wien)
- Schienenverkehrskonzept Burgenland 2012 (SVK Bgld.)
- Endbericht ÖV-Brainstorming Wien 2014
- Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014 (GVS Bgld.)
- STEP Fachkonzept Mobilität Stadt Wien 2015 (FKM Wien)
- Landesmobilitätskonzept NÖ 2015 (LMK NÖ)

Bedingt durch die unterschiedlichen Auftraggeber und differenzierten Fragestellungen, umfassen die betrachteten Planungsüberlegungen Teilräume bzw. auch den gesamten Untersuchungsraum. Während der Fokus der Mobilitätsstrategien der Länder (FKM Wien, GVS Burgenland, LMK NÖ) naheliegender Weise auf den jeweiligen Bundesländern liegt, ähneln die räumlichen Betrachtungsschwerpunkte etwa des Schienenverkehrskonzepts Region Wien als auch des gemeinsamen Kapitels der Länder in den Verkehrsstrategien eher dem Untersuchungsraum.

Die vorliegenden Planungsüberlegungen entstanden mit unterschiedlichen Zielsetzungen und demnach reichen auch deren Ergebnisse von Strategiepapieren ohne detaillierte Maßnahmenfestlegung hin zu Detailkonzepten mit sehr konkreten Aussagen etwa zu Maßnahmen im Bereich des Angebots und der Infrastruktur.

Ein Großteil der betrachteten Planungen entstand in den Jahren seit 2012 und ist somit noch vergleichsweise aktuell. Nur das Schienenverkehrskonzept Niederösterreich ist mit dem Erstellungsjahr 2008 nicht mehr von vergleichbarer Aktualität.

Verkehrspolitische Zielsetzungen

Bedingt durch die Relevanz von Wien als Pendlerziel und den daraus resultierenden laufend zunehmenden Verkehrsströmen aus dem Umland, finden sich sowohl in der GVS Bgld. als auch im LMK NÖ Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung an das hochrangige Arbeitsplatzzentrum Wien. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der verbesserten Erreichbarkeit der überregionalen Zentren im Straßen- und Schienenverkehr. Modal Split Ziele finden sich in keinem der beiden Dokumente. Neben Wien werden in der GVS Bgld. Wiener Neustadt, Bruck/Leitha sowie Schwechat (inkl. Flughafen Wien) genannt. Abgesehen von Angebotsverbesserungen auf den Hauptachsen (Verdichtung der bestehenden Taktangebote) soll die Attraktivität des Gesamtverkehrssystems durch die bessere Abstimmung von Bahn-Bus, Bus-Bus sowie die Ausweitung der Kapazitäten für P&R und B&R erhöht werden. Der STEP setzt am Kordon auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Die derzeitige Verkehrsmittelwahl (27% ÖV / 73% MIV, Zeitraum 5-24 Uhr) an der Stadtgrenze soll weiter beobachtet werden. Konkrete Modal Split Ziele finden sich allerdings nur für die innerstädtische Mobilität, welche zu 80% im Umweltverbund abgewickelt werden soll. Neben Angebotsverbesserungen auf den radial auf Wien zulaufenden Verkehrsachsen besteht ein gemeinsames Interesse der Länder an der Verbesserung bzw. Schaffung von tangentialen ÖV-Angeboten.

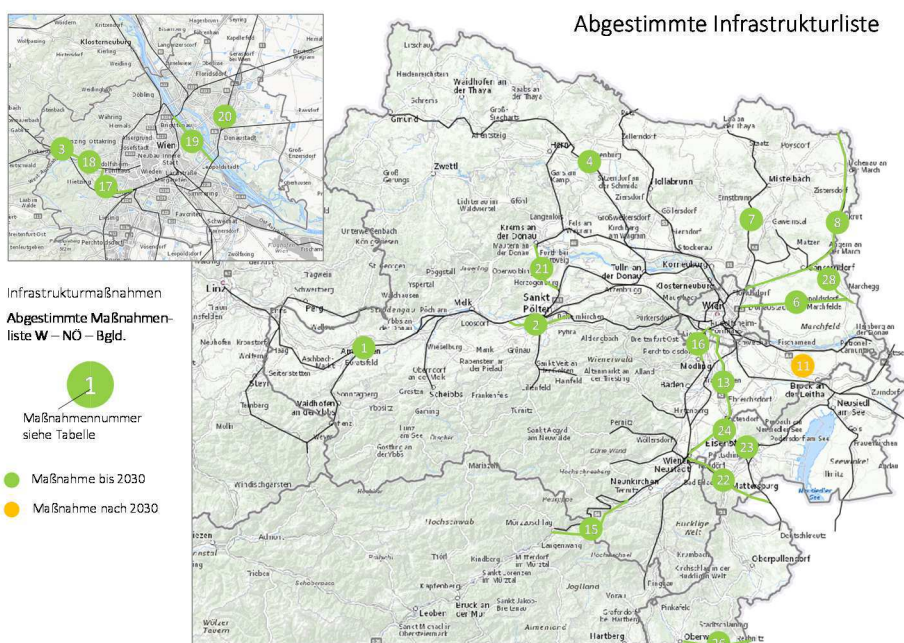
Angebotsmaßnahmen/Angebotsqualität

Die betrachteten Konzepte weisen unterschiedlich detaillierte Angebotsüberlegungen von strategischen Betrachtungen bis hin zu genauen Angebotsfestlegungen auf. Ein Großteil der Aussagen fokussiert auf die Angebote in der werktäglichen Hauptverkehrszeit.

Infrastrukturmaßnahmen

Über die Umsetzung zentraler Infrastrukturprojekte wie der Fertigstellung des Semmering-Basistunnels, der Aufwertung des Marchegger Asts oder auch der Verbindung Eisenstadt – Wien (mit den Schleifen Müllendorf und Ebenfurth) besteht zwischen den drei Ländern weitgehend Einigkeit. So finden sich diese Maßnahmen auch alle sowohl im gemeinsamen Kapitel der Landeskonzepte als auch in der aktuell abgestimmten Infrastrukturliste wieder.

Abbildung 14: Maßnahmen der abgestimmten Infrastrukturliste



Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die aktuellen Mobilitätsstrategien (GVS Bgld, FKM Wien und LMK NÖ) in den wesentlichen Infrastrukturvorhaben Übereinstimmung zeigen. Die teilweise deutlich älteren Fachkonzepte zum Schienenverkehr beinhalten aus heutiger Sicht nicht mehr zu verfolgende Maßnahmen (SVK NÖ) bzw. Abweichungen in wesentlichen Details (z.B. Spange Götzendorf als Grundlage der Überlegungen in SVK Region Wien und SVK Burgenland) auf.

FAHRZEUGEINSATZ

Das Screening der o.g. Studien hat im Hinblick auf den Fahrzeugeinsatz ergeben, dass darin folgende Maßnahmen gefordert werden:

- Anschaffung von barrierefreien, für den Stadtverkehr geeigneten S-Bahn-Garnituren, um den Komfort erhöhen und die Fahrgastwechselzeiten zu reduzieren. Die aktuelle Fahrzeugbestellung (Desiro ML/Cityjet) wird nur als erster Schritt gesehen.
- Einsatz von Fahrzeugen mit besserem Beschleunigungs- und Bremsverhalten, wobei hier insbesondere auf den geblockten Einsatz der neuen Fahrzeuge auf Strecken mit Kapazitätsengpässen hinwiesen wird.
- Einsatz längerer Züge auf den aufkommensstarken S-Bahn-Strecken bzw. in der Morgenspitze 100% Doppeltraktion
- Vor dem Hintergrund netzbedingt nicht beliebig verringerbarer Intervalle im Regionalverkehr, wird im LMK NÖ die Anschaffung eines leistungsfähigen und schnellen Nahverkehrsfahrzeugs gefordert.
- Für die verbleibenden Dieselstrecken im niederösterreichischen Zentralraum sowie als Ergänzung zu den derzeit eingesetzten Desiro Classic im Dieselnetz rund um Wiener Neustadt wird die Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration von barrierefreien Nahverkehrsdieseltriebwägen empfohlen.
- Diese Forderungen und die möglichen Kapazitätssteigerungen werden in der weiteren Bearbeitung dem ermittelten Infrastrukturausbaubedarf gegenübergestellt.

DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

Optimierungspotenziale Fahrzeugeinsatz

Ziele: Möglichkeiten zur Harmonisierung der Fahrzeugflotten durch einen Austausch zwischen den Bundesländern / innerhalb der Bearbeitungsregion, Variantenüberlegungen für die Neubeschaffung von Fahrzeugen.

Potenzialanalyse und Bewertung

Ziele: Abgleich des derzeitigen Angebots mit den bestehenden Planungen, Miteinbeziehung vorhandener und sich künftig ergebender Potenziale entlang der Bahnäste bzw. in der Stadt Wien in die Angebotsplanung in Phase II

Zeitplan

Im Vorfeld des Kick-Off Workshops am 15.12.2015 haben bilaterale Abstimmungstreffen mit Wien, Burgenland und Niederösterreich stattgefunden. Folgende weitere Schritte sind geplant:

Was	Wann
2. Expertenworkshop Fahrzeugharmonisierung	März 2016
Zwischenstand Potenzialanalyse	April 2016
Bilaterale Abstimmungstreffen Wien, NÖ, Bgld	April 2016
Ableitung von Empfehlungen	Mai 2016
Workshop PGO	Mai 2016
Zusammenfassung der Ergebnisse & Dokumentation	Mai 2016

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

ABSCHLUSS DES PROJEKTES PUMAS (REGIONALES MOBILITÄTSKONZEPT KORRIDOR SCHWECHAT-WIEN-FLUGHAFENREGION)

Das Projekt PUMAS wurde Mitte 2015 abgeschlossen. Die Erfahrungen aus der Pilotaktivität im Korridor Wien-Schwechat-Flughafenregion wurden auf einer internationalen Konferenz, wie auch im Rahmen des Flughafen Wien Nachbarschaftsbeirates vorgestellt. Eine kurze Broschüre beschreibt die Ergebnisse und Erkenntnisse. Die in der lokalen Kontaktgruppe vereinten Institutionen SUM, VOR, Flughafen Wien AG und Stadt Wien haben eine anlassbezogene Fortsetzung der Abstimmung etwa ein- bis zweimal pro Jahr vereinbart. Dabei soll der weitere Weg der angestoßenen Projekte verfolgt werden und auch die Sammlung von potenziellen weiteren Maßnahmen am aktuellsten Stand gehalten werden.



Die Erarbeitung des regionalen Mobilitätskonzeptes für den Verkehrs- und Siedlungs-Korridor Schwechat-Wien-Flughafenregion stellte eine Pilotaktivität des PUMAS-Projektes dar. An PUMAS („Planning sustainable regional-Urban Mobility in the Alpine Space“) waren mehrere europäische Städte beteiligt. Es wurde vom internationalen „Alpine Space Programm“ finanziert.

Die Kooperation der zahlreichen in der Region wirkenden Akteure und der innovative Einsatz von Methoden im Rahmen der PUMAS hat einen Mehrwert für die Verkehrsplanung gebracht und kann für den weiteren Einsatz in anderen Mobilitätskorridoren (jeweils unter Anpassung an die lokale Situation) empfohlen werden.

KURZ- UND MITTELFRISTIGE MASSNAHMEN IM BAHNVERKEHR AUS DEN MOBILITÄTSKONZEPTEN DER LÄNDER

Die Verkehrsabteilungen der Länder haben eine gemeinsame Liste der kurz- und mittelfristigen Maßnahmen mit dem Zeithorizont 2030+ auf Grundlage ihrer Mobilitätskonzepte erstellt und abgestimmt. Für die einzelnen Maßnahmen (z.B. Ausbau Südachse, Marchegger Ostbahn, S45, Westbahn, Kremserbahn, Mattersburgerbahn,...) wurden sowohl Art der Maßnahme und auch der Zeithorizont angegeben. Diese Liste wird als Ausgangsbasis für die Bearbeitung des bereits erwähnten Projektes SPNV-Plan Stadtregion+ (Phase 1) verwendet.

CENTROPE MOBILITÄTSMANAGEMENT (Umsetzung der INAT–Strategie¹⁹)

Die Federführung für das Themenfeld Verkehrsinfrastrukturen und Mobilität im CENTROPE Raum wurde durch die Länder der österreichischen Ostregion übernommen. Wesentliche Fortschritte im Jahr 2015 waren die Aktualisierung der „Infrastructure Needs Assessment Tool“ Karten sowie der Start einer ersten Expertenfokusgruppe mit Schwerpunkt auf staatsgrenzenüberschreitendem, öffentlichen Verkehr, insbesondere Tarifregelungen, Marketingaktivitäten und der Abstimmung des Informationsangebots. Auf Ebene der fachlichen Kooperation entsteht in einzelnen Bereichen Dynamik durch das Interesse der Akteure.

MACHBARKEITSSTUDIE SÜDBAHNAUSBAU MEIDLING-LIESING-MÖDLING

Der Süd-Korridor weist laut Kordonenerhebung das höchste Verkehrsaufkommen auf. Dabei überwiegt der Anteil des MIV im Modal Split massiv, und ist auch höher als auf anderen Achsen. Um das Verhältnis zu beeinflussen, soll das ÖV Angebot attraktiviert werden. Zentral dabei ist die Südbahn als schnellster ÖV-Verkehrsträger. Angebotsausweitungen sind aufgrund der gegenwärtig hohen Auslastung kaum mehr möglich. Daher werden Überlegungen zu infrastrukturseitigen Kapazitätsausweitungen angestellt. Eine Machbarkeitsstudie soll erarbeitet und als Ergänzung des SPNV-Plans der Stadtregion+ diskutiert werden.

ERGEBNISSE DER BRAWISIMO-STUDIE (Region Bratislava - Wien: Studie zum Mobilitätsverhalten)

In einer Plattformsitzung 2015 wurden die Ergebnisse dieser Studie, die im Rahmen eines Projektes des Österreich-Slowakei Programms 2007-2013 erstellt wurde, präsentiert und diskutiert. Für die Städte Wien und Bratislava bzw. deren Umlandregionen wurden beispielsweise Indikatoren wie der Modal Split, die Verfügbarkeit eines PKWs oder Fahrrads, Anzahl der JahreskartenbesitzerInnen, Anzahl der Wege, die Wegedauer, -länge, und Wegzwecke analysiert und gegenübergestellt.

¹⁹ INAT: Infrastructure Needs Assessment Tool

5 Plattform Energie und Klimaschutz („Smart Region“ Plattform)

Im Berichtsjahr 2015 wurde im Rahmen der PGO-Plattform „Energie und Klimaschutz (Smart Region)“ erstmalig erreicht, dass ein Grundsatzpapier für eine verstärkte Kooperation und daraus abgeleitete Handlungsfelder unter den beteiligten Fachdienststellen der Länder Wien, NÖ und Burgenland gemeinsam erarbeitet und abgestimmt wurde. Neben den Schwerpunkten Energie und Klimaschutz spielt auch der interdisziplinäre Ansatz einer Smart Region eine wesentliche Rolle.

In 3 länderübergreifenden Plattform-Sitzungen und mehreren fachlichen, länderinternen Abstimmungsrunden wurde das vorliegende Grundsatzpapier durch die jeweiligen Ländervertreter der PGO koordiniert und die Ergebnisse in einem rekursiven Prozess zusammengeführt und abgestimmt. Nach dem länderinternen, politischen Abstimmungsprozess soll dieses gemeinsame Grundverständnis durch Projektideen und Projekte der Fachabteilungen der Länder konkretisiert und weiterentwickelt werden. Allfällige Projekte könnten über diverse Forschungsprogramme finanziell unterstützt werden.

Grundsatzpapier für eine verstärkte Kooperation bei Energie und Klimaschutz in der Ostregion (Auszug)

Der globale Klimawandel und der Umgang mit Ressourcen stellen sich als eine der größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts dar. In Hinblick auf Energie- und Ressourcenknappheit sind effiziente räumliche Strukturen, Gebäudetechnologien, Verkehrssysteme und Energiesysteme der Schlüssel. Innovationen und signifikante Beiträge für eine künftig wesentlich verbesserte Ressourceneffizienz werden zu einem wesentlichen Teil aus der Entwicklung von Agglomerationsräumen kommen.

Der Schwerpunkt der Plattform „Energie und Klimaschutz („Smart-Region“-Plattform) lag daher 2015 in der Erarbeitung eines Grundsatzpapiers für eine verstärkte Kooperation bei Energie und Klimaschutz in der Ostregion.

Gemeinsame Zielsetzungen und die EU-weiten Vorgaben im Bereich des Klimaschutzes, der Energienutzung und der Mobilität können für die Regionsentwicklung und die Stadtregionenkooperation im umfassenden Sinn genutzt werden. Es ist absehbar, dass in die Modernisierung der Verkehrs- und Energieinfrastruktur in den nächsten Jahrzehnten Milliarden Euro investiert werden.

Die Verknüpfung einer effizienten räumlichen Entwicklung, von Siedlungs- und Gebäudeentwicklung mit dem Ausbau der Infrastruktur in den Bereichen Energie und Mobilität stellt für die Ostregion eine zentrale Aufgabe in den nächsten Jahrzehnten dar. Wie die Praxis in laufenden Projekten zeigt, ist gerade dieser interdisziplinäre Ansatz – insbesondere die Einbeziehung von Energiethemen und Mobilität in die Stadt- und Regionalplanung – eine der wesentlichen Neuerungen.

Daher wurde in dem Grundsatzpapier der drei Länder ein gemeinsames Grundverständnis in den Bereichen Energie und Klimaschutz unter Berücksichtigung (und Nutzung) der unterschiedlichen räumlichen, wirtschaftlichen und natürlichen Voraussetzungen innerhalb der drei Bundesländer erarbeitet. Darüber hinaus wurde auch die Notwendigkeit der Vertiefung und

Weiterentwicklung der länderübergreifenden Zusammenarbeit bei den Themen Energie und Klimaschutz erkannt.

Insbesondere sollen folgende übergeordnete Ziele voran vorangetrieben werden:

- die Gewährleistung hoher Lebensqualität
- Erhaltung einer hohen Energieversorgungssicherheit für die Region
- ein signifikanter, positiver Beitrag zu den Klimazielen (Verringerung der Treibhausgas-Emissionen, Beitrag zu EU 20 – 20 – 20-Zielen und EU 2030-Zielen)
- Impulse für die Wirtschaftsentwicklung (Innovation und Attraktivität für wachsende Wirtschaftszweige)
- eine Positionierung innerhalb Europas als innovative, zukunftsfähige Region, insgesamt durch einen längerfristigen Erfolg der 3-Länderregion im globalen Wettbewerb
- Wissens- und Informationsaustausch zwischen den Bundesländern zu den Themen „Bewusstseinsbildung und Partizipation“ zur Vorbereitung politischer Entscheidungen

Entsprechend dieser Zielsetzungen sollen folgende Themenfelder in der Plattform Energie und Klimaschutz behandelt werden, für die Zielsetzungen und Handlungsfelder als erste Ansätze formuliert wurden und als demonstrative Aufzählung zu verstehen sind:

A) SMARTE ENERGIE IN DER OSTREGION

Als Rahmenbedingungen für die Plattform gelten die Ziele der Energieunion²⁰:

- Sicherheit in der Energieversorgung, Solidarität und Vertrauen
- Vollständig integrierter europäischer Energiemarkt
- Energieeffizienz als Beitrag zur Senkung der Nachfrage
- Verringerung der CO₂-Emissionen der Wirtschaft
- Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit

Daraus ergeben sich für die Ostregion insbesondere folgende Zielsetzungen:

- Abstimmung der Ziele in der Region im Hinblick auf den Klimawandel
- Regionaler Energieausgleich (Balance zwischen Quellen und Senken)
- Erhöhung der Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien
- Berücksichtigung des Verbraucherverhaltens zur Reduzierung des Endenergieverbrauchs
- Intensiver Austausch über Strategien, Umsetzungs- und Anwendungserfahrungen, v.a. zum Einsatz neuer Technologien, zu neuen Geschäftsmodellen, zur Anregung von Investitionen privater und öffentlicher Akteure
- Stärkere Interaktion von Strom- und Wärmenetzen sowie des Mobilitätsangebotes bzw. der Mobilitätsnachfrage zur optimalen Energienutzung
- Gemeinsame Betrachtung der länderübergreifenden Energie-Infrastruktur

²⁰ vgl. dazu Rahmenstrategie für eine krisenfeste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzstrategie, COM(2015) 80 final, 25.2.2015

B) SMARTE ENERGIERAUMPLANUNG IN DER OSTREGION

Ziel: Energieeffiziente Siedlungsentwicklung und -strukturen unter Berücksichtigung der energetischen Ressourcen und Infrastrukturen.

C) SMARTE REGIONALE MOBILITÄT

Ziel: Als Ergänzung zu den Themen der Plattform Regionalverkehr sollen Mobilitätsthemen mit ressourcenschonenden und energierelevanten Aspekten künftig in der Plattform Energie und Klimaschutz behandelt werden, wobei ein entsprechender Informationsaustausch zwischen den beiden Plattformen gewährleistet ist.

D) SMARTE FORSCHUNG UND INNOVATION

Ziele: Beteiligung und Unterstützung von regional basierten Konsortien mit dem Themenfokus Smart-Region, Energie und Klimaschutz an Ausschreibungen und nationalen sowie internationalen Forschungsprogrammen; intensive Beteiligung am wissenschaftlichen Austausch mit führenden anderen Städten, Regionen und Forschungsinstitutionen in Europa, Nutzung der Potenziale der hier ansässigen Forschungs- und Planungseinrichtungen um neueste Entwicklungen zu rezipieren und auch von hier aus in anderen Stadtregionen anzustoßen.

6 Endbericht Reflexion und thematische Neuausrichtung der PGO

Die Planungsgemeinschaft Ost hat sich im Berichtsjahr mit der thematischen Neuausrichtung der PGO befasst. Während die inhaltlichen Schwerpunkte der PGO Jahrzehnte lang vor allem auf den Themen Siedlungsentwicklung, Grün- und Erholungsräume sowie Verkehr/Mobilität lagen, sollen aufgrund neuer Herausforderungen diese Themen künftig um planungsrelevante Aspekte von Energie und Klimaschutz im Sinne einer „Smart Region“ sowie um das Thema Wirtschaft erweitert werden. Stadtumland-Themen werden seit der Gründung des Stadt-Umland Managements verstärkt durch dieses wahrgenommen.

Da gemäß Art. 15a-Vereinbarung auch die fachliche und zeitliche Koordinierung raumwirksamer Planungen zu den Zielsetzungen der PGO zählt, soll künftig auch der ständige Austausch von Informationen und Projekten zwischen relevanten AkteurInnen der Länderregion Ost aus den verschiedensten Bereichen forciert werden.

Nähere Informationen unter www.planungsgemeinschaft-ost.at

7 Sonstige Aktivitäten

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

Mitwirkung im Rahmen der Regionalen Leitplanung Nordraum Wien: Am 29. April 2015 fand eine Sitzung der Steuerungsgruppe zum Thema Umsetzung der Regionalen Leitplanung statt. Nach einem Austausch der Informationen zu den Themen Flächenmanagement, Zentrumsentwicklung und Betriebsansiedlungen wurde die Vorbereitung des Regionalen Dialogforums diskutiert.

Mitwirkung im Rahmen der Regionalen Leitplanung Bezirk Mödling: Im Jahr 2015 wurde der Meinungsbildungsprozess sowie die Bearbeitung im Rahmen der „Regionalen Leitplanung Bezirk Mödling“ unter der Federführung des Stadt-Umland-Managements (SUM) vorangetrieben. Neben mehreren Sitzungen der Steuerungsgruppe bzw. des Beschlussorgans fanden auch zwei größere Veranstaltungen im Rahmen dieses Prozesses statt, bei denen auch die PGO mitwirkte: Beim „Tag der Regionen“ am 30.4.2015 in Wiener Neudorf stand die überregionale Perspektive und die Identifikation möglicher Kooperationsfelder im Mittelpunkt. Erste Maßnahmen und Projekte für die künftige Entwicklung des Bezirks Mödling wurden in der Planungswerkstatt am 29.6.2015 in Gießhübl definiert. Die Abstimmung mit Wien ist für die Bearbeitung von besonderer Bedeutung.

Mitarbeit im Projekt URBACT III „sub>urban. Reinventing the fringe“: Unter Federführung der Stadt Antwerpen wurde im ersten Call des Programms urbact III das Projektnetzwerk „sub>urban. reinventing the fringe“ (ursprünglicher Titel: Growth by Reconversion) eingereicht. Aus dem Prozess der „Regionalen Leitplanung Bezirk Mödling“ heraus wurde durch Initiierung des SUM ein regionales Projekt durch die Stadt Wien (MA 18) eingereicht, wobei die Stadt Wien (MA 18) als Projektpartner, sowie das Land Niederösterreich (RU2) und die Marktgemeinde Vösendorf mitwirken. Vorgesehen sind die Entwicklung sowohl einer gemeinsamen bundesländerübergreifenden Entwicklungsplattform für den Raum Wien Liesing – Vösendorf – Brunn als auch die Erarbeitung von gemeinsamen Strategien für den Raum „B17 Triester Straße, Marktviertel Vösendorf, Areal Hazetgründe/ Wiener Tierschutzheim und eventuell Wienerberger Areal / Kellerberg“.

Teilnahme an Workshops zum Betriebszonenkonzept Wien 2015

Nachdem der Themenbereich Wirtschaft (siehe auch Punkt 2.1 „Wirtschaftsanalyse Ostregion“) 2015 einen Bearbeitungsschwerpunkt der PGO darstellte, wurde die PGO zur Mitarbeit in drei Workshops (20.04., 25.06. und 23.10.) zum Betriebszonenkonzept Wien 2015 durch die MA 18 eingeladen.

Einerseits lieferten die Ergebnisse einen Input für die PGO Studie „Wirtschaftsanalyse Ostregion“ und andererseits flossen die Ergebnisse in den Expertenbericht „Strategien für ein Betriebszonenkonzept 2015“ ein, der die Erkenntnisse aus der Bearbeitung zusammenfasst, Strategieempfehlungen und Maßnahmen für den Umgang mit Betriebsstandorten im Sachgüterbereich der Stadt Wien anführt. Dieser Expertenbericht bildet die Basis für ein „Fachkonzept Betriebszonen“ im Rahmen des STEP 2025, das dem Wiener Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll.

Aktualisierung der SRO_peripher Datenbank

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

Diese soll in erster Linie Handlungsoptionen und Beispiele aus der Praxis aufzeigen. Es soll dargestellt werden, wo und wie einzelne Handlungsansätze erfolgreich angewendet wurden, welche Projekte Antworten zu bestimmten Problemstellungen geben können. Die Entscheidungsträger in den Gemeinden und Regionen sollen dadurch bei ihren Überlegungen über die zukünftige Entwicklung unterstützt werden. Die Datenbank wird durch einen Link auf der Homepage der PGO zugänglich gemacht. Die Datenbank ist unter <http://sroperipher.mecca-consulting.at/> abrufbar. Im Magazin RAUMDIALOG (Ausgabe 2/2015) wurde die Datenbank vorgestellt.

Wartung und Aktualisierung der PGO Homepage

Da die Homepage neben den PGO-Newslettern eine wichtige Plattform für die Vorstellung von Studien- und Forschungsergebnissen darstellt, wird die Homepage laufend aktuell gehalten. Genauso wichtig ist es jedoch auch, die Inhalte für die Öffentlichkeit bzw. Zielgruppen bedarfsgerecht anzubieten. Daher wurde bereits Ende 2015 eine Neukonzeption der Homepage angediskutiert. Im Jahr 2016 (siehe auch Punkt 2.8 Arbeitsprogramm 2016) soll eine dementsprechende Überarbeitung beauftragt werden. Auf der Homepage sollen sich einerseits die unterschiedlichen räumlichen Herausforderungen (Stadtregion versus Peripherie), als auch die neuen thematischen Herausforderungen wiederfinden.

Kooperation mit Stadt-Umland-Management (SUM)

Sitzungen der Steuerungsgruppe „Stadt-Umland-Management Wien/NÖ“: Für die regionale und fachliche Vernetzung relevant ist u.a. die Teilnahme an den Sitzungen der Steuerungsgruppe „Stadt-Umland-Management Wien/NÖ“, die im Jahr 2015 am 18.3., 24.6. und 21.10. in der Planungsgemeinschaft Ost stattfanden.

SUM Forum Nord (09.04.2015): Zur Vernetzung und zum Informationsaustausch diente auch das SUM Forum Nord im Infocenter des Krankenhauses Nord, bei dem aktuelle Anliegen und Themen aus den Bereichen Regionalverkehr, Raumordnung, Standortpolitik und Grünraumentwicklung der Region präsentiert und diskutiert wurden. TeilnehmerInnen waren BürgermeisterInnen des nördlich der Donau gelegenen Teils der Stadtregion, politische VertreterInnen der Stadt Wien, auch der Bezirke Floridsdorf und Donaustadt sowie VertreterInnen der Planungsabteilungen (Wien und Niederösterreich) sowie der Verkehrsunternehmen.

3. Österreichischer Stadtregionstag und 10. SUM Konferenz (9./10.11.2015): 2015 fand zum ersten Mal die SUM Konferenz in Kombination mit dem Österreichischen Städtetag statt und widmete sich unter anderem der „Agenda Stadtregionen in Österreich - für eine österreichische Stadtregionspolitik“.

Workshop „Betriebsflächenpotenziale Nordraum Stadtregion Wien“ (16.03.2015): Auf Initiative des SUM fand dieser interne Workshop in der PGO mit RU2, MA 18, MA 21, PGO und SUM statt, um anhand des Wissensstandes der TeilnehmerInnen einen gemeinsamen fachlichen Blick auf die Thematik zu werfen.

Teilnahme an diversen Veranstaltungen zur Vernetzung und zum Austausch

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

Raumordnung:

Symposium „Im Zentrum: Lebensqualität. Identität. Wirtschaftskraft. Beispiele, Strategien und Thesen zur Zentrumsentwicklung“ (29.05.2015): Anlässlich 30 Jahre Dorferneuerung in Niederösterreich fand das Symposium in Kooperation mit der Europäischen ARGE Landentwicklung und Dorferneuerung im Kloster Und in Krems statt. Dabei ging es darum, dem schwierigen Umfeld für die Ortszentren entgegen zu wirken.

Enquete: urbane Stadt Herausforderungen für Stadtentwicklung und Wohnungsbau (17.06.2015): Die Enquete widmete sich den Themenbereichen der urbanen Vielfalt, der Weiterentwicklung etablierter Instrumente und Prozesse, sowie den Herausforderungen für Städtebau und Wohnbau in der Entwicklung vielfältiger, urbaner Quartiere.

raumplanung.at Gespräche „STEP 2025 – Neue Wege der Stadtentwicklung“ (18.06.2015): Die Raumplanungsgespräche sind als Diskussionsrunden von ExpertInnen der Bundesministerien, Landesregierungen, Städte und Gemeinden, fachspezifische Institutionen und FachplanerInnen konzipiert. Nach einem Impulsreferat von DI Trisko zum STEP 2025 wurde das Thema Stadtentwicklung umfassend diskutiert.

2. NÖ Raumordnungssymposium (21.10.2015): Die UNO hat das Jahr 2015 zum „Jahr des Bodens“ ausgerufen. Beim Raumordnungssymposium wurden daher alte und neue Instrumente zum effektiven und nachhaltigen Umgang mit dem Lebensraum Boden diskutiert.

raumplanung.at Gespräche „Weißbuch Innenstadt – Programm zur Belebung von Innenstädten und Ortskernen“ (22.10.2015): Auf Initiative des Österreichischen Städtebundes, in Kooperation mit dem Land Steiermark und der Wirtschaftskammer Steiermark sowie mit finanzieller Unterstützung von EU-Regionalfördermitteln wurde für drei historische Bezirksstädte (Bruck an der Mur, Bad Radkersburg und Hartberg) die Erarbeitung von sektorenübergreifenden „Masterplänen für die Innenstadtentwicklung“ österreichweit ausgeschrieben und das Projekt bei der siegreichen Bietergemeinschaft „sixpack+“ in Auftrag gegeben. In einer umfassenden Studie wurde die sehr komplexe Materie für die drei sehr unterschiedlichen steirischen Bezirksstädte mehr als ein Jahr lang von einem interdisziplinären Projektteam (Architekten, Verkehrsplaner, Landschaftsplaner, Soziologen) untersucht, um die Problemursachen, Chancenpotenziale und Maßnahmenempfehlungen zur Ortskernbelebung von Regionalstädten zu erarbeiten.

raumplanung.at „Forschung Monitoring Nordraum Wien“ (20.11.2015): Im Rahmen der Veranstaltung wurden die Ergebnisse des fünften Jahres der Forschung zum Projekt „Monitoring Nordraum Wien“ präsentiert und den VertreterInnen des Amtes der NÖ Landesregierung, des Magistrats der Stadt Wien, fachspezifischen Institutionen und den Gemeinden die Möglichkeit gegeben, ihre Mei-

nungen und ihr Wissen zu den Entwicklungen nach der Eröffnung der S1 West und Ost und der A5 Nordautobahn auszutauschen.

Verkehr/Mobilität:

BRAWISIMO Abschlusskonferenz (16.01.2015): Ziel des Projektes BRAWISIMO war es, aktuelle und kompatible Verkehrsnachfrage- und Mobilitätsdaten zur Verfügung zu stellen, die die gesamte Twin-City Region der Slowakei und Österreich umfassen. Kernthemen der Abschlusskonferenz waren die Präsentation der Befragungsergebnisse, die Visualisierung und beispielhafte Anwendung der Ergebnisse im aktualisierten Verkehrsmodell der Untersuchungsregion (VKM AT-SK).

AK-Konferenz „Wien wächst – Verkehr“ (23.04.2015): Die Konferenz befasste sich mit den verkehrspolitischen Herausforderungen, denen die stark wachsende Ostregion gegenübersteht. Problemstellungen und zukünftige Herausforderungen wurden mit ExpertInnen aus unterschiedlichen Gesichtspunkten diskutiert und mögliche Lösungsstrategien bzw. -ansätze dargestellt. Anzumerken ist, dass sich mehrere Präsentationen der Konferenz auf die Kordonenerhebungen aus den Jahren 2008 bis 2010 der Planungsgemeinschaft Ost bezogen haben.

AK-Konferenz „Arbeitswege in der Ostregion“ (14.10.2015): Bei der Konferenz wurden aktuelle Zahlen zu den Pendlerverflechtungen in der Ostregion präsentiert und über Potenziale für die Benützung der Bahn diskutiert. Außerdem wurde der Frage nachgegangen, was die zunehmende Marktöffnung für die PendlerInnen und die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr bedeutet.

Energie und Klimaschutz:

Smart Region Stadt-Umland Süd Abschlusskonferenz (21.09.2015): Neben den Ergebnissen und Highlights des Projekts wurden auch Smart City Demo Vorhaben in Baden und Mödling präsentiert.

Zero Emission Cities 2015 – Die Mobilität von Morgen (01.12.2015): Folgende Themen wurden unter anderem im Rahmen von ExpertInnenvorträgen, Interviews und Diskussionen erläutert: Was bedeuten die aktuellen Trends für die Wirtschaft? Womit müssen Unternehmen in den kommenden Jahren rechnen? Wie sieht die grüne Logistik in der Stadt der Zukunft aus? Warum setzt sich E-Mobilität in Österreich nicht durch?

PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST

Geschäftsstelle