

Tätigkeitsbericht 2016

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

TÄTIGKEITSBERICHT 2016

Der Tätigkeitsbericht 2016 umfasst die von der Geschäftsstelle intern und/oder von externen Auftragnehmern geleisteten Arbeiten und Aktivitäten, über deren Ergebnisse bzw. deren Stand in den nachfolgenden Ausführungen berichtet wird.

Schwerpunkte der Tätigkeiten im Berichtsjahr 2016:

Schwerpunkte mit überwiegend fachlicher Bearbeitung von raumrelevanten Fragestellungen

1	Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion ⁺	5
2	Voraussetzungen für Rückwidmungen von Bauland in Grünland im Burgenland und in Niederösterreich	23
3	CentropeMAP, CentropeSTATISTICS	26

Schwerpunkte mit überwiegend Koordinierungsaufgaben

4	Plattform Regionalverkehr	30
5	Plattform Energie und Klimaschutz („Smart Region“-Plattform)	45
6	Plattform für wirtschaftsräumliche Themen	55
7	Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum	56

Sonstiges

8	Neukonzeption PGO-Homepage	57
9	Sonstige Aktivitäten	60

1. Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion⁺ im Rahmen der Strategien der räumlichen Entwicklung der Ostregion – Endbericht¹

1.1 Ausgangslage

Im Tätigkeitsbericht 2015 wurde zum Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion⁺ über die quantitative Analyse, die kartographische Auswertung und über erste Ergebnisse der Siedlungsentwicklung berichtet. 2016 konnte die qualitative Bewertung der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion⁺, die Analyse der Entwicklungspotentiale sowie der politisch-raumordnerischen Konsequenzen aus der Entwicklung abgeschlossen werden. Sämtliche Inhalte und Ergebnisse beider Berichtsjahre wurden zur Beantwortung der zentralen Fragestellungen zusammengeführt und bilden den Schwerpunkt des Berichtes 2016. Der Datenbestand dieses Monitorings bildet jedoch noch nicht die Zahlen der aktuellen Flüchtlingsproblematik ab.

Dieses Projekt wurde durch das Institut für Stadt- und Regionalentwicklung (ÖAW) und „Modul 5“ im Auftrag der PGO durchgeführt. Die Arbeiten wurden in laufender Abstimmung mit der PGO und den Raumordnungs- und statistikstellen der Länder durchgeführt.

1.2 Beantwortung der zentralen Fragestellungen

Wie viele der prognostizierten 400.000 Menschen (2006-2031) sind in den letzten Jahren bereits zugezogen

Die Bevölkerung der Stadtregion⁺ ist von 2.587.562 Menschen im Jahr 2008 auf 2.763.761 Menschen im Jahr 2015 gewachsen. Das ergibt ein **Bevölkerungsplus von absolut 176.199** und entspricht bereits 44 % des gesamten bis zum Jahr 2030 prognostizierten Wachstums. Insofern lag man im Jahr 2008 mit der **These „Die Stadtregion wird wachsen“ richtig**; wichtig ist es allerdings, diese Entwicklung regional differenziert zu betrachten. Denn während das **Wachstum in der Bundeshauptstadt um gut 60 % über der ÖROK-Prognose** lag, blieb sie in **anderen Teilbereichen um gut ein Drittel unter der Prognose**. Wien ist also ganz klar der „Wachstumsmotor“ in der Stadtregion⁺.

Zentral dabei ist auch die Erkenntnis, dass der **südliche Teil der Stadtregion⁺**, der seinerzeit als weniger aufnahmefähig für noch mehr zusätzliche Bevölkerung eingeschätzt wurde, in den letzten Jahren in absoluten Zahlen deutlich **stärker gewachsen ist als sein nördliches Pendant**. Der „suburbane Bevölkerungsschwerpunkt“ befindet sich nach wie vor im südlichen Bereich der Stadtregion⁺, der Norden ist bislang hinter den Wachstumserwartungen zurückgeblieben.

Auffällig ist auch, dass außerhalb von Wien die **höchsten jährlichen Wachstumsraten Städte und Gemeinden zwischen 5.000 und 10.000 EinwohnerInnen** aufweisen, also Orte in Größenklassen, die offensichtlich schon eine entsprechende eigene „Strahlkraft“ besitzen.

Die Kernstadt **Wien** ist mittlerweile **das demographisch „jüngste“ Bundesland Österreichs**. So steigt der Anteil der 60+-Jährigen zwar auch in Wien an, im Stadtumland allerdings deutlich stärker. Allerdings ist Wien der einzige Teilraum der Stadtregion⁺, in dem auch der Anteil der 0-19-Jährigen

¹ Für den Bericht wurden größtenteils Textteile der Studie „Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion⁺ - Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion“ ÖAW – ISR, Modul5, Wien, März 2017 im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost, verwendet.

steigt. Da Wien hier wiederum absolut betrachtet das größte Gewicht hat, ist die Stadtregion⁺ auch insgesamt weniger von der demographischen Alterung betroffen als andere Regionen in Österreich.

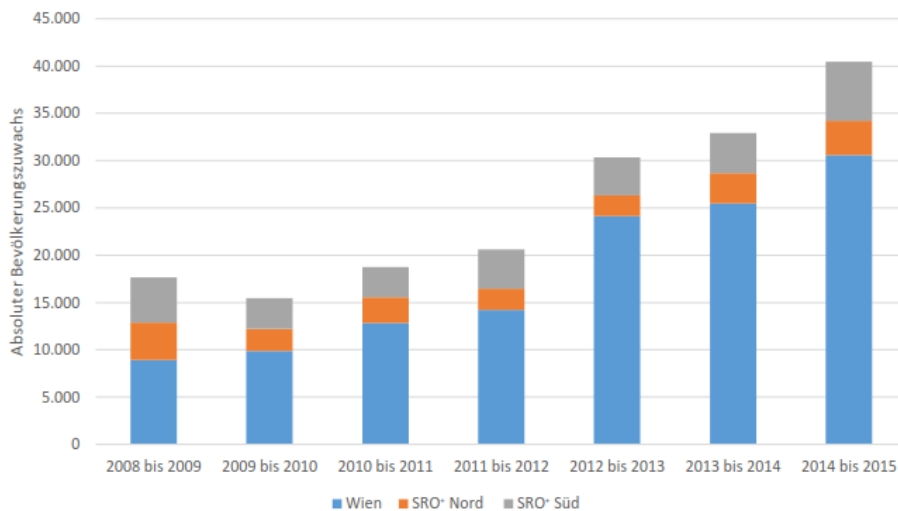


Abbildung: Jährlicher absoluter Bevölkerungszuwachs nach Teilräumen 2008-2015 (Quelle: Statistik Austria/eigene Berechnungen der Studienautoren)

Welche Wanderungsströme bestimmen das Wachstum in der Agglomeration?

Was die **biographischen Wanderungsauslöser** betrifft, so sind es heute noch **dieselben**, die auch vor gut zehn Jahren die quantitativ bedeutsamen waren. Wohnstandortwechsel finden in zwei Phasen statt: Zum Beginn einer (höheren) **Ausbildung**, also bei den **19-22-Jährigen** und in der Phase der **Familiengründung (ca. 30-Jahre)**. Im Vergleich zum Jahr 2007 konnten im Jahr 2014 insgesamt **höhere Fallzahlen** bei diesen Wanderungen nachgewiesen werden, ein Beleg für die insgesamt **gestiegene Entwicklungsdynamik** in der Stadtregion⁺. Schon im Jahr 2008 setzte man sich mit der damals aufkommenden These der „Reurbanisierung der Alten“ auseinander; wie seinerzeit spiegelt sie sich auch heute nicht maßgeblich in der Analyse der Wanderungsströme wider.

Die zu überprüfende These ist in diesem Zusammenhang: **Wien wächst vor allem durch Zuzüge von außerhalb der Stadtregion⁺, die burgenländischen und niederösterreichischen Teilräume durch Suburbanisierung.** Betrachtet man in diesem Kontext den Wanderungssaldo von Wien mit dem Umland im Jahr 2014 (sprich allen anderen Städten und Gemeinden der Stadtregion⁺), so ergibt sich ein negativer Wert von -5.115. Dies bestätigt die These, dass Suburbanisierungsprozesse einen entscheidenden Wachstumsaspekt für den nördlichen und südlichen Teil der Stadtregion⁺ darstellen.

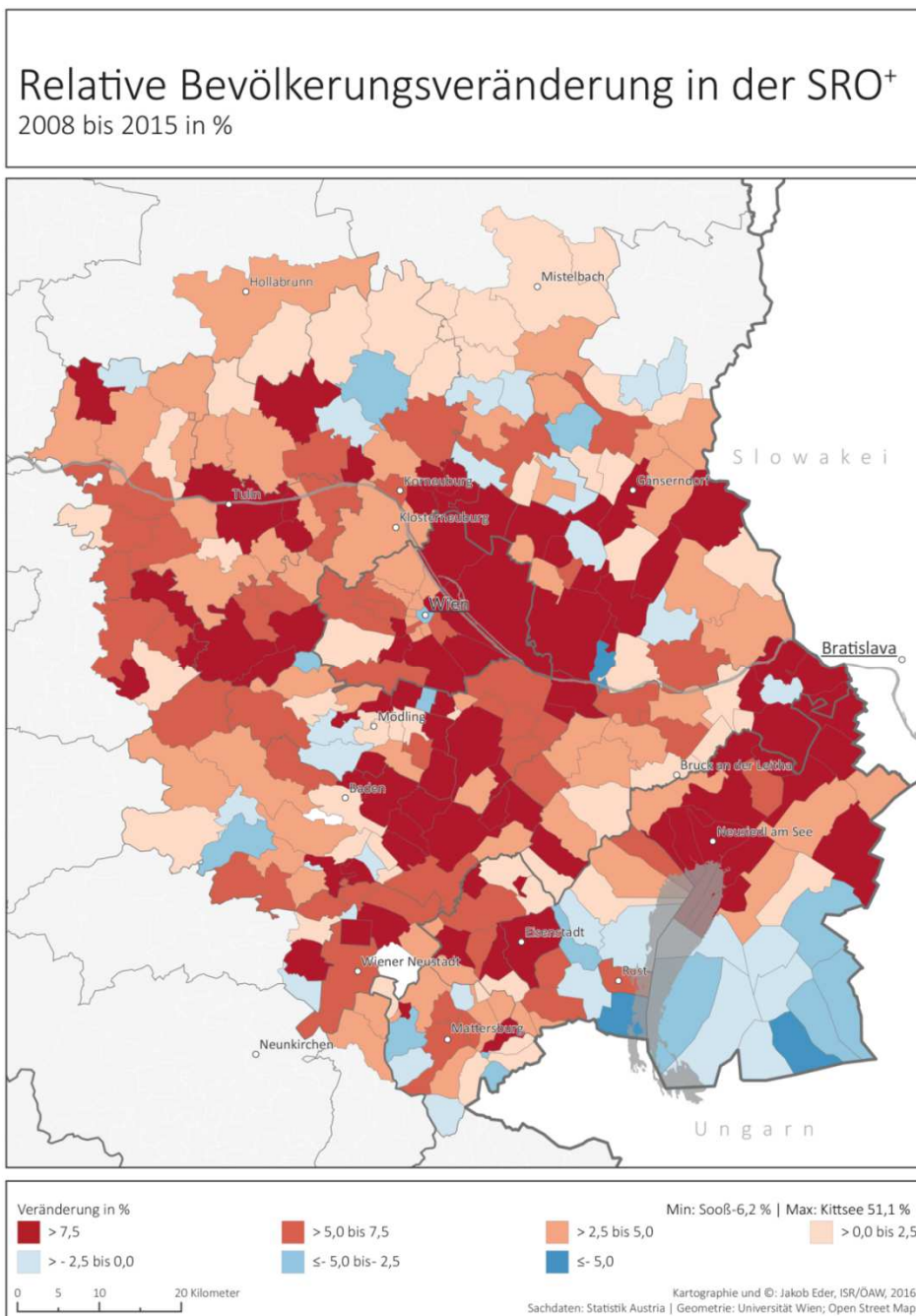
Art	Fälle
Von Wien in den burgenländischen Teil der SRO ⁺	1.591
Von Wien in den niederösterreichischen Teil der SRO ⁺	16.270
Von Wien in den nördlichen Teil der SRO ⁺	8.456
Von Wien in den südlichen Teil der SRO ⁺	9.405
Vom burgenländischen Teil der SRO ⁺ nach Wien	1.335
Vom niederösterreichischen Teil der SRO ⁺ nach Wien	11.411
Vom nördlichen Teil der SRO ⁺ nach Wien	5.630
Vom südlichen Teil der SRO ⁺ nach Wien	7.116
Vom Ausland in den burgenländischen Teil der SRO ⁺	1.997
Vom Ausland in den niederösterreichischen Teil der SRO ⁺	12.913
Vom Ausland in den nördlichen Teil der SRO ⁺	4.370
Vom Ausland in den südlichen Teil der SRO ⁺	10.540
Vom Ausland nach Wien	66.374
Aus dem burgenländischen Teil der SRO ⁺ in das Ausland	1.082
Aus dem niederösterreichischen Teil der SRO ⁺ in das Ausland	6.877
Aus dem nördlichen Teil der SRO ⁺ in das Ausland	2.864
Aus dem südlichen Teil der SRO ⁺ in das Ausland	5.095
Aus Wien in das Ausland	40.705

Tabelle: Wanderungsfälle nach Zielen/ Teilräumen in der Stadtregion⁺ 2014 (Quelle: Statistik Austria/eigene Berechnungen der Studienautoren)

Die Wanderungssalden mit dem Ausland betragen im Jahr 2014 25.669 für Wien, 5.445 für den südlichen Teilbereich und 1.506 für den Norden. Hier zeigt sich ganz klar: Wien ist in diesem Zusammenhang das dominierende Zuzugsziel; in den grenznahen Bereichen, vor allem zur Slowakei (Suburbanisierungsbewegungen mit Bratislava), spielen Zuzüge aus dem Ausland aber auch in anderen kleinräumigen Ausschnitten der Stadtregion⁺ eine wichtige Rolle.

Wo hat dieses Bevölkerungswachstum stattgefunden?

Auf Gemeindeebene betrachtet, lässt sich sagen, dass es praktisch in der gesamten Stadtregion⁺ mit Ausnahme des burgenländischen Seewinkels zu einem demographischen Wachstum gekommen ist. Einzelne Gemeinden weisen zwar auch in anderen Teilräumen eine negative Bevölkerungsentwicklung auf, hier lässt sich aber kein überregionales Muster erkennen und es kann so nicht eindeutig gesagt werden, ob hier nicht Einmalereignisse eine wichtige Rolle spielen.

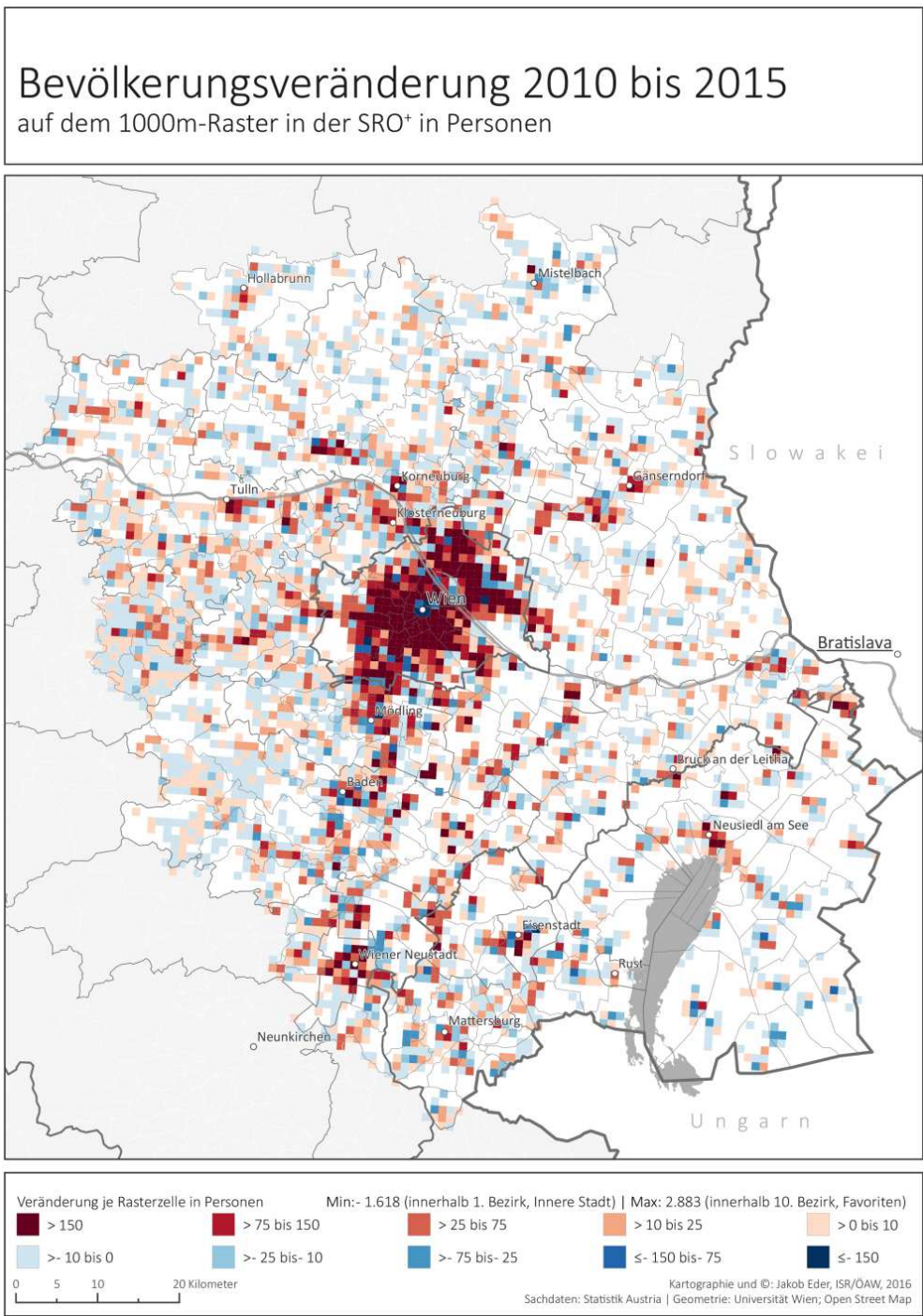


Die Wiener Innenstadtbezirke zeigen – wie auch schon 2009 festgestellt wurde – ein deutliches Wachstum auf. Diese Entwicklung ist allerdings nach wie vor noch eher jung, da es vor dem Jahr 2000 in der Wiener Innenstadt noch durchwegs eine zurückgehende Bevölkerung gab.

Durch die zunehmende Bevölkerung steigt auch die Bevölkerungsdichte, beispielsweise im 22. Wiener Gemeindebezirk (Donaustadt), in dem sich Großprojekte wie die Seestadt Aspern mittlerweile bemerkbar machen.

Auffällig bei der Betrachtung des Bevölkerungsstands in den beiden Jahren 2010 und 2015 ist, dass kaum eine merkliche Verlagerung der Siedlungsentwicklung stattgefunden zu haben scheint.

Um die unterschiedliche Dynamik der Bevölkerungsveränderung innerhalb von Gemeinden bzw. Wiener Gemeindebezirke zu zeigen, wurde hier die Darstellung auf dem 1.000m Raster gewählt.



Während man eine Veränderung um absolut -25 bis +25 Personen vor allem in stark besiedelten Rasterzellen als eine natürliche Schwankung betrachten sollte, sind vor allem die stärkeren Veränderungen von Interesse.

Solche liegen vor allem in den dynamischen Bereichen im Umland oftmals direkt nebeneinander: So haben z.B. zentrumsnahe Siedlungsraaster in Baden, Mödling oder Gemeinden mit einer vergleichbaren Suburbanisierungsbiographie an Bevölkerung verloren (Alterung in den demographisch homogenen Einfamilienhausgebieten der 1970er/80er Jahre) und in direkter Raster-Nachbarschaft führten neue Wohnbauvorhaben zu einem entsprechenden Anstieg der Bevölkerung. Im Burgenland zeigt sich auf diese Weise auch nochmals deutlich, was vorhin bereits unter „Verfestigung der Peripherie“ angeführt wurde: Östlich des Neusiedler Sees gibt es keine Gemeinde ohne (stark) schrumpfende Rasterzellen; auf der anderen Seite zeichnet sich das Siedlungsband entlang der B51 zwischen Mönchhof und Neusiedl deutlich ab. In Wien überlagert die starke Bevölkerungszunahme viele kleinräumige Dynamiken – der 1. Bezirk, der schon im Jahr 2008 eine im Vergleich sehr niedrige Bevölkerungszahl bei gleichzeitig hohem Durchschnittsalter aufwies, hat auch in den Jahren danach kontinuierlich an Bevölkerung verloren. Interessant ist, dass sogar in den Randlagen der Bundeshauptstadt (z.B. in den westlichen Bezirken) mit wenigen Ausnahmen eine Bevölkerungszunahme zu verzeichnen ist – obwohl in diesen Lagen der Anteil an älterer Bevölkerung höher ist als in innerstädtischen Bereichen.

In diesem Kontext ist es ebenso interessant zu analysieren, wie groß die Anzahl der Rasterzellen ist, die im betrachteten Zeitraum entweder neu besiedelt oder die im Ausgangsjahr dort erfasste Bevölkerung zur Gänze verloren haben. In den fünf Jahren, in denen sich die Stadtregion⁺ insgesamt äußerst dynamisch entwickelt hat, ist es nicht zu einer ausufernden Neubesiedelung gekommen: 59 neu „besiedelten“ Rasterzellen stehen 64 „aufgelassene“ gegenüber – in Anbetracht von über 3.000 besiedelten Rasterzellen in der gesamten Stadtregion⁺ eine vergleichsweise kleine Zahl. In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu erwähnen, dass eine „Neubesiedelung“ bzw. auch eine vermeintliche „Absiedlung“ nicht zwangsweise auch den realen Sachverhalt widerspiegeln müssen: statistische Bereinigungen, Ummeldungen von Haupt- zu Nebenwohnsitzen oder vice versa können die Ursache dafür sein.

Unabhängig davon, ob es sich um reale Neu- und Absiedlungen handelt oder nicht, ist deren Lage interessant: Vor allem in den ländlich geprägten Teilbereichen bzw. in den Lagen, die als Peripherie in der Stadtregion gelten können, konzentrieren sich auch die „verschwindenden“ Raster, wohingegen die als „neu besiedelt“ identifizierten Raster überwiegend auch in den Bereichen liegen, die sich stark entwickelt haben beziehungsweise es immer noch tun.

Diese Analysen lassen bereits einen Schluss zu: Zumindest im betrachteten Zeitraum zwischen 2010 und 2015 hat trotz des starken Zuzugs und der entsprechend hohen Nachfrage nach Wohnraum in und um Wien keine erkennbare Zersiedelung eingesetzt - und zwar in jenem Sinn, dass nur sehr wenige Rasterzellen komplett neu besiedelt wurden. Dies sagt nichts über die kleinräumige Qualität der Entwicklung aus; auf der Ebene der stadregionalen Betrachtung kann das an diesem Punkt der Untersuchung aber – trotz der Einschränkung durch den verhältnismäßig kurzen Betrachtungszeitraum – als eine erfreuliche Entwicklung bewertet werden.

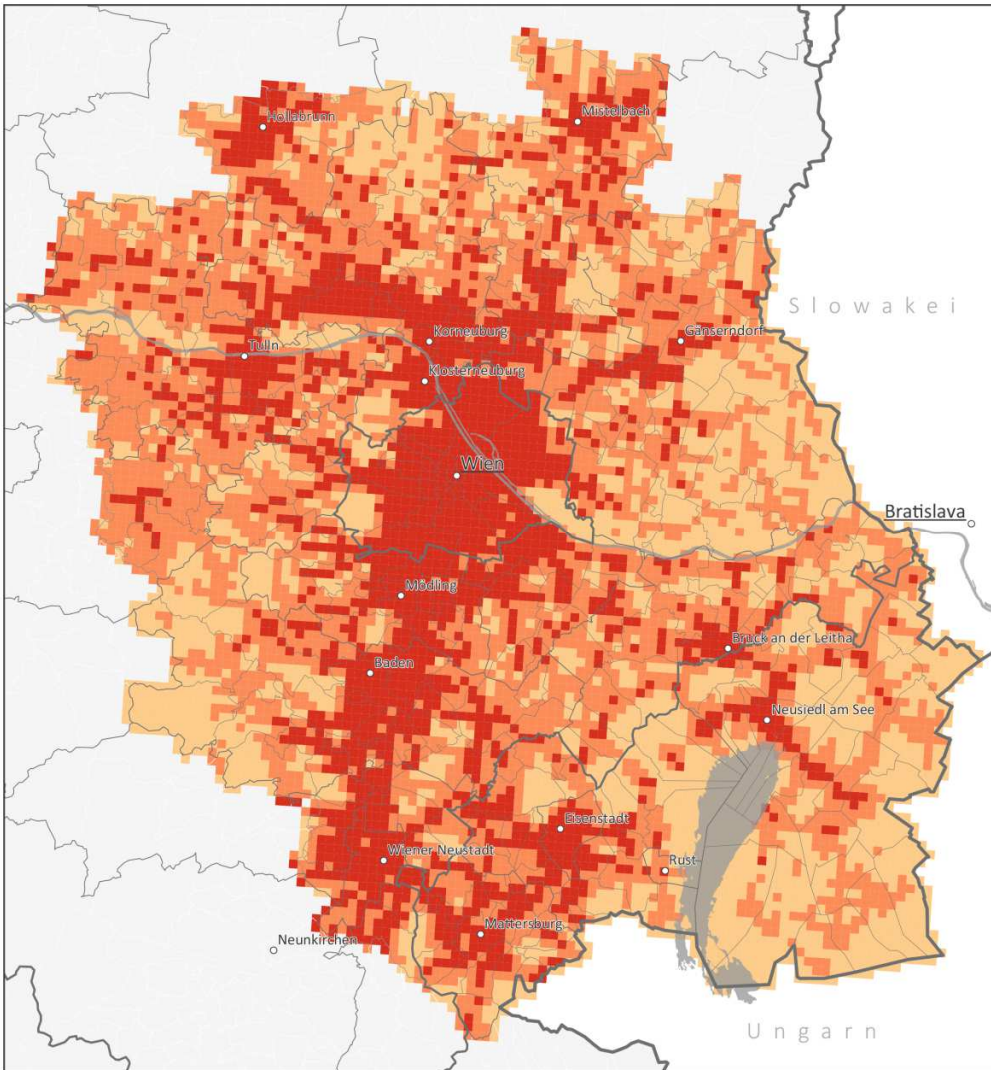
Haben sich die damals definierten Potentiale verschoben?

Auf gesamträumlicher Ebene betrachtet, haben sich die **Potentiale** innerhalb der Stadtregion⁺ im Vergleich zum Jahr 2008 **nicht wesentlich verschoben**; das heißt die damals geborene Idee der **Strukturierten Stadtregion hat nach wie vor Gültigkeit**. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass zwischen der ersten Analyse von 2008 und der heutigen nur ein visueller Vergleich möglich ist, da sich der zugrundeliegende Raster von 1.500 m auf 1.000 m Kantenlänge verändert hat.

Es lässt sich also nicht mit letzter Sicherheit feststellen, welche Potentialverschiebungen dieser veränderten Bezugsgröße geschuldet sind und welche auf tatsächliche Veränderungen in der Ausstattung oder Erreichbarkeit von bestimmten Rasterzellen zurückzuführen sind. Dennoch ändert sich nichts an der Feststellung, dass **das Strukturmuster in seiner Gesamtheit keine gravierende Veränderung erfahren** hat. Dabei lassen sich innerhalb der Stadtregion⁺ **einige Trends** beobachten:

- ▶ Entlang der wichtigen Achsen (vor allem die Nord-Süd-Achse von Mistelbach nach Wiener Neustadt) hat eine Potentialausweitung erfahren. Einerseits verbreitert sich diese Achse, andererseits zeichnen sich Infrastrukturaufwertungen wie der Bau der A5 und der Pottendorfer Linie ab.
- ▶ Auch im Westen strahlen St. Pölten und Krems zunehmend auch in die Stadtregion⁺ aus, weiters führt der neue Bahnhof Tullnerfeld in dieser Region zu einer Potentialaufwertung.
- ▶ Wenn auch geringer, so lassen sich steigende Potentiale auch im Norden betrachten, etwa zwischen Groß-Enzersdorf und Stockerau bis nach Tulln.
- ▶ Und schließlich behaupten mit Hollabrunn und Mistelbach die beiden großen Orte am nördlichen Rand der Stadtregion⁺ ihr hohes Potential, wobei sich Richtung Mistelbach vor allem wieder der Ausbau der A5 niederschlägt.
- ▶ Etwas überraschend lässt sich hingegen kaum eine Potentialaufwertung im nördlichen Burgenland betrachten. Hier scheinen Infrastruktur und Erreichbarkeit zu stagnieren.

Entwicklungspotentiale auf dem 1.000m-Raster in der SRO+ 2016 (ÖV 2016, IV 2013)



Potential je Rasterzelle [Index]

0 bis 25
(Niedriges Potential)

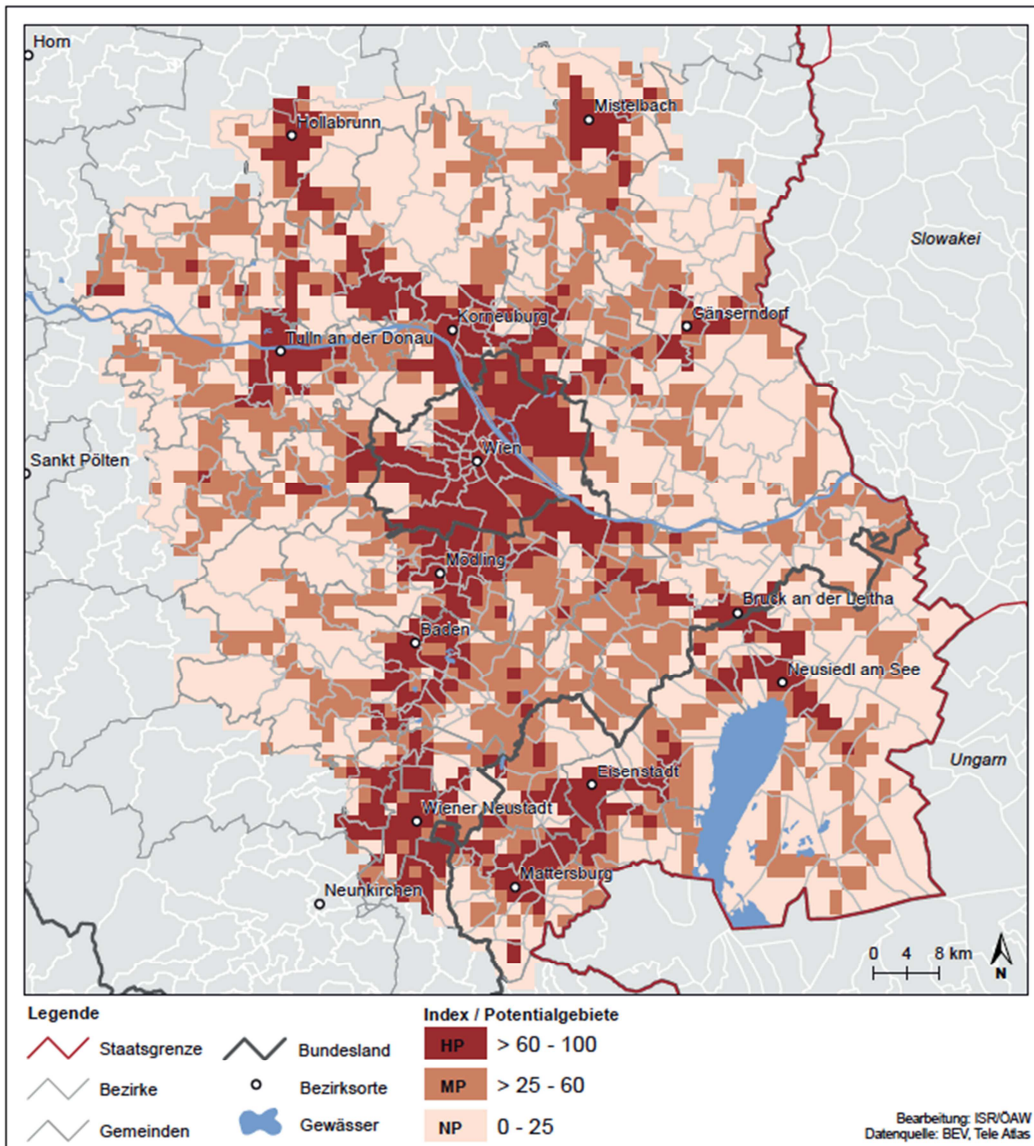
> 25 bis 60
(Mittleres Potential)

Min: 0,0 | Max: 100,0

> 60
(Hohes Potential)

0 5 10 20 Kilometer

Kartographie und ©: Jakob Eder, ISR/ÖAW, 2016
Sachdaten: Land Burgenland, Land Niederösterreich, Stadt Wien | Geometrie: Universität Wien; Open Street Map



Karte: Entwicklungspotentiale auf dem 1.500m-Raster in der Stadtregion, Jahr 2008

Hat das Wachstum dort stattgefunden, wo es aus raumordnerischer Sicht empfohlen wurde?

Bei der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung nach Hoch-, Mittel- und Niedrigpotentialflächen, zeigt sich, dass mit über 90% die größte Bevölkerungsentwicklung in den Hochpotentialflächen, die über eine sehr gute Erreichbarkeit und Ausstattung mit Daseinsvorsorge verfügen, stattgefunden hat.

Aus regionaler Perspektive ist dabei wiederum auf die Bedeutung der Bundeshauptstadt als Wachstumsmagnet zu verweisen. In Niederösterreich findet rund 80%, im Burgenland rund 70% des Wachstums in Hochpotentialregionen statt, was auch der Verteilung von Potentialflächen geschuldet ist.

	Potential	Einwohner		Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2015	
		2010	2015	absolut	Anteil
Gesamt	Hoch	2.447.450	2.582.594	135.144	94,7 %
	Mittel	169.332	176.699	7.367	5,2 %
	Niedrig	6.685	6.949	264	0,2 %
	Gesamt	2.623.467	2.766.242	142.775	100,0 %

Tabelle: Bevölkerungsentwicklung 2010-2015 auf Basis der Entwicklungspotenziale 2016 in der Stadtregion⁺ (Quelle: Länder Burgenland, NÖ und Wien, Statistik Austria, eigene Berechnungen der Studienautoren)

Betrachtet man das Bevölkerungswachstum in den Hochpotentiallagen, so zeigt sich auch hier eine gewisse **Konzentration entlang der hochrangigen Achsen und in den zentraleren Orten beziehungsweise in deren Nahbereichen**. Bestimmte HP-Lagen wie zum Beispiel entlang der A5 sind schon als solche identifiziert, haben aber offensichtlich das Bevölkerungswachstum noch vor sich.

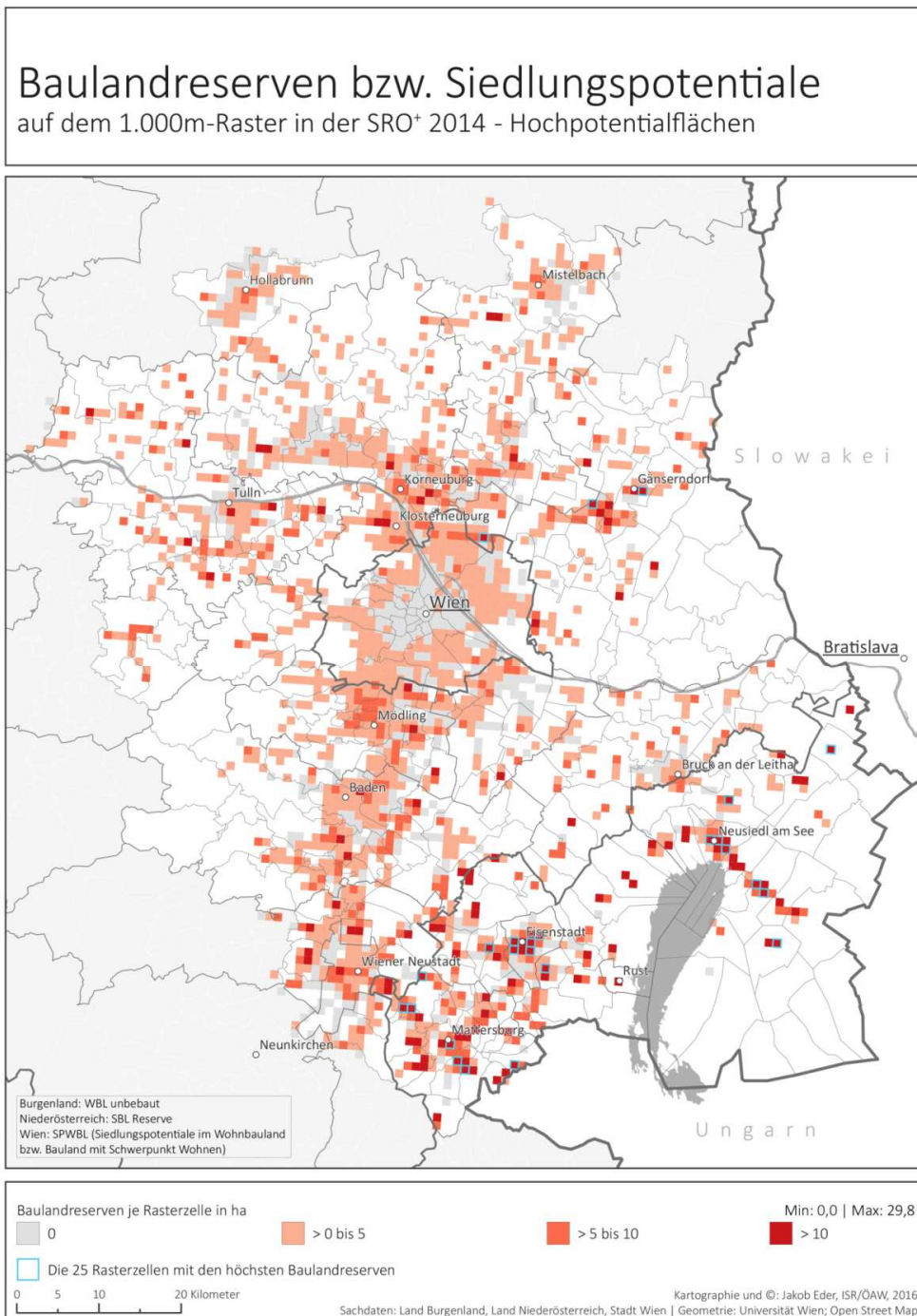
Auch liegen mit **fast 71% die größten Baulandreserven in den Hochpotentialzellen**. Dies ist zum einen als positiv zu bewerten, da es sich ja um die Zellen handelt, die auch künftig das Wachstum in der Stadtregion⁺ tragen sollen. Zum anderen spiegelt sich hierin aber, wenngleich nur indirekt, die Notwendigkeit wider, **baulandaktivierende Maßnahmen künftig zu forcieren**. Denn ein nicht unwesentlicher Teil dieser Baulandreserven in HP-Zellen ist aufgrund von Baulandhortung nur theoretisch verfügbar.

Bundesland	Potential	Rasterzellen		Baulandreserven [ha]	
		absolut	relativ	absolut	relativ
Gesamt	Hoch	2.085	26,2 %	6.075,19	70,7 %
	Mittel	3.239	40,7 %	2.385,79	27,8 %
	Niedrig	2.636	33,1 %	127,55	1,5 %
	Gesamt	7.960	100,0 %	8.588,53	100,0 %
Burgenland	Hoch	294	15,6 %	1.931,03	68,5 %
	Mittel	634	33,7 %	818,53	29,0 %
	Niedrig	954	50,7 %	68,97	2,4 %
	Gesamt	1.882	100,0 %	2.818,53	100,0 %
Niederösterreich	Hoch	1.477	26,1 %	3.917,69	70,7 %
	Mittel	2.554	45,1 %	1.562,81	28,2 %
	Niedrig	1.632	28,8 %	57,88	1,0 %
	Gesamt	5.663	100,0 %	5.538,38	100,0 %
Wien	Hoch	314	75,7 %	226,47	97,8 %
	Mittel	51	12,3 %	4,45	1,9 %
	Niedrig	50	12,0 %	0,70	0,3 %
	Gesamt	415	100,0 %	231,62	100,0 %

Tabelle: Baulandreserven beziehungsweise Siedlungspotenziale 2014 auf Basis der Entwicklungspotenziale 2016 nach Bundesländern in der Stadtregion⁺ (Quelle: Land Burgenland/Land Niederösterreich/Stadt Wien/Statistik Austria/eigene Berechnungen der Studienautoren)

In Niederösterreich und dem Burgenland hat neben den **mangelhaften Aktivierungsmöglichkeiten der bestehenden Reserven** aber auch die in der Vergangenheit oftmals viel zu großzügige und sich nicht am Bedarf der kommenden Jahre orientierende kommunale Ausweisungspraxis zu eben diesem Bild beigetragen. Dies gilt zwar gleichermaßen für Reserven in allen Potentiallagen, ist kleinräumig betrachtet vor allem aber in den sich schnell und stark entwickelnden Hochpotentialbereichen eine nicht zu unterschätzende **ortsplanerische Herausforderung**. Auf der anderen Seite ist es aber aus übergeordneter Perspektive ein, wie weiter oben bereits erwähnt, positiver Umstand, dass sich der überwiegende Anteil der Baulandreserven in eben diesen Lagen befindet; schließlich soll sich im Sinne der Strukturierten Stadtregion das künftige Wachstum ja auch dort konzentrieren.

In Wien sind ausreichend Potenzialflächen für die Siedlungsentwicklung vorhanden, die aber noch entsprechend in Wert zu setzen sind.



Bei der Berechnung der Hoch-, Mittel- und Niedrigpotentiale spielt die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr und dem motorisierten Individualverkehr eine wichtige Rolle, da sie eine der entscheidenden Standortqualitäten für die potenzielle Entwicklung als Wohn- oder Wirtschaftsstandort darstellt. Insofern hatten entsprechende Erreichbarkeitsverbesserungen der letzten Jahre deutlichen Einfluss auf die aktuelle Potentialdarstellung.

Welche politischen und planerischen Konsequenzen wurden aus dieser Entwicklung und den damals diskutierten Handlungsoptionen gezogen?

Die im **Landesentwicklungsprogramm Burgenland (LEP 2011)** formulierten Grundsätze und Ziele mit Bezug zur Betriebsgebiets- und Siedlungsentwicklung basieren zu weiten Teilen auf den Ergebnissen der Analysen und Erkenntnissen des Atlas der wachsenden Stadtregion (Jahr 2008) und den SRO-Folgeprojekten in den Jahren darauf. Dies trifft nicht nur auf Themen zu, die dezidiert die übergeordnete Raumordnung betreffen, sondern auch die örtliche Raumplanung. Aufgrund der rechtsverbindlichen Wirkung des LEP 2011 sind damit zwingende Anforderungen an die Gemeinden verbunden, z.B. in Bezug auf vorhandene Baulandreserven und den Bedarfsnachweis für Bauland.

Im neuesten **Wiener Stadtentwicklungsplan STEP 2025** ist in diesem Zusammenhang vor allem das Kapitel „Wiens Strategien für die Metropolregion“ (STEP 2025, Kap. 3.2, S.93ff) von Interesse, in dem dezidiert Bezug auf die Erkenntnisse und Lösungsansätze Bezug genommen wird, die im Kontext der Analysen zur Stadtregion⁺ entstanden sind.

In Niederösterreich fanden die Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion hingegen weniger auf dem Level der übergeordneten Raumordnung Eingang in die Planungspraxis, sondern vielmehr durch die Implementierung einer zweiten **Regionalen Leitplanung im Bezirk Mödling** und durch Umsetzungsmaßnahmen, die im Kontext der **Regionalen Leitplanung Nordraum Wien** zu sehen sind. Die Einführung der **NÖ-Flächenmanagement-Datenbank** ist hier besonders hervorzuheben.

Wie wird diese Entwicklung aus wissenschaftlicher Sicht, vor allem aber aus Sicht der ExpertInnen in den Fachabteilungen der Länder bewertet?

Die Einschätzung der Entwicklung aus externer wissenschaftlicher Sicht deckte sich weitestgehend mit den Urteilen aus Sicht der befragten ExpertInnen. Generell ist festzuhalten, dass man allgemein von der sehr **dynamischen Entwicklung in der Stadtregion⁺** in den letzten Jahren **nicht überrascht** gewesen ist, vor allem auch davon nicht, dass die Entwicklung in Wien schon deutlich über der damaligen Prognose liegt. Und auch aus fachlicher Sicht ist man **„theoretisch“ gut gerüstet**: Fast alle übergeordneten Dokumente der einzelnen Bundesländer haben die stadregionalen Herausforderungen erkannt und thematisiert, nicht zuletzt vonseiten der Planungsgemeinschaft Ost wurden in der jüngeren Vergangenheit zahlreiche Studien und Konzeptvorschläge beigesteuert, die sich mit der raumordnerisch nachhaltigen Entwicklung in der Stadtregion⁺ auseinandersetzen.

Dass die nach wie vor aus raumordnerischer Sicht positiv zu bewertende Siedlungsstruktur der Stadtregion⁺ allerdings ein Resultat gemeinsamer vorausschauender Raumordnung gewesen sei, wird hinlänglich bezweifelt. Die eigentlichen **„Raumordner“** sind **in vielen Fällen** leider eben häufig eher noch **Marktmechanismen** oder **Leidensdruck** (der z.B. zur interkommunalen Kooperation zwingt). Aus diesem Grund sieht man die planerischen Zielvorgaben oder die bislang theoretisch ausgearbeiteten Konzepte wie die Strukturierte Stadtregion als an sich vernünftig an und ortet bei ihnen auch nicht unbedingt einen dringenden Aktualisierungs- oder inhaltlichen Anpassungsbedarf,

vielmehr sieht man ganz klar den **Umsetzungsbedarf** auf politischer Ebene, um auf stadtregi-
onalem Maßstab auch tatsächlich raumordnend aktiv werden zu können.

1.3 Handlungsoptionen und Handlungsempfehlungen

Wie in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt, ist die **Entwicklung in der Stadtregion⁺ auf großräumiger Ebene betrachtet „auf Schiene“**: Die Siedlungsentwicklung hat vorrangig in den Gebieten stattgefunden, die entsprechende siedlungs- und infrastrukturelle Potentiale und damit raumplanerisch vernünftige Voraussetzungen bieten. Auch wenn beispielsweise Zersiedelung kein drängendes Problem auf stadtregi-
onalem Niveau darstellt, gibt es dennoch Herausforderungen in stark nachgefragten Teilbereichen der Stadtregion⁺ (z. B. Verkehrsbelastung, Baulandhortung,...), die v.a. in ihrer Summe zu Handlungsfeldern werden, die aus übergeordneter Perspektive diskutiert werden müssen.

Eine vergleichbare Ausgangslage bot sich im Jahr 2011, als in der PGO Publikation „stadtregi-
on⁺“ Handlungsoptionen und Handlungsempfehlungen formuliert wurden, die auf den analytischen Erkenntnissen aus dem „Atlas der wachsenden Stadtregion“ (Jahr 2008) und den Ergebnissen der damals in diesem Kontext geführten Fachdiskussionen aufbauten (vgl. stadtregi-
on⁺, S. 52ff). Aus fachlicher Sicht hat sich an den damals als relevant bewerteten inhaltlichen Schwerpunkten und Raumordnungshandlungsfeldern seither nichts geändert; sie besitzen heute noch weitgehend dieselbe Gültigkeit. Aus diesem Grund erscheint es vor allem sinnvoll, der Frage nachzugehen, was in den **letzten Jahren an entsprechender Umsetzungsarbeit geleistet wurde**.

Zunächst werden die fünf damals vorgeschlagenen Umsetzungsschritte, die sich auf den Schwerpunkt „Regionale Kooperationsräume und Leitplanung“ beziehen, dahingehend diskutiert und im Anschluss die Handlungsempfehlungen zu den Schwerpunkten „Bodenpolitik“ und „Fachplanungs-
kooperationen und Netzwerke“ abgeleitet.

Dabei handelt es sich nicht um eine Auflistung der in der jüngeren Vergangenheit durchgeführten oder gestarteten Projekte, es werden solche angeführt, die charakteristisch für die „Umsetzungstendenzen“ und -aktivitäten in der Stadtregion⁺ sind.

Schwerpunkt: Regionale Kooperationsräume und Leitplanung

„Kooperationsräume festlegen“

Dieser Umsetzungsschritt wurde in den im Jahr 2014 verabschiedeten Wiener Stadtentwicklungsplan STEP2025 übernommen (STEP 2025, S. 95); der Schwerpunkt wird hier zunächst auf die Kooperation zwischen Wien und Niederösterreich gelegt. Neben Vorschlägen für konkrete Kooperationsräume werden auch solche für mögliche Strukturen einer Zusammenarbeit über Ländergrenzen hinweg formuliert.

Das URBACT III-Projekt „sub>urban. Reinventing the Fringe.“ ist ein Beispiel für die ländergrenzen-
überschreitende Kooperation zwischen Wien und Niederösterreich in einem Raum, der vor allem aufgrund der dort zu beobachtenden Herausforderungen in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Verkehr entsprechenden Handlungsbedarf erfordert. Auch im nördlichen Umland zwischen Wien und Niederösterreich wird unter der Ägide des Stadtumland-Managements (SUM) über das EU-finanzierte INTERREG-B-Projekt „LOS_dama!“ (Entwicklung einer Grünraumspange vom Bismberg über Gerasdorf bis zum Norbert-Scheed-Wald, Laufzeit bis 2019) zusammengearbeitet, um in einem Raum mit starkem Siedlungsdruck Kulturlandschaften und Grünräume auszubauen und zu sichern.

Auf Ebene der thematisch involvierten Fachabteilungen der Länder Wien und Niederösterreich wurden in jüngster Vergangenheit (Wirtschaftsagentur Wien, MA18, Land NÖ Abt. RU2 sowie EcoPlus) räumliche Bereiche für mögliche Wirtschaftskooperationen diskutiert. Auch international existiert mit der stark wachsenden Stadtregion Bratislava ein Kooperationsraum, für den z.B. gegenwärtig über die Einrichtung eines Umlandmanagements nachgedacht wird.

Im Burgenland kann die derzeit betriebene Implementierung von interkommunalen Kooperationen als ein wichtiger Schritt zur Festlegung von Kooperationsräumen innerhalb eines Bundeslandes betrachtet werden.

Fazit: In allen drei Bundesländern hat man die **Notwendigkeit erkannt**, bestimmte Themenfelder der **Raumordnung kooperativ zu bearbeiten**, wobei man sich dabei wahrscheinlich nicht überall auf demselben „Kooperationslevel“ befindet (so liegen die Schwerpunkte der Ansätze entweder auf länderüberschreitender Kooperation oder auf dem Aufbau von kooperativen Ansätzen innerhalb eines Bundeslandes).

„Qualitätsziele ausarbeiten“

Die Regionale Leitplanung Nordraum Wien definiert z. B. in Bezug auf Siedlungsdichte und Wohnformen und Bebauungstypen differenzierte Qualitätsziele – je nach Größe und Lage der Gemeinde innerhalb des Kooperationsraumes „Nordraum Wien“. Ebenso wird den regionalen Grün- und Freiräumen eine Bedeutung in diesem Prozess beigemessen, die über den rein ökologisch-agrarischen Wert solcher Flächen hinausgeht, und qualitative Entwicklungsziele definiert, die sich im Kontext von ästhetischer Funktion und Identitätsbildung ansiedeln lassen.

Fazit: Qualitätsziele können einerseits dazu dienen, **Siedlungsentwicklung** in ökologisch oder baukulturell sensiblen Bereichen (sanft) **zu steuern**; auf der anderen Seite dienen sie aber auch dazu, eine Stadtregion insgesamt aus einer wichtigen zusätzlichen Perspektive zu betrachten und sie – im wahrsten Sinne des Wortes – **zu qualifizieren**: baukulturell, soziokulturell oder aber auch in Bezug auf das Wechselspiel Freiraum-bebauter Raum u.v.m.

Dazu können vor allem Prozesse auf der Ebene einer regionalen Leitplanung Wichtiges beitragen, da es sich hier um Kooperationsräume handelt, die neben den gemeinsamen „harten“ raumordnerischen Herausforderungen auch in einem gemeinsamen „qualitativen Raumtyp“ liegen.

„Instrument der ‚Regionalen Leitplanung‘ entwickeln“

Mit der Regionalen Leitplanung Nordraum Wien (Abschluss im Jahr 2013) und der Regionalen Leitplanung Mödling (Abschluss im Jahr 2016) wurden in Niederösterreich bereits zwei Projekte umgesetzt, die nach demselben Kooperationsprinzip aufgebaut, aber mit deutlich anderen inhaltlichen Schwerpunkten versehen waren.

Fazit: Die **Regionalen Leitplanungen** sind in **Niederösterreich** inzwischen ein Instrument interkommunaler Kooperation, das sich nach der erfolgreichen Durchführung der zweiten Leitplanung als **kooperatives Element der Raumordnung** etabliert hat und im NÖ Raumordnungsgesetz verankert wurde. Gerade durch seine Flexibilität, was Inhalte und räumlichen Zuschnitt einer Leitplanungsregion anbelangt, kann sie in einem hochdynamischen Verflechtungsbereich wie der Stadtregion⁺ auch künftig **eine der zentralen kooperativen Planungsstrategien** darstellen, die auch in anderen Bundesländern oder länderübergreifend erfolgreich zum Einsatz kommen könnte.

„Impulse in Vorranggebieten (Zielgebieten) setzen“

Im STEP der Stadt Wien sind Zielgebiete ein bewährtes Umsetzungsinstrument beziehungsweise räumliche „Umsetzungseinheiten“, die sich in ähnlicher Form als „Zielgebiete integrierter Standortplanung“ auch im Regionalen Leitplan Bezirk Mödling finden und Standorte beschreiben, die von überregionaler Bedeutung sind und aus diesem Grund einer umfassenden Entwicklungsstrategie bedürfen (RLP Mödling, S. 30ff).

Ebenso wurden in der Regionalen Leitplanung Nordraum Wien Zielgebiete/Vorranggebiete für die betriebliche Entwicklung (verbindlich) festgelegt.

Eine im Auftrag der PGO erarbeitete Studie befasste sich im Jahr 2014 mit dem Anforderungskatalog für die Widmungskategorie „förderbarer/geförderter Wohnbau“. Sie kann als Vorbereitungsarbeit für die Implementierung dieser (im Burgenland und in Wien bereits eingeführten) Widmungskategorie, betrachtet werden und entspricht im Prinzip damit der Handlungsempfehlung „Vorranggebiete schaffen“.

Fazit: Die Formulierung von Zielgebieten auf stadtregeralem Maßstab ist ein wichtiger Schritt, um **auf konkreter Standort- bzw. Projektebene kooperativ Umsetzungsmaßnahmen** da **festzulegen**, wo die Entwicklung Auswirkungen über den Einzelstandort hinaus hat.

„Ein Monitoring-System einsetzen“

Die vorliegende Studie kann als direkte „Antwort“ auf diese Handlungsoption betrachtet werden: Nach fast zehn Jahren erscheint es vernünftig, die Entwicklung in der Stadtregion⁺ in einer Form zu überprüfen, wie es in den vorangegangenen Kapiteln erfolgt ist.

Fazit: Ein Monitoring der räumlich-strukturellen Entwicklung der Stadtregion⁺ ist ein zentrales Element, das nicht nur als „Gegencheck“ verstanden werden sollte. Es geht nicht nur darum zu überprüfen, ob die vormals formulierten Herausforderungen für die Raumordnung bewältigt worden sind oder nicht, sondern auch darum, auf lange Sicht aufzuzeigen, wo Erfolge verstärkter interkommunaler Kooperation oder einer Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Bundesländern auch zu einer positiven räumlichen Entwicklung beziehungsweise Verbesserung geführt haben.

Schwerpunkt: Bodenpolitik

Die in der „stadtregion⁺“ formulierten Herausforderungen aus Perspektive der Bodenpolitik und damit verbundenen denkbaren Handlungsoptionen haben nichts an Aktualität eingebüßt: Nach wie vor geht es um die **Mobilisierung von gehortetem Bauland**, das **Planungsprinzip „Innen vor Außen“** inkl. der Stärkung von Ortskernen und eine in Bezug auf die **Reduzierung von Verkehr, Flächenverbrauch und Energieverbrauch nachhaltigere Siedlungsentwicklung auf kommunaler Ebene**. Dazu wurden im Bericht „stadtregion⁺“ zwei wichtige Handlungsfelder skizziert (S. 53ff):

„Vertragsraumordnung ausbauen“

Dass die Vertragsraumordnung bei Neuwidmungen das geeignete Instrument ist, um der Hortung von Bauland vorzubeugen, wie man es aus der Vergangenheit kennt, ist in der Stadtregion⁺ bei wahrscheinlich allen Verantwortlichen in der Zwischenzeit unbestritten. Im Burgenland und in Niederösterreich nehmen immer mehr Gemeinden neben der Möglichkeit von zeitlichen Befristungen für Baulandwidmungen auch verschiedene Formen der Vertragsraumordnung in Anspruch. Dabei geht es auch um Verwendungs-, Unterlassungs- oder Verbesserungsverträge. In Wien können derartige Festlegungen laut Wiener Bauordnung in Form von städtebaulichen Verträgen getroffen wer-

den. In der Zwischenzeit sind in allen drei Ländern die jeweiligen Möglichkeiten der Vertragsraumordnung gesetzlich verankert.

Fazit: Wenn es um die Neuwidmung von Siedlungsflächen geht, so stehen in den **drei Bundesländern umfangreiche, rechtliche bindende Steuerungsmöglichkeiten zur Verfügung**, um eine Bebauung im Sinne der planerisch sinnvollsten Nutzung eines Standortes zu garantieren bzw. künftige Baulandhortung zu unterbinden. Die **Mobilisierung bestehender Baulandreserven** aus der Vergangenheit bleibt aber **nach wie vor eine Herausforderung**.

„Baulandfonds als Element der aktiven Bodenpolitik einsetzen“

Anders als in Wien gibt es in Niederösterreich und im Burgenland, mit Ausnahme einzelner Landessonderaktionen aus dem Bereich der NÖ-Wohnbauförderung, keinen Bauland- oder Bodenfonds, der die Gemeinden beim Ankauf siedlungsstrategisch geeigneter Flächen unterstützt. Hier ist nach wie vor entsprechender Handlungsbedarf gegeben, da sowohl aus wissenschaftlicher Sicht als auch aus Sicht der befragten ExpertInnen ein solcher Fonds ein entscheidendes Instrument für eine wirksame nachhaltige kommunale Flächenpolitik darstellen würde.

Fazit: Hier ist nach wie vor **entsprechender Umsetzungsbedarf zu orten**, denn aktives Flächenmanagement bleibt für viele Gemeinden so lange kaum durchführbar, wie es an der Verfügbarkeit dafür notwendiger finanzieller Mittel scheitert. Im Rahmen ihrer Tätigkeit hat sich die Planungsgemeinschaft Ost mit diesem Themenfeld auseinandergesetzt und somit zumindest auf theoretischer Ebene dafür gesorgt, dass dieses Themenfeld weiterhin in Diskussion bleibt.

In Bezug auf den Ausbau „weicher Maßnahmen“, die die beiden beschriebenen legistischen bzw. monetär basierten Ansätze unterstützen können, sei auch die Einführung der NÖ-Flächenmanagement-Datenbank erwähnt, die gegenwärtig für das Burgenland adaptiert werden soll. Sie kann in der Stadtregion⁺, wo die Hortung von gewidmetem Bauland gerade in den stark nachgefragten Teilbereichen zu einer großen ortsplanerischen Herausforderung werden kann, ein wichtiges Instrument zur Sensibilisierung für das Thema „Baulandhortung und -aktivierung“ darstellen.

Schwerpunkt: Fachplanungskooperationen und Netzwerke

Die Entwicklung der Stadtregion⁺ ist – wie jedes andere Themenfeld in der Raumordnung – ebenso eine sogenannte Querschnittsmaterie; das heißt auch viele andere Fachbereiche und damit Fachplanungen sind involviert. Aus diesem Grund wurde schon im Zwischenbericht zur „stadtregion⁺“ der Ausbau von Fachplanungskooperationen und entsprechenden Netzwerken gefordert (S. 54).

Hier wurden auf Ebene der **PGO in den letzten Jahren mehrere Plattformen installiert**, die der Funktion des Wissensaustausches, der übergreifenden Diskussion und der Formulierung von (gemeinsamen) Herausforderungen dienen sollen:

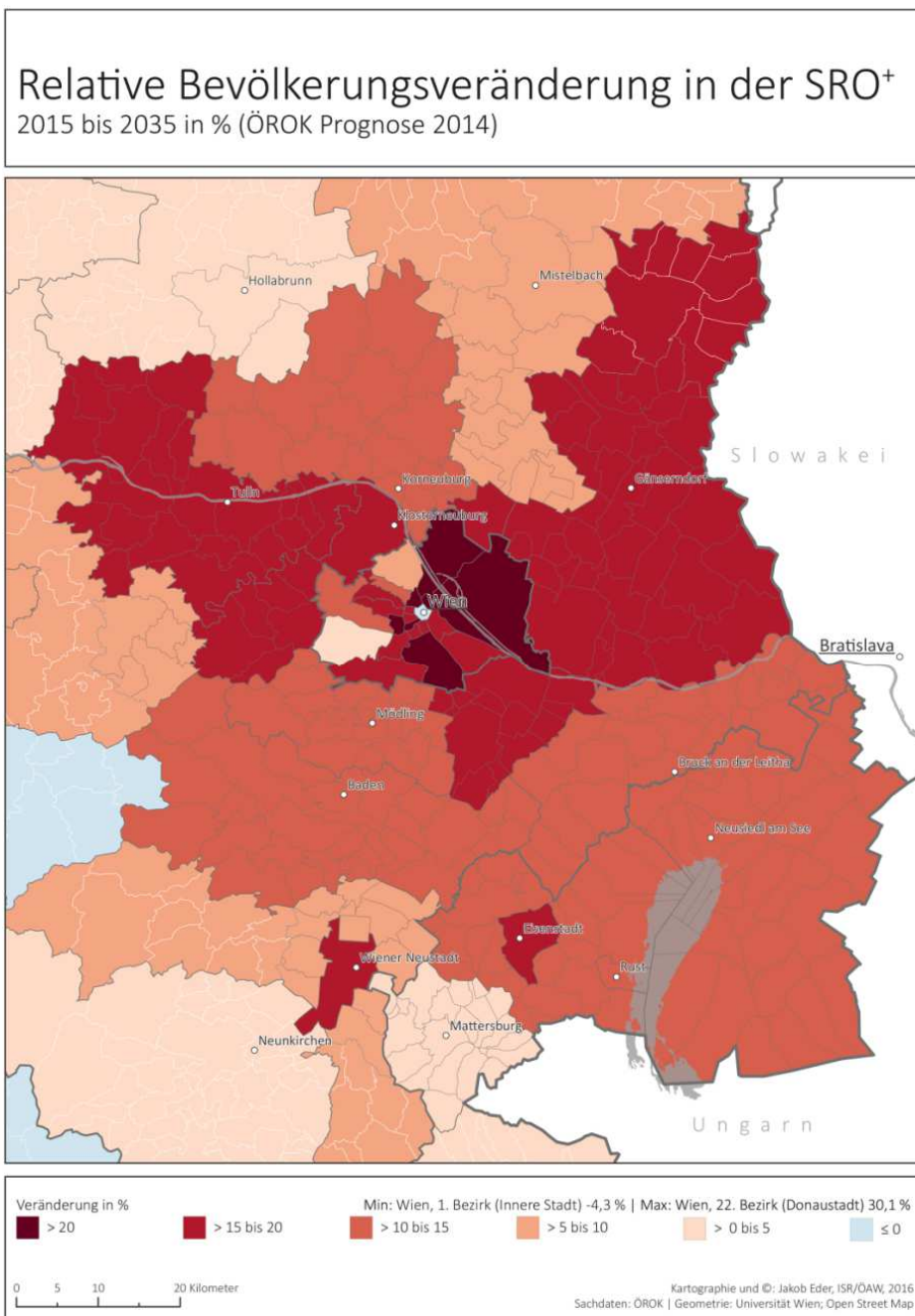
- ▶ Plattform Energie und Klimaschutz (Smart Region)
- ▶ Plattform für wirtschaftsräumliche Themen
- ▶ Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum
- ▶ Plattform Regionalverkehr

Gerade in Bezug auf fachplanungsrelevante Fragestellungen kann auf der Ebene der PGO in Bezug auf die Zusammenführung aller betroffenen Fachabteilungen sowie -experten und -expertinnen und auf die gemeinsame Formulierung von für die Raumordnung relevanten Fragestellungen viel geleistet werden. In diesem Kontext wird empfohlen, inhaltlich auch künftig eine möglichst starke

inhaltliche Abstimmung beziehungsweise Würdigung der raumordnerischen Herausforderungen der stadtreionalen Entwicklung auf Ebene dieser Plattformen einzubringen. Als Beispiel hierfür kann die PGO-Studie „Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und ÖV-Haltestellen in der Stadtregion⁺ (Jahr 2014) angeführt werden.

1.4 Künftige Bevölkerungsentwicklung

Die nachfolgende Karte zeigt die **ÖROK-Prognose** aus dem Jahr 2014 für die Bevölkerungsveränderung bis 2035. Sie bildet die Grundlage für ein künftiges Monitoring. Man geht dabei im Zeitraum 2015 bis 2035 von **knapp 350.000 zusätzlichen Personen in der Kernstadt Wien** aus, sowie von **knapp 140.000 zusätzlichen Personen in den Umlandbereichen der Stadtregion⁺** (die Prognose für die Umlandbereiche steht nur auf Bezirksebene zur Verfügung und umfasst einen geringfügig größeren Bereich als die eigentliche Stadtregion⁺).



1.5 Nächste Schritte

Zusammenfassend lässt sich zu den genannten Schwerpunkten sagen, dass die vor einigen Jahren formulierten Handlungsoptionen und -empfehlungen auch heute noch dieselbe Bedeutung haben und wesentlich dazu beitragen, das raumordnerische Leitbild einer strukturierten und sich nachhaltig-kooperativ entwickelnden Stadtregion⁺ mit Leben zu füllen. Dabei sind die drei **Themenschwerpunkte** „**Regionale Kooperation und Leitplanung**“, „**Bodenpolitik**“ und „**Fachplanungskooperation und Netzwerke**“ auch aus heutiger Sicht **noch aktuell**.

Vor allem in den Teilbereichen der Stadtregion⁺, denen eine starke Entwicklung noch bevorsteht, muss besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, dass über die rechtzeitige Definition von Handlungs- und Kooperationsräumen im Vorfeld die Weichen so gestellt werden, dass dort das künftige Wachstum auf kommunaler, regionaler und damit auch stadtreionaler Ebene raumordnerisch vernünftig bewältigt werden kann. Hier lässt sich inzwischen auf einen immer größeren Schatz an Erfahrungen und auch (rechtsverbindlichen) Instrumenten zurückgreifen. Es sollte in Zukunft weniger darum gehen, viele zusätzliche **Instrumente** zu entwickeln, sondern vielmehr darum, die bestehenden **zu verfeinern** und **eventuelle Anwendungshürden** (rechtlich, finanziell, konzeptionell) **zu beseitigen**.

Wie aus der **ÖROK-Prognose** aus dem **Jahr 2014** ersichtlich ist, wird die Bevölkerung in der Stadtregion⁺ bis zum Jahre 2035 weiterhin stark zunehmen. Aus diesem Bevölkerungswachstum heraus ergeben sich viele Herausforderungen in den unterschiedlichsten Themenfeldern (z.B. Siedlungsentwicklung, Mobilität, Wirtschaft, Grünräume, Infrastruktur,...). Daher erscheint es zweckmäßig, in **periodischen Abständen ein Monitoring** der räumlich-strukturellen Entwicklung der Stadtregion⁺ durchzuführen, um rechtzeitig **raumordnerische Entwicklungen zu erkennen** und entsprechend **darauf reagieren zu können**.

Es lässt sich konstatieren, dass verstärkt Projekte durchgeführt wurden oder werden, die zeigen, dass bei den verantwortlichen Akteurinnen und Akteuren sowohl die Sensibilität für die inhaltlichen Schwerpunkte übergeordneter Raumordnung gegeben ist, als auch die Einsicht darüber, dass diese **Herausforderungen nur über kooperative Ansätze gelöst werden können**.

Somit liegt eine eindeutige Empfehlung aus heutiger Sicht darin, den eingeschlagenen Weg nicht zu verlassen, sondern weiter zu beschreiten. Dabei sollten die **Erkenntnisse** dieser Projekte auch **in andere Kooperationsräume**, die durchaus unterschiedliche thematische Schwerpunktsetzungen (z.B. gemeinsame Erholungsräume, Wirtschaftskooperationen,...) haben können, **einfließen**.

In einem ersten Schritt sollte man sich auf **weitere Kooperationsthemen** sowie **Kooperationsräume** verständigen und deren Herausforderungen benennen. In einem weiteren Schritt sollten **gemeinsame Qualitäts- und Entwicklungsziele** formuliert werden, um darauf aufbauend auf konkreter Standort- bzw. Projektebene kooperativ **Umsetzungsmaßnahmen** festzulegen. Dabei könnten die auf Ebene der **PGO installierten Plattformen** sowohl durch den gegenseitigen Informations- und Wissensaustausch als auch über **gemeinsame Projekte** behilflich sein.

Als ein mögliches Instrument dafür haben sich **in Niederösterreich** die **Regionalen Leitplanungen** bewährt. Eine zukünftige Herausforderung könnte auch darin liegen, dieses Instrument nicht nur innerhalb des jeweiligen Bundeslandes, sondern auch konsequent **bundesländerübergreifend anzuwenden**. Die Flexibilität dieses Instrumentes, was die Inhalte und den räumlichen Zuschnitt betrifft, würde auch einen Anwendungsfall außerhalb der Stadtregion⁺ interessant erscheinen lassen. Darüber hinaus sollten auch interkommunale Kooperationen verstärkt angestrebt werden.

Die Analysen haben gezeigt, dass einerseits über 90% des stadtreionalen Wachstums 2010 bis 2015 in Hochpotentialbereichen stattgefunden hat, andererseits mit fast 71 % die größten Baulandreserven ebenfalls in den Hochpotentialzellen liegen. Erfahrungen zeigen, dass ein nicht unwesentlicher Teil dieser Baulandreserven durch Baulandhortung nicht mobilisierbar ist. Daher gilt es, sich in Zukunft auf allen Ebenen **für baulandaktivierende Maßnahmen einzusetzen und entsprechende Vorschläge für eine Umsetzung auszuarbeiten.**

2. Voraussetzungen für Rückwidmungen von Bauland in Grünland im Burgenland und in Niederösterreich²

2.1 Ausgangslage

Viele Gemeinden im Burgenland und in Niederösterreich weisen relativ hohe Baulandreserven (gewidmetes, aber nicht bebautes Bauland) auf. Da sich diese Reserven größtenteils in Privatbesitz befinden, stehen diese den Gemeinden nicht zur Verfügung. Dies bedeutet, dass einerseits diese Baulandreserven in der Praxis nicht herangezogen werden können, um den tatsächlichen Baulandbedarf zu decken, andererseits im Sinne einer vorausschauenden Planung den Handlungsspielraum der Gemeinden bei der Neuwidmung neuer Baulandflächen einschränken.

Aus Sicht der Gemeinden wäre aber auch eine vollständige, gleichzeitige Verwertung aller Baulandreserven eventuell problematisch, da dies zu einer Überforderung der technischen (Wasserversorgung, Abwasserentsorgung,..) und sozialen (Kindergarten, Schule, ..) Infrastrukturen führen könnte.

Mittlerweile gibt es speziell im Burgenland immer mehr Gemeinden, die Baulandflächen, die über einen längeren Zeitraum nicht bebaut wurden und auch nicht mobilisierbar sind, in „Grünland“ rückzuwidmen. Oftmals steht diesen Bestrebungen die Sorge um weitreichende Entschädigungspflichten, die die Gemeinden finanziell überfordern könnten, gegenüber.

Vor diesem Hintergrund wurden

- ▶ die rechtlichen Voraussetzungen für Rückwidmungen von Bauland in Grünland - und zwar in Fällen, in denen die objektive Eignung der gewidmeten Flächen zur Bebauung nach wie vor gegeben ist

und

- ▶ denkbare rechtliche Grundlagen für Entschädigungsansprüche oder für sonstige Ansprüche auf Ersatz wirtschaftlicher Nachteile, die den betroffenen Grundeigentümern zukommen, im Einzelnen untersucht.

Auf Basis der Rechtssprechung und von Entscheidungen des VfGH hinsichtlich der Voraussetzungen für die Rückwidmung von Bauland in Grünland sowie den Judikaturen des OGH und VfGH zur Entschädigungspflicht aufgrund von Rückwidmungen wurden Schlussfolgerungen und Empfehlungen getroffen, auch im Hinblick auf Konsequenzen für die Anwendung des § 27 Bgld. RPIG und des § 27 NÖ ROG.

2.2 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1. Das Vorhandensein einer großen Baulandreserve stellt für sich genommen keine ausreichende Rechtfertigung für Rückwidmungen von Bauland in Grünland dar. Dies gilt sowohl für punktuelle Maßnahmen als auch für großflächige Umwidmungen.

² Für den Bericht wurden größtenteils Textteile aus „Rückwidmungen von Bauland in Grünland im Burgenland und in Niederösterreich – Rechtliche Voraussetzungen und Folgen, Rechtsüberblick und Empfehlungen im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost“ RA Dr. Christian Onz, RA Mag. Michael Mendel für die ONZ, ONZ, KRAEMMER, HÜTTLER Rechtsanwälte GmbH, Wien, April 2017, verwendet.

2. Auch eine reine „Umverteilung“ der Baulandreserve (Rückwidmungen in Grünland bei gleichzeitiger Neuwidmung von Bauland auf Flächen, deren Verfügbarkeit gesichert werden kann) ist massiv mit Aufhebung durch den VfGH bedroht.
3. Grundvoraussetzung für rechtmäßige Rückwidmungen von Bauland in Grünland ist eine eingehende Begründung auf der Basis entsprechender raumordnungsfachlicher Nachweise. Diese müssen neu entstandene strukturelle Probleme aufzeigen, die sich in einer Gemeinde (oder in einer Region) aufgrund einer zu großen Baulandreserve ergeben.

Es ist notwendig, insbesondere folgende Aspekte im Einzelnen darzustellen:

- ▶ den bestehenden Siedlungsdruck, dies untermauert anhand demographischer Daten, sowie
 - ▶ eine Behinderung der geordneten Weiterentwicklung der Gemeinde aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit von bebaubaren Liegenschaften einerseits und einer für sie nicht planbaren, ungeordneten Verwertung derselben andererseits.
4. In Vorbereitung einer rechtmäßigen Rückwidmung ist es insbesondere erforderlich, durch den Ortsplaner folgende Daten erheben und auswerten zu lassen:
 - ▶ vorhandene Baulandreserven,
 - ▶ Siedlungsbilanz,
 - ▶ Kapazitätsgrenzen bestehender Infrastrukturen und anderer kommunaler Einrichtungen,
 - ▶ erforderliche Ausbaumaßnahmen bei Überschreiten kritischer Größen und diesbezügliche Kosten,
 - ▶ Gesamtentwicklung des Flächenverbrauchs unter Berücksichtigung von Vorhaben, die nicht der gemeindlichen Planung unterliegen,
 - ▶ Ausblick bei Fortschreibung der bisherigen Trends,
 - ▶ wesentliche Änderungen dieser Faktoren seit Erlassung des geltenden Flächenwidmungsplans,
 - ▶ Begründung für die Auswahl umzuwidmender Baulandflächen.
 5. Erfolgen Rückwidmungen von brachliegendem Bauland in Grünland, muss jedenfalls eindeutig klargestellt sein, dass dies aufgrund von strukturellen Problemen der beschriebenen Art erfolgt - und nicht etwa als Sanktion für das bisherige Unterbleiben einer Nutzung.
 6. „Schrittweise“ Rückwidmungen (von vollwertigem Bauland zu Aufschließungsgebiet bzw. Aufschließungszone oder zu befristetem Bauland und dann zu Grünland) sind nicht zu empfehlen.
 7. Im Fall von Rückwidmungen sehen sowohl das Bgld RPG als auch das NÖ ROG Entschädigungen, die die Gemeinde den Grundeigentümern zu leisten haben, vor. In beiden Ländern sind Aufwendungen für die Baureifmachung, die im Vertrauen auf die bisherige Widmung getätigt wurden, zu ersetzen.

Die Wertminderung ist hingegen in NÖ nur eingeschränkt (tatsächlicher Aufwand), im Burgenland nach dem Wortlaut des Gesetzes wohl überhaupt nicht zu ersetzen. Letzteres erscheint in Anbetracht der bisherigen Judikatur des OGH nicht als gesichert. Da das Bgld RPG aber keine Zuständigkeit der Zivilgerichte, sondern eine solche des Landesverwaltungsgerichts und somit einen Rechtszug an den VfGH und den VwGH vorsieht, ist eine Judikatur zu erwarten, die sich stärker als jene des OGH am Gesetzeswortlaut orientiert.

8. In beiden Bundesländern muss eingeplant werden, dass dem Grundeigentümer aufgrund einer Rückwidmung ein Anspruch auf Ersatz der sog. Kosten der Baureifmachung entsteht. Darunter sind alle jene grundstücksbezogenen Ausgaben zu verstehen, die getätigt werden müssen, um eine Baubewilligung erlangen zu können. Die Planung eines konkreten Projekts zählt hingegen grundsätzlich nicht dazu; auch bei sinnvollen, aber nicht unbedingt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Herstellung eines Telefonanschlusses) kann auf der Grundlage der Judikatur die Ersatzfähigkeit bestritten werden.

Jedenfalls zu ersetzen sind demnach:

- ▶ Kosten der Aufschließung eines Grundstücks (bezahlte Aufschließungs-abgabe; all-fällige Ausgaben für eine notwendige private Zufahrt);
- ▶ Kosten der Zuleitung von Wasser (oder der Herstellung eines Brunnens) sowie von Strom und Gas (das Bestehen eines Stromanschlusses ist zwar keine zwingende Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung, eine den bautechnischen Best-immungen entsprechende Wohnraumheizung ist aber ohne einen solchen kaum denkbar);
- ▶ Kosten der Vorsorge für eine ordnungsgemäße Abwasserentsorgung (Kanaleinmün-dungsabgabe oder allenfalls Kosten für die Herstellung einer Senkgrube);
- ▶ Vermessungskosten.

9. Das Fehlen eines Entschädigungsanspruchs für Wertverlust, der sich für den Grundeigentümer besonders nachteilig auswirkt, im Bgld. RPG hat zur Folge, dass die sachliche Rechtfertigung von Umwidmungen (d.h. das öffentliche Interesse an der konkreten Maßnahme, das mit den be-rechtigten Interessen der Eigentümer abzuwägen ist) im Fall einer Anfechtung des Flächenwid-mungsplans vom VfGH besonders streng geprüft wird.

Es ist daher sinnvoll, dass sich die Begründung einer Rückwidmung im Einzelnen nicht nur mit den Interessen der Gemeinde an einer solchen, sondern auch mit den gegenläufigen Interessen der Grundeigentümer auseinandersetzt und eine diesbezügliche Abwägung trifft. Dabei sollte auch auf den Umstand eingegangen werden, dass nicht alle wirtschaftlichen Nachteile, die den Grund-eigentümern entstehen, ausgeglichen werden. Auch unter diesem Aspekt ist es wesent-lich, dass gewichtige Interessen der Gemeinde an der Widmungsmaßnahme dargestellt werden.

3. CentropeMAP, CentropeSTATISTICS

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

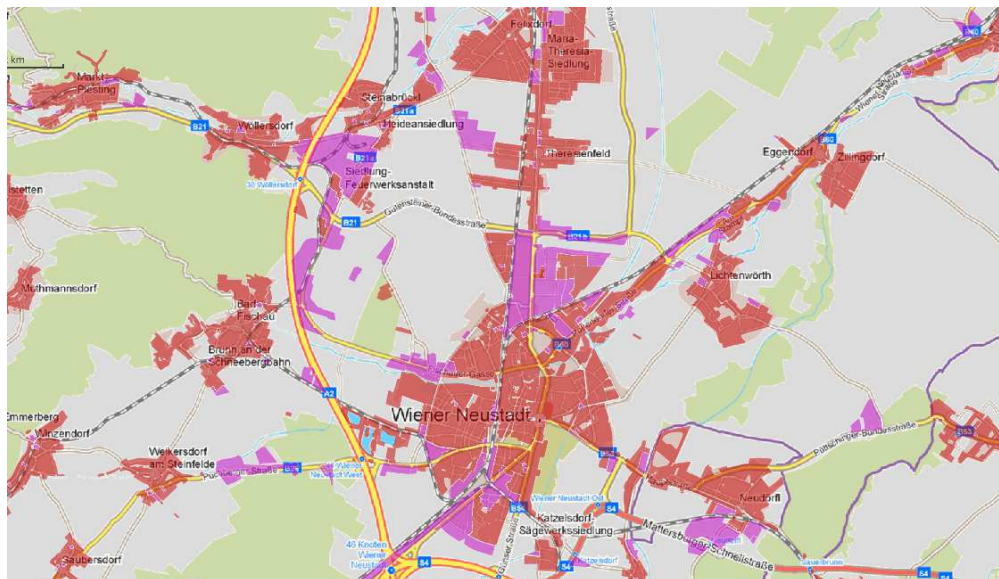
Um die Weiterentwicklung des Projektes zu gewährleisten, war die laufende Wartung und Pflege sowie die Durchführung von Tests mit neuen Softwareversionen und die kontinuierliche Installation von Updates ein erforderlicher Teil der Bearbeitungen 2016.

Die Instandhaltungsmaßnahmen des Jahres 2016 umfassten die laufende Funktionskontrolle der eingebundenen Web Map Services (WMS), kontinuierliche Sicherungen, die Integration weiterer Datenquellen und funktionale Erweiterungen.

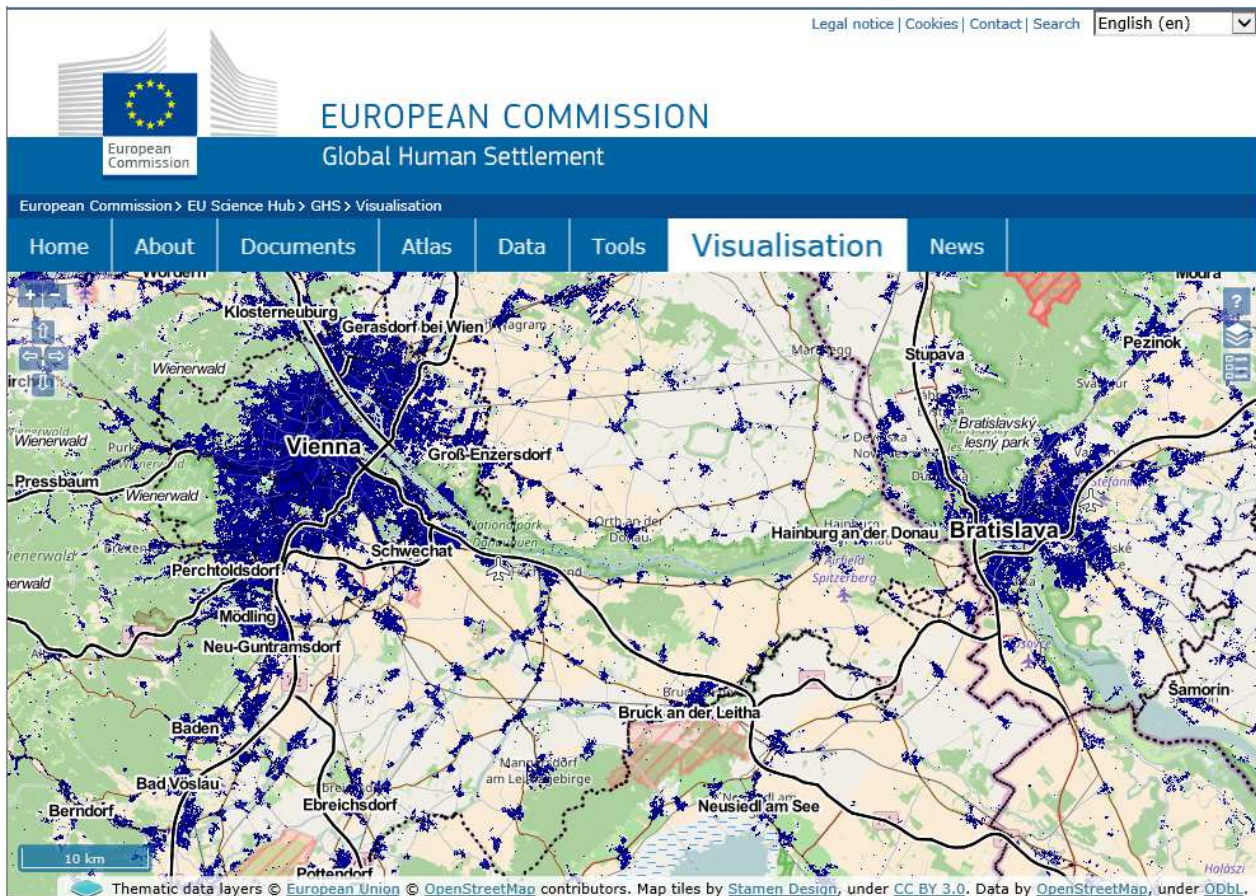
3.1 CentropeMAP - WARTUNG, NEUERUNGEN

Die Geoatlas-Daten für die Hintergrundkarte, die in acht verschiedenen Auflösungen für die Darstellung in Maßstäben zwischen 1:25.000 und 1:4.000.000 vorliegt, wurden auch 2016 aktualisiert. Zu diesem Zweck wurden mehrere tausend Einzelbilder automationsgestützt zu größeren Einheiten zusammengefasst, um die Performance von CentropeMAP beizubehalten.

Eine aktualisierte Fassung des Datensatzes „Baulandumhüllende“ wurde nach Abstimmung mit den Ländern eingebunden. Die bisherige Version bleibt zu Vergleichszwecken online.



Der Global Human Settlement Layer vom Joint Research Center der EU konnte 2016 erstmals bezogen und die Datenstruktur geprüft werden. Es handelt sich um eine weltweit vereinheitlichte Auswertung von Satellitendaten zur Abbildung von besiedeltem Gebiet und Bevölkerungsdichte auf Rasterbasis zu den Zeitpunkten 1975, 1990, 2000, 2014, sodass die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung als Zeitreihe abgebildet werden kann. Die Zeitreihen werden in Zukunft weitergeführt. Der Layer konnte 2016 noch nicht eingebunden werden, da die Freigabe erst für 2017 vorgesehen ist.



Ein wesentlicher Rahmen für alle Maßnahmen in Richtung weiterem Ausbau / Verbesserung von Centropemap und Centropestatistics ist die EU-INSPIRE-Richtlinie und der jeweils aktuelle Stand ihrer Umsetzung in den Partnerregionen. Je nach Verfügbarkeit von INSPIRE-konformen Services können diese in Centropemap eingebunden werden. Dafür musste die Umschaltmöglichkeit der verwendeten geographischen Projektion implementiert werden. Dies wird in Zukunft die Abhängigkeit von eigens für Centropemap zur Verfügung gestellten Web Map Services beenden.

Eine neue Suchfunktion und ein FAQ-Bereich in deutscher und englischer Sprache wurden in die Website von Centropemap integriert. Die Anpassung des Benutzerhandbuchs erfolgte in der englischen und der deutschen Version.

3.2 Centropestatistics – WEITERENTWICKLUNG, NEUERUNGEN

Eine der funktionalen Neuerungen ist die Exportfunktion von Diagrammen als PDF. In der erzeugten PDF-Datei befinden sich neben dem Diagramm auch eine Tabelle mit den dazugehörigen Werten, eine Quellenangabe und ein Haftungsausschluss.

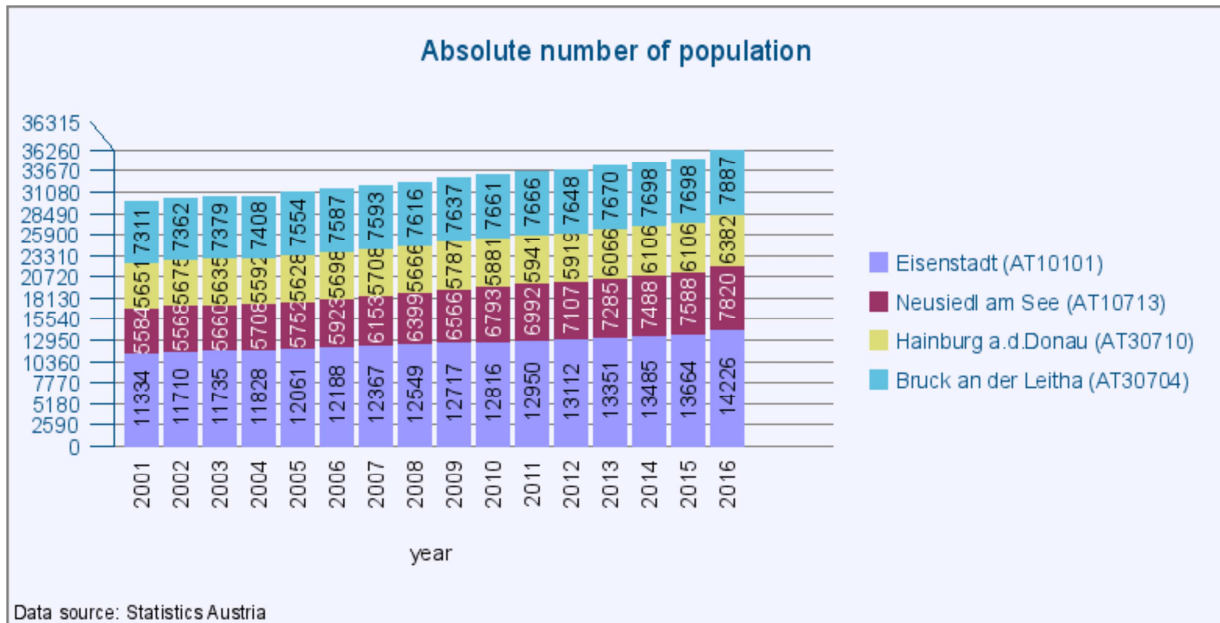
Im Zusammenhang mit mehr Barrierefreiheit in Centropestatistics wurden für die Diagrammerstellung zusätzliche Farbschemata für Rot-Grün-Blinde, Blau-Blinde, Schemata für hohen Kontrast sowie eine Schaltfläche, welche die Diagrammeinstellungen für Sehschwache optimiert (große Schrift, Zurücksetzen der Farbeinstellungen) aufgenommen.

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

- ▶ Population by five-year age groups, total / female / male
- ▶ Population Indicator: Migration Balance since 2002

- ▶ Immigration, emigration, migration balance (absolute)
- ▶ Population: Births and Deaths by year
- ▶ Number of births / deaths by period and territory
- ▶ Population by year
- ▶ Population Indicators (age groups)
- ▶ Population density (inhabitants per square kilometre) by year
- ▶ Population Indicators: Population Change by year

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



3.3 Publikation, Newsletter

Um das Centrope Map Webportal verstärkt öffentlichkeitswirksam zu bewerben, wurden die Verteiler für die Newsletter abgeglichen und erweitert. Es konnte auch erreicht werden, dass die Newsletter nun zentral vom PGO-Büro (früher länderweise und sehr uneinheitlich) versendet werden.

Darüber hinaus wurden 2 Berichte über das technisch und optisch überarbeitete länderübergreifende Informationssystem der Planungsgemeinschaft Ost einerseits im Magazin "RaumDialog" 04/2016 des Amtes der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik und andererseits im MitarbeiterInnen-Magazin der Stadt Wien „wien-aktuell“ (01/2017) veröffentlicht.

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

Themen des Newsletters Nr. 6:

- CentropeMAP: Thematische Karten mit nur zwei Mausklicks
- Wird Centrope eine „superalte“ Region?
- St.-Martin-Jahr 2016: St. Martin in der Centrope-Region
- Cross-Border Friendship Database

Themen des Newsletters Nr. 7:

CentropoSTATISTICS: Verbesserungen im Diagrammmodus
Die räumliche Struktur Zentraleuropas
Mikrozensus 2016 in Ungarn
Organisation des Mikrozensus in Österreich
Die Slowakei in Zahlen
CentropoSTATISTICS: jährliches Datenupdate

3.4 TERMINE

Sämtliche Termine, Workshops und Präsentationen verfolgen die Ziele, die grenzüberschreitende, intraregionale Kommunikation zu intensivieren sowie die Vernetzung mit vergleichbaren Initiativen (z.B. DRDSI-Projekt – Danube Reference Data and Services Infrastructure) weiter voranzutreiben.

06.04.2016 - Internationaler Statistik-Workshop CentropoSTATISTICS in Wien

24.10.2016 - Nationaler Geodaten-Workshop CentropoMAP in Wien

24.10.2016 - Treffen der nationalen Arbeitsgruppe CentropoSTATISTICS in Wien

Vorstellung von CentropoMAP und CentropoSTATISTICS:

01.06.2016 - auf der internationalen Smart-City-Fachkonferenz Metropolitan Solutions in Berlin

23.06.2016 - bei der internationalen Konferenz REAL CORP 2016 in Hamburg

05.10.2016 - im Rahmen einer Tagung der Ungarischen Akademie der Wissenschaften in Győr

4. Plattform Regionalverkehr

Im Berichtsjahr 2016 fanden 3 Sitzungen der Plattform Regionalverkehr statt, wobei das Projekt „SPNV-Plan 2030+ (Phase 1)“, die Breitbandstrategien der Länder, 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 SPNV-Plan (Schienenpersonennahverkehrsplan) in der Stadtregion⁺ Phase 1 (Evaluierung) – Endbericht

Dieses Projekt wurde 2016 unter Federführung des Verkehrsverbunds Ost-Region gemeinsam mit den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland im Rahmen der Plattform Regionalverkehr abgewickelt und durch den Auftragnehmer „Verracon GmbH“ bearbeitet. Eine Kurzfassung ist demnächst auf der Homepage der PGO abrufbar.

Projektbeschreibung

Der Ballungsraum Wien wächst. Prognosen gehen von einem starken Anstieg der ÖV-Nachfrage bis zum Jahr 2025 an der Wiener Stadtgrenze („Kordon“) aus. Bestehende Probleme auf der Stammstrecke Floridsdorf-Rennweg-Meidling, Südbahn, dem Bypass Stadlau (Stadlau-Wien Hauptbahnhof) sowie die eingeschränkten Möglichkeiten zur Verdichtung des Angebots werden sich dadurch massiv verschärfen. Diese Probleme zu überwinden und den PendlerInnen ein attraktives Angebot zur Verfügung zu stellen, ist das Hauptanliegen der beteiligten Akteure.

Ziel des Projektes war die Erarbeitung von Grundlagen zur Entwicklung des künftigen Schienenpersonennahverkehrsangebots unter Berücksichtigung

- ▶ der potenziellen Fahrgastzuwächse auf den betrachteten Schienenkorridoren,
- ▶ der Potenziale durch einen optimierten Fahrzeugeinsatz (Platzkapazität, Reisezeitreduktion, etc.),
- ▶ der bereits geplanten Infrastrukturausbaumaßnahmen bis 2030,
- ▶ der verkehrspolitischen Zielsetzungen (Erreichbarkeit, Verkehrsmittelwahl, Umweltziele, Barrierefreiheit, etc.) der Länder NÖ, Burgenland und der Stadt Wien und
- ▶ der budgetären Restriktionen von Bund und Ländern für die Bestellung von zusätzlichen Leistungen.

Screening bestehender Planungen und Konzepte

In den Screeningprozess wurden folgende Studien aufgrund ihres räumlichen Bezugs und ihrer Aktualität zumindest in Teilbereichen 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)

Die Studieninhalte wurden einander und der IST-Situation im Fahrplanjahr 2016 bzw. der zwischen den Ländern Burgenland, Niederösterreich und Wien abgestimmten Infrastrukturliste 2030+ gegenübergestellt. Dies erfolgte nach folgenden Kriterien:

- ▶ Festgelegte Leitprinzipien und verkehrspolitische Ziele
- ▶ Definierte Angebotsmaßnahmen/Aussagen zur Angebotsqualität
- ▶ Infrastrukturmaßnahmen und erkannte Engpässe
- ▶ Aussagen zu Fahrzeugeinsatz und Zugsgattungen

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht der Erkenntnisse aus dem Screeningprozess:

	Vergleichsbasis Ist Zustand	SVK Burgenland (2012)	SVK NÖ (2007)	SVK Region Wien (2012)	GVS Burgenland (2014)	LMK NÖ (2015)	FKM Wien (2015)
Angebotsmaßnahmen	Fahrplan 2016	Keine Detailaussagen zur Ausgestaltung des Angebots	Abweichungen in den Grundüberlegungen und tw. erheblich umfangreichere Angebotsausweitungen als in anderen Konzepten.	Angebotsüberlegungen stimmen in Grundzügen mit den anderen Planungen überein. Im Detail Abweichungen zum LMK NÖ	Keine Detailaussagen. Aber Übereinstimmung hinsichtlich Angebotsqualität auf den S-Bahn-Außenästen (Gemeinsames Kapitel)	Festlegungen für HVZ stimmen mit den Kernaussagen der anderen Konzepte überein. Im Detail Abweichungen zum SVK Wien	Keine Detailaussagen. Aber Übereinstimmung hinsichtlich Angebotsqualität auf den S-Bahn-Außenästen (Gemeinsames Kapitel)
Infrastrukturmaßnahmen	abgestimmte Infrastrukturliste	Wenige Detailaussagen zu Infrastrukturmaßnahmen. Die erwähnten finden sich größtenteils wieder.	Erhebliche Abweichungen bei Vielzahl von Maßnahmen. Aktualität nicht gegeben. ³	Erwähnte Maßnahmen finden sich weitgehend wieder. Abweichungen in wesentlichen Einzelmaßnahmen	Maßnahmen weitgehend übereinstimmend	Bei wesentlichen Projekten Übereinstimmung, aber nicht alle angeführten Maßnahmen finden sich in Liste bzw. vice versa	Wenige Infrastrukturmaßnahmen explizit erwähnt. Übereinstimmung mit aktueller Liste.
Aussagen zu Fahrzeugeinsatz	Fahrzeugeinsatz 2016	Keine konkreten Aussagen zum Fahrzeugeinsatz	Keine konkreten Aussagen zum Fahrzeugeinsatz	Verweis auf Zuglängen, kein konkreter Ansatz für optimierten Fahrzeugeinsatz	Keine konkreten Aussagen zum Fahrzeugeinsatz	Über den Einsatz des Desiro ML wird die Anschaffung eines leistungsfähigen und schnellen Nahverkehrsfahrzeugs empfohlen	Forderung nach geblocktem Einsatz der neuen Fahrzeuge (Desiro ML) auf Strecken mit Kapazitätsengpässen wird nur bedingt erfüllt

	Keine Widersprüche zu IST-Stand und anderen Planungsüberlegungen
	Einzelne Widersprüche zu IST-Stand und/oder anderen Planungsüberlegungen
	Mehrere Widersprüche zu IST-Stand und/oder anderen Planungen
	Erhebliche Widersprüche zu IST-Stand und/oder anderen Planungsüberlegungen

³ Das Schienenverkehrskonzept Niederösterreich wurde im Jahr 2007 erstellt. Die Konzepte wurden im Landemobilitätskonzept NÖ (LMK NÖ) aus dem Jahr 2015 aktualisiert und vertieft. Im Zuge des LMK NÖ wurde das Schienenverkehrskonzept NÖ im Abschnitt Bahn durch die Schienenpersonennahverkehrsstrategie NÖ mit Taktzielzeiten für jede Nahverkehrslinie und Zugkategorie sowie die damit einhergehende Infrastrukturentwicklung auf die teilweise veränderten Anforderungen aktualisiert. Als Teil des Landemobilitätskonzeptes NÖ löst die Schienenpersonennahverkehrsstrategie NÖ aus 2015 das Schienenverkehrskonzept NÖ aus 2007 ab.

Nachfrage

Um die Konsequenzen einer stärkeren Verlagerung von Wegen auf den SPNV aufzuzeigen, wurde ein ÖV-Maximalszenario erarbeitet. Als oberer Rahmen einer künftigen Nachfrage wurde (basierend auf der Prognose 2030) ein deutlich gestiegener ÖV-Anteil von 45% am gesamten Kordon angenommen. Hierfür wurde für alle Korridore die gleiche relative Steigerung angenommen.

Die Zunahme der Nachfrage am Kordon gemäß der Prognose für 2030 liegt auf den Korridoren zwischen 6,3% und 13,2%. Bei der angenommenen Steigerung des ÖV-Anteils auf 45% käme es zu einer weiteren deutlichen Steigerung der Nachfrage etwa von derzeit 6.000 auf über 8.000 Personen in der Spitzenstunde auf dem Korridor Mödling.

Neben der Nachfragebetrachtung am Kordon wurde für die außerhalb liegenden Bahnachsen eine Steigerungsrate bis 2030 ermittelt. Auf den betrachteten, nicht nach Wien führenden Achsen liegt das erwartete Wachstum in der Nachfrage zwischen 3,5% (Streckenabschnitt Neufeld-Deutschkreutz) und 9,3% (Mattersburger Bahn).

Potenziale

Um die künftige Nachfrage abschätzen zu können, ist es erforderlich, das Potenzial – also die maximal anzunehmende Nachfrage – zu ermitteln. Mit der von der Arbeiterkammer beauftragten Studie „Pendeln in der Ostregion – Potenziale für die Bahn“ der TU Wien und der von der PGO beauftragten Studie „EinpendlerInnen nach Wien - Achsenbezogene Untersuchung der Park&Ride Potenziale“ des Technischen Büros Rittler stehen grundsätzlich zwei Potenzialberechnungen für den Untersuchungsraum zur Verfügung, beschränken sich jedoch auf Teile des Potenzials des PendlerInnenverkehrs auf den SPNV. Insbesondere wird jenes Potenzial der Ströme ausgeklammert, die den Kordon nicht überschreiten. Daher wurde eine eigene Potenzialberechnung vorgenommen.

Zusammengefasst wurde folgendes zu den Potenzialen an den Achsen festgestellt, wobei die Größe der Potenziale entlang der Achsen stark von der Länge der jeweiligen Strecke und der Größe des Einzugsbereiches abhängt:

- ▶ Auf der Westachse macht etwa die Hälfte des Gesamtpotenzials der Achsen-Binnen-Verkehr aus. Grund sind Zentren wie St. Pölten oder Amstetten, die als wichtige Ziele entlang der Achse fungieren. Der PendlerInnenverkehr nach Wien macht hier nur ein Viertel des Potenzials aus.
- ▶ Im Vergleich dazu ergeben auf der Südachse Achsen-Binnen-Verkehr und PendlerInnenverkehr nach Wien gleichermaßen etwa ein Drittel des Potenzials. Hohe Bevölkerungszahlen im Nahbereich von Wien sind die Ursache für die hohen Anteile an WienpendlerInnen.
- ▶ Die vier von Wien nach Nordosten führenden Bahnen (Nordwestbahn, Laaer Ostbahn, Nordbahn und Marchegger Ostbahn) zeichnen sich vor allem durch einen hohen Anteil des PendlerInnenverkehrs nach Wien aus, was am Fehlen großer eigener Arbeitszentren an den Achsen liegt. Am stärksten ist dies bei der Marchegger Ostbahn der Fall, wo der PendlerInnenverkehr nach Wien 80% des PendlerInnenpotenzials ausmacht.
- ▶ Die Franz-Josefs-Bahn teilt sich zu fast einem Drittel auf Wien Pendler, Achsenpendler und Achsenbinnenverkehr auf.
- ▶ Der hohe Anteil der AuspendlerInnen aus Wien am Potenzial der Pressburger Bahn hat seine Ursache in den vielen Arbeitsplätzen in der Gemeinde Schwechat.
- ▶ Der hohe Anteil des Achsen-Binnen-Verkehrs am Potenzial der Pannoniabahn liegt an den Eisenstadt-PendlerInnen aus den Westufergemeinden des Neusiedler Sees.

- ▶ Demgegenüber weist die Neusiedler Seebahn einen deutlich höheren WienpendlerInnen-Anteil auf.

Der Vergleich der Ausschöpfung des PendlerInnenpotenzials am Kordon durch den ÖV zeigt deutliche Unterschiede zwischen den Achsen. Mit 48% im Morgenverkehr bzw. 66% über den ganzen Tag ist die Ausschöpfung bei der Nordbahnachse (Gänserndorf) am größten. Am Morgen ist sie bei der Westbahnachse (St.Pölten) mit 21% am niedrigsten, wobei dabei zu beachten ist, dass die Ergebnisse der Kordonerhebung 2014 in der Bahn deutlich höher sind, als die der Kordonerhebung von 2010. Über den ganzen Tag ist die Ausschöpfung bei der Laaer Ostbahn (Mistelbach) am geringsten.

Durchgebundene Potenziale der S-Bahnlinien machen nur einen kleinen Teil des Potenzials am Kordon aus. Dennoch ist das Potenzial zwischen der Südachse und der Franz-Josefs-Achse beträchtlich. Das Potenzial zwischen der Südachse und der Pressburger Bahn ist zwar groß, muss jedoch durch die Möglichkeit, mit dem PKW die Stadt auf kürzerem Weg zu umfahren relativiert werden.

SPNV in der Stadt

Die S-Bahn stellt einen wichtigen Teil des Schnellverkehrs im Wiener ÖV-Netz dar. Insbesondere in den äußeren Bezirken ist die Schnellbahn der primäre Zugang zum hochrangigen ÖV. Für 46% der WienerInnen (832.000 Personen) ist die S-Bahn das nächste Hochleistungsverkehrsmittel.

Die Erschließungsfunktion der S-Bahn, d.h. die Möglichkeit mit der S-Bahn wichtige Ziele zu erreichen, stellt das zentrale Qualitätsmerkmal für die nach Wien pendelnden Berufstätigen dar, und beeinflusst damit die Verkehrsmittelwahl erheblich. Um die Erschließungsfunktion der einzelnen S-Bahn-Äste vergleichen zu können, wurde die Erreichbarkeit der Wiener Arbeitsplätze mit dem ÖV-Netz vom jeweiligen Grenzbahnhof (erster Bahnhof mit U-Bahn-Anschluss) herangezogen.

Die Gegenüberstellung zeigt große Unterschiede einerseits zwischen den Linien aus dem Wiener Südraum (S2, S3, S4), der S60 und der S7 über die Pressburger Bahn, von denen 50% und mehr der Wiener Arbeitsplätze in 25 Minuten erreichbar sind, und andererseits den anderen Linien, insbesondere aus dem Norden. Der Grund ist die geringere Dichte der Arbeitsplätze und die schwächer ausgeprägte Vernetzung des ÖV-Netzes im Norden der Stadt.

Optimierungspotenziale Fahrzeugharmonisierung

Kapazitäten im Bestandsangebot

In einem ersten Schritt wurden die derzeit im Einsatz befindlichen Fahrzeuge analysiert, um in einem zweiten Schritt die Optimierungspotenziale durch einen harmonisierten Fahrzeugeinsatz aufzeigen zu können.

Das ständig zunehmende Fahrgastaufkommen führt zu Kapazitätsüberlastungen. Geforderte Angebotsausweitungen, welche nur zum Teil auf der bestehenden Infrastruktur bzw. mit den vorhandenen Fahrzeugen abgewickelt werden können, sind mit teuren und nur mittel- bzw. langfristig verkehrswirksamen Infrastrukturmaßnahmen sowie umfassende Investitionen in den Fahrzeugbestand verbunden. Deshalb wurden die bisher angewandten Kriterien zur Berechnung der Kapazitäten sowie der Auslastung bzw. der Überlastung unter Heranziehung von Beispielen aus Berlin und der Schweiz hinterfragt.

Im **Schieneverkehrskonzept Wien** wird – der Vorgehensweise von ÖBB und VOR folgend – zur Berechnung von Auslastung/Überlastung das Fahrgastaufkommen am stärksten belasteten Streckenabschnitt (im Regelfall am Kordon) zur Zeit der stärksten Verkehrsnachfrage (an Werktagen zwischen 7:00 und 8:00 Uhr in Lastrichtung) in Relation zum Platzangebot des Verkehrsmittels gestellt. Die Festlegung auf den Kordon resultiert aus der Annahme, dass die Fahrgäste innerhalb des Stadtgebiets geringere Anforderungen an den Fahrkomfort stellen (geringere Fahrweiten, üblich in der U-Bahn).

Zur Berechnung der Platzkapazität in der Stadtregion⁺ wurden **3 Varianten** verwendet. In der Variante 1 „Region“ wird eine Sitzplatzauslastung in der Spitzenstunde von 90% für die Regionalstrecken (Niederösterreich und Burgenland) angenommen. In der Variante 2 werden für den Kordonverkehr eine Sitzplatzauslastung von 95% und zusätzlich eine Stehplatzauslastung von 20% in der Spitzenstunde angenommen. Dadurch steigert sich die auch Platzkapazität am Kordon um 33%. Werden - wie in Variante 3 - Stehplätze noch stärker berücksichtigt, erhöht sich die Kapazität gegenüber einer 90%-igen Sitzplatzauslastung um beinahe die Hälfte (49%).



Die durchgeführte Betrachtung hat klar ergeben, dass man auf den Strecken nach Wien in den Spitzenzeiten nicht für alle Fahrgäste einen Sitzplatz zur Verfügung stellen kann. Zumindest ein geringer Anteil an stehenden Fahrgästen muss in den am stärksten belasteten Abschnitten an der Stadtgrenze und innerstädtisch akzeptiert werden, wenn man nicht massive infrastrukturelle Maßnahmen, die über die abgestimmten Vorhaben hinaus gehen, ergreifen will. Die hier „Stadt-Region“ genannte Variante der Kapazitätsermittlung scheint für die Planung ein guter und realitätsnaher Kompromiss zwischen Komfort und sachlichen Zwängen zu sein. Um sicherzustellen, dass die maximale Stehzeit von 15 Minuten nicht überschritten wird, sind weiterführende Analysen durchzuführen.

Optimierter Fahrzeugeinsatz

Durch das altersbedingte Ausscheiden der 4020er Garnituren sowie den notwendigen Ersatz der CRDs und der Dieseltriebzüge 5047 ergibt sich ein konkreter Bedarf für die Beschaffung neuer Fahrzeuge. Eine Angleichung des Fuhrparks in der Ostregion durch Verschiebungen zwischen den Bundesländern scheint mittlerweile keine Möglichkeit mehr darzustellen. Ziel sollte es sein, mit möglichst wenig unterschiedlichen Fahrzeugtypen den Betrieb in der Ostregion zu bewerkstelligen. Die Neubeschaffungen bis 2030 sollten diesem Ziel gerecht werden.

Auslastung in der Stadt und am Kordon (Variante 2 und 3)

Auf Basis der Ergebnisse aus den vorangegangenen Kapiteln wurden die in den unterschiedlichen Varianten vorhandenen Kapazitäten der möglichen Nachfrage gegenübergestellt.

Auslastungssituation unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstums

Es hat sich gezeigt, dass das bestehende Angebot – so im stadtnahen Bereich ein gewisses Maß an stehenden Fahrgästen akzeptiert wird – weitgehend ausreichend ist. Bis zum Jahr 2030 ist aber mit einem erheblichen Bevölkerungswachstum nicht nur in Wien, sondern auch in unterschiedlichem Ausmaß in den Einzugsbereichen der Bahnachsen nach Wien zu erwarten. Wie würde nun die Auslastung des bestehenden Angebots ausschauen, wenn man diesen Zuwachs in der Nachfrage berücksichtigt?

Auslastung Spitzenstunde: Bestandsangebot und Nachfrageprognose 2030 Var. 2 – „Stadt-Region“

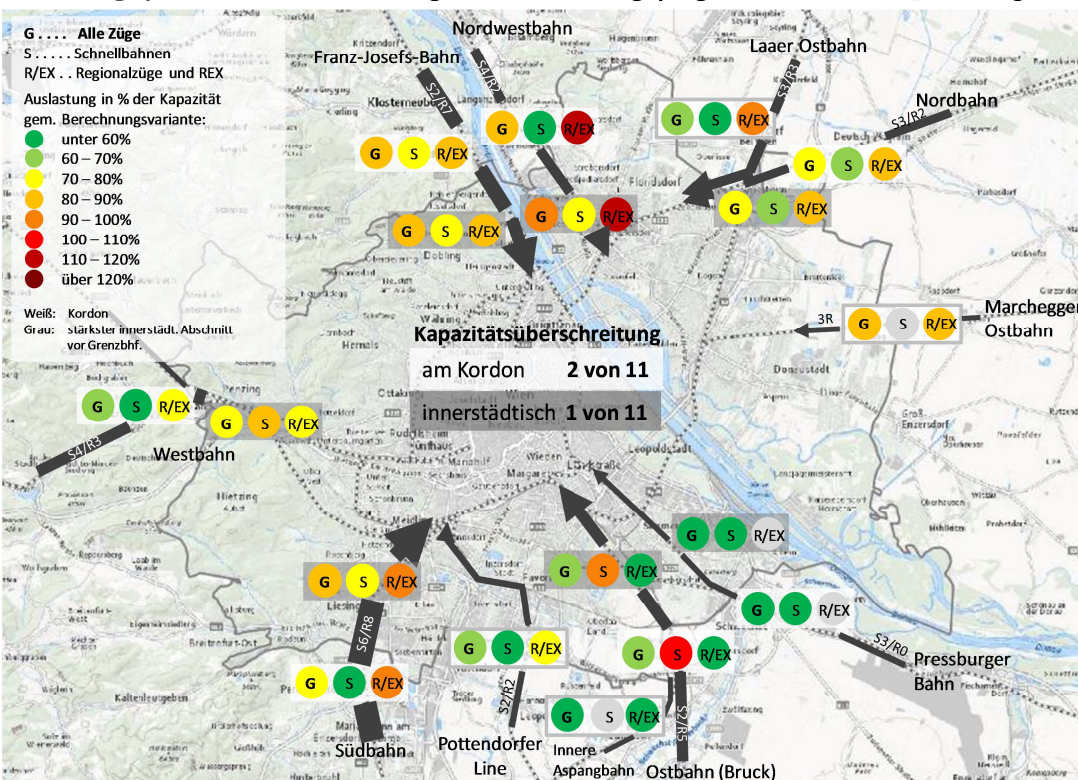


Abbildung: Auslastung in der Spitzenstunde – Bestandsangebot und Nachfrage 2030 (Kapazität Var. 2 „Stadt-Region“)

- ▶ Die gestiegene Nachfrage führt erwartungsgemäß dazu, dass deutlich mehr Achsen als heute an die Kapazitätsgrenze stoßen oder merkliche Überlastungen hätten (S-Bahnen auf der Ostbahn, REX auf der Nordwestbahn). Eine Auslastung knapp unter der 100%-Marke in der Berechnung bedeutet, dass es einzelne Züge mit merklichen Überlastungen geben würde, etwa die REX-Verbindungen auf der Südbahn oder der Laaer Ostbahn.

Könnte ein optimierter Fahrzeugeinsatz auch 2030 für ausreichende Kapazitäten sorgen?

Bei konstantem ÖV-Anteil kann unter Annahme eines optimierten Fahrzeugeinsatzes eine Überlastung auch beim erwarteten Bevölkerungszuwachs 2030 noch weitgehend vermieden werden. Ein vorrangiger Einsatz neuer Fahrzeuge auf den kritischen Korridoren ist jedenfalls anzuraten. Fahrzeugen mit hoher Platzkapazität, etwa Doppelstockwägen, ist in der Anschaffung der Vorzug zu geben.

- ▶ Ein optimierter Fahrzeugeinsatz würde unter Berücksichtigung von Stehplatzkapazitäten die Platzkapazität in der morgendlichen Spitzenstunde gegenüber dem Bestand um 27% erhöhen.

Was aber, wenn die Nachfragesteigerung über das Bevölkerungswachstum hinausgeht?

Um eine über das prognostizierte Bevölkerungswachstum hinaus gehende Nachfrageentwicklung abzustecken, wird ein Szenario eines 45%igen ÖV-Anteils am Kordon betrachtet. In der Kordonerhebung 2009/Teilaktualisierung 2014 betrug der ÖV-Anteil am Kordon knapp 33%, mit starken Unterschieden auf den einzelnen Achsen. Um einen 45%igen ÖV-Anteil zu erreichen, müsste die Fahrgastanzahl bei gleichverteiltem Zuwachs auf jeder Achse um ca. 37,5% steigen.

- ▶ Ein ÖV-Anteil von 45% am Kordon würde auch bei einem optimierten Fahrzeugeinsatz auf vielen Achsen eine Überlastung oder zumindest eine sehr hohe Auslastung mit sich bringen.

Könnten mögliche neue Angebote auf der bis 2030 zur Verfügung stehenden Infrastruktur Überlastungen bei einem höheren ÖV-Anteil reduzieren?

Die bis 2030 geplanten Infrastrukturvorhaben ermöglichen weitere Angebotsausweitungen, wodurch weitere Engpässe abgedeckt werden können. Dabei sind die bestehenden Planungen zur Einführung von Taktverdichtungen im Zuge des Integrierten Taktfahrplans ebenso zu berücksichtigen wie Trassen, die durch den Güter- bzw. Personenfernverkehr belegt sind. Die detaillierte Angebotskonzeption (auch außerhalb der morgendlichen Spitzenstunde) soll später stattfinden.

- ▶ Auch beim maximal fahrbaren Angebot stößt man auf mehreren Achsen an die Kapazitätsgrenze bzw. überschreitet diese. Gerade die stärksten belasteten Achsen haben bereits heute in der Spitzenstunde ein sehr dichtes Angebot. Somit wird es auch mit den Infrastrukturausbaumaßnahmen, die bis 2030 fertig gestellt sein werden, zu Überlastungen im REX-Verkehr auf der Südbahn, der Nordwestbahn oder auch der Nordbahn kommen. Ebenso ist mit einer Überlastung der S-Bahn auf der Westbahnstrecke und vermutlich auch auf der Südbahn zu rechnen.

Auslastung Spitzenstunde: Fahrbares Maximalangebot bei 45% ÖV-Anteil 2030 Var. 2 – „Stadt-Region“

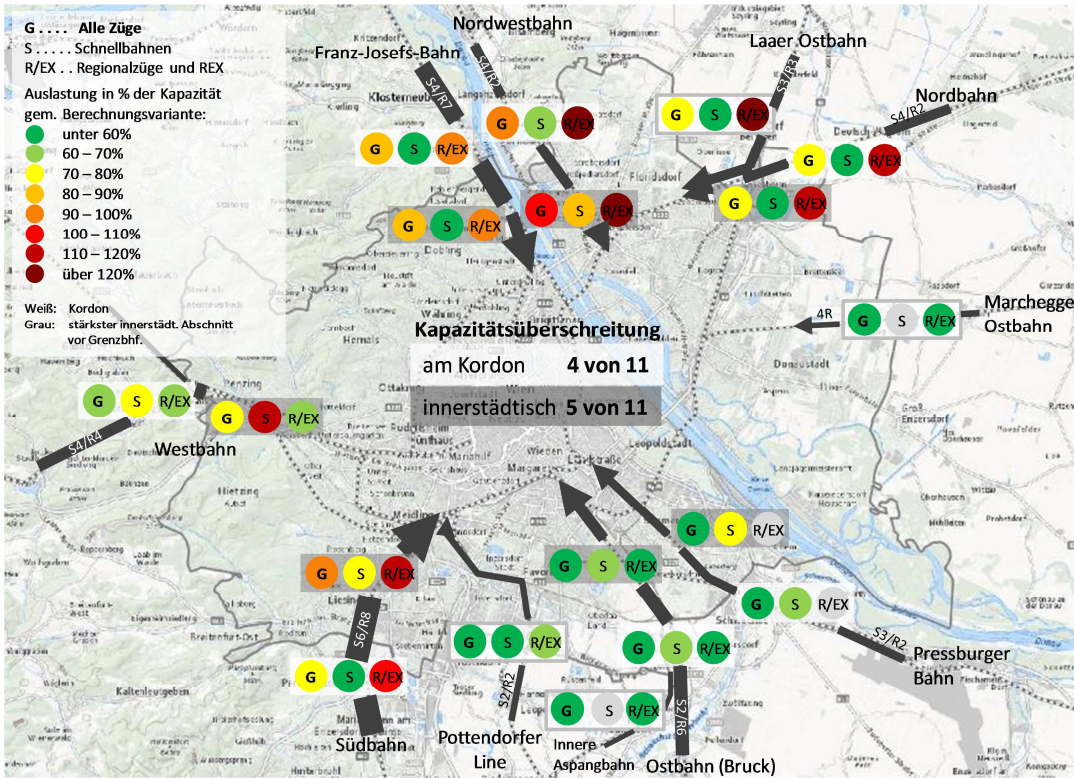


Abbildung: Auslastung in der Spitzenstunde – Maximalangebot und 45% ÖV-Anteil am Kordon (Kapazität Var.2)

Auslastung in der Region (Variante 1)

Die Betrachtung zeigt, dass manche Strecken (Deutschkreutz-Neufeld oder die Pannoniabahn) ausreichende Kapazitäten auch in der Spitzenstunde haben. Andere Strecken hingegen haben bereits heute eine sehr hohe Auslastung bzw. Engpässe, die sich mit einer künftig steigenden Nachfrage weiter verschärfen werden. Beispiele hierfür sind die Mattersburger Bahn, die Rudolfsbahn oder auch die Kremserbahn. Eine Optimierung im Fahrzeugeinsatz kann auf diesen Strecken in vielen Fällen die Auslastung auf einen unkritischen Wert senken. Dies muss bei künftigen Neuanschaffungen entsprechende Berücksichtigung finden.

Empfehlungen

Auf Basis der zusammenfassenden Betrachtung der bestehenden Konzepte und Planungen sowie der Potenzialanalyse und Bewertung werden folgende Empfehlungen für eine Angebotsplanung abgeleitet:

Die Empfehlungen umfassen - über die bestehenden Planungen hinausgehend - Aussagen zur effizienteren Nutzung bestehender Platzkapazitäten, zum optimierten Fahrzeugeinsatz, einem 2030 fahrbaren Zusatzangebot bis hin zu zusätzlich notwendigen Infrastrukturausbaumaßnahmen für den Zeitraum 2030+. Der Schwerpunkt der Empfehlungen ist auf den regionalen Verkehr ausgerichtet. Bedarfe der Wiener Binnenverkehre konnten methodisch nur teilweise abgebildet werden, weshalb auch die Empfehlungen der Studie diesen Teilbereich nicht vollständig abdecken.

Berücksichtigung von Stehplatzkapazitäten in der Stadt-Region

Die durchgeführte Betrachtung hat klar ergeben, dass man auf den Strecken nach Wien in den Spitzenzeiten nicht für alle Fahrgäste einen Sitzplatz zur Verfügung stellen kann. Zumindest ein geringer Anteil an stehenden Fahrgästen muss in den am stärksten belasteten Abschnitten an der Stadtgrenze und innerstädtisch akzeptiert werden, wenn man nicht massive infrastrukturelle Maßnahmen über die abgestimmten Vorhaben hinaus ergreifen will. Die hier „Stadt-Region“ genannte Variante der Kapazitätsermittlung (95%ige Auslastung der Sitzplätze und 20%ige Auslastung der Stehplätze in der Spitzenstunde) scheint für die Planung ein guter und realitätsnaher Kompromiss zwischen Komfort und sachlichen Zwängen zu sein.

Um sicherzustellen, dass die maximale Stehzeit von 15 Minuten nicht überschritten wird, sind weiterführende Analysen durchzuführen.

Ausschöpfung der Potenziale eines optimierten Fahrzeugeinsatzes

Bei konstantem ÖV-Anteil kann unter Annahme eines optimierten Fahrzeugeinsatzes eine Überlastung auch beim erwarteten Bevölkerungszuwachs 2030 noch weitgehend vermieden werden. Ein vorrangiger Einsatz neuer Fahrzeuge auf den kritischen Korridoren ist jedenfalls anzuraten. Fahrzeugen mit hoher Platzkapazität, etwa Doppelstockwägen, ist in der Anschaffung der Vorzug zu geben.

Ein optimierter Fahrzeugeinsatz würde unter Berücksichtigung der Variante „Stadt-Region“ die Platzkapazität in der morgendlichen Spitzenstunde gegenüber dem Bestand um 27% erhöhen.

In der folgenden Tabelle wird versucht die Anzahl der zusätzlich benötigten Fahrzeuge für eine Optimierung des Bestandsangebots und für das maximal fahrbare Angebot abzuschätzen. Genauere Festlegungen sind noch zu treffen.

S-Bahn Garnituren (z.B. Cityjet S)	~ 80 ⁴	~ 50
Dosto 6-teilig (z.B. Stadler Kiss 2)	~ 40	10
Dieseltriebwagen (z.B. Lint 54)	~ 35	~ 15

Sollten für den S-Bahn Betrieb weitere Cityjet Garnituren beschafft werden, so würden sich die Kosten im Bestand auf 464 Millionen Euro sowie für ein maximal fahrbares Angebot auf zusätzliche 290 Millionen Euro belaufen⁵.

Bestellung des maximal fahrbaren Angebots für die morgendliche Spitzenstunde

Die bis 2030 geplanten Infrastrukturvorhaben ermöglichen weitere Angebotsausweitungen, wodurch weitere Engpässe abgefedert werden können. Dabei sind die bestehenden Planungen zur Einführung von Taktverdichtungen im Zuge des Integrierten Taktfahrplans ebenso zu berücksichtigen wie Trassen, die durch den Güter- bzw. Personenfernverkehr belegt sind.

- + 1 R/EX auf Westbahn → 15min R/EX- & S-Takt
- + 2 S auf FJB → 15min S-Takt
- + 1 S auf Nordbahn → 15min S-Takt

⁴ Alternativ besteht die Option im Zuge der geplanten Neufahrzeugbeschaffung in Westösterreich bis 2020 freierwerdende Talent 1 Triebwagen in der Ostregion anstatt der verbleibenden 4020er Garnituren einzusetzen. Dadurch würde sich der Finanzierungsbedarf für Neufahrzeugbestellungen reduzieren.

⁵ Kosten pro Einheit: 5,8 Millionen Euro, abgeleitet aus Kosten für die Bestellung der 101 Cityjet Garnituren durch die ÖBB für 590 Millionen Euro

- + 1 R auf Marchegger Ostbahn → 30min R-Takt
- + 2 R auf Pressburger Bahn → neues schnelles Nahverkehrsangebot für den Ballungsraum
- + 1 R auf Ostbahn → höhere Kapazitäten und bessere Vertaktung

Da sich diese maximal fahrbaren Angebote auf die Spitzenstunde in der morgendlichen HVZ beziehen, ist zu anderen Zeiten mit weiteren Zusatzbestelleistungen zu rechnen. Eine detaillierte Betrachtung der zusätzlich notwendigen Angebote wird zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen.

Kurzfristig könnten wo möglich und wo notwendig, außertaktmäßige Entlastungszüge zur Überbrückung von Kapazitätsengpässen in den Spitzenzeiten angedacht werden.

Zusätzliche Infrastrukturausbaumaßnahmen

Bei erheblich steigendem ÖV-Anteil, wie den exemplarisch unterstellten 45% am Kordon, stößt man auf einzelnen Korridoren (Nordwestbahn, Südbahn, Laaer Ostbahn) hingegen an die Grenzen des Machbaren. Für die Bewältigung eines steigenden ÖV-Anteils sind aus heutiger Sicht weitere infrastrukturelle Maßnahmen notwendig.

Hier ist jedenfalls der viergleisige Ausbau der Südbahn zwischen Mödling und Liesing zu erwähnen, der einen 7,5-Minuten Takt ermöglichen würde. Ein selektiver zweigleisiger Ausbau der Nordwestbahn (zwischen Stockerau und Hollabrunn) und der Laaer Ostbahn (zwischen Wolkersdorf und Mistelbach) ermöglicht die Rückverlängerung von bestehenden REX-/S-Bahn-Garnituren über Stockerau und Wolkersdorf hinausgehend. Langfristig muss hier wohl auch über eine dritte Donauquerung nachgedacht werden, da die Ostbahnbrücke aufgrund des Güterverkehrs nur beschränkt zusätzliche Zugverbindungen aufnehmen wird können. Eine Verlängerung der Bahnsteige in Fels am Wagram, Kirchberg am Wagram und Hadersdorf am Kamp auf 220m wäre ein Mittel, um mit achteiligen Dostos die Kapazitätsengpässe auf der Franz-Josefs-Bahn entschärfen zu können. Auf der Westbahn könnten den Kapazitätsmängeln im S-Bahn Bereich durch den Einsatz von zweiteiligen Cityjet-Garnituren begegnet werden, welcher aber bei der derzeitigen Bestellung nicht berücksichtigt ist.

Innerstädtisch würde ein Ausbau der Bahnsteiglänge auf 220m in den Stationen Handelskai, Rennweg, Quartier Belvedere und Matzleinsdorfer Platz im REX-Verkehr den Einsatz von neunteiligen Zügen anstatt den bisher maximal möglichen sechsteiligen Zügen ermöglichen.

Zusammengefasst sind folgende Infrastrukturausbaumaßnahmen weiter zu verfolgen:

- ▶ **Südbahn:** 4-gleisiger Ausbau Liesing-Mödling
- ▶ **Franz-Josefs-Bahn:** Bahnsteige zwischen Wien und Krems (Fels, Kirchberg, Hadersdorf/Kamp (Vollknoten 4 Bahnsteige)) auf 220m ausbauen
- ▶ Selektiv 2-gleisiger Ausbau **Nordwestbahn** (Stockerau-Hollabrunn) und **Laaer Ostbahn** (Wolkersdorf-Mistelbach)
- ▶ **Stammstrecke:** neues Zugsicherungssystem + Ausbau Bahnsteiglänge 220m für REX Halte Handelskai, Rennweg, Quartier Belvedere, Matzleinsdorfer Platz → Ausweitung der Zuglänge auf 9 Waggons je Zug statt 6 Waggons und mehr Sitzplätze
- ▶ **Ostbahn-Donauquerung:** Bypass Stadlau wird stark vom Güterverkehr genutzt → Personenzüge beschränkt verlagerbar (max. 10 Züge/Stunde inkl. 2x Fernverkehr) → kurzfristige Kapazitätsausweitungen über Zugsicherungssystem zu prüfen, langfristig Bedarf 3. Donauquerung im Bereich Wien/NÖ

Mittelfristig sind darüber hinaus betriebstechnische Maßnahmen wie die Schaffung von Voraussetzungen für Blockverdichtungen oder die Ausweitung des Zugsicherungssystems ETCS notwendig.

4.2 Breitbandinitiativen der Länder

In der 39. Koordinierungsorgan-Sitzung der Planungsgemeinschaft Ost 2016 wurde die PGO beauftragt, eine Abstimmung und einen Wissensaustausch der relevanten Player der Ostregion bezüglich des Themas „Breitbandstrategien“ in der Plattform Regionalverkehr einzuleiten.

Diesem Auftrag wurde in einer Sitzung der Plattform Regionalverkehr im Jahr 2016 nachgekommen, bei der die Breitbandkoordinatoren DI (FH) Josef Dirmüller für Wien, DI Christoph Westhauser für Niederösterreich und Mag. Harald Horvath für das Land Burgenland eingeladen waren.

Burgenland

Förderprogramm Breitband Austria 2020

Mit dem Förderprogramm Breitband Austria 2020 stellt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) bis zum Jahr 2020 insgesamt eine Milliarde Euro zur Verfügung, um Hochleistungs-Breitbandnetze in Österreich auszubauen. Breitband Austria 2020 umfasst folgende Programme:

- ▶ Breitband Austria 2020 **Access** hat die räumliche Ausdehnung von leistungsstarken Zugangsnetzen im Fokus und zielt somit in Richtung verbesserter Abdeckung.
- ▶ Breitband Austria 2020 **Backhaul** unterstützt die Verstärkung der Zubringernetze und die Anbindung von Insellösungen an die Kernnetze.
- ▶ Breitband Austria 2020 **Leerrohr** erleichtert die Mitverlegung von Leerverrohrungen für Kommunikationsnetze bei laufenden kommunalen Tiefbauarbeiten.

Die Einreichfrist für die **1. Ausschreibung** der beiden Breitband Austria 2020 Förderprogramme Backhaul und Access ist mit Ende März 2016 bzw. Ende April 2016 ausgelaufen.

Im **Backhaul Programm** sind Förderansuchen für 102 Projekte in ganz Österreich bei der österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft FFG eingereicht worden. An der Ausschreibung haben 16 Unternehmen teilgenommen und in Summe 85 Mio. Euro für den Ausbau schneller Internetverbindungen beantragt. Für das Programm Backhaul standen in der 1. Ausschreibung 96 Mio. aus der Breitbandmilliarde zur Verfügung. Die nicht ausgeschöpften Mittel werden bei den kommenden Ausschreibungen wieder für den Breitband-Ausbau zur Verfügung gestellt.

Im **Access Programm** sind 161 Anträge von 17 Unternehmen bei der österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft FFG eingelangt. Die Ausschreibungssumme von 96 Mio. Euro wurde mit Förderanträgen von über 182 Mio. Euro deutlich übertroffen. Im Burgenland wurde das ausgeschriebene Fördervolumen erreicht bzw. sogar überschritten. Es wird dabei der Ausbau der notwendigen Infrastruktur unterstützt, um bestehende Netze zu erweitern und damit größere Flächen mit Breitband-Internet versorgen zu können. Die beantragten Ausbauprojekte betreffen insgesamt 764 Gemeinden in ganz Österreich.

In der **ersten Ausschreibungsrunde** der beiden Infrastrukturförderprogrammen Backhaul und Access standen für das Burgenland **Fördermittel** in einer **Gesamthöhe von rund 4,2 Mio. Euro zur Verfügung**. Nach der formalen Prüfung der Förderansuchen, der inhaltlichen Bewertung durch eine unabhängige Bewertungsjury und dem abschließenden Genehmigungsprozess können die Provider vermutlich im 1. Quartal 2017 mit der jeweiligen Umsetzung der eingereichten Ausbauprojekte beginnen.

Ebenfalls ist noch eine **weitere Ausschreibungsrunde** für die Breitband Austria 2020 Förderprogramme „Backhaul“ und „Access“ sowie „Leerrohr“ geplant. Das Regionalmanagement Burgenland bereitet diese Ausschreibung gerade mit dem BMVIT (Infrastrukturministerium) vor.

Parallel zur Breitband Austria 2020 „Backhaul“ und „Access“ – Ausschreibung soll ebenfalls eine **Versorgungsinitiative mit Fördermitteln der ländlichen Entwicklung ELER 2014-2020** gestartet werden. Hier werden zusätzlich rd. 1,2 Mio. an Fördermitteln für die Versorgung mit Breitband-Internet im Burgenland erfolgen. Auch hier sind Vorbereitungen sehr gediegen. Im ELER-Programm konnte das Land Burgenland in Verhandlungen mit dem bmvit den Fördersatz auf 75% anheben. Dieser Fördersatz konnte besonders durch die strukturschwächere Region des Südburgenlandes argumentiert werden. In allen Versorgungsprogrammen liegt der Schwerpunkt im Südburgenland.

Gemeinden können sich ebenfalls für eine Breitband-Versorgungsinitiative bewerben. Das Infrastrukturministerium (bmvit) führt eine Initiative im Rahmen des Lehrrohrförderprogramms durch. Gemeinden, die geplante Infrastrukturprojekte umsetzen möchten, können mit Hilfe von Fördergeldern des BMVIT Lehrrohre für Breitbandinfrastrukturen – bei kommunalen Tiefbauarbeiten (teilweise Mitverlegung) – mitverlegen und zur Förderung einreichen. Dabei beträgt der Fördersatz rd.50%.

Burgenland Breitband Pakt

Neben den Aktivitäten des Bundes in Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement Burgenland im Rahmen des Förderprogramms Breitband Austria 2020 hat das Land Burgenland mit einigen Providern ein zusätzliches Investitionspaket ausgehandelt, den sogenannten **Burgenland Breitband Pakt**, bei dem seitens der Betreiber bis zu 31 Millionen Euro investiert werden. Hierbei werden von den Providern A1 Telekom Austria, T Mobile Austria und Hutchinson drei Austria laufend Ausbau- und Aufrüstungsmaßnahmen im Bereich Festnetz und Mobilfunk gesetzt. Mit diesem Paket, soll eine flächendeckende Breitbandversorgung bis zum Jahr 2019 forciert werden.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass im Burgenland (Schwerpunkt Südburgenland) rd. 6 Mio. Euro an Fördergeldern in den nächsten Monaten vergeben werden, die ausschließlich für den Ausbau von Breitband-Internet zweckgewidmet sind. Dies bedeutet, dass im Burgenland eine der größten Ausbau-Initiativen für Breitband-Internet bereits begonnen hat. Nach Abschluss der genannten Initiativen werden vermutlich rd. 50-70 zusätzliche Gemeinden des Burgenlandes mit neuer Breitband-Technologie ausgestattet sein.

Wien

Das Thema Breitband berührt zahlreiche Bereiche der Gesellschaft und Wirtschaft. Breitband gilt als Zukunftsthema und Infrastruktur des 21. Jahrhunderts. Deshalb hat die Stadt Wien im Rahmen der Digitalen Agenda auch die Entwicklung einer Breitbandstrategie als wesentlich erachtet. Die Digitalisierung des Alltags umfasst so gut wie alle Lebensbereiche. Vor diesem Hintergrund hat Wien als eine der innovativsten Städte der Welt mit ihren Bürgerinnen und Bürgern im Vorjahr partizipativ die Digitale Agenda Wien erarbeitet. Dabei geht es nicht nur um mobile Anwendungen, sondern auch um Festnetz-Internetzugang mit hohen Bandbreiten in höchster Qualität. Wien hat erkannt, dass neue Technologien zu Hause, am Arbeitsplatz und unterwegs Schnelligkeit, Bequemlichkeit, Vereinfachung und Barrierefreiheit bringen.

Wien braucht daher eine smarte Infrastruktur. Smarte Infrastruktur im 21. Jahrhundert heißt: Netze, welche im Downstream wie im Upstream die Datenmengen transportieren können, die benötigt werden. Viele Strategien im nationalen und internationalen Umfeld fokussieren auf 50 oder 100 Mbit/s, so auch die Strategie des BMVIT für ganz Österreich. Für Wien kann dies nur ein Anfangs-

wert sein. Wien sollte und muss weiter denken, an die Gigabitgesellschaft, die Bandbreiten braucht, für die hochleistungsfähige Netze mit symmetrischen Bandbreiten jenseits der 100 Mbit/s benötigt werden. Dies strebt die Stadt mit dieser Breitbandstrategie an und dadurch soll die Digitale Agenda in ihrer infrastrukturellen Grundlage gestärkt werden.

Ausgangspunkt dieser Strategie war die Analyse der vorhandenen Infrastruktur. Um die Maßnahmen für die Zielerreichung zu definieren, ist die Kenntnis des vorhandenen Infrastrukturbestandes und dessen Bewertung unerlässlich. Das Wissen um die Ist-Situation von Breitband in Wien auf Basis der Auswertung des Zentralen Leitungskatasters sowie der Pläne der Betreiber ermöglichen eine Einschätzung der aktuellen Versorgung aber auch der zukünftig erforderlichen Ausbauaktivitäten. Wien braucht als Standort vieler internationaler Organisationen und Unternehmen ebenso wie als zentraler österreichischer Wirtschaftsraum exzellente Infrastrukturen auch im Breitbandbereich. Daher war der aktuelle Stand (IST) mit dem Ziel (SOLL) zu vergleichen. Die Definition des zukünftigen Bedarfs erfolgte durch eine Umfrage, mit der alle ca. 87.000 Unternehmen in Wien angesprochen wurden, aber auch durch eine Orientierung an Zielen wie jenen der Breitbandstrategie des Bundes.

Mit Hilfe des Soll-Ist-Vergleichs war es möglich zu identifizieren, wo in Wien Lücken in der Versorgung aktuell oder perspektivisch bestehen. Darauf aufbauend und unter Zuhilfenahme einer Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT) sowie eines internationalen Vergleichs mit vier großen europäischen Städten wurden Zielszenarien erarbeitet, welche die Stadt Wien weiter verfolgen kann. Die SWOT Analyse hat gezeigt, dass die Stadt Wien eine Fülle von Stärken hat, auf welche die Erreichung der strategischen Ziele aufbauen kann. Wichtig ist, dass strategische Maßnahmen der Stadt Wien privatwirtschaftliche Investitionen nicht ersetzen, sondern diese anreizen und fördern sollen.

In der Wiener Breitbandstrategie werden folgende drei Ziele analysiert und mit Maßnahmen hinterlegt, die zur Erreichung notwendig sind:

- ▶ Prioritäre Zielsetzung ist die Vorbereitung auf die Gigabit-Gesellschaft. Dazu braucht Wien leistungsfähige Netze in höchster Qualität, die 1 Gigabit/s symmetrisch für alle Nutzer bereitstellen können. Dieses Ziel soll bis 2035 erreicht werden
- ▶ Zwischenziel: Breitbandversorgung mit 100 Mbit/s symmetrisch für alle Nutzer
- ▶ Minimalziel: Breitbandversorgung im Einklang mit den Zielen der Europäischen digitalen Agenda und den Zielen der Breitbandstrategie des BMVIT (100 Mbit/s im Download bis 2020 für alle Nutzer)

Niederösterreich

Ziel: ultraschnelle, flächendeckende, zukunftssichere (das sind skalierbare symmetrische Anschlüsse mit geringsten Latenzzeiten) Breitbandversorgung zu leistbaren Preisen für alle Haushalte und Betriebe.

Breitbandpakt: „Unser Ziel ist klar: Wir wollen bis 2030 flächendeckende Glasfaser-Internetanschlüsse für alle NÖ Haushalte und Betriebe“, sagte Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll am 8.7.2015 und unterzeichnete gemeinsam mit dem Generaldirektor der Telekom Austria Group und dem Vorstandssprecher der EVN einen Pakt über die Zusammenarbeit zum weiteren Ausbau der Breitbandtechnologie. Das „Modell NÖ“ sieht dabei einen Aufbau der Glasfaser-Infrastruktur durch die öffentliche Hand dort vor, wo die private Unternehmen nicht ausbauen.

Folgende Maßnahmen wurden festgelegt:

- ▶ **Koordinierung der Aufgrabungen** (Land NÖ)
- ▶ **Grobplanung** (Land NÖ und nö regional)
- ▶ **Mitverlegen** (Gemeinden)
- ▶ **vier Piloten** zum Testen des „Modell NÖ“

Das **Modell NÖ** sieht für die Versorgung mit zukunftsfähigem Breitband einen offenen Ansatz vor bei dem die Infrastruktur von der öffentlichen Hand errichtet und an einen Netzbetreiber verpachtet wird. Grundsätzlich besteht dieses Modell aus drei Ebenen. Auf der Ebene der passiven Netzinfrastruktur wird die öffentliche Hand aktiv und verpachtet das Netz an einen neutralen Netzbetreiber (2. Ebene) der die technische Ausstattung betreibt und die Anschlüsse zwischen Diensteanbietern und den Endkunden „durchschaltet“. Die Diensteanbieter (3. Ebene) haben die eigentlichen Verträge mit den Endkunden. Für Endkunden, die z.B. Telefon, Internet oder Fernsehen möchten, ändert sich nicht viel, da die Diensteanbieter weiterhin die gewohnten Anbieter in NÖ sind (A1 Telekom – Testbetreiber und Kabelplus).

Für die Planung, Errichtung und Erhaltung der passiven Infrastruktur (wie Mikrorohre, Glasfaser, Verteiler, Schränke ...) wurde die nöGIG eine 100% Tochter der ecoplus gegründet, wobei ca. 40% Vorverträge in den Ausbaugebieten als Voraussetzung gegeben sein müssen um aktiv zu werden. Die Ebenen der Internet- und Kommunikationsdienste und des Netzbetriebs (aktives Netz durch Routes, Switches, Modems und Software) werden direkt zwischen Endkunden und Unternehmen bzw. Betreiber wahrgenommen.

Die Erprobung dieses Modells findet in vier Pilotregionen (Waldviertler Stadtland, Zukunftsraum Thayaland, Ybbstal-Eisenstraße, Triestingtal) statt, wobei unterschiedliche Produktportfolios und Vorgangsweisen/Verträge erprobt werden. Mit den Ergebnissen und der Entscheidung zum flächendeckenden Ausbau wird Mitte 2017 gerechnet.

Fazit

Nach Vorstellung der Breitbandausbaustrategien der Länder Wien und Niederösterreich fand eine Diskussion über die länderweisen, prioritären Zielsetzungen und Umsetzungsmaßnahmen zur optimalen Förderung des Breitbandausbaus statt. Hinsichtlich eines möglichen Abstimmungsbedarfes wurde seitens der 3 Länder festgehalten, dass die bundesländerübergreifende Koordinierung und Abstimmung bereits im Wege der Lenkungsgruppe im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bei der die einzelnen Bundesländer vertreten sind, sehr gut funktioniert und keine entkoppelte Abstimmung der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland sinnvoll bzw. erforderlich ist.

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

Ausweitung Parkraumbewirtschaftung

Im Laufe des Jahres 2016 hat ein regelmäßiger Bericht seitens der MA 65 über die geplanten Ausweitungen der Parkraumbewirtschaftung in Wien (18., 19., 10. und 11. Bezirk) stattgefunden. Es wurde eine offene Diskussion über die Auswirkungen der getroffenen Maßnahmen geführt sowie konkrete Überlegungen zu verkehrlichen Maßnahmen und Vorkehrungen im Bereich Wiens und Niederösterreichs angestellt, um möglichen Problembereichen frühzeitig entgegenzutreten zu können.

Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien

Gemeinsam mit den Ländern Wien und Niederösterreich sowie den Wirtschaftskammern der beiden Länder wird ein Stakeholderprozess für eine nachhaltige Logistik 2030+ durchgeführt. Im Frühjahr 2017 beginnt der großangelegte Stakeholder-Prozess mit persönlichen Interviews der Branchenspitzen und parallel ablaufender, breit gestreuter Online-Befragung der Branchenmitbewerber. Die Ergebnisse sollen in einen Aktions- und Umsetzungsplan münden. Fokus ist der Stadtgrenzen überschreitende Verkehr, aber auch Last-Mile-Lösungen in der Stadt. Es sollen neben den strategischen Maßnahmenbündeln auch Pilotprojekte umgesetzt werden. Für die Projektbearbeitung wurde in einem EU-weiten Vergabeverfahren (Lead: Land NÖ) die Bietergemeinschaft DENKSTATT – E-CONSULT als Auftragnehmer ausgewählt.

Verkehrsdiensteverträge

In dem gleichlautenden Teil der Landesverkehrskonzepte ist die intensiviertere Abstimmung der Länder bei der Erstellung des Verkehrsdienstevertrags 2019 für Schienenpersonennah- und – regionalverkehre festgeschrieben. Unter Federführung des VOR werden konkrete Fahrplänenentwürfe erstellt sowie die Details der Vertragsgestaltung analysiert und mit den Ländern sowie anderen Akteuren auf Bundesebene rückgekoppelt. Seitens des Bundes besteht der Vorschlag, den nächsten Verkehrsdienstevertrag zentral über die SCHIG (Gesellschaft des BMVIT) abzuwickeln. Aus Sicht des VOR und der Länder sind noch Fragen hinsichtlich der Steuerungsmöglichkeiten offen.

Wiener Arbeitsgruppe S-Bahn Ausbau

Um eine Priorisierung von Maßnahmen im Bereich des Schnellbahnverkehrs (inklusive Regionalzüge) aus Sicht der Stadt Wien zu generieren, die als inhaltliche Grundlage für den Verkehrsdienstevertrag ab 2019 dient, wurde eine Arbeitsgruppe unter Koordination der MA 18 einberufen. Auch Reaktionsmöglichkeiten auf aktuelle Anlässe, wie z.B. die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im 10. Wr. Gemeindebezirk werden behandelt. Über die Aktivitäten dieses Gremiums wurde in der PGO Plattform Regionalverkehr berichtet. Darauf aufbauend wurde ein gesonderter Abstimmungstermin zwischen den Ländern durchgeführt. Weitere Abstimmungen sollen mit Fortschritt der Arbeiten folgen.

ASFINAG – Abteilung Netzplanung

Die ASFINAG wird bei relevanten Tagesordnungspunkten der Plattform Regionalverkehr in Zukunft miteinbezogen, um eine Abstimmung und einen Informationsaustausch zu erleichtern. In einer ersten Vorstellungsrunde wurden die Aufgabenbereiche und einige Projekte der ASFINAG-Abteilung Netzplanung erläutert und hinsichtlich deren Anknüpfungspunkte zu den Ländern diskutiert.

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

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

Das 2015 erarbeitete Grundsatzpapier für eine verstärkte Kooperation bei Energie und Klimaschutz in der Ostregion und die daraus abgeleiteten Handlungsfelder bilden eine wichtige Basis für das folgende Sondierungsprojekt, das auch in den beiden Plattformsitzungen behandelt wurde:

5.1 „Vorzeigeregion Energie – Energy Lab East“⁶

Im März 2016 wurde auf Initiative der Energie- und Umweltagentur Niederösterreich (eNu) gemeinsam mit den Länderabteilungen aus dem Bereich Energie sowie der Energieversorger und Energieagenturen der Länder und der TU Wien als Forschungspartner ein Antrag für das Projekt „EnergyLab East“ in der 1. Ausschreibung „Vorzeigeregion Energie“ des Klima- und Energiefonds eingereicht. Die Zusammensetzung des Projektkonsortiums inkl. Steuerungsgruppe ist in Abbildung 1 grafisch dargestellt.

In der Finalphase der Antragserstellung (Jänner bis März 2016) fanden einige Workshops in den Räumlichkeiten der PGO in Wien 1 statt, bei denen das zukünftige Projektkonsortium sowie AkteurInnen der PGO die inhaltliche, methodische und organisatorische Ausgestaltung des einzureichenden Projekts erarbeiteten. Der Antrag wurde seitens der PGO durch die Unterzeichnung eines Letter of Intent (LOI) unterstützt.

Nach der Jurierung aller 33 eingereichten Sondierungsprojekte erfolgte im Juni 2016 die Benachrichtigung über die positive Förderentscheidung: Das Projekt „EnergyLab East“ war eines von 11 ausgewählten Projekten und konnte – plangemäß – im Juli 2016 starten.

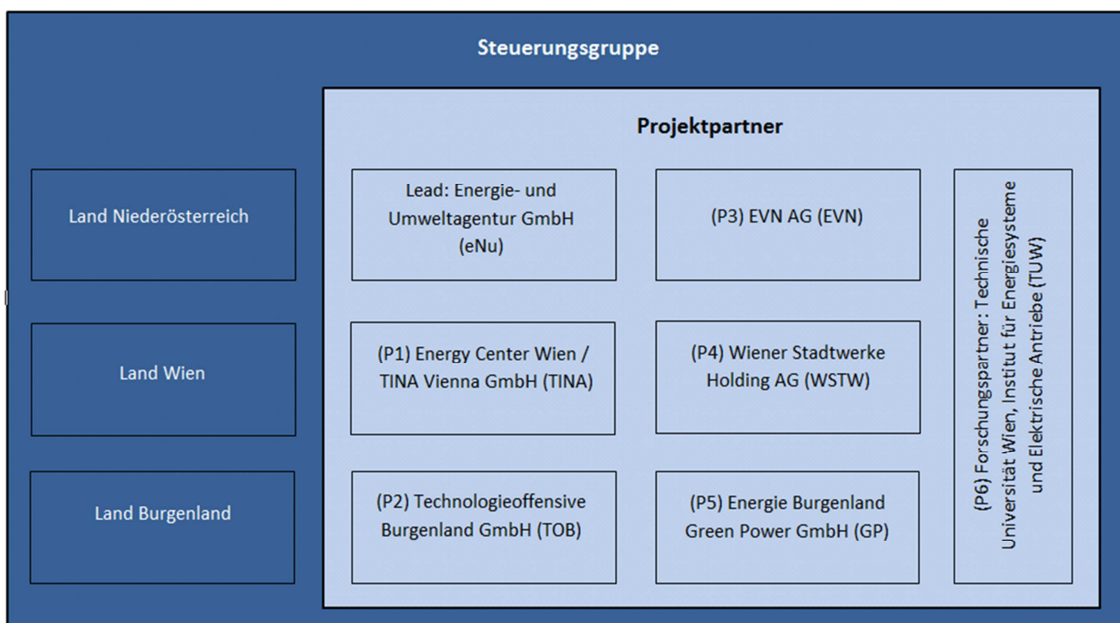


Abbildung 1: Projektkonsortium inkl. Steuerungsgruppe des Sondierungsprojektes EnergyLab East. Quelle: eNu

⁶ Bericht zu „Vorzeigeregion Energie – Energy Lab East“ von DIⁱⁿ Supper, Energie- und Umweltagentur Niederösterreich (eNu)

Als Projektregion wurde das gesamte Gebiet der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland festgelegt. Die Projektregion steht in enger Wechselwirkung mit der sie umgebenden „Einflussregion“: Damit ist gemeint, dass die Energiewende nicht nur eine regionale Angelegenheit ist, sondern dass auch viele über die regionale Ebene hinausgehende „Einflüsse“ (z.B. europäische Klima- und Energieziele, europäischer Strommarkt etc.) berücksichtigt werden müssen. Die konkrete Umsetzung von Energiewende-Projekten in einer späteren Phase wird dann in der sogenannten „Demoregion“ – einer Teilmenge der Projektregion – erfolgen. Dieses Regionskonzept – bestehend aus Einfluss-, Projekt- und Demoregion - ist in Abbildung 2 dargestellt:

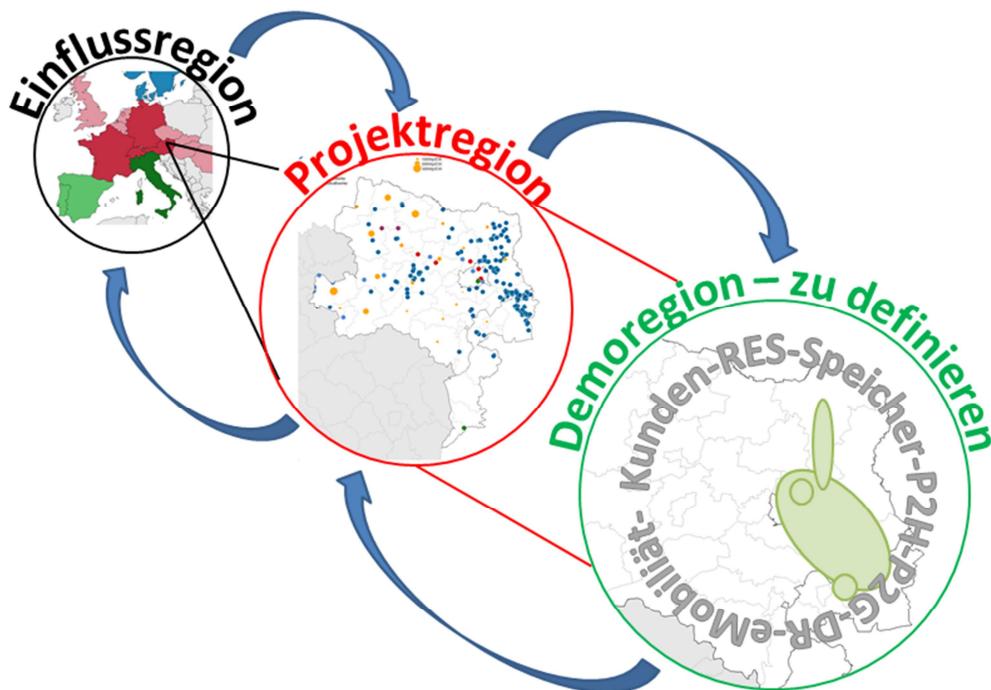


Abbildung 2: Projektregion Ostösterreich mit einer zu definierenden Demoregion und umgeben von einer überregionalen Einflussregion, Quelle: TU Wien

Folgende Kernfragestellungen wurden für das Projekt EnergyLab East definiert:

- ▶ Wie kann der Anteil erneuerbarer Energie am Energieverbrauch in der Ostregion signifikant gesteigert werden (unter Berücksichtigung technologischer, rechtlicher, ökonomischer und sozialer Aspekte)?
- ▶ Wie können die Kapazitäten erneuerbarer Energie weiter ausgebaut werden, unter der Anforderung, einen möglichst hohen Anteil der erzeugten Energie auch regional zu verwerten?
- ▶ Welche Energietechnologien und Technologiekombinationen sind für einen für die Ostregion optimalen Grad an Leistungsautarkie erforderlich?

Daraus leiten sich für die Sondierungsphase, die von Juli 2016 bis Juni 2017 dauert, die folgenden Ziele ab:

- ▶ Entwicklung eines gemeinsamen Energieszenarios und einer gemeinsamen Umsetzungs-koordination für die gesamte Region
- ▶ Ein bindender Konsens innerhalb des Konsortiums, gemeinsam mit weiteren Wirtschaftspartnern über konkrete innovative Umsetzungsprojekte in den nächsten fünf Jahren.

Zur Erreichung dieser Ziele wurde die Arbeit in 5 Arbeitspakete mit folgenden Inhalten strukturiert:

- ▶ Projektmanagement
- ▶ Beschreibung der Region:
 - ▶ Zusammenstellung der Grundlagen für das Leitbild (z.B. Energie- und Klimaschutz-Strategien der Länder)
 - ▶ Analyse von Energieverbrauch und –produktion in der Region – bundesländerübergreifende Aufbereitung der Datengrundlagen, v.a. in Hinblick auf den zeitlichen Verlauf von Energieproduktion aus Erneuerbaren und Verbrauch)
 - ▶ Zusammenstellung von Leuchtturm-Projekten und relevanten Technologie-Optionen
- ▶ Strategieentwicklung:
 - ▶ Erarbeitung eines Leitbilds
 - ▶ Definition von Szenarien über mögliche zukünftige Entwicklungen und techno-ökonomische Analyse von Technologie-Optionen
 - ▶ Entwicklung einer Technologie-Entscheidungsmatrix als Grundlage für die Auswahl von Technologien und Technologiekombinationen in den späteren Umsetzungsprojekten
- ▶ Konzeption Projektcluster-Umsetzung:
 - ▶ Sammlung möglicher Vorzeige-Umsetzungsprojekte
 - ▶ Bewertung und Beschreibung möglicher Forschungs- und Umsetzungsprojekte, die in der Vorzeigeregion EnergyLab East in den kommenden Jahren laufen sollen.
- ▶ Konzeption Projektcluster-Koordination und Dissemination:
 - ▶ Definition und Abstimmung der übergeordneten Koordinationsstruktur für die Vorzeigeregion, inkl. Zeit- und Kostenplan (in Hinblick auf das FFG-Förderinstrument „Innovationslabor“)
 - ▶ Disseminationsaktivitäten: Konferenzen, internationale Netzwerke (z.B. EDM, EU-SALP, ARGE Donauländer...)

In den folgenden Unterkapiteln sind einige Zwischenergebnisse dargestellt, die – dem oben beschriebenen Arbeitsplan entsprechend – im Jahr 2016 erarbeitet wurden:

Zwischenergebnisse Regionsbeschreibung

Im ersten Schritt wurden vorhandene Strategie- und Konzeptpapiere aus dem Bereich Energie- und Klimaschutz auf globaler, europäischer, nationaler und regionaler Ebene analysiert. Besonders detailliert wurden die Strategiepapiere der drei Bundesländer betrachtet, um daraus insbesondere Ziele für den Erneuerbaren-Ausbau sowie die Energieverbrauchsentwicklung abzuleiten:

- ▶ Wien: Smart City Rahmenstrategie Wien (SCRW), Juli 2014
- ▶ Niederösterreich: NÖ Energiefahrplan 2030, 17. November 2011 (Beschluss NÖ Landtag), Konzept NÖ Energiefahrplan 2050 (nicht veröffentlicht)
- ▶ Burgenland: Energiestrategie Burgenland 2020, Juni 2013

Zudem wurde durch eine Status-quo-Erhebung von Verbrauch und Erzeugung aus Erneuerbaren die Grundlage für eine detaillierte Betrachtung des zeitlichen Verlaufs von Verbrauch und Erzeugung geschaffen.

Abbildung 3 zeigt eine Gegenüberstellung von Stromverbrauch und erneuerbarer Energieerzeugung von 2000 bis 2050 in der Projektregion von EnergyLab East, die die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland umfasst.

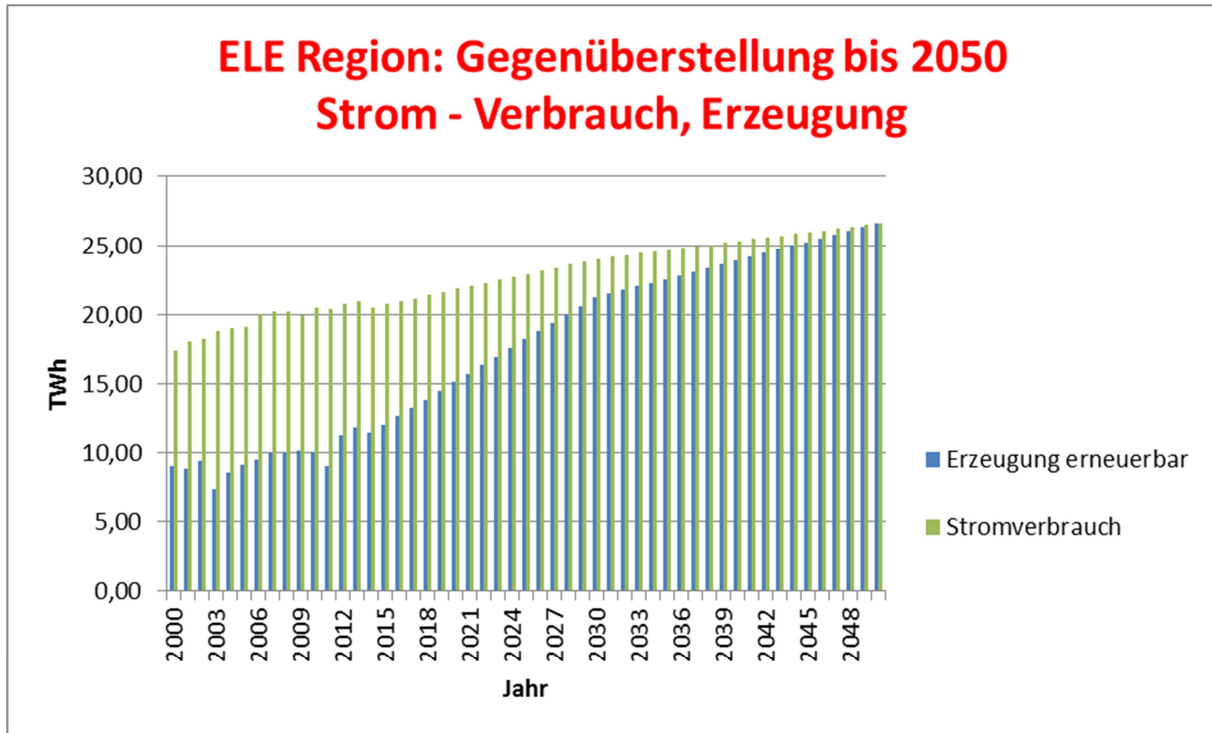


Abbildung 3: Gegenüberstellung von Stromverbrauch und erneuerbarer Stromerzeugung 2000 bis 2050 in der Projektregion von EnergyLab East – „ELE-Region“, Quelle: TOB

Zwischenergebnisse Strategieentwicklung

Als Beitrag zur Strategieentwicklung wurde bereits im Kick-off-Meeting im Juli 2016 die „Mission“ des EnergyLab East-Konsortiums formuliert:

Warum gibt es uns?

- ▶ Die drei Säulen nachhaltig, sicher, leistbar sind Prämissen für unser Handeln
- ▶ Wir entwickeln multiplizierbare, innovative, EVU-übergreifende, massentaugliche, nutzen- und mehrwertstiftende Ansätze der Energiewende
- ▶ Wir demonstrieren deren praktische, großflächige Umsetzbarkeit in Ostösterreich
- ▶ Wir treiben die Erreichung der europäischen und nationalen Energie- und Klima-Ziele voran
- ▶ Wir machen Energieanwender zu Partnern der Energiewende und schaffen dadurch gesellschaftliche Akzeptanz
- ▶ Wir vertiefen die trilaterale Kooperation zwischen EVU, Verwaltungen und Agenturen
- ▶ Wir geben maßgeblichen Input zur Gestaltung der Markt- und Wettbewerbsregeln an die Entscheidungsträger der Politik

Wofür stehen wir im Jahr 2025?

- ▶ Wir sind als europäische Vorzeigeregion etabliert
- ▶ Wir stehen für die Nutzung lokaler Ressourcen im europäischen Verbundsystem

Zwischenergebnisse Umsetzungsprojekte

Zur Definition und Beschreibung von Umsetzungsprojekten wurden die folgenden Themenbereiche festgelegt:

„Den Wind nach Wien bringen“:

- ▶ Ausgangsthese: NÖ und Bgld werden Windkraft weiter ausbauen, Wien möchte Strombedarf erneuerbar decken – idealerweise mit regionalem Windstrom
- ▶ Forschungsfragen
 - ▶ Welche KundInnen können mit welchen Marktmodellen angesprochen werden?
 - ▶ Wie müssen Anreizsysteme für Stromkunden aussehen, damit sie auf Preissignale reagieren?
 - ▶ Wie müssen Netztarife aussehen, wie kann Elektromobilität integriert werden?
 - ▶ Was erlauben die derzeitigen Rahmenbedingungen?
- ▶ Umsetzungsideen
 - ▶ Ziel 1: DSM Reaktion auf den Energiepreis
 - ▶ Ziel 2: Direktvermarktung mit regionaler Nutzung

„Wohnbau der Zukunft“:

- ▶ Ausgangsthese: Der verdichtete Wohnbau der Zukunft wird erneuerbare Energien nutzen, die teilweise am Gebäude selbst erzeugt werden. Über Wärmepumpen, Smart Meters und Bauteilaktivierung soll die Windenergie als „Windheizung“ dienen. Zudem wird der Wohnbau „E-mobilitätstauglich“ gemacht.
- ▶ Forschungsfragen:
 - ▶ Skalierbarkeit und Multiplizierbarkeit – in Bezug auf Dienstleistungsgebäude und Netzauswirkungen
 - ▶ Wie können Einzeltechnologien optimal kombiniert werden?
 - ▶ Wie können die NutzerInnen eingebunden werden?
 - ▶ Welche Ansatzpunkte gibt es für die Wohnbauförderung?
- ▶ Umsetzungsideen:
 - ▶ Gemeinschafts-PV-Anlage in Kombination mit E-Car-Sharing
 - ▶ Gebäudeheizung und Kühlung mittels Windstrom, intelligente Wärmepumpensteuerung und Bauteilaktivierung

„Photovoltaik im Stromnetz“:

- ▶ Ausgangsthese: Die Anzahl der PV-Anlagen steigt. Erzeugungsspitzen belasten die unterste Stromnetzebene und gefährden die Systemstabilität
- ▶ Forschungsfragen:
 - ▶ Wie können PV-Kraftwerke mit Einspeisung in der untersten Netzebene weiterhin ausgebaut werden, ohne Überproduktionen abregeln zu müssen?
 - ▶ Wie könnten PV-Anlagen angesteuert werden, um das System zu optimieren?
 - ▶ Wo liegt die Grenze an Anlagen im Niederspannungsnetz?
 - ▶ Wie kann man möglichst viel PV-Strom zu günstigen Konditionen vollständig im Netz unterbringen?
- ▶ Umsetzungsideen:
 - ▶ Testlabor in einer Gemeinde mit hoher PV-Dichte einrichten
 - ▶ Weiterentwicklung des EVN-Spannungswächters

„Speicher/netzdienliche Komponenten im Energiesystem“:

- ▶ Ausgangsthese: Quartiers- und Großspeicher werden eine wichtige Rolle spielen. Ein hoher Anteil erneuerbarer Kraftwerke und der Wegfall konventioneller Kraftwerke mit großen rotierenden Massen erfordern neue Möglichkeiten im Bereich der Netzstabilität.
- ▶ Forschungsfragen:
 - ▶ Vielseitigkeit: Für welche Anwendungsfälle ist welcher Speicher geeignet, insbesondere für welche netzdienlichen Funktionalitäten, die ein zukünftiges Energiesystem braucht?
 - ▶ Wie können Geschäftsmodelle (Erlöse, Vergütungen) aussehen? Wie groß ist das Potenzial für den Anwendungsfall „Windkraftanlagen zur Netzstabilisierung“
 - ▶ Wie groß ist das Potenzial an „künstlichen Schwungmassen“ durch PV-Kraftwerke?
- ▶ Umsetzungsideen:
 - ▶ Errichtung und praktische Erprobung von Testspeichern; Entwicklung von Geschäftsmodellen

„Power2Heat – P2X“:

- ▶ Ausgangsthese: Mittelfristig ist die Nutzung von überschüssigem Strom in Form von Wärme eine technologisch bereits funktionierende Option. Es existieren bereits in großem Maßstab Elektrodenkessel (z.B. EVN-Theiss-5MW) und in kleinerem Maßstab Bauteilaktivierungsprojekte.
- ▶ Forschungsfragen:
 - ▶ Können Heißwasserspeicher systemstabilisierend eingesetzt werden?
 - ▶ Können Heißwasserspeicher die regionale Nutzung von PV- und Windstrom fördern (Stichwort: regionalisierender Aspekt“)?
 - ▶ Welche Rolle spielen Wärmepumpen?
 - ▶ Welches Potenzial hat die Bauteilaktivierung?
- ▶ Umsetzungsideen:
 - ▶ P2Heat Großprojekt
 - ▶ Bauteilaktivierungsprojekt zur Aufnahme von regionalen Windstromüberschüssen

„Elektromobilität“:

- ▶ Ausgangsthese: Die Pendlerströme nehmen weiterhin zu und die Elektromobilität wird im ÖV, MIV und Wirtschaftsverkehr die dominierende Antriebsart sein.
- ▶ Forschungsfragen:
 - ▶ Wie viel Elektromobilität verträgt das Netz?
 - ▶ Wie kann die Ladeinfrastruktur nahe an die Erzeugung gebracht werden?
 - ▶ Wie kann das Mob-Verhalten geändert werden (Carsharing, ÖV?)
 - ▶ Welche Geschäftsmodelle kann ein EVU anbieten?
- ▶ Umsetzungsidee: e-mobile Gemeinde - Test hoher E-Auto-Dichte in einer Beispielgemeinde

„Strom2Go“:

- ▶ Ausgangsthese: Das EVU wird eine Dienstleistung als „Strombank“ anbieten und dem Kunden den Zugriff auf den selbst produzierten Strom von jedem Ort aus ermöglichen.
- ▶ Forschungsfragen:
 - ▶ Wie müssen Netztarife für diese Art von Dienstleistung aussehen?
 - ▶ Was ist die Rolle des EVUs dabei? Wie muss die IKT dazu aussehen?

- ▶ Trägt diese Maßnahme tatsächlich zum Ausbau von erneuerbarer Energie bei?
- ▶ Welches Potenzial bietet die BlockChain-Technologie zur Umsetzung des Vorhabens?
- ▶ Umsetzungsideen: Analyse von Use-Case, Entwicklung und Erprobung von Geschäftsmodellen

5.2 Vorstellung der E-Mobilitätskonzepte und -strategien der Länder und des Bundes

Elektromobilität auf Bundesebene

Elektromobilität ist im österreichischen Verkehrssystem ein wichtiger Baustein, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Ein breites Mobilitätsangebot ist außerdem ein entscheidendes Kriterium für Standortqualität. Insbesondere der Einsatz elektrifizierter Antriebe muss entsprechenden Mobilitätsbedürfnissen angepasst sein. Mit sinkenden Batteriekosten ist dabei vielfach trotz höherer Anschaffungskosten schon jetzt ein wirtschaftlicherer Einsatz als mit konventionell betriebenen Fahrzeugen möglich. Relevant sind urbane Logistikverkehre, der öffentliche Linienverkehr, aber auch bedarfsorientierte kleinräumige Verkehrsangebote und der Radverkehr. CO₂-freier und umweltfreundlicher Verkehr wurden als strategische Ziele für zukünftigen Gesamtverkehr ausgegeben. Erneuerbare Energien und eine erhöhte Energieeffizienz leisten einen Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastungen im Verkehr. Car-Sharing und die Nutzung von Elektrofahrzeugen im Personen (E-Taxi, E-Busse, Flotten) und Güterverkehr (E-Transporter, E-LKW) helfen dem österreichischen Wirtschaftsstandort und reduzieren Emissionen wie Lärm und Stickoxide.

Eine Vielzahl von Projekten, neuen Unternehmen und neuen Kooperationen etablierter Akteure bestimmen den Markt. Die Austria Tech, eine Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen, stellt in einem jährlichen Monitoringbericht die wichtigsten Entwicklungen in den Bereichen Gesamtverkehr, Fahrzeuge, Infrastruktur, regulatorische Rahmenbedingungen und Förderungen in Österreich und darüber hinaus vor.

E-Mobilität Burgenland

Das Burgenland hat derzeit noch keine eigene E-Mobilitätsstrategie. Im Regierungsprogramm 2015 wurde die Unterstützung von Initiativen zur Verbreitung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Elektro-Cars, Erdgas, etc.) beschlossen, mit dem Ziel, den Anteil erneuerbarer Energie auf über 50% des gesamten regionalen Energieverbrauchs zu erhöhen (Energiestrategie Burgenland 2013). Ein großes Anliegen ist dabei insbesondere die E-Mobilität, welche im gesamten Burgenland – so auch im ländlichen Raum – gesteigert werden soll.

In der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland wurden im Zusammenhang mit dem Thema E-Mobilität folgende Umsetzungsmaßnahmen festgelegt:

- ▶ Förderung innovativer Organisationsmodelle zur multimodalen Vernetzung,
- ▶ Förderung der Nutzung erneuerbarer Energie (z.B. Windstrom, Biomethan) im Verkehr sowie alternativer Antriebsarten im Individualverkehr

Aktuell läuft ein Projekt der Energie Burgenland Green Power GmbH mit einem E-Car-Sharing-Modell, das vom Land Burgenland über die Dorferneuerung gefördert wird und vorerst in 5 Pilot-Gemeinden durchgeführt wird.

e-mobil in Niederösterreich

Mit der NÖ Elektromobilitäts-Strategie 2014-2020 definiert das Land NÖ drei konkrete Ziele und die erforderlichen Maßnahmen zur Zielerreichung für die Elektromobilität in Niederösterreich:

- ▶ 5% Elektromobilitätsanteil am Pkw-Gesamtfahrzeugbestand in NÖ
- ▶ Reduktion des Pkw-Individualverkehrs von 25.000 Menschen durch Elektro-Mobilität
- ▶ Bundesweit überdurchschnittliche Steigerungsraten von Wertschöpfung und Beschäftigung im Bereich Elektro-Mobilität

Die Emissionen aus dem Sektor Verkehr stellen für Niederösterreich eine große Herausforderung dar. Die Rahmenbedingungen zur Reduktion der Verkehrsemissionen sind in Niederösterreich, aufgrund der Struktur als Flächenbundesland mit vielen ländlichen Regionen, schwieriger als in anderen Bundesländern. Gleichzeitig besitzt Niederösterreich aber große Potentiale im Bereich der erneuerbaren Energiegewinnung.

Das Energieziel des Landes, 100% des Strombedarfs aus erneuerbaren Energien zu decken, bietet in Kombination mit der „NÖ Elektromobilitäts-Strategie“ die ideale Voraussetzung, um im Bereich der Elektromobilität Vorzeigeregion in Europa zu werden. Des Weiteren bietet die Forcierung der Elektromobilität als Zukunftstechnologie wichtige Impulse für den Wirtschaftsstandort Niederösterreich.

Die NÖ Elektromobilitätsstrategie 2014-2020 gibt die Leitlinien vor, um die Chancen der Elektromobilität optimal für Niederösterreich zu nutzen.

In Niederösterreich haben mehr als 40 Gemeinden ein e-Carsharing-Projekt initiiert und damit eine neue Dynamik in der Mobilität ausgelöst.

Das Land Niederösterreich hat bereits im Jahr 2010 eine eigene Initiative zum Thema Elektromobilität ins Leben gerufen und seit vielen Jahren existieren Förderaktionen. Aktuell fördert das Land in Kombination mit dem Bund den Ankauf von Elektrofahrzeugen und auch die Errichtung von Infrastruktur.

Elektromobilitäts-Strategie der Stadt Wien

Die Elektromobilitäts-Strategie ist aus den allgemeinen Zielsetzungen in den Bereichen Verkehrspolitik und Stadtentwicklung abgeleitet, die im Fachkonzept Mobilität festgeschrieben sind. Dieses ist Teil des im Jahr 2014 vom Gemeinderat beschlossenen Stadtentwicklungsplans STEP 2025. Die Strategie umfasst alle Bereiche und Erscheinungsbilder der Elektromobilität einer Stadt, von der Infrastruktur über die Fahrzeuge bis hin zu den Nutzerinnen und Nutzern.

Die Elektromobilität wird grundsätzlich als positive Technologie bewertet, allerdings reicht es nicht, den PKW-Verkehr bloß zu elektrifizieren. Der hohe Platzbedarf in urbanen Regionen führt zu Ressourcenkonflikten im öffentlichen Raum. Daher gibt es keine Ausnahmeregelungen bei der Parkraumbewirtschaftung oder der Mitbenützung von ÖV-Trassen. E-Autos haben zwar den Vorteil der Reduktion von Luftschadstoffen und Lärm, allerdings haben sie einen unverändert hohen Platzbedarf im Vergleich zu herkömmlich betriebenen Fahrzeugen.

Die Stadt Wien hat sich zum Ziel gesetzt, dass im Jahr 2025 mindestens 10% der Autofahrten in Wien elektrisch erfolgen sollen.

Der Fokus der Elektromobilitäts-Strategie liegt vor allem

- ▶ auf Maßnahmen zur Elektrifizierung von Fahrzeugflotten sowie

- ▶ auf dem Aufbau der notwendigen Lade-Infrastruktur.

Individuelle Elektromobilität kann den öffentlichen Verkehr nicht ersetzen, sie stärkt das städtische Angebot. Die Stadt Wien hat das Ziel, die Einführung der Elektromobilität unterstützen. Sie setzt dabei vor allem auf Flotten, zum Beispiel Fuhrparks von Unternehmen oder Taxis und den regionalen Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr mit Klein-Lkw). Hier werden im Vergleich zum Privat-Pkw viele Kilometer zurückgelegt. Der Kauf von Transportfahrrädern wird ab März 2017 mit bis zu 800 Euro unterstützt.

Pilotprojekte:

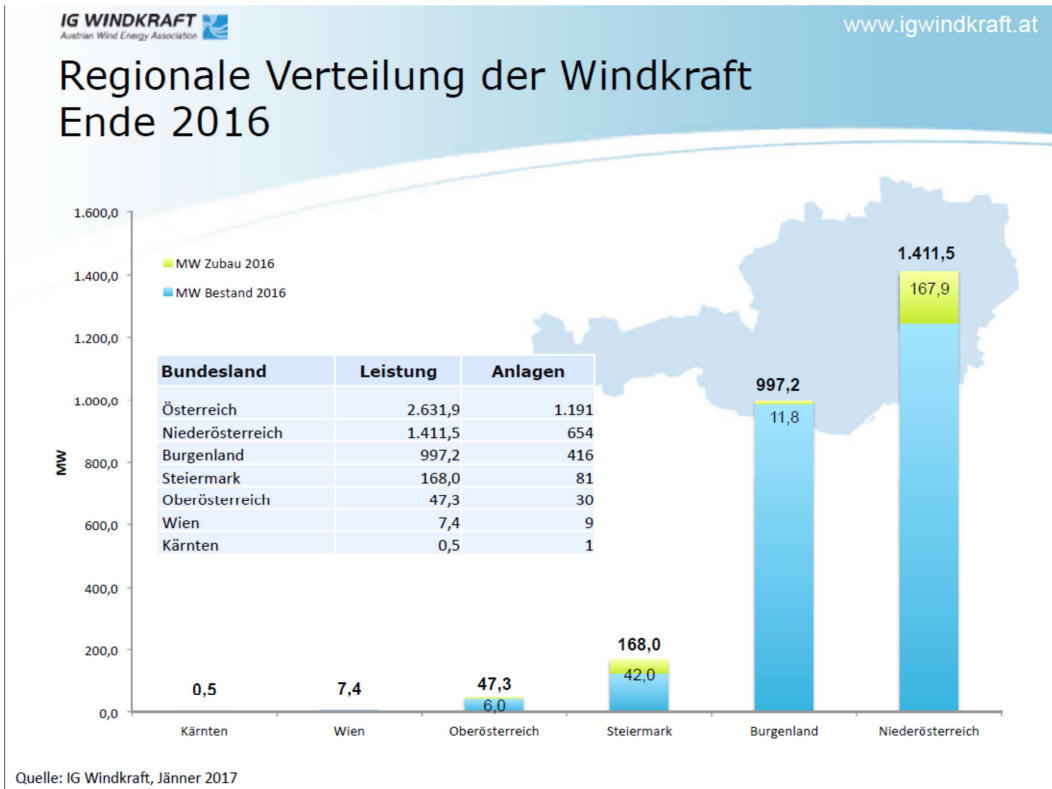
- ▶ E-Taxi- Projekt der Wiener Stadtwerke: Einsatz von E-Taxis in Wien, Errichtung von Schnelladestationen
- ▶ Smarter together: Forschungsprojekt der EU: Einsatz von E-Hubstaplern bei Siemens, Test von E-Autos für die Post, Einsatz von E-car sharing Autos in einem Wohnbau, Einsatz von E-Bikes

5.3 Österreichische Gesamtschau bezüglich Windkraftbereiche im Abgleich mit den Paris-Zielen

Bei der Klimakonferenz in Paris im Dezember 2015 hat man sich auf ein Klimaabkommen geeinigt, um die globale Erwärmung langfristig auf zwei Grad oder weniger zu begrenzen und bis Ende dieses Jahrhunderts die Wirtschaft CO₂-neutral zu gestalten. Die EU will bis 2030 ihren CO₂-Ausstoß um mindesten 40% im Vergleich zu 1990 reduzieren und ihren Anteil an Erneuerbaren Energien EU-weit auf mindestens 27% steigern.

In Österreich wird derzeit an einer Energiestrategie 2030 gearbeitet. Dabei gibt es mehrere Studien darüber, wie dieses Klimaziel unter besonderer Berücksichtigung der erneuerbaren Energien erreicht werden könnte. Alle Studien kommen zum Schluss, dass dafür ein weiterer Ausbau der Erneuerbaren notwendig ist, über die Größe des Ausbaus gibt es unterschiedliche Aussagen.

Für den Bereich Windenergie in Österreich scheint eine installierte Leistung von 6000 MW eine realistische Größe für 2030 zu sein. Das würde einen Zubau von 3000 MW und damit eine Verdoppelung der derzeit installierten Leistung bis 2030 bedeuten. Diese Vorgaben treffen auch die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland, die derzeit schon die meisten Windkraftanlagen in Österreich haben.



Windenergie in Österreich 2020 und 2030 - Potentiale in den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland:

Niederösterreich	2013	2020	2030	Burgenland	2013	2020	2030	
Stromverbrauch ¹	10.908	11.695	12.918	Stromverbrauch ¹	1.558	1.670	1.845	GWh
Leistung Szenario	797	1900	3.200	Leistung Szenario	770	1300	1900	MW
Potentielle Erzeugung ²	1.714	4.560	8.960	Potentielle Erzeugung ²	1656	3120	5320	GWh
Anteil am Stromverbrauch	16%	39,00%	69,40%	Anteil am Stromverbrauch	106%	186,80%	288,40%	%

Stromverbrauch 2013: Wert basiert auf dem Stromverbrauch 2012 (Statistik Austria / Energetischer Endverbrauch)
 Stromverbrauch 2020 und 2030 berechnet auf Basis 2013 und 1% jährlicher Steigerung
 1 Stromverbrauch 2013: Wert basiert auf dem Stromverbrauch 2012 (Statistik Austria / Energetischer Endverbrauch)
 Stromverbrauch 2020 und 2030 berechnet auf Basis 2013 und 1% jährlicher Steigerung
 2 Potentielle Erzeugung 2013 berechnet auf Basis von 2.150 Volllaststunden
 Potentielle Erzeugung 2020 und 2030 berechnet auf Basis von Volllaststunden mit neuer Anlagentechnik
 Quelle: IG Windkraft

Für das Burgenland könnte das einen möglichen Zubau mit bis zu 1000 MW bis 2030 bedeuten. Auch wenn dieses zusätzliche Potenzial teilweise aus dem Repowering bestehender Anlagen erreicht werden kann, wird es im Burgenland gleichzeitig auch die Festlegung neuer Eignungszonen bedeuten.

6. Plattform für wirtschaftsräumliche Themen

In der PGO Studie „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, die Ende 2015 abgeschlossen werden konnte, wurde als eine der Empfehlungen zur wirtschaftsräumlichen Entwicklung die Einrichtung einer Plattform für einen Austausch der Wirtschaftsagenturen vorgeschlagen. Bei der letzten Koordinierungsorgansitzung wurde beschlossen, eine dementsprechende Plattform bei der Planungsgemeinschaft Ost einzurichten.

Am 28.10.2016 fand die 1. Sitzung der Plattform für wirtschaftsräumliche Themen in der Planungsgemeinschaft Ost unter Beteiligung der Raumordnungsabteilungen, der Wirtschaftsabteilungen und der Wirtschaftsagenturen der drei Bundesländern sowie des Stadt-Umland Managements statt.

Nach einer Präsentation der Studien bzw. Projekte „Wirtschaftsanalyse Ostregion“, „Betriebszonenkonzept Wien 2015“ und „Wachsende Städte und Metropolregionen“ wurde über die gemeinsamen Herausforderungen, Anknüpfungspunkte und Empfehlungen, die sich aus den Studien ergeben, diskutiert.

Ein weiteres Thema waren die Logistikstandorte im Umland von Wien, da durch die offensichtliche Flexibilisierung von Betrieben hinsichtlich ihrer zentralen Logistikstandorte, in dem diese durch mehrere, dezentrale Standorte ersetzt werden, das Wiener Umland für solche Standorte zunehmend in den Fokus rückt. Es gilt herauszufinden, welche Standorte aus raumordnerischer Sicht sinnvoll und zweckmäßig wären. Diesbezüglich wird auf das erst kürzlich begonnene Projekt „Nachhaltige Logistik Niederösterreich-Wien 2030+“ mit Partnern aus den Ländern Wien und Niederösterreich sowie den Wirtschaftskammern der beiden Ländern verwiesen, bei dem vielleicht Synergieeffekte für raumordnerische Aspekte genutzt werden können.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass das Ziel „Schaffung neuer Arbeitsplätze“ durch den Faktor Standort beeinflusst wird. Die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen für attraktive Standorte ist eine Aufgabe der Raumordnung und öffentlichen Hand. Dafür gilt es die relevanten Grundlagen für politische Entscheidungen zu erarbeiten. Die Plattform könnte dabei eine koordinierende Rolle für die gesamte Länderregion Ost einnehmen.

Ein **wesentliches Ergebnis** des Treffens war, sich fürs erste nicht auf weitere Studien oder eine „Ostregionsstrategie“, sondern auf konkrete Projekte zu konzentrieren, aus denen der Mehrwert einer Kooperation erkennbar ist. Damit soll Vertrauen zwischen den Kooperationspartnern geschaffen werden. Das nächste Treffen ist für das erste Halbjahr 2017 vorgesehen.

7. Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum

Für das an die wachsende Wiener Stadtregion angrenzende Gebiet, das einen vergleichsweise peripheren Raum darstellt und dem aktuelle Bevölkerungsprognosen eine deutlich weniger dynamische Entwicklung voraussagen als der Stadtregion⁺, wurden im Rahmen der PGO-Studie „SRO peripher_Süd“ in **Szenarien - aufbauend auf Strukturanalysen, Motivationsanalysen, Potenzialermittlungen und Handlungsoptionen – mögliche Auswirkungen verschiedener Strategien** aufgezeigt und dabei auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen in einzelnen Teilräumen Beachtung genommen.

Der bereits über Jahrzehnte andauernde Bevölkerungsrückgang - verbunden mit Änderungen in der Sozial- und Altersstruktur - prägt nach wie vor große Teile dieser Region. Daher kann für dieses Gebiet zwar prinzipiell vom Ziel einer „nachhaltigen räumlichen Struktur“ ausgegangen werden, allerdings unter deutlich anderen Rahmenbedingungen. Anders als bei Wachstumsregionen geht es nicht vorrangig um „Ordnen“, „Lenken“ und „Verteilen“ von vorhandener Entwicklungsdynamik, sondern eher um „Stabilisierungsstrategien“, d.h. um gezielte Impulssetzung zur Auslösung von Dynamik an geeigneten Standorten.

Denn insbesondere für dünn besiedelte, periphere Räume scheint die Entwicklung zentraler Orte zu strategischen „Stabilisierungskernen“ für den Erhalt wichtiger regionaler Funktionen von besonderer Bedeutung. Entscheidend wird letztlich auch sein, ob und in welcher Form es gelingt, diese Zentren mit benachbarten „Wachstumsregionen“ wirksam zu vernetzen.

Im Hinblick auf eine ökonomisch und ökologisch nachhaltige Entwicklung ist es daher notwendig, für diese strukturschwächeren, peripheren Räume rechtzeitig geeignete räumliche Strategien für einen Umgang mit Bevölkerungsrückgang und Alterung und den daraus resultierenden Konsequenzen auszuarbeiten.

Um einen gemeinsamen Informations- und Erfahrungsaustausch, eine gemeinsame Befassung mit bundesländerübergreifenden Frage- und Problemstellungen sowie eine gemeinsame Grundlagen- und Raumforschung zu ermöglichen, wurde diese Plattform auf Ebene der PGO eingerichtet. Damit soll auch zum Thema „Regionalentwicklung in ländlichen Räumen“ eine verstärkte Abstimmung zwischen den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland ermöglicht werden.

In einer ersten Platfformsitzung im November 2016 wurden die teilnehmenden VertreterInnen aus den beiden Ländern der Bereiche Dorf- und Stadterneuerung, Regionalentwicklung, Raumplanung und Verkehr über die wichtigsten Ergebnisse der PGO Studie „SRO_peripher_Süd“ und die im Zuge dieses Projektes erstellte „SRO_peripher Datenbank“ informiert.

In der nachfolgenden Diskussion herrschte Einigkeit darüber, dass das vorgestellte Szenario 3 „Regionale Akupunktur“ für strukturschwache Regionen das einzige weiter zu verfolgende Szenario sein sollte.

Durch den geringeren finanziellen Spielraum vieler Gemeinden ist von einer vermehrten Kooperationsbereitschaft der Gemeinden untereinander auszugehen. Als Problem wird der Finanzausgleich erkannt, da er zumindest bis jetzt Kooperationen z.B. durch die derzeitige Besteuerung (20% USt. z.B. bei einem gemeinsamen Bauhof) nicht unterstützt. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Kooperationsbereitschaft der Gemeinden, sowie die Bereitschaft bei Projekten mitzuarbeiten, stark personenbezogen ist. Wichtig erscheint, dass es bei Kooperationen innerhalb einer Region auch einen entsprechenden finanziellen Anreiz gibt.

Auf dem Thema Bevölkerungsrückgang in ländlichen Räumen wird in den nächsten Platfformsitzungen weiterhin das Hauptaugenmerk liegen.

8. Neukonzeption PGO-Homepage

Die Homepage der PGO stellt neben den PGO-Newslettern ein wesentliches Kommunikationselement und eine wichtige Plattform für die Präsentation von Handlungsfeldern und Forschungsergebnissen der PGO dar. Wichtig ist hierbei, die Inhalte für die Öffentlichkeit bzw. Zielgruppen bedarfsgerecht anzubieten. Als Zielgruppe gelten die länderweisen Fachdienststellen, Gebietskörperschaften, regional relevante Organisationen und Institutionen sowie generell die interessierte Fachöffentlichkeit.

Die Homepage der PGO besteht seit mehr als 15 Jahren und wurde laufend aktuell gehalten. Dennoch ist sie hinsichtlich deren Inhalte, Struktur, grafischen Layout, Bedienung und der technischen Standards in die Jahre gekommen. Daher wurde bereits Ende 2015 eine Neukonzeption der Homepage andiskutiert und im Jahr 2016 **eine umfassende technische und inhaltliche Überarbeitung sowie eine grafische Neukonzeption** vorgenommen.

Die Umsetzung erfolgte durch die Firma Gugler GmbH in enger Zusammenarbeit mit dem Büro der PGO und den Öffentlichkeitsreferaten der Länder.

Zielsetzung für die **inhaltliche Überarbeitung** war, den BenutzerInnen sowohl einen **thematischen** als auch **räumlichen Zugang** (Länderregion Ost, Stadtregion und Planungsregion Süd) zu den Inhalten der PGO anzubieten. Neue **zentrale, inhaltliche Elemente** der Website sind Informationen **zur Stadtregion und zur Planungsregion Süd** sowie eine umfassende **Studiensammlung**, die nunmehr über mehrere Einstiegspunkte erreichbar ist und durch eine Suchfunktion besser durchsuchbar ist. Der thematische Zugang findet sich einerseits durch die Fachbereiche und andererseits durch die Studien wieder, die direkt miteinander verbunden sind. Der räumliche Zugang ist auf der Einstiegsseite der Homepage, über den Layer „Die Region“ und auch durch die Suchfunktion im Layer „Studien“ gesichert. Die Textbausteine der einzelnen Layer wurden gänzlich neu verfasst bzw. basieren auf den Ergebnissen des Reflexionspapiers zur thematischen Neuausrichtung der PGO.

PGO
Planungsgemeinschaft OST

- Die PGO
- Die Region
- Fachbereiche
- Studien
- Partner
- Kontakt

Seite durchsuchen

Information in English

Planungsgemeinschaft OST

Die Planungsgemeinschaft Ost ist eine gemeinsame Organisation der Länderverwaltungen Burgenland, Niederösterreich und Wien zur Abstimmung, Koordination und Vorbereitung raumplanerisch relevanter Fragen in der österreichischen "Länderregion Ost".

Aktuelle Beiträge
zum Archiv

neuer CentropeMAP & CentropeSTATISTICS Newsletter

Der neue Newsletter Nr. 7 des Geo-Portals „CentropeMAP & CentropeSTATISTICS“ steht in einer deutschen und englischen Version zur Verfügung.

[weiterlesen](#)

Aktualisierung SRO_peripher-Projekt-datenbank

Die SRO_peripher-Projekt-datenbank ist ein Teilergebnis des Projektes SRO_peripher Süd und soll verschiedene praxiserprobte Handlungsoptionen für die Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in den Gemeinden und Regionen aufzeigen.

[weiterlesen](#)



Planungsgemeinschaft OST

- Die PGO
- Die Region**
 - Stadtregion+
 - Planungsregion Süd
- Fachbereiche
- Studien
- Partner
- Kontakt

Seite durchsuchen

[Information in English](#)

Sie befinden sich hier: [Home](#) > [Die Region](#) > [Stadtregion+](#)

Stadtregion+

Die Stadtregion+ ist Teil der Länderregion Ost und umfasst die Bundeshauptstadt Wien mit ihren 23 Bezirken, 205 niederösterreichische und 63 burgenländische Gemeinden. Die Abgrenzung erfolgte im Rahmen eines Projektes der Planungsgemeinschaft Ost, wobei Kriterien wie Pendlerverflechtungen, funktionale Beziehungen zwischen der Kernstadt und dem Umland sowie regionale Bevölkerungsprognosen ausschlaggebend waren. Selbster wird die Stadtregion+ sehr oft im Zusammenhang mit Begriffen wie Großraum, Agglomeration, Ballungsraum oder Metropolregion Wien verwendet.

Die Stadtregion+ ist die wirtschaftlich stärkste Region Österreichs, infrastrukturell gut ausgestattet, verkehrsmäßig hervorragend erschlossen und eine der dynamischsten Stadtregionen Europas. Das Zentrum, die Stadt Wien, strahlt aufgrund ihrer demographischen Größe, ihrer ökonomischen Bedeutung sowie ihres historisch-kulturellen Images weit über die Stadtregionsgrenzen hinaus.

Im Jahr 2015 lebten in der Region rund 2,76 Mio. Menschen. Im Vergleich zum Jahr 2008 ergibt dies ein Bevölkerungsplus von rund 176.000. Die Prognose der ÖROK geht von einem weiteren Wachstum von rund 350.000 zusätzlichen Personen in der Kernstadt und knapp 140.000 in den Umlandbereichen der Kernstadt bis 2030 aus. Die dadurch bewirkte Dynamik birgt Chancen und Herausforderungen für die künftige räumliche Entwicklung der Stadtregion+.



Abgrenzung Stadtregion+

Das Bild der Stadtregion+ ist vielfältig. Von den pannonischen Tiefen des Seewinkels zu den moderaten



Planungsgemeinschaft OST

- Die PGO
- Die Region
- Fachbereiche
- Studien**
- Partner
- Kontakt

Seite durchsuchen

[Information in English](#)



Sie befinden sich hier: [Home](#) > [Studien](#)

Studien

REGION: PGO-Region Stadtregion+ Planungsregion Süd

FACHBEREICHE: Raumordnung Verkehr und Mobilität Grünraum Wirtschaft Energie und Klimaschutz

Suchbegriff Auswahl anzeigen

sortiert nach: Datum



Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und -haltestellen in der Stadtregion+

Stadtregion+ | Raumordnung

Die Stadtregion+ steht vor der Herausforderung, das prognostizierte Bevölkerungswachstum möglichst ressourcen- und flächenschonend zu bewältigen. Die Hypothese, dass im Nahbereich von hochrangigen ÖV-Haltestellen viele unter- oder ungenutzte siedlungsstrukturelle Potenziale zu finden sind, wurde im Rahmen dieser Studie überprüft. Die Ergebnisse geben Hinweise sowohl für die Siedlungs- wie auch die Verkehrsplanung in der Region.

[Details zur Studie](#)



Länderübergreifende Grundlagen zur Beurteilung von Windparks

Stadtregion+ | Raumordnung, Energie und Klimaschutz

Im Rahmen dieser Studie wurden für jene Gebiete in Niederösterreich und Burgenland, in denen eine äußerst hohe Dichte an Windrädern im grenznahen Raum besteht, die Grundlagen zur Beurteilung von Windparkstandorten entsprechend den Kriterien der Raumordnung, der Ornithologie und des Naturschutzes erhoben und über die Bundeslandgrenze hinweg dargestellt.

[Details zur Studie](#)

Im Vordergrund der grafischen Neukonzeption stand die **Darstellung der regional relevanten Planungs- und Umsetzungsaktivitäten**. Für die **technische Umsetzung** waren der Entwurf eines kreativen, optisch ansprechenden Layouts unter Beachtung der Corporate Identity der PGO (Blau als Grundfarbe, Logo,...) und die Integration aktueller technischer Standards (z.B. Barrierefreiheit, Optimierung für Smartphones und Tablets, Opensource System für Verwaltung der Inhalte) von besonderer Bedeutung. Im Zuge des grafischen Relaunches hat sich die Notwendigkeit einer geringfügigen Adaption des Corporate Identities der PGO hinsichtlich Farben, Schriftarten und Logo ergeben und wurde entsprechend umgesetzt.

Beispielsweise wurde folgenden technischen Anforderungen entsprochen:

- ▶ Barrierefreiheit nach WCAG 2.0

Die Website ist nun barrierefrei gemäß den Vorgaben der „Web Accessibility Initiative“ (WAI) umgesetzt. Je nach beauftragten Bereichen und umgesetzten Funktionalitäten werden die Richtlinien entsprechend WCAG 2.0 Level „AA“ (double A) angewendet. Damit entspricht die Website den rechtlichen Rahmenbedingungen, nach denen vor allem Menschen mit besonderen Bedürfnissen

oder älteren Personen der Zugang zu Internetangeboten erleichtert werden sollen. Die gesamte Webseite ist für Screenreader und Tastaturbedienung geeignet.

- ▶ Volltextsuche

Für die Website wurde eine Volltextsuche integriert. Diese ermöglicht es, Besuchern nach Stichworten den gesamten Inhalt der Website (inklusive PDF Dateien) zu durchsuchen. Ergebnisse werden nach Relevanz des Suchergebnisses aufgelistet.

- ▶ SEO – Suchmaschinen-Optimierung, on-page Maßnahmen

Mit dem Relaunch ist sichergestellt, dass die Website nun durch Google vollständig indiziert wird und dass deren Inhalte für Suchmaschinenabfragen zugänglich sind.

- ▶ Kontaktformular

Um den Besuchern einen einfachen Kontakt zur Planungsgemeinschaft Ost zur Verfügung zu stellen, wird ein Kontaktformular angeboten. Neben den persönlichen Daten des Absenders können auch Typ der Anfrage und weitere Informationen abgefragt werden.

Eine umfassendere Auswertung von Zugriffszahlen ist aufgrund der neu eingerichteten Zielgruppenanalyse möglich. Die Freischaltung erfolgte im Jänner 2017. Im Zeitraum vom 20.1. bis 20.2.2017 gab es bereits 438 Sitzungen ohne eigene Bewerbung der Homepage im Vergleich zu 369 Zugriffen im Zeitraum 19.01. bis 22.02.2015.

In Zukunft soll die neue Homepage ständig aktuell gehalten und laufend durch neue Studien und Arbeitsergebnisse der PGO erweitert werden.

9. Sonstige Aktivitäten

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

Mitwirkung im Rahmen der Regionalen Leitplanung Bezirk Mödling:

Im Jahr 2016 wurde der Meinungsbildungsprozess sowie die Bearbeitung im Rahmen der „Regionalen Leitplanung Bezirk Mödling“ unter der Federführung des Stadt-Umland-Managements (SUM) vorangetrieben.

Am 5. Juli 2016 fand in der Stadtgalerie Mödling die Abschlussveranstaltung der Regionalen Leitplanung statt. Nach einem kurzen Überblick über die Inhalte, Schlussfolgerungen weitere Initiativen stand das Netzwerken, der persönliche Austausch im Mittelpunkt. Der Abschluss dieser Planungsphase ist der Aufbruch für eine neue Phase der Zusammenarbeit. Der Regionale Leitplan Bezirk Mödling kann auf der Homepage des Stadt-Umland-Managements (www.stadt-umland.at) heruntergeladen werden.

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“ initiierte das SUM ein regionales Projekt, wobei die Stadt Wien (MA 18) als Projektpartner fungiert und die aktive Beteiligung des Landes Niederösterreich (RU2) sowie der Marktgemeinde Vösendorf in einem Übereinkommen festgehalten wurde. Vorgesehen sind die Entwicklung sowohl einer gemeinsamen bundesländerübergreifenden Entwicklungsplattform für den Raum Wien Liesing – Vösendorf – Brunn als auch die Erarbeitung von gemeinsamen Strategien für den Raum „B17 Triester Straße, Marktviertel Vösendorf, Areal Hazetgründe/Wiener Tierschutzheim und eventuell Wienerberger Areal/Kellerberg“. Im Jahr 2016 fanden neben mehreren internen Koordinationstreffen am 11.2. die Metropolenwerkstatt (Local Support Group Kick Off Meeting) in Vösendorf, am 26.5. das Kick-off sub>urban in Amsterdam, der erste thematische Workshop „Transforming planning“ in Antwerpen (29.6.-1.7.), die Urbact Summer University in Rotterdam (24.-26.8.), 3 Walkshops (27.9., 28.9. und 3.10.) in Vösendorf-Siebenhirten und der zweite thematische Workshop „Transforming private space“ in Casoria (14.-16.11.) statt.

Besprechung zum Thema „Lärm versus Bauland“ (27.10.2016):

Im Jahr 2014 wurde im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) die Studie „Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen in der Stadtregion plus“ bearbeitet. Zentrales Anliegen der Studie war zu erheben, wie viele Flächenpotenziale unterschiedlicher Widmungsarten entlang der einzelnen Bahnlinien der Ostregion theoretisch vorhanden sind. Dieses theoretisch verfügbare Flächenpotenzial steht im Spannungsfeld mit der aktuellen Situation eines teilweise hohen Lärmniveaus in Stadtzentren, Ortszentren in z.B. manchen niederösterreichischen Gemeinden, wodurch eine Verdichtung bzw. Nachnutzung teilweise nur schwer realisierbar ist. Es besteht ein Widerspruch zwischen Verdichtung an insbesondere hochrangigen ÖV-Haltestellen einerseits und Lärmschutzvorgaben andererseits.

In der Planungsgemeinschaft Ost trafen sich VertreterInnen aus den drei Bundesländern Burgenland, Niederösterreich und Wien, um sich bezüglich Verdichtungsmöglichkeiten versus Lärmschutzwerte, der rechtlichen Rahmenbedingungen, aber auch hinsichtlich Gesundheitsaspekte auszutauschen. So wurde intensiv über die unterschiedlichen Zugänge der Länder bezüglich Lärm-

schutz diskutiert, ohne dabei auch die europäischen Ebene zu vergessen. Gegebenenfalls wird eine entsprechende Informationsrunde auch 2017 stattfinden.

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.

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 2016 am 12.2., 30.5. und 21.11. in der Planungsgemeinschaft Ost stattfanden.

SUM Forum Nord (12.09.2016):

Zur Vernetzung und zum Informationsaustausch diente auch das SUM Forum Nord in der Riverbox, bei dem über aktuelle Weichenstellungen in Sachen „Öffentlicher Personennahverkehr“ informiert und diskutiert wurde. Insbesondere ging es um den organisatorischen und strukturellen Rahmen im System ÖPNV in der Ostregion. An diesem Forum nahmen rund 60 Personen (BürgermeisterInnen, politische VertreterInnen der Stadt Wien, VertreterInnen der Planungsabteilungen aus Wien und Niederösterreich, sowie der Verkehrsunternehmen) teil. Ein Vertreter der Planungsgemeinschaft Ost unterstützte die Veranstaltung mit einem Kurzreferat.

SUM-Exkursion (12.-14.10.2016) und 4. Österreichischer Stadtregionstag (13.10.2016):

Die dreitägige SUM-Exkursion führte in die Stadtregionen Zürich und Rheintal, bei der neben Landtagsabgeordneten und Bürgermeistern auch die Leiter der Planungsabteilungen sowie weitere stadtregionale KollegInnen aus Wien und Niederösterreich dabei waren. Das Programm erlaubte einen Einblick und intensiven Erfahrungsaustausch bezüglich stadtregionaler/städtebaulicher Lösungsstrategien der Stadtregionen Zürich und Rheintal. Am 2. Tag fand der 4. Österreichische Stadtregionstag unter dem Motto „Erfolgsmodell Stadtregion – den Lebensraum gemeinsam gestalten!“ in Bregenz statt, der federführend vom Städtebund, der ÖROK, dem Land Vorarlberg und der Stadt Bregenz organisiert wurde. Im Rahmen von 3 gleichzeitigen, mobilen Workshops wurden zum Thema STADT-LAND-FLUSS kooperative Projekte aus der Region Rheintal (Bildstein, Dornbirn, Feldkirch und Lauterach) besucht und erlebbar gemacht.

SUM-Konferenz 2016 (30.11.2016) „Innovation im Kontext der Stadtregionsentwicklung“:

Viele Menschen und Initiativen beschäftigen sich mit Innovationen im Bereich der Stadtregionsentwicklung und der regionalen Zusammenarbeit. Die Ergebnisse fließen vielfach in das tägliche Leben ein und sind nicht mehr wegzudenken. In der SUM-Konferenz 2016 wurden im Palais Niederösterreich Ideen und innovative Lösungswege vor den Vorhang geholt und mit den 170 TeilnehmerInnen diskutiert.

Kooperation mit der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Die stadtrregionale Zusammenarbeit in der Länderregion Ost hat sich – nicht zuletzt durch die Strategie zur räumlichen Entwicklung der Stadtregion – als wesentlicher Schwerpunkt der Bearbeitungen in der PGO etabliert, wodurch ein wesentlicher Beitrag im Rahmen der ÖROK-Partnerschaft geleistet werden konnte. Im Berichtsjahr 2016 nahmen VertreterInnen des Büros der Geschäftsstelle an 8 Sitzungen der Projektsteuerungsgruppe der ÖROK-Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregion“ bzw. der Redaktionsgruppe zur Erarbeitung der ÖROK-Empfehlung Nr. 55 „Für eine Stadtregionspolitik in Österreich“ in der ÖROK-Geschäftsstelle teil. Im Zuge dieser Sitzungen wurden aus der Agenda Stadtregionen mögliche Eckpunkte für eine ÖROK Empfehlung erarbeitet und intensiv diskutiert, die dem ständigen Unterausschuss der ÖROK vorgelegt und von diesem Ende 2016 beschlossen wurde. Parallel dazu wurde eine „Roadmap“ mit konkreten Umsetzungsschritten zu einzelnen Empfehlungen erstellt, die Anfang 2017 abgeschlossen werden konnte.

Die Plattform Stadtregionen soll auch in Zukunft regelmäßig stattfinden und seitens des Österreichischen Städtebundes als wichtiges Element der stadtrregionalen Zusammenarbeit in Österreich fortgesetzt werden.

Teilnahme an diversen Veranstaltungen zur Vernetzung und zum Austausch

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

Raumordnung:

AK-Konferenz „Wien wächst – Smart City“ (17.02.2016):

Die Stadt Wien hat eine Smart City Rahmenstrategie entwickelt. In ihr werden Visionen für Wien bis ins Jahr 2050 formuliert. Schwerpunkte werden in den Bereichen Ressourcenschonung, Lebensqualität, Innovationsführerschaft sowie Governance gesetzt. Im Rahmen der Stadttagung wurde der Begriff Smart City und damit verbundene Hoffnungen wie auch mögliche Tücken im Spannungsfeld von Wissenschaft, Politik, Verwaltung und StadtbewohnerInnen diskutiert.

uniMind Workshop „Regionalität als Potential“ (21.04.2016):

Der uniMind Workshop wurde von Martin Heintel, Professor am Institut für Geographie und Regionalforschung an der Universität Wien und Christof Isopp, Planungsunternehmer mit Schwerpunkt kommunale Zukunftsentwicklung geleitet. Rund 30 PraktikerInnen kamen in der Alten Kapelle am Campus der Universität Wien zusammen, um sich über das Thema "Regionalität als Potential" auszutauschen und zu erarbeiten, vor welchen Herausforderungen und Möglichkeiten Regionen gegenwärtig stehen.

Workshop AK-Studie „Wien Neu – passende Strukturen in der wachsenden Stadt (22.04.2016):

Im Rahmen der Studie wurde der Frage nachgegangen, ob die bestehende Gliederung der Stadt sowie die Zuständigkeiten auf den Ebenen Gesamtstadt – Bezirke in der wachsenden Stadt geeignet sind, die Herausforderungen des Wachstums sozialverträglich zu bewältigen, sicherzustellen, dass dabei die verschiedenen Aufgaben- und Verantwortungsbereiche in der Stadtentwicklung zueinander passen, Maßnahmen von gesamtstädtischer Bedeutung auch zentral entscheiden können,

und gleichzeitig strukturelle Unterschiede der verschiedenen Stadtteile und Bezirke ausreichend Berücksichtigung finden, gesamtstädtisches öffentliches Interesse und lokale Befindlichkeiten in Einklang bringen. Die Studie diente als Annäherung und Diskussionsgrundlage zu ersten Lösungsansätzen und wurde im Rahmen des Workshops präsentiert und diskutiert.

raumplanung.at „Monitoring S8-West Status Quo 2015“ (25.04.2016):

Die S 8 Marchfeld Schnellstraße ist ein zentrales Projekt zur Verbesserung der Verkehrssituation im Marchfeld. Sie ist einerseits für die Standortsicherung der Region von Bedeutung und verbessert andererseits auch die überregionale Verbindung der Ballungsräume Wien und Bratislava. Für rd. 33.000 Anrainer bedeutet sie eine wesentliche Verbesserung ihrer Lebensqualität. Der Verein raumplanung.at hat nun den Status Quo in der Region entlang der S 8 West erhoben, um Basiswerte für spätere Vergleiche zu erhalten. Die Ergebnisse dieses Basisberichts wurden in der Planungsgemeinschaft Ost vorgestellt.

raumplanung.at „Forschung Monitoring Nordraum Wien“ (18.11.2016):

Im Rahmen der Veranstaltung wurden die Ergebnisse des sechsten 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 Meinungen und ihr Wissen zu den Entwicklungen nach der Eröffnung der S1 West und Ost und der A5 Nordautobahn auszutauschen.

Zukunft Wohnen: Bedürfnis – Wunsch – Wirklichkeit (30.11.2016):

Bei der Tagung, welche die Volksanwaltschaft in Kooperation mit dem Forum Wohn-Bau-Politik veranstaltete, diskutieren Expertinnen und Experten aus den Feldern Wissenschaft, Architektur, Wohnbauforschung, Bauwirtschaft und Zivilgesellschaft über die aktuellen Anforderungen an die österreichische Wohnpolitik.

Verkehr/Mobilität:

5. Österreichische Regionalbahntagung (20.09.2016):

ExpertInnen von Bahnunternehmen, Bund, Land sowie Fachleute der Verkehrs- und Raumplanung berichten über ihre Erfahrungen aus dem In- und Ausland zur Attraktivierung von Regionalbahnen. Folgende Fragen standen im Fokus: Wie profitieren Gemeinden von attraktiven Regionalbahnen? Was braucht es, um gute Verknüpfungen zwischen Bahn, Bahnhof und Umfeld zu realisieren? Welche Impulse geben Regionalbahnen für die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung in der Gemeinde und der Region? Welche neuesten Trends im Mobilitätsverhalten beeinflussen die Regionalbahnen der Zukunft?

raumplanung.at „Die NÖVOG und die neuen Bahnen in Niederösterreich“ (29.09.2016):

Im Jänner 2010 wurde zwischen dem Land Niederösterreich, dem Bund und den ÖBB beschlossen, bis Ende des Jahres 2010 mehrere Strecken vom Bund an das Land Niederösterreich zu übergeben. Dies betraf 26 Strecken mit insgesamt 624 km Länge, wobei jedoch mehrere Streckenabschnitte davon seit Jahren nicht mehr in Betrieb waren. Einige Strecken, wie z.B. die Mariazellerbahn und andere Schmalspurstrecken (die Wachaubahn oder die Strecke nach Drosendorf) werden vom Land unter der Regie der NÖVOG als neuer Landesbahngesellschaft weiterbetrieben. Der Besitzer- und Betreiberwechsel wurde mit dem Fahrplanwechsel vom 11. auf den 12. Dezember 2010 vollzogen. Dr. Gerhard Stindl, der seit 2010 Geschäftsführer der NÖVOG ist, gab einen Einblick in die NÖVOG und ihre neuen Bahnen.

AK Veranstaltung „S-Bahn in Wien – Ein Schlüssel zur Mobilität“ (24.10.2016):

Das rasante Bevölkerungswachstum in Wien und der gesamten Ostregion bedeutet enorme kommunalpolitische Herausforderungen – auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Denn der Verkehr nach und in Wien wird zunehmen. Vor diesem Hintergrund und in Zeiten angespannter Budgets sind nachhaltige Lösungen gefragt. Die S-Bahn als vergleichsweise kostengünstiges Verkehrsmittel für die Stadt birgt enormes Potenzial. Die AK-Studie „S-Bahn in Wien – Chance für die wachsende Stadt“ wurde im Rahmen der Veranstaltung vorgestellt und diskutiert.

Fachkonferenz Future City Logistics 4.0 (27.10.2016):

Die Konferenz beleuchtete das – auch in der PGO regelmäßig wiederkehrende Thema - Logistik, insbesondere die vielfältigen Dimensionen der sich weiter entwickelnden City-Logistik aus verschiedenen Perspektiven, um zukünftige Anforderungen an Städte zu identifizieren: City-Logistik aus technologischer und unternehmerischer Perspektive von Produzenten, Handel und Logistikunternehmen, Anforderungen an City-Logistik und die darin involvierten Unternehmen aus der Perspektive von KundInnen mit ihren diversifizierten Lebensstilen und City-Logistik aus der städtebaulichen, städteplanerischen, verkehrspolitischen und ökologischen Perspektive. Die Konferenz gab einerseits Einblicke in den internationalen „State of the Art“ durch verschiedene Analysen und Best Practices und konzentrierte sich andererseits darauf, Kernherausforderungen zu identifizieren, die sich aus absehbaren und neuen Transformationen für die Stadtentwicklung ergeben werden.

Wirtschaft:

ÖIR-Werkstattgespräch Raum für wirtschaftliche Dynamik – Standortanalysen und Entwicklungskonzepte in der Ostregion (29.6.2016):

Vor dem Hintergrund der sehr dynamischen Bevölkerungsentwicklung in der Ostregion steigt der Flächendruck auf die bestehenden Industrie- und Betriebsbaugebiete. Gleichzeitig ist der Bedarf zukünftig erforderlicher Betriebsflächen – sowohl hinsichtlich der Quantität als auch der Standorteigenschaften ungewiss. In diesem ÖIR-Werkstattgespräch wurden Arbeiten präsentiert, die sich auf unterschiedlichen Ebenen mit Entwicklungsstrategien für Industrie- und Gewerbestandorte beschäftigen haben und stellten die Methoden und Ergebnisse zur Diskussion.

Workshop „Polyzentrischer Wirtschaftsstandort Metropolregion Wien“ (8.9.2016) der MA 23:

Die Initiative „Wachsende Städte und Metropolregionen“ der Stadt Wien verfolgt das Ziel, vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums die Handlungs- und Innovationsfähigkeit der Metropolregion Wien zu steigern und Inputs für eine Modernisierung der Governance zu generieren. Im Zuge des Workshops „Potenziale für mehr Investment und Wettbewerbsfähigkeit“ wurde über vorhandene Strategien und Initiativen zur Entwicklung der Metropolregion, sowie über metropolitane Initiativen in Paris, Amsterdam, Manchester und den USA informiert und diskutiert. Thema der Folgeveranstaltung war auch die Analyse und Diskussion aktueller Stärken und Schwächen, künftiger Chancen und die daraus entstehenden Anforderungen einer metropolitanen Governance.

Zukunft der Arbeit (5.10.2016):

Welche Entwicklungen und Trends der Arbeitswelt werden in Zukunft Auswirkungen auf die Beschäftigungsentwicklung und das Arbeitsleben haben? Welchen Herausforderungen werden sich die Erwerbstätigen angesichts technologischer Weiterentwicklungen und steigender Flexibilitätsanforderungen stellen? Diese und weitere Fragen wurden im Rahmen der Veranstaltung zusammen mit Expertinnen und Experten diskutiert.

Workshop und Interview „Großflächiger Einzelhandel in Wien“ (11.11.2016) der MA 18:

Auf Basis von Interviews mit diversen Akteuren der Wirtschaftskammer, Wirtschaftsagentur, Arbeiterkammer, Planungsabteilungen der örtlichen und überörtlichen Ebene in Wien und NÖ hat die MA 18 ein Diskussionspapier über den Status-quo des großflächigen Einzelhandels in Wien, auch unter Berücksichtigung einer regionalen Perspektive erstellt. Grundlage war auch der Entwurf einer „PGO-Vereinbarung zwischen den Ländern Burgenland, Niederösterreich, Wien über eine Raumverträglichkeitsprüfung für Standorte von Einkaufszentren aus dem Jahre 1990, der in Wien als interne Weisung bindende Wirkung hat“. Im Zuge des Workshops sollten notwendige Handlungserfordernisse ausgelotet und definiert sowie mögliche Anpassungen bzw. Erweiterungen von Steuerungsinstrumenten diskutiert werden, um in einem weiteren Schritt „strategische Eckpunkte“ für die Steuerung der Entwicklung abzuleiten.

Energie und Klimaschutz:

Städteplattform Smart Cities / Smart Regions - Energieraumplanung (16.02.2016):

Für die Smart City der Zukunft ist Klimaschutz eine der größten Herausforderungen. Dabei ist das Thema der Energieraumplanung (integrierte räumliche und Energieplanung) für Städte und Gemeinden einer der Schlüsselfaktoren auf dem Weg zu einer smarten Stadtentwicklung. Am 16. Februar 2016 luden der Österreichische Städtebund, der Klima- und Energiefonds sowie die Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung und MA 20 – Energieplanung, zu einer gemeinsamen Veranstaltung mit dem Schwerpunktthema Energieraumplanung ein.

PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST
Geschäftsstelle