



Tätigkeitsbericht 2018

Wien

Niederösterreich

Burgenland

TÄTIGKEITSBERICHT 2018

Der Tätigkeitsbericht 2018 umfasst die von der Geschäftsstelle intern und/oder von externen AuftragnehmerInnen geleisteten Arbeiten und Aktivitäten, über deren Ergebnisse bzw. deren Stand in den nachfolgenden Ausführungen berichtet wird.

Schwerpunkte der Tätigkeiten im Berichtsjahr 2018:

Schwerpunkte mit überwiegend fachlicher Bearbeitung von raumrelevanten Fragestellungen

1	Analyse raumrelevanter Studien der Länderregion Ost: Status quo und künftige Handlungsfelder	5
2	Analyse und Auswirkungen der ÖV-Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung in der Ostregion	17
3	Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion	32
4	CentropeMAP, CentropeSTATISTICS	58

Schwerpunkte mit überwiegend Koordinierungsaufgaben

5	Plattform Regionalverkehr	62
6	Plattform Energie und Klimaschutz („Smart Region“-Plattform)	68
7	Plattform für wirtschaftsräumliche Themen	70
8	Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum	71

Sonstiges

9	Sonstige Aktivitäten	73
---	----------------------	----

1. Analyse raumrelevanter Studien der Länderregion Ost: Status quo und künftige Handlungsfelder¹

Dieses Projekt wurde 2017 begonnen und 2018 abgeschlossen. Die Bearbeitung erfolgte im Rahmen eines Auftrages an das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR) in Abstimmung mit der Geschäftsstelle der PGO.

Im Tätigkeitsbericht 2017 wurde dazu unter dem Titel „Räumliche Entwicklung der Länderregion Ost: Status quo und aktuelle Handlungsfelder“ über die Aufgabenstellung/Vorgangsweise, einen Rückblick über die historische Entwicklung der PGO sowie Ergebnisse aus der fachspezifischen Inhaltsanalyse des Themenbereichs „Siedlungsentwicklung“ berichtet. Der gegenständliche Tätigkeitsbericht beinhaltet die Ergebnisse und Folgerungen der anderen fachspezifischen Inhaltsanalysen, die Herausforderungen und der Forschungsbedarf für eine nachhaltige Raumentwicklung sowie Empfehlungen zu künftigen Aufgabenstellungen der PGO.

Der Titel des Projektes wurde im Laufe der Bearbeitung entsprechend dem Inhalt und der Analyseergebnisse geändert.

1.1 Kernaussagen aus der fachspezifischen Inhaltsanalyse

In einem ersten Schritt wurden die fachspezifischen Studien und Konzepte der PGO und Länder aus den vergangenen Jahren nach Fachbereichen untersucht und hinsichtlich dem Status quo, den Ex-post-Entwicklungen und Prognosen ausgewertet sowie ihre Zielaussagen, Maßnahmen und landesübergreifenden Inhalte verglichen.

Darauf aufbauende Leitfragen für die etwa 4.000 Seiten umfassende Dokumentenanalyse waren:

- ▶ Gibt es thematische und/oder räumliche **Parallelitäten oder Widersprüche** zwischen den einzelnen Fachstudien sowie mit den inhaltlich korrespondierenden Länderkonzepten?
- ▶ Gibt es darin widersprüchliche Zielaussagen?
- ▶ Welche Folgerungen können daraus für die **künftige Arbeit der PGO** gezogen werden, insbesondere im Hinblick auf Analysen, Informationslücken und widersprüchliche Aussagen bzw. Erkenntnisse?

Inhalt des vorliegenden Tätigkeitsberichtes sind die daraus abgeleiteten Handlungserfordernisse und inhaltlichen Empfehlungen, die im Folgenden beschrieben werden.

Ergebnisse und Handlungserfordernisse aus der Dokumentenanalyse

Die thematische Bandbreite der untersuchten Studien und Konzepte in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Wirtschaft, Verkehr, Energie, Natur und Umwelt ist sehr groß und schafft einen Fundus an Zustandsanalysen und Entwicklungstrends in den jeweiligen Fachbereichen.

Die analysierten Studien beziehen sich auf die jeweiligen Raumordnungsgesetze bzw. die Bauordnung für Wien. Die darin festgelegten Ziele und Maßnahmen folgen der (allen gemeinsamen und anerkannten) Planungsphilosophie der nachhaltigen Raumentwicklung und stimmen thematisch

¹ Für den Bericht wurden Textteile des Berichtsentwurfes „Analyse raumrelevanter Studien der Länderregion Ost: Status quo und künftige Handlungsfelder“ (September 2018), ÖIR GmbH, im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost, verwendet.

hinsichtlich ihrer Zielrichtung weitestgehend überein. Dabei wurden **Parallelitäten und kaum Widersprüche auf übergeordneter/allgemeiner Ebene von Zielen und Strategien** festgestellt.

Die **allgemeinen Ziele** werden zwar in den Studien zu diversen Fachbereichen weiter ausdifferenziert und teilweise auch räumlich heruntergebrochen (etwa auf Gebietstypen), sind aber dennoch **nicht ausreichend konkret ausdifferenziert und verortet, um** etwa im Fachbereich Siedlungsentwicklung oder zwischen den Fachbereichen Siedlung und Verkehr **Widersprüche auszumachen**. Die (theoretischen) **Wechselwirkungen werden in allen Dokumenten berücksichtigt und entsprechende Zielsetzungen und Maßnahmen formuliert**. So sind z.B. Ziele zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung (Innenentwicklung, Kompaktheit, Ausrichtung am ÖV) auch in den Verkehrskonzepten oder energieeffiziente Siedlungsentwicklung (ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung, kurze Wege, Energieraumplanung) in den Energiekonzepten festgehalten. Die angestrebten Entwicklungen und Maßnahmen begünstigen einander und fördern damit eine nachhaltige Entwicklung.

Aus den Ergebnissen der Dokumentenanalyse wurden folgende **Handlungserfordernisse** abgeleitet:

- ▶ Über die allgemeinen Zielsetzungen hinaus gibt es nur **wenige konkrete Verbindungen mit Handlungsrelevanz**, z.B. das direkte In-Bezug-Setzen zwischen Zielsetzungen zur Reduzierung des MIV in den Verkehrsstudien und den inhaltlich damit korrespondierenden Anforderungen zur räumlichen Gestaltung der Siedlungsentwicklung.
- ▶ Der Mangel an räumlich-regional heruntergebrochenen Umsetzungszielen wie etwa zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gilt generell für die meisten der untersuchten Bereiche: Es gibt **kein gemeinsames übergeordnetes Zielgerüst, das integriert entwickelt und soweit konkretisiert wurde**, so dass damit die jeweiligen fachlichen Studien und Konzepte eingefasst und in Beziehung zu angestrebten Wirkungen in der räumlichen Entwicklung gestellt werden könnten.
- ▶ Hinsichtlich der übergeordneten Zielsetzung einer nachhaltigen Raumentwicklung, die einen wesentlichen Beitrag zur Ressourcenschonung und zur Erreichung von Klimazielen leistet, sind jedoch **quantifizierte Oberziele notwendig, die auf die einzelnen Sektoren heruntergebrochen und räumlich konkretisiert werden müssen**.

Diese Zielsystematik wäre daher in Zukunft erforderlich, da erst dann beurteilt werden kann, ob die in den verschiedenen fachlichen Studien/Konzepten enthaltenen Zielsetzungen und Maßnahmen – selbst bei vollständiger Umsetzung – ausreichen würden, um die übergeordneten Ziele zu erreichen. **Die bisher nahezu ausschließlich qualitativ vorliegenden Zielformulierungen lassen eine Beurteilung der Zielerreichung nicht zu.**

Empfehlungen zu den analysierten Fachbereichen

▶ Siedlungsentwicklung

Wie für einen Teilraum (Regionale Leitplanung Nordraum Wien) bisher umgesetzt, braucht es **konkrete und messbare Zielsetzungen**, um Planungen und steuernde Maßnahmen sowie ein Monitoring der tatsächlichen Siedlungsentwicklung zu operationalisieren. Dies wäre auch die **Basis für ein Wirkungsmonitoring**, um zu beurteilen, welcher Boden-/Landschaftsverbrauch, welcher Infrastrukturbedarf und welche verkehrlichen Auswirkungen aus der Siedlungsentwicklung folgen. Diese Zielsetzungen und Maßnahmen sollen dazu beitragen, eine möglichst flächensparende, vorhandene Infrastruktur nutzende und ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung zu gewährleisten, etwa durch Bodenmobilisierungs- und Förderungsmaßnahmen.

Wesentliche nächste Schritte könnten die gemeinsame Diskussion über die Vertiefung und Konkretisierung des Entwicklungsleitbilds zur Stadtregion⁺ sowie die Fortsetzung der Prozesse zur Regionalen Leitplanung (möglichst auch grenzüberschreitend) sein.

▶ **Wirtschaftsentwicklung**

Flächen- und Arbeitsplatzziele für Schwerpunktstandorte sollten künftig räumlich und quantitativ formuliert werden, um insbesondere vorhandene, gut gelegene und bereits erschlossene Flächen prioritär und effizient zu nutzen und die (Straßen-) Verkehrswirkungen der künftigen Wirtschaftsentwicklung möglichst gering zu halten. Ein **regional differenziertes Monitoring der Arbeitsplatz- und Flächenentwicklung** wäre nach wirtschaftlichen Funktionen zu unterscheiden, v.a. im Hinblick auf Produktion und Gewerbe, Einzelhandel, Logistik, sowie private, persönliche und öffentliche Dienstleistungen. Dabei geht es darum festzustellen, **wo wirtschaftliche Flächen intensiver genutzt oder ev. Leerstände aktiviert werden können**. Diese Informationen wären als gemeinsame Grundlage für Standortplanung und Maßnahmen der standortbezogenen Wirtschaftsförderung relevant.

▶ **Mobilität**

Hier ist die Notwendigkeit einer bundesländerübergreifenden Abstimmung und Koordination der Planung und von Entwicklungsmaßnahmen besonders evident. Die Plattform Regionalverkehr der zuständigen Fachabteilungen der Länder und des Verkehrsverbunds Ost-Region trägt diesem Bedarf Rechnung. Ein gemeinsames Kapitel zur Mobilität in der Ostregion (betreffend ÖPNV, Güterverkehr, Tarif- und Informationssystem, regionale Mobilitäts- und Verkehrsstrategie), das vollinhaltlich in den Mobilitätskonzepten der 3 Länder enthalten ist, gibt die generelle Orientierung an und betont die Notwendigkeit einer (gemeinsamen) strategischen Steuerung.

Der hohe Stellenwert der Mobilitäts- und Verkehrspolitik für die Klima-, Umwelt- und Energiepolitik wird anerkannt, geeignete Indikatoren und ein abgestimmtes Controlling und Monitoring der gemeinsamen Verkehrspolitik, sowohl für qualitative Ziele als auch für Maßnahmen wurden vereinbart. ÖV-Angebotserweiterungen werden im Rahmen von ExpertInnengruppen erarbeitet. **Die konkrete räumliche Abstimmung mit den Strategien zur Siedlungsentwicklung ist darüber hinaus künftig erforderlich.**

▶ **Grün- und Freiraum**

Aufgrund der hohen Bedeutung des Grün- und Freiraums auch als unmittelbarer Beitrag zur Lebensqualität in der Osterregion stellt dieser Themenbereich angesichts der absehbaren Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung sowie des Klimawandels eine besondere Herausforderung dar. Die in den Planungsdokumenten dargestellten Schutzgebiete mit unterschiedlichen Bindungswirkungen geben dabei eine grobe Orientierung an. Für zahlreiche NÖ Gemeinden wurden zwar strenge Siedlungsgrenzen verordnet, allerdings gibt es nur für die Stadt Wien quantitative Ziele. **Die Erhaltung von ausreichenden Grünflächen und die Konkretisierung der Bedeutung von z. B. Landschaftsschutzmaßnahmen aufgrund der baulichen Veränderungen durch Siedlungs- und Verkehrsstrukturen** werden künftig noch größere Bedeutung erlangen. Maßnahmen zur flächeneffizienteren Siedlungsentwicklung stellen einen zentralen Ansatz zur Vermeidung von Grünraumverlust dar.

▶ **Energie**

Die Maßnahmen und Ziele in den Landesenergiekonzepten sind in der Regel nicht räumlich differenziert. Detaillierte Konzepte zur Nutzung regional unterschiedlicher Potenziale der Erzeugung Erneuerbarer Energie fehlen bislang ausgenommen der Windkraft. Energieeffiziente Sied-

lungsentwicklung und Energieraumplanung sind als wichtige Zielsetzungen in allen Landeskonzepten enthalten, konkrete Maßnahmen beziehen sich auf den Energieverbrauch im Altbestand sowie im Neubau (Gebäudehülle, Heizungssysteme, Warmwassererzeugung), nachhaltige Mobilitätsformen (Umweltverbund) und alternative Antriebe, Energieverbrauch in Industrie und produzierendem Gewerbe, die erneuerbare Energieerzeugung innerhalb des Bundeslands sowie nachhaltige Beschaffung etc.

Im Rahmen der „Plattform Energie und Klimaschutz (Smart Region)“ verständigte man sich in einem gemeinsamen Grundsatzpapier auf eine verstärkte Kooperation in den Bereichen Energie und Klimaschutz in der Ostregion“ (2016). Die bundesländerübergreifende Strategieentwicklung und Abstimmung wäre sehr wesentlich, vor allem im Hinblick auf die Zielerreichung des „Paris Agreements“ zum Klimaschutz (bislang unterscheiden sich sowohl die strategischen Ansätze und quantitativen Zielsetzungen als auch die Bezugsperioden maßgeblich zwischen den Bundesländern).

Fachübergreifende Analyse zu Zielen und Wirkungsketten

Nach der inhaltsspezifischen Analyse der Studien und Dokumente wurden im nächsten Schritt die Inhalte und Ergebnisse aus dem Screening gegenübergestellt. Dabei war bei den generellen Zielen und Maßnahmenpaketen, die in den analysierten Studien festgehalten sind, nicht nur die Identifikation von konkreten Parallelitäten, Widersprüchen und Wechselwirkungen innerhalb der Fachbereiche schwierig, sondern – in noch größerem Ausmaß – auch ihre fachübergreifende Beurteilung.

1.2 Herausforderungen und Forschungsbedarf für eine nachhaltige Raumentwicklung

Nachhaltige Raumentwicklung erfordert fachübergreifende Konzeption von Zielen und Maßnahmen

Übergeordnete Nachhaltigkeitsziele müssen auf Landesebene mit Überlegungen zu Wechselwirkungen und aggregierten Wirkungsketten verbunden werden. Davon ausgehend sind Zielwerte von der Landesebene auf konkrete und spezifische Zielwerte auf Regionsebene herunterzubrechen. Erst dadurch werden die Steuerungserfordernisse sichtbar, können Maßnahmen geschärft oder neu entwickelt und die Voraussetzungen für eine Umsetzung auf regionaler und lokaler Ebene geschaffen werden.

Die Abbildung auf der nächsten Seite zeigt in symbolischer Darstellung, welche vielfältigen Wechselwirkungen und Wirkungsketten im Hinblick auf eine nachhaltige Raumentwicklung – idealtypisch – zu erfassen und integrativ bei der Formulierung von Zielwerten sowie beim Maßnahmendesign zu bearbeiten wären. Die folgende Abbildung nimmt dabei die zusammengefassten Zielformulierungen auf, wie sie in den untersuchten Dokumenten vorkommen. Wesentliche Ziel-Elemente der nachhaltigen Raumentwicklung kommen vor und werden auch als solche benannt. Was jedoch für die nachhaltige Weiterentwicklung der Länderregion Ost fehlt ist, dass

- ▶ es keinen systematischen Bezug zu einem solchen fachübergreifenden Verständnis der nachhaltigen Raumentwicklung in der Ostregion gibt,
- ▶ deshalb Wechselwirkungen und Zielkonflikte bis jetzt nicht explizit dargestellt und behandelt werden und in der Grundlagenforschung fehlen

- ▶ und konkrete Aussagen über das Ausmaß von jeweils relevanten Wechselwirkungen fehlen, sei es in komplementärer oder in konfligierender Richtung.

Ein Hauptergebnis der fachbereichsübergreifenden Inhaltsanalyse besteht somit darin, dass es **zwar Hinweise auf Wechselwirkungen mit Entwicklungen aus anderen Fachbereichen gibt, dass diese aber nicht vertieft behandelt werden**. So ist etwa das Verhältnis zwischen Siedlungsentwicklung, Bauweisen und -dichten einerseits sowie ÖV-Angebot und Modal Split andererseits zwar hinsichtlich von Zielen und Maßnahmen benannt, wird aber nicht als Thema selber untersucht oder räumlich/quantitativ konkretisiert (gemäß der vorliegenden Dokumente). Analog gilt dies für potenzielle wechselseitige Verstärkungen, etwa zwischen Siedlungsentwicklung, Energie und Grünraum.

Als Folgerung aus dieser Analyse ergibt sich, dass künftig bei den fachspezifischen Bearbeitungen Prozessschritte eingebaut werden sollten, die zu einer **Abstimmung und expliziten Behandlung von Wechselwirkungen mit relevanten anderen Fachbereichen** führen – im Hinblick auf ein Systemverständnis der nachhaltigen Raumentwicklung.

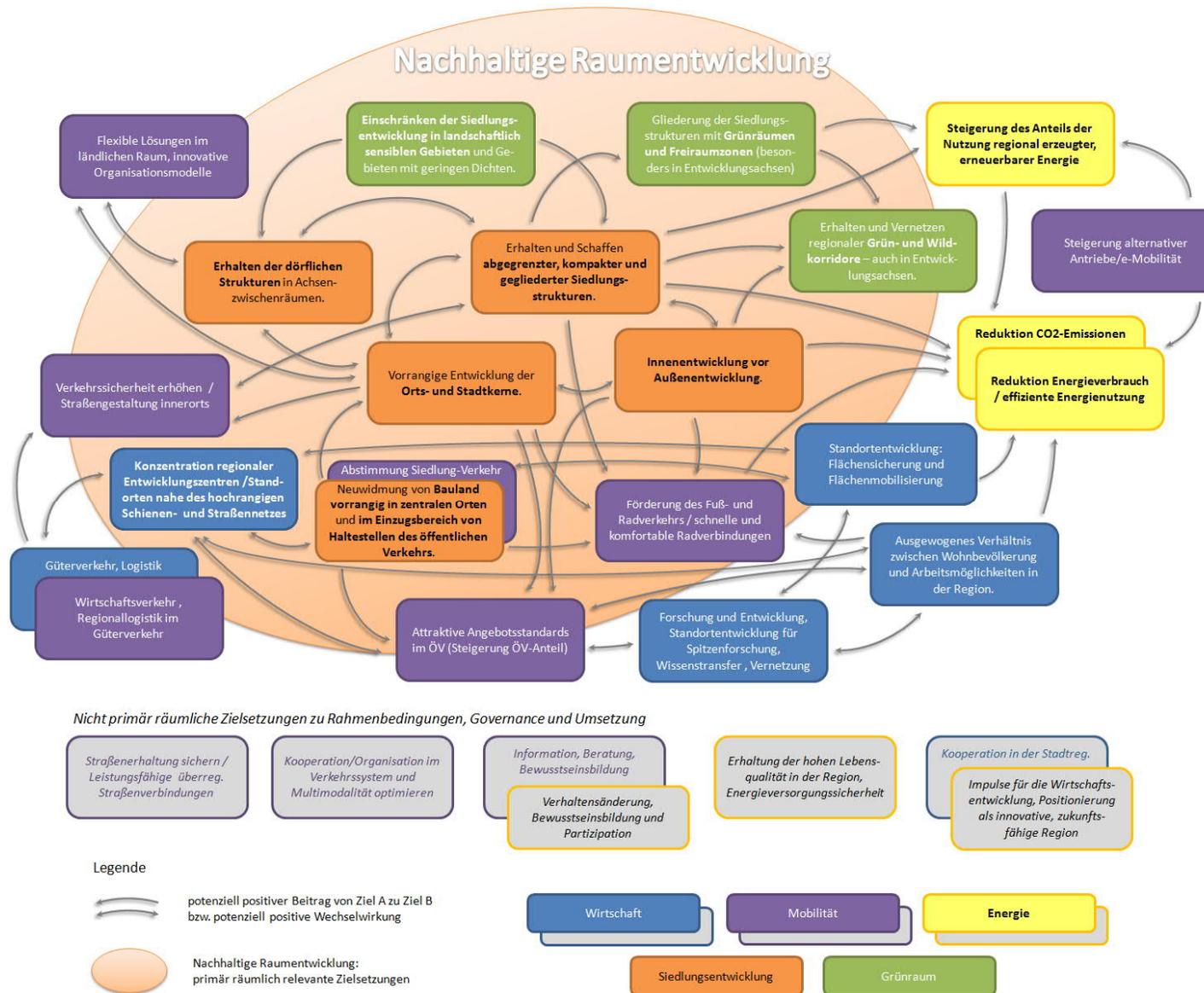


Abbildung: Nachhaltige Raumentwicklung: Zielsetzungen und Wechselwirkungen zwischen Fachbereichen (Quelle: Eigener Entwurf, ÖIR)

Konkretisierungsbedarf bei Zielen und Maßnahmen – fachübergreifend

Künftig sind räumliche und quantitative Konkretisierungen von besonderer Relevanz für folgende fachlich übergreifenden Bereiche:

- ▶ Die angestrebte künftige Siedlungsentwicklung in quantitativer Hinsicht, und zwar für den Flächenbedarf insgesamt, in verschiedenen Teilräumen, standörtlichen Qualitäten und Gemeindetypen (erforderlich wären: konkrete Zielaussagen und Maßnahmen zu Zuwächsen, Bebauungstypen, Dichten und Nutzungsquoten von vorhandenen Baulandreserven sowie Bezug zu den Mobilitätszielen und -maßnahmen, die wesentlich für die Bestimmung von standörtlichen Qualitäten, v.a. in Hinblick auf potenzielle ÖV-Nutzung);
- ▶ Analog ist diese (teil-)räumliche Konkretisierung für die Flächenentwicklung im Bereich Wirtschaft und (soziale) Infrastruktur durchzuführen;
- ▶ darüber hinaus ist ein Gegencheck aus Sicht der Grünraumversorgung erforderlich, ob die prioritären Siedlungsentwicklungsgebiete in Hinblick auf die Ziele der Landschaftserhaltung und der Versorgung der Bevölkerung verträglich sind (dies sollte unter der Annahme, dass bereits gewidmete Flächen ausreichen, weitgehend der Fall sein).

Informationsbedarf zu Maßnahmenwirkungen und fachübergreifenden Wechselwirkungen

Empirisch basierte Kenntnisse über Richtung und Intensität in der räumlichen Entwicklung der Ostregion und über die Möglichkeiten, diese wirkungsvoll zu steuern, sollen erarbeitet werden. Dabei könnten für künftige Untersuchungen zu aktuellen Herausforderungen für die Länderregion Ost folgende Fragestellungen zur Erforschung der Wechselwirkungen von besonderer Relevanz sein:

▶ **Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung zu Mobilität:**

Welche Bebauungsdichten und Einwohner-/Arbeitsplatzzahlen sind in einer bestimmten Teilregion erforderlich, um ein attraktives ÖV-Angebot herstellen zu können und signifikante Verbesserungen beim Modal Split zu erreichen?

▶ **Mobilität und Energie:**

Wie würden sich solche raumstrukturellen Verbesserungen und Anteilsverschiebungen zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs auf den Energieverbrauch und die CO₂-Bilanz auswirken?

▶ **Mobilität und Grünraum:**

Wie würde sich eine solche Umorientierung auf stärkere ÖV-Nutzung auf die Erfordernisse der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr auswirken – welche Einsparungen bei Flächenbedarf und bei Zerschneidungs-/Verlärmungswirkungen ließen sich erzielen?

▶ **Siedlungsentwicklung und Energie:**

Welche Auswirkungen haben unterschiedliche Bauformen und Bebauungsdichten im Zusammenhang mit intensiverer Sanierung und der Umstellung der Heizungs- und Kühlungssysteme? Welches Potenzial zur Erzeugung und Nahversorgung mit erneuerbarer Energie besteht und wie kann es quantitativ bedeutend genutzt werden?

▶ **Siedlungsentwicklung und Grünraum mit Energie:**

Welche Auswirkungen der genannten Siedlungsstrukturen und der Nahversorgung mit erneuerbaren Energien sind auf den Grünraum zu erwarten und wie ist damit umzugehen (z.B. Landschaftsbeanspruchung durch Windkraftanlagen, PV und Ortsbild etc.)?

1.3 Empfehlungen zu künftigen Aufgabenfeldern der PGO

Rolle der PGO

Bei den in der Studie aufgeworfenen Fragen bzw. Empfehlungen ist zu beachten, dass die dafür notwendige Grundlagenforschung, Planung und Umsetzung größtenteils in die Kompetenz der einzelnen Bundesländer fallen.

Die Rolle der PGO ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass der Fokus der Zusammenarbeit der drei Bundesländern gemäß dem Gründungsvertrag (Artikel 15a des B-VG) in den Aufgaben der Raumordnung und den damit verbundenen raumwirksamen Planungen zu Verkehr/Mobilität, Wirtschaft, Grünräumen oder Energie und Klimaschutz als wichtige Handlungsfelder für die Entwicklung der Ostregion liegt.

Die PGO hat also eine bundesländerübergreifende und fachlich integrierende Funktion und

- ▶ ...bildet einen bundesländer- und ebenenübergreifenden Think Tank für raumrelevante Entwicklungen,
- ▶ ...leistet Grundlagenarbeit für raum- und planungsrelevante Themen der Länder (und Gemeinden) und zu deren Abstimmung, insbesondere durch wirkungsorientierte Raumbesichtigung, Strategie- und Maßnahmenkonzeption, Analyse von Wechselwirkungen und Synergien bei der Umsetzung von Maßnahmen und Projekten,
- ▶ ...unterstützt Entscheidungsprozesse durch das Aufzeigen alternativer Entwicklungspfade, ihrer (auch langfristigen) Wirkungen und Folgen,
- ▶ ...leistet fachliche Beratung und Bewusstseinsbildung im Hinblick auf die gemeinsame Entwicklungsvision und für den Mehrwert gemeinsamer Planung und Maßnahmenumsetzung in verschiedenen Kommunikationsformaten und -prozessen,
- ▶ ...unterstützt bei der Überleitung der Ergebnisse von Entscheidungs- und Abstimmungsprozessen (in Bezug auf die angestrebte Raumordnung in der Ostregion).

Fachlich-strategische Ausrichtung der PGO

Die Zusammenführung von Grundlagen und Koordination von Forschungsaufgaben sowie Analysen und Planungsgrundlagen für Themen, die für die Entwicklung der gesamten Region von Bedeutung sind, sollen in einer mittelfristigen Vorschau gemeinsam abgestimmt, beauftragt und abgewickelt sowie darauf aufbauend gemeinsame Schlüsse daraus gezogen werden. Dies betrifft Grundlagenarbeiten und Kommunikationsprozesse, die

- ▶ die Entwicklung für die gesamte Region und nach einheitlichen Kriterien als Basis für die weitere Koordinierung raumwirksamer Planungen darstellen,
- ▶ die erstellten Grundlagen im Hinblick auf die Zielvorstellung der nachhaltigen räumlichen Entwicklung analysieren und bewerten und dadurch
- ▶ einen sehr wichtigen Input für die Aufgabe der PGO und der Länder darstellen, konkrete Strategien und Leitbilder für die dynamische Stadtregion und die ländlich-peripheren Regionen zu erarbeiten.

Ausgehend von den in den vergangenen Jahren erstellten und hier analysierten Arbeiten der PGO und Länder wird diesbezüglich empfohlen:

- ▶ künftig eine räumlich und inhaltlich konkretere Ausrichtung der Analysen (und ihrer Auswertungen) im Hinblick auf die gemeinsamen Zielsetzungen zur nachhaltigen Entwicklung der Ostregion vorzunehmen (z.B. räumlich differenziertere Auswertungen der Siedlungsentwicklung innerhalb der sog. Hochpotenzialzellen, etwa nach ÖV-Nähe und ÖV-Angebotslevels);
- ▶ Festlegung von bzw. Einigung auf (auch nicht verbindliche) quantitative und räumliche Ziele/n für die regionale Entwicklung, um
 - gesamthafte Raumentwicklungsszenarien unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen unterschiedlichen Fachstrategien und Maßnahmen erstellen zu können und
 - ein Monitoring der Entwicklung im Hinblick auf das Konzept der nachhaltigen Raumentwicklung als Beitrag zur Klimastrategie 2030 zu ermöglichen.
- ▶ Start einer Diskussion über die Entwicklung einer gemeinsamen räumlichen Vision für die Ostregion, insbesondere für die Stadtregion (im Sinne der Empfehlungen der ÖREK-Partnerschaft) sowie die Fortsetzung von Regionalen Leitplanungen in Schwerpunktbereichen der Stadtregion (längerfristig flächendeckend)

Künftige räumlich-sektorale Handlungsfelder

Die im Folgenden dargestellten thematischen Empfehlungen seitens des Studien-Auftragnehmers ÖIR beruhen auf den untersuchten Dokumenten, beziehen aber auch Trendbeobachtungen und Herausforderungen ein, die im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umfeld diskutiert werden.

Integrierte Raumentwicklungsstrategie im Hinblick auf die Klimaziele (Sektoren Gebäude und Siedlungsentwicklung, Mobilität, Energie, Wirtschaft)

Zur Erreichung der Ziele der nationalen Klimastrategie und der entsprechenden Strategien der Länder, die auch in Hinblick auf die Erfüllung des völkerrechtlich bindenden Pariser Abkommens erarbeitet wurden, sind substanzielle Fortschritte bei der energetischen Effizienzsteigerung im Gebäude- und Mobilitätssektor sowie bei der Erzeugung erneuerbarer Energien notwendig. Dies bedeutet, dass es notwendig ist, die Beiträge aus den Sektoren Siedlung, Mobilität und Wirtschaft neu und integriert zu quantifizieren und dann abzuschätzen, was zur Erreichung dieser quantifizierten Emissionsziele an Maßnahmen in den jeweiligen Sektoren erforderlich ist (Gebäude/Siedlungsentwicklung, Wirtschaft, Mobilität, beispielsweise wird dies bereits in der SCWR gemacht). Die Ergebnisse aus dieser strategischen Analyse sind dann in weiterer Folge in konkrete räumliche Planungen und ordnungspolitische Maßnahmen zu übersetzen.

Potenzielle Rolle der PGO:

- ▶ Darstellung eines Entwicklungspfads zur Senkung des Energieverbrauchs in den Bereichen Siedlungswesen, Wirtschaft und Mobilität in fachlich integrierter Weise mit regionaler, räumlicher Differenzierung
- ▶ Ableitung von Zielbeiträgen der Sektoren
- ▶ Szenarien mit konkreten quantitativen Zielbeiträgen der Sektoren
- ▶ Ableitung von quantitativ und räumlich konkreten Modellen der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bis 2050

- ▶ Aufbau eines regionalen Entwicklungs- und Wirkungsmonitorings (z.B. im Bereich Regionalverkehr), um den sektoralen Beitrag zu den CO₂-Zielen zu erreichen
- ▶ Übersetzung in räumliche Planungen und Maßnahmenprogramme mit konkreten Wirkungsabschätzungen im Hinblick auf die Zielpfade

Klimawandelanpassung (insb. Starkregen, Hochwasser, Hitze)

In den Bereichen Hochwasserschutz, Vergrößerung von Retentionsräumen und Ableitung von plötzlich auftretenden großen Wassermengen sind die Überarbeitung der sektoralen Planungen und die Anpassung der Planungsparameter bereits im Gange, werden aber noch viele Jahre für die konkrete Umsetzung benötigen. Es ist davon auszugehen, dass auch Siedlungsbereiche innerhalb der dichtverbauten städtischen Zonen oder Siedlungsachsen sukzessive angepasst und „nachgerüstet“ werden müssen – Regenwasserversickerung, Abflussmöglichkeiten für plötzliche Starkregen u.ä. werden hier zum Thema. Analog ist das häufigere Auftreten von langen Hitzeperioden in den Sommermonaten eine Rahmenbedingung, die sowohl im Neubau als auch bei der Gebäudesanierung berücksichtigt werden muss sowie bei der Gestaltung und Weiterentwicklung von öffentlichen Räumen und der (ÖV-) Verkehrsinfrastruktur.

Potenzielle Rolle der PGO:

- ▶ Aufbereitung der Forschungsergebnisse zu den erwarteten Wirkungen des Klimawandels auf Siedlungsbereiche, Gebäude, Grünraum, Naturgefahren, etwa nach Siedlungstypen differenziert
- ▶ Informationssammlung zu den Anpassungserfordernissen und Zeiträumen, in der diese zu absolvieren sein werden (Durchgrünung, Beschattung, öffentlicher Raum, Siedlungsstrukturen, Abstimmung Siedlungsentwicklung und Gefahrenzonen etc.)
- ▶ Ausarbeitung von konkreten Maßnahmenvorschlägen und -beispielen in Abstimmung und Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen
- ▶ Aufbau eines regionalen Umsetzungsmonitorings

Anmerkung: Entsprechende Aktivitäten wurden im Rahmen der Plattform Energie und Klimaschutz bzw. in einer aus ExpertInnen der Länder bestehenden Arbeitsgruppe gesetzt, um ein diesbezügliches gemeinsames Projekt zu sondieren (siehe Bericht zur Plattform Energie und Klimaschutz „Smart Region“).

Intelligente Mobilität

Die jüngsten Innovationen im Bereich der intelligent gesteuerten Mobilität sollten auf ihren potenziellen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit (auch durch Anbindung von weiten Teilen der ländlichen Bevölkerung), zu den Klimazielen und auf die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung hin untersucht werden. Insgesamt könnten in Zukunft derartige innovative Mobilitätssysteme in der Ostregion breiter als bisher gedacht zur Anwendung kommen.

Es handelt sich dabei um exemplarisch angeführte Ansatzpunkte, die speziell in einem regionalen Kontext betrachtet werden sollten:

Autonomes Fahren könnte einerseits in der Zubringerfunktion zum höherrangigen ÖV-Netz für die Bevölkerung in den weniger dicht besiedelten und wenig mit ÖV erschlossenen Regionsteilen eine Rolle spielen, indem z.B. kleine Sammelbusse mit entsprechendem digitalem Abrufsystem die Nut-

zerInnen kostengünstig zu den Haltestellen an den Haupttrouten bringen, andererseits auch auf manchen Routen in Konkurrenz zum ÖV auftreten.

Die „smarte“ Koordination der Multimodalität über intelligente Informations- und Buchungsplattformen selbst schafft die Voraussetzung sowohl für eine wesentliche Verbesserung des Modal Split (in Richtung ÖV) als auch für deutliche Effizienzsteigerungen und Verringerungen des Ressourcenverbrauchs bei den Zubringerverkehren, z.B. über autonome Ruf-Fahrzeuge.

Intelligente Verkehrssteuerung für den motorisierten Individualverkehr ist als öffentliche Aufgabe zu sehen und adressiert Fließverkehr sowie ruhenden Verkehr. Hier wäre zu untersuchen, inwieweit autonome Fahrzeuge einbezogen und welche Anreizsysteme hiermit verknüpft werden können/sollen.

Potenzielle Rolle der PGO:

- ▶ Untersuchung der Wirkungen und Potenziale der erwarteten Veränderungen durch Intelligente Mobilitätsformen sowie Koordination des diesbezüglichen fachlichen Austauschs mit anderen (Bundes-) Dienststellen
- ▶ Analyse der möglichen räumlichen und verkehrlichen Auswirkungen des Autonomen Fahrens aus den unterschiedlichen Szenarien im regionalen Kontext (z.B. Wirkungen auf die Siedlungsstruktur, Be- und Entlastungswirkungen für die Verkehrsinfrastruktur, Chancen und Risiken für den öffentlichen Raum, ...)

Anmerkung: Im Rahmen der Plattform Regionalverkehr wurde das Thema „Automatisiertes Fahren“ hinsichtlich einer gemeinsamen Positionierung der Länder behandelt.

Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft: Standortentwicklung und disloziertes Arbeiten

Die absehbar vollständige Digitalisierung vieler gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Bereiche – auf der Basis von qualitativ hochwertigen Breitbandanschlüssen oder etwa durch die 5G-Versorgung – wird indirekt eine Reihe von räumlich differenzierenden Auswirkungen haben, die in den nächsten Jahren zu beobachten und zu analysieren sein werden.

Aufgrund des absehbaren Wachstums des **Online-Handels**, wird es in den nächsten Jahren zu erheblichen Verringerungen bei den Verkaufsflächen kommen, sodass Leerstand ein weitverbreitetes Phänomen darstellen wird. Daran anschließend stellen sich die Fragen, einerseits etwa wie stark dies die Ortskerne in den ländlichen Regionen noch weiter verändert und die in den vergangenen Jahren an den Ortsrändern entstandenen Fachmärkte um- oder rückgebaut werden müssen und andererseits, welche verkehrlichen Auswirkungen einschließlich der dafür benötigten Flächenbedarfe (z.B. Logistikzentren, Micro Hubs,...) zu erwarten sind.

In besonderer Weise länderübergreifend stellt sich hier die Frage nach den Auswirkungen zwischen Wien und dem Wiener Umland, da hier große Einkaufszentren und Fachmarkttagglomerationen bestehen, die von Umstrukturierungen betroffen sein werden, etwa in Richtung Stärkung der Freizeit- und Gastronomiekomponenten oder auch in Richtung Gewerbe und Bürostandorte.

Der Strukturwandel in der Wirtschaft und **Veränderungen in der Arbeitswelt** bieten auch die verstärkte Möglichkeit der Telearbeit und des dislozierten Arbeitens. Arbeitsplätze, die in einer außerbetrieblichen Arbeitsstätte, insbesondere in eine Wohnung, verlegt werden, könnten einen wesentli-

chen Beitrag einerseits zur Entlastung der Verkehrssysteme, die mittlerweile ihre Kapazitätsgrenzen erreichen, leisten und andererseits zur Erreichung der Klimaziele.

Potenzielle Rolle der PGO:

- ▶ Aufbereitung der Forschungsergebnisse zu den räumlichen Wirkungen und Potenzialen einer „digitalisierten Wirtschaft und Gesellschaft“ sowie Koordination des fachlichen Austausches dazu mit anderen (Bundes-) Dienststellen
- ▶ Analyse der Auswirkungen des zunehmenden Online-Handels auf die künftige Wirtschafts- und Siedlungsstruktur (inklusive dem Themenkomplex Logistik)
- ▶ Analyse des Potenzials vom dislozierten Arbeiten sowie deren mögliche räumliche und verkehrliche Auswirkungen

2. Analyse und Auswirkungen der ÖV-Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung in der Ostregion²

2.1 Ausgangslage und Projektziel

Im letzten Jahrzehnt wurden von Bund und Ländern mehrere Projekte beauftragt, in denen die Möglichkeiten technischer Neuerungen für raum- und verkehrsplanerische Maßnahmen genutzt werden sollen, wie etwa die Berechnung der ÖV-Güteklassen (von A = höchstrangige ÖV-Erschließung bis G = Basiserschließung, siehe auch Tätigkeitsbericht 2017, Kap. 2, S. 22), mit denen eine abgestimmte Grundlage zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung vorliegt. ÖV-Güteklassen koppeln die Bedienungsqualität von Haltestellen mit deren fußläufiger Erreichbarkeit. Damit bieten sie wichtige Informationen über die ÖV-Erschließungsqualität von Gebieten bzw. Standorten ebenso, wie zum erschlossenen bzw. erschließbaren Nachfragepotenzial für das ÖV-Angebot. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass bei den ÖV-Güteklassen nur linien- und fahrplangebundene Verkehre berücksichtigt wurden und keine bedarfsgesteuerten Verkehre. Auftragnehmer dieses Projektes war die Verracon GmbH.

Ziel dieses Projekts war, die ÖV-Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung und auf die räumliche Ausstattungsqualität der Umgebung zu untersuchen, sowie mögliche Auswirkungen auf den ländlichen Raum zu bewerten. Dazu wurden drei Hauptteile bearbeitet:

- Eine *Quantitative Strukturanalyse*, in der der Zusammenhang der ÖV-Güteklassen mit unterschiedlichen Aspekten des Raumes (Raumtyp, Bevölkerung, Demographie, Arbeitsplätze, Baulandkategorien und -reserven) untersucht wurde.
- Eine *Vertiefende Analyse*, in der die Haltestellen in den verschiedenen Kategorien („attraktive Haltestellen“, „unattraktive Haltestellen“ und „keine Haltestelle“) in Bezug auf EinwohnerInnen, Ausstattungsqualität und Baulandreserven untersucht wurden und letztendlich eine Raumklassifizierung erstellt wurde.
- *Beispielhafte Anwendungen* der in der quantitativen und der vertiefenden Analyse erstellten Daten.

Methodisch wurden alle Daten auf den Regionalstatistischen Raster der Statistik Austria mit einer Auflösung von 100m x 100m (Hektarflächen) gelegt, wodurch eine sehr kleinräumige Bewertung und Klassifikation möglich wurde. Grundsätzlich, wenn nicht anders ausgewiesen, liegt der Schwerpunkt bei den Analysen auf den Ergebnissen für schulfreie Werkzeuge.

2.2 Quantitative Strukturanalyse

Das Untersuchungsgebiet umfasst ca. 2,4 Millionen Hektarflächen. Davon sind 7,6% dauerhaft besiedelt. An Schultagen weisen 14,8% der Hektarflächen (bewohnte und unbewohnte) im ÖV zumindest eine Basiserschließung (mindestens Güteklasse G) auf, an schulfreien Werktagen 11,3%. Naturgemäß fällt ein Großteil der Fläche der ländlich geprägten Bundesländer auf unbewohnte und nicht im ÖV erschlossene Gebiete.

² Für den Bericht wurden Textteile des Berichtsentwurfes „Analyse und Auswirkungen der ÖV-Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung in der Ostregion“, Verracon GmbH, im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost, verwendet.

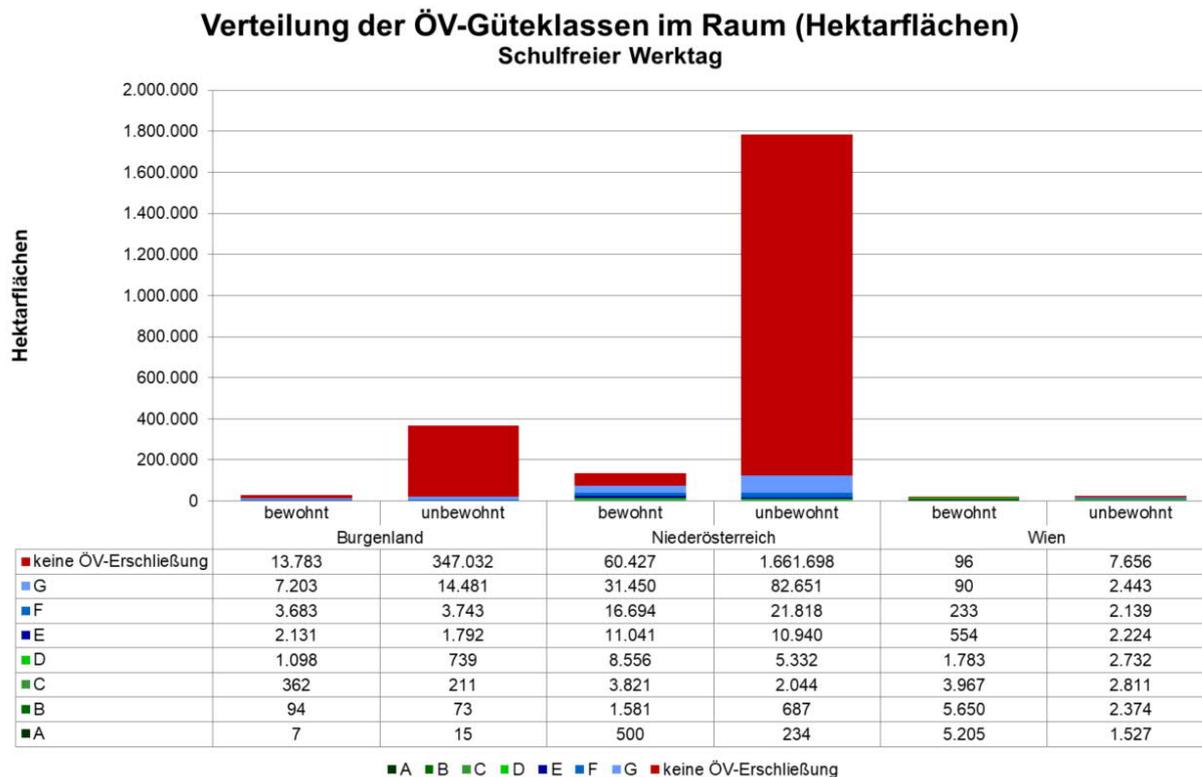


Abbildung 1: Verteilung der ÖV-Güteklassen im Raum (nach Hektarflächen) in den Bundesländern an schulfreien Werktagen

Seitens der ÖV-BestellerInnen wird aus wirtschaftlichen Gründen angestrebt, dort hohe ÖV-Qualitäten (dichtere Intervalle, kurze Wege zu den Haltestellen) anzubieten, wo sie von vielen Menschen genutzt werden können. Daher weist die **Verteilung der Bevölkerung auf die ÖV-Güteklassen** durchwegs bessere Werte auf als die der Hektarflächen, wie in Abbildung 2 zu sehen ist.

Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und des somit möglichen hochwertigen ÖV-Systems der Stadt **Wien**, geprägt von dichten Intervallen und einem engmaschigen Netz, dominieren hier die ÖV-Güteklassen A und B. 87% der Bevölkerung verfügen über einen derartigen ÖV-Zugang. Die beiden anderen Bundesländer weisen hier ein differenzierteres Bild auf. Auffällig ist auch, dass das ÖV-Angebot an Schultagen und schulfreien Werktagen in Wien praktisch ident ist, während es in Niederösterreich und dem Burgenland unterschiedlich ist.

In **Niederösterreich** können an schulfreien Werktagen 5% der Bevölkerung (ca. 85.000 Personen) über einen ÖV mit Güteklasse A oder B verfügen. Zählt man die ÖV-Güteklassen C und D hinzu, stehen 25% der NiederösterreicherInnen (ca. 410.000) ein ÖV mit einem besseren Angebot als Basiserschließung zur Verfügung (28% bzw. ca. 470.000 an Schultagen). 26% (440.000 Personen) haben an schulfreien Werktagen einen schlechteren ÖV-Anschluss als Basiserschließung oder kein ÖV-Angebot. An Schultagen ist der Anteil der NiederösterreicherInnen ohne Basiserschließung mit 17% (280.000 Personen) deutlich geringer.

Im **Burgenland** ist das ÖV-Angebot – bedingt durch die speziell im südlichen Landesteil dispersen und somit ungünstigeren Siedlungsstrukturen – geringer. So können an schulfreien Werktagen 11% der BurgenländerInnen über einen ÖV mit Güteklasse A bis D verfügen, gegenüber 32% (92.000)

ohne Basiserschließung. Auch hier ist das Angebot an Schultagen mit 15% (Güteklasse A bis D) größer gegenüber 19% (54.000) ohne Basiserschließung.

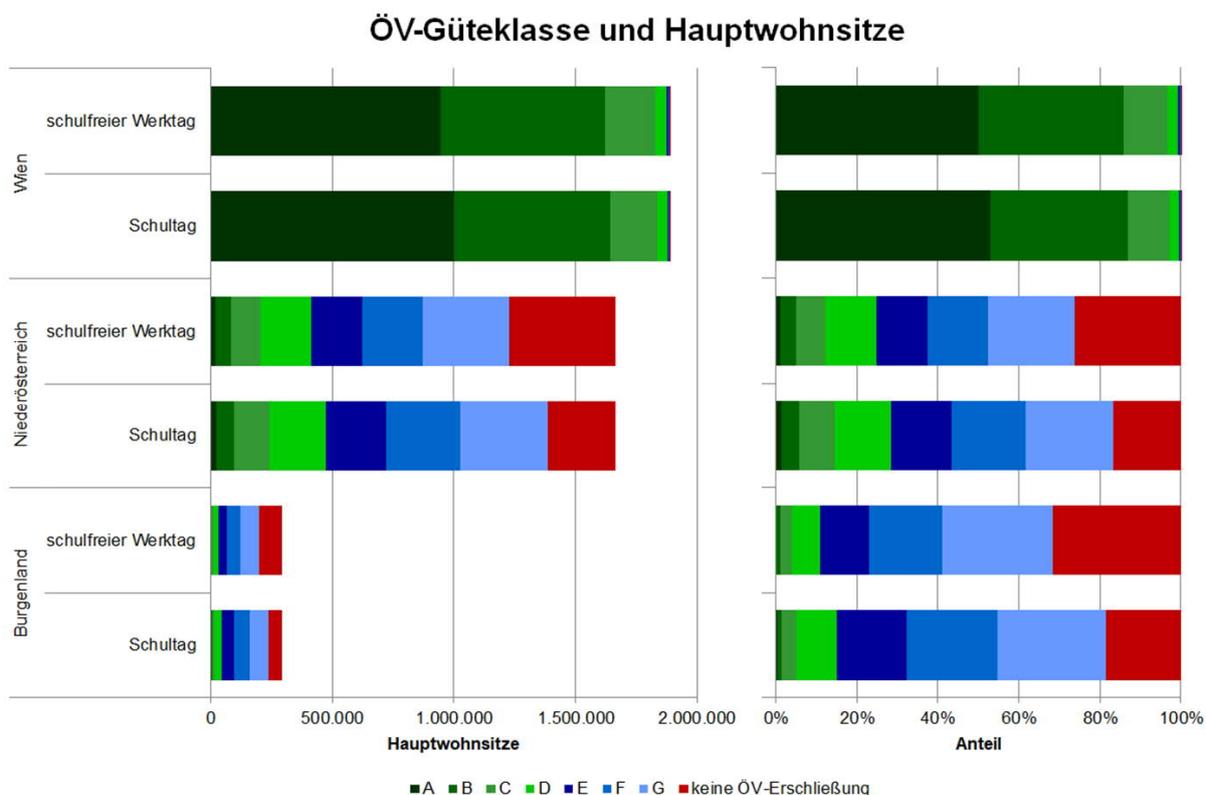


Abbildung 2: ÖV-Güteklasse und Hauptwohnsitze der Bundesländer

Deutlich fallen die **Statutarstädte und die städtisch geprägten Bezirke** wie der Bezirk Mödling mit hohen ÖV-Güteklassen auf, während die vorwiegend peripher gelegenen Bezirke (wie etwa die Bezirke Zwettl, Scheibbs oder die Bezirke des Südburgenlandes) niedrige Güteklassen aufweisen, bei denen große Teile der Bevölkerung an schulfreien Werktagen keine Basiserschließung zur Verfügung haben. Der Grund dafür ist, dass in peripheren Gebieten der ÖV stark vom SchülerInnenverkehr geprägt ist. Wenn versucht wird, den ÖV nach den Bedürfnissen der ErwerbsspendlerInnen zu gestalten, beschränkt sich der ÖV auf die Tagesrandzeiten, und erreicht so die Mindestintervalle für ÖV-Güteklasse G (Basiserschließung) nicht.

Bei beiden Bundesländern ist jedenfalls zu berücksichtigen, dass bei den ÖV-Güteklassen nur li-nien- und fahrplangebundene Verkehre berücksichtigt wurden, und bedarfsgesteuerte Systeme für die Berechnung nicht eingebunden wurden.

Das ÖV-Güteklassensystem ermöglicht einen einfachen Vergleich grundsätzlicher Eigenschaften des ÖV-Anschlusses. Für bestimmte Fragestellungen beinhaltet es jedoch zu wenige Informationen. So ist beispielsweise für die Attraktivität einer ÖV-Verbindung im Alltagsverkehr nicht nur die Anzahl der Verbindungen relevant, sondern auch die Uhrzeit der letzten Verbindung, die – im Gegensatz zur Morgenspitze – oft sehr unterschiedlich ist und darüber entscheidet, ob der ÖV für den

jeweiligen Bedarf – insbesondere für den ErwerbsspendlerInnenverkehr³ mit seiner zentralen Bedeutung – überhaupt in Frage kommt.

Um diesen Aspekt berücksichtigen zu können, wurde im Rahmen dieser Studie mit der **ÖV-Güteklasse Plus** eine Erweiterung erstellt und allen Hektarflächen mit ÖV-Güteklasse die letzte Ankunftszeit an der entsprechenden Haltestelle zugeordnet.

In der Folge wurde der ÖV-Güteklasse ein Index mit der letzten Ankunftsstunde nachgestellt. (z.B. hat eine Hektarfläche mit ÖV-Güteklasse C, an deren Haltestelle das letzte öffentliche Verkehrsmittel um 19:23 Uhr ankommt, die Güteklasse Plus C₁₉.)

Die Güteklasse Plus ermöglicht, wesentlich einfacher zu erkennen, ob der ÖV-Anschluss insbesondere für ErwerbsspendlerInnen, aber auch für sonstige Verkehre, eine Alternative zum privaten PKW darstellt, und ist damit aussagekräftiger, als die ÖV-Güteklasse, die sich auf das mittlere Intervall beschränkt.

Abbildung 3 zeigt die **Hektarflächen mit ÖV-Güteklasse A bis G** – also zumindest Basiserschließung – des PGO-Gebietes und die **letzte Ankunftsstunde am Ende des Arbeitstages**. Deutlich ist zu sehen, dass bei der niedrigsten ÖV-Güteklasse die letzten Ankunftszeiten am häufigsten zwischen 18:00 und 20:00 Uhr liegen; also in dem kritischen Bereich, in dem eine Nutzung des ÖV insbesondere für ErwerbsspendlerInnen unter Umständen nicht möglich ist. Dort ist auch deutlich zu sehen, dass bei ÖV-Güteklassen über der Basiserschließung (A bis D) die letzte Ankunftszeit generell nach 23:00 Uhr, also deutlich nach dem Ende des Arbeitstages der meisten Beschäftigten liegt.

Verteilung der Hektarflächen auf die ÖV-Güteklassen Plus
schulfreier Werktag, bewohnte Hektarflächen

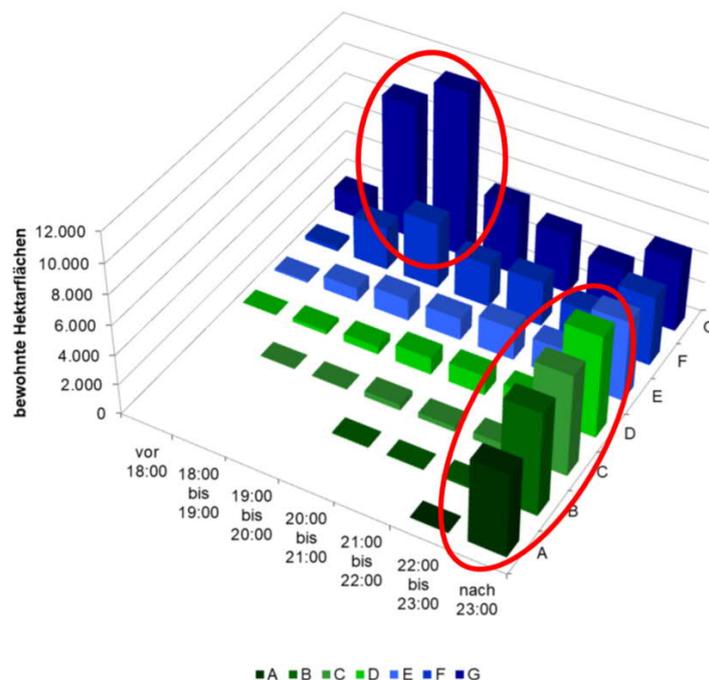


Abbildung 3: ÖV-Güteklasse (schulfreier Werktag) nach bewohnten Hektarflächen und Letzte Ankunftszeit

³ Der Erwerbsspendlerverkehr ist aufgrund seiner hohen Ritualisierung und seiner starken zeitlichen und räumlichen Bündelung (Ziel sind sehr oft Arbeitszentren) besonders gut durch den ÖV abbildbar, was für sonstige Verkehre (Freizeit, Einkauf etc.) weniger zutrifft.

Neben den Hauptwohnsitzen wurden auch die Nebenwohnsitze den ÖV-Güteklassen zugeordnet. Die Verteilung der Nebenwohnsitze unterscheidet sich wenig von der der Hauptwohnsitze. Bei der Mehrzahl der Bezirke ist die ÖV-Güteklasse der Hauptwohnsitze etwas höher, als die der Nebenwohnsitze, was sich damit erklären ließe, dass Nebenwohnsitze bevorzugt abseits der Bevölkerungskonzentrationen liegen.

Um Zusammenhänge von ÖV-Güteklassen, der Siedlungsentwicklung und anderen Datensätzen mit einem Raumtyp untersuchen zu können, wurde für die Ostregion die **Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria** (siehe auch www.statistik.at) herangezogen.

Die Verteilung der bewohnten Hektarflächen auf die ÖV-Güteklassen nach den Raumtypen der Urban-Rural-Typologie (Abbildung 4) zeigt auch deutlich die unterschiedliche ÖV-Qualität. So verfügt im ländlichen Raum die Hälfte der Rasterzellen über keine Basiserschließung. Die ÖV-Güteklassen der Urbanen Großzentren sind deutlich besser, als die der anderen Zentren-Klassen. Auffällig ist auch, dass der Unterschied zwischen Schultag und schulfreiem Werktag im ländlichen Raum deutlich ausgeprägt ist, während er mit zunehmender Bevölkerungsdichte beinahe verschwindet.

ÖV-Güteklassen und Urban-Rural-Typologie schulfreier Werktag, nach Hektarflächen

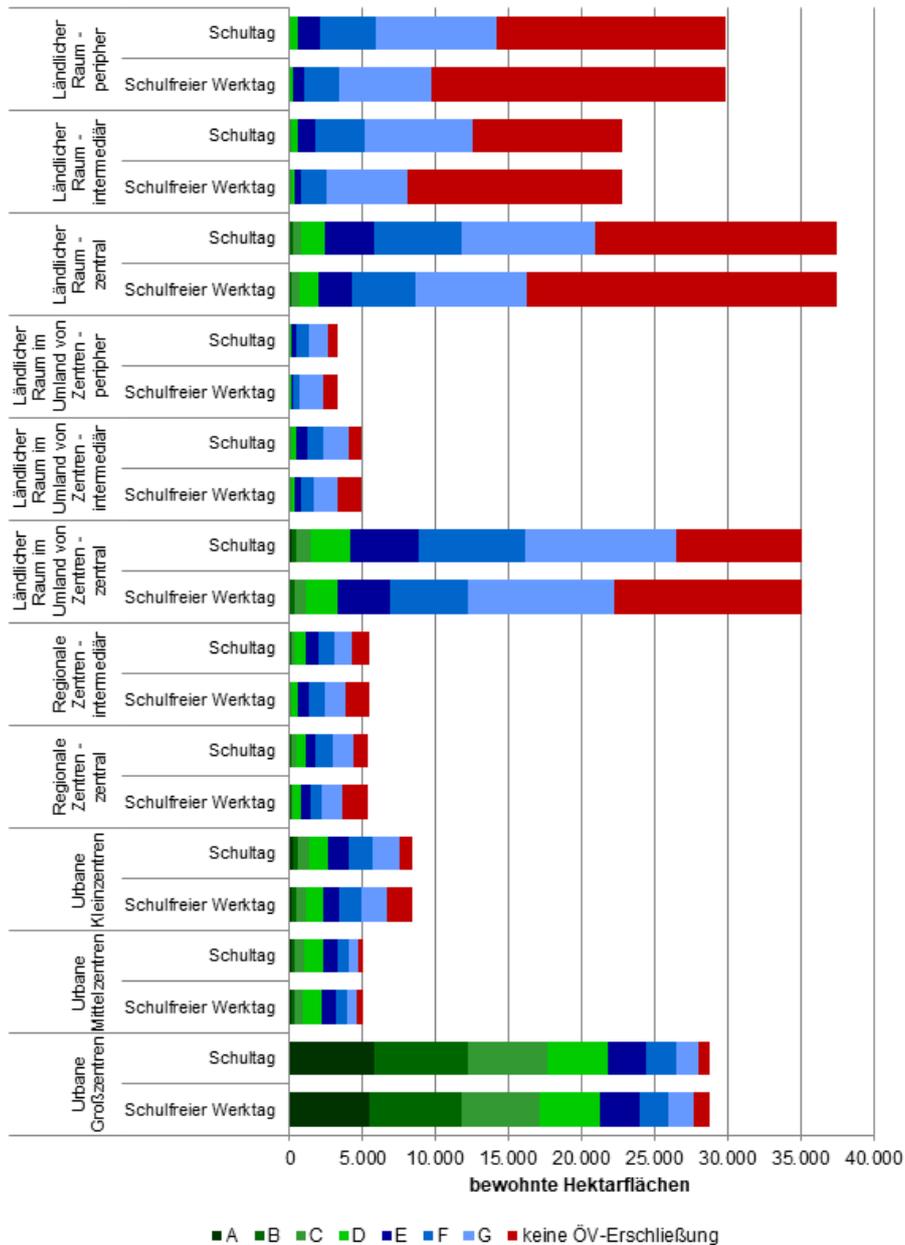


Abbildung 4: ÖV-Güteklassen (schulfreier Werktag) und Raumtypologie nach Hektarflächen

Die Verteilung der Wohnbevölkerung auf die ÖV-Güteklassen und die Raumtypen der Urban-Rural-Typologie zeigt die große Bedeutung des Typs *Urbane Großzentren* im PGO-Raum, der Wien, den Wiener Südraum und Teile des übrigen Umlandes Wien umfasst (siehe Abbildung 5). In diesem relativ kleinen Raum leben ca. 2,2 Millionen Personen und damit 56% der BewohnerInnen des PGO-Raumes. Diese *Urbanen Großzentren* sind von den ÖV-Güteklassen A und B geprägt (1,7 Millionen Personen), nur wenige Personen verfügen nur über Basiserschließung (E bis G, 120.000 oder 6%) und nur unter 1% der BewohnerInnen haben keine ÖV-Erschließung. Im Gegensatz dazu steht der ländliche Raum (*peripher, intermediär und zentral*), in dem 48% der Wohnbevölkerung (340.000 Personen) an schulfreien Werktagen über keine Basiserschließung verfügt.

ÖV-Güteklasse, Hauptwohnsitze und Urban-Rural-Typologie schulfreier Werktag

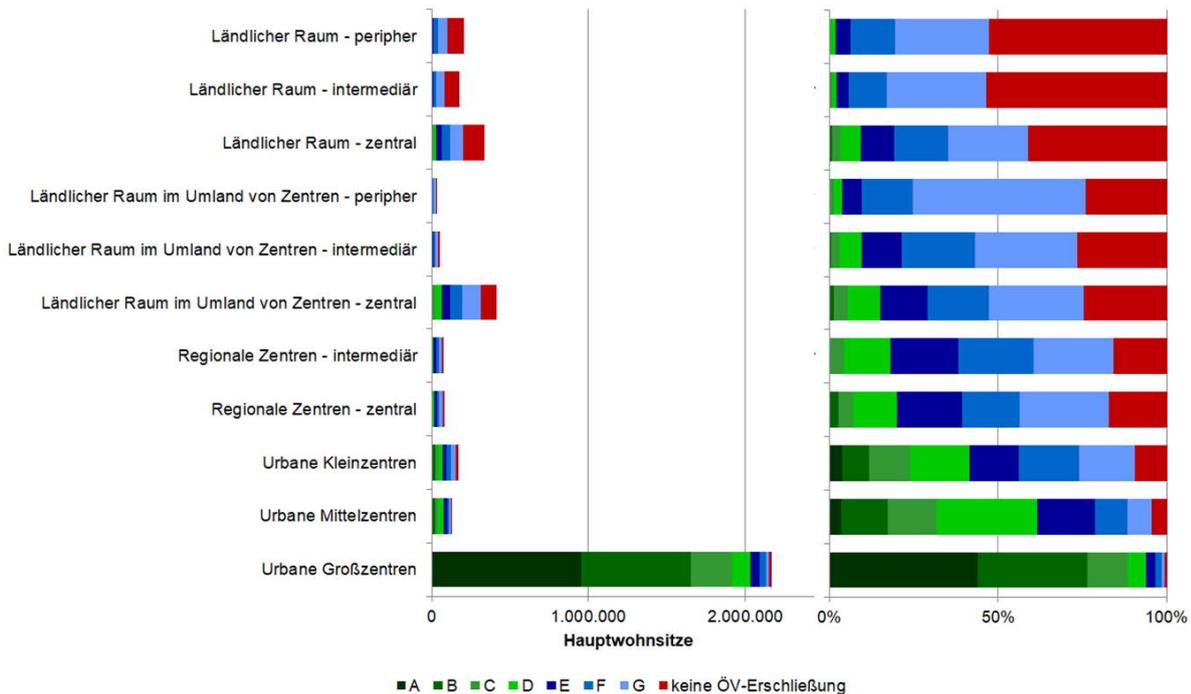


Abbildung 5: ÖV-Güteklasse, Hauptwohnsitze und Urban-Rural-Typologie an schulfreien Werktagen

Eine Untersuchung der Bevölkerungsentwicklung zwischen 2001 und 2017 zeigt, dass das relative Bevölkerungswachstum in Flächen mit guter Erreichbarkeit (hoher ÖV-Güteklasse) stärker ist, als in Flächen ohne ÖV-Anschluss oder nur Basiserschließung.

Zur Beurteilung der **Verteilung der Arbeitsplätze⁴ auf die ÖV-Güteklassen** wurde ebenfalls die Urban-Rural-Typologie herangezogen (Abbildung 6). Wie schon bei der Betrachtung der Verteilung der Hauptwohnsitze ist mit zunehmend ländlichen Strukturen und damit abnehmender Bevölkerungsdichte eine Abnahme der ÖV-Erschließung zu beobachten. Allerdings ist der Anteil der Arbeitsplätze ohne Basiserschließung deutlich geringer, als jener der Hauptwohnsitze. Auch die ÖV-Güteklassen weisen in allen Raumtypen generell höhere Stufen auf, was der stärkeren Konzentration der Arbeitsplätze und der verstärkten Orientierung des ÖV auf die Arbeitszentren geschuldet erscheint. Auffällig ist zudem der geringere Unterschied zwischen dem ÖV-Angebot an schulfreien Werktagen und an Schultagen.

⁴ Beschäftigte an der Arbeitsstätte

ÖV-Güteklasse und Beschäftigte an der Arbeitsstätte

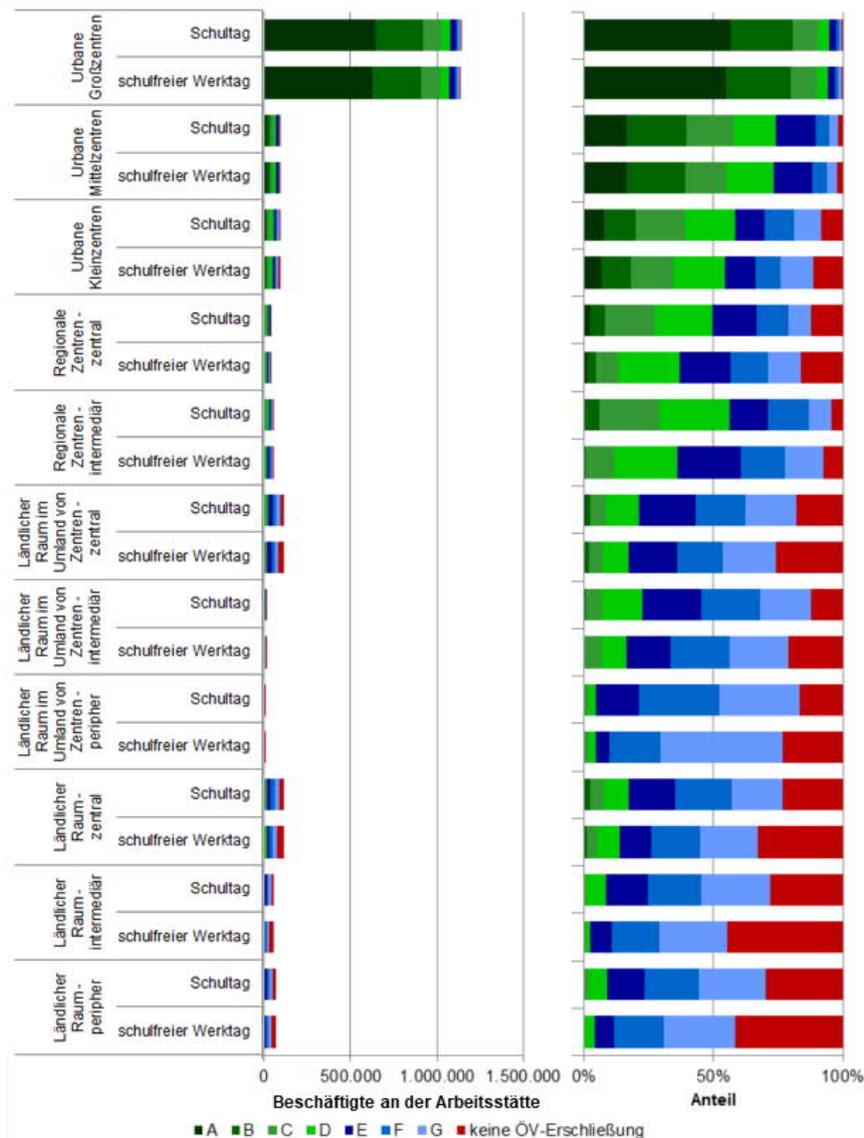


Abbildung 6: ÖV-Güteklasse und Beschäftigte an der Arbeitsstätte nach Urban-Rural-Typologie

Zur Analyse der **Beziehung zwischen Tourismus und ÖV-Güteklassen** wurden für das Burgenland und Niederösterreich nur die Gemeinden herangezogen, die ein touristisches Ausflugsziel laut Niederösterreich Card bzw. Burgenland Card aufweisen.⁵ In beiden Bundesländern wurden bzgl. ÖV-Güteklasse für „touristische“ Gemeinden geringfügig bessere Werte ermittelt, als für „nicht touristische“ Gemeinden. Der Anteil der Beschäftigten an der Arbeitsstätte in touristischen Gemeinden mit einer ÖV-Erschließung ist im Burgenland und in Niederösterreich mit etwa 2/3 etwa gleich, der Anteil der Beschäftigten an der Arbeitsstätte mit höheren ÖV-Güteklassen in Niederösterreich etwas größer.

⁵ Für Wien wurde diese Analyse aufgrund der Vielzahl der Ziele nicht durchgeführt.

ÖV-Güteklasse und Beschäftigte an der Arbeitsstätte in touristischen Gemeinden schulfreier Werktag

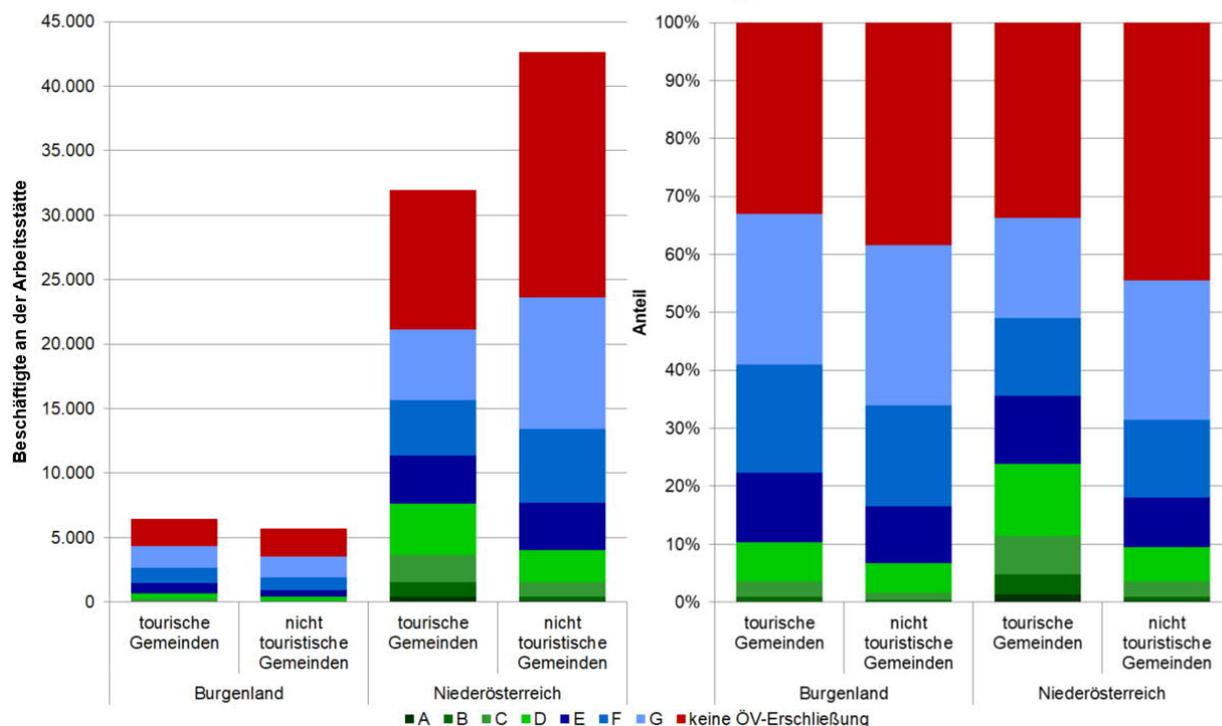


Abbildung 7: ÖV-Güteklassen (schulfreier Werktag) und Beschäftigte an der Arbeitsstätte in touristischen Gemeinden

Um den Zusammenhang von Raumordnung und ÖV-Güteklasse zu ermitteln, wurde die Verteilung der **generalisierten Widmungsarten und die dazugehörigen Reserveflächen** auf die ÖV-Güteklassen berechnet. Dabei wurden nicht die Hektarflächen herangezogen, sondern die Verschneidung des Rasters mit der generalisierten, EDV-mäßig erstellten Widmungsumhüllenden.

Die Verteilung der generalisierten gewidmeten Flächen **Niederösterreichs** auf die ÖV-Güteklassen zeigt deutlich, dass die beste ÖV-Erschließung die Flächen mit der Nutzung *Bauland – Kerngebiet Handelseinrichtungen (BKH)* aufweisen, die jedoch absolut nur eine geringe Fläche ausmachen. Von der mit Abstand größten Fläche *sonstiges Wohnbauland (SBL)*⁶ weisen knapp 70% Basiserschließung oder eine bessere ÖV-Güteklasse auf. Die *Fläche Bauland – Industrie und Betriebsgebiet (BIB)* ist nur geringfügig schlechter erschlossen.

Auch bei Betrachtung der Reserveflächen verfügt der Widmungstyp *BKH (Bauland - Kerngebiet Handelseinrichtungen)* über die mit Abstand beste ÖV-Erschließung. Auffällig ist, dass etwa 65% der Reserveflächen mit dem Typ *SBL (sonstiges Wohnbauland)* eine ÖV-Güteklasse A bis G haben, und dieser Prozentsatz höher als bei den Reserveflächen mit dem Typ *BIB (Bauland - Industrie- oder Betriebsgebiet)* ist. Allerdings zeigt dies auch, dass rund ein Drittel der als Wohnbauland

⁶ Widmungskategorien:

SBL (sonstiges Wohnbauland): fasst die Baulandwidmungsarten Bauland - Wohnen (BW), Bauland - Agrargebiete (BA), Bauland - Kerngebiete (BK) und Bauland - erhaltenswerte Ortsstrukturen (BO) zusammen

BIB (Bauland-Industrie- oder Betriebsgebiet): fasst die Baulandwidmungsarten Industriegebiete (BI) und Betriebsgebiete (BB) zusammen

gewidmeten Flächen über keine ÖV-Basiserschließung verfügt.⁷ Mehr als 50% des Baulandes zur Betriebsnutzung verfügen über keine ÖV-Basiserschließung.

Die qualitativ höchste ÖV-Güteklasse zeigt der Widmungstyp *BKH (Bauland-Kerngebiet Handelseinrichtungen)*. Mehr als die Hälfte dieser Fläche weist die ÖV-Güteklasse A bis D (besser als Basiserschließung) auf, die bei allen anderen Typen um 15% der Fläche oder deutlich weniger aufweisen.

Im **Burgenland** verfügen etwa 77% des Baulands mit der Widmung *Bauland – Wohngebiet* über zumindest Basiserschließung. Ähnliche Werte finden sich für *Bauland – Gemischtes Baugebiet*; für das *Bauland – Dorfgebiet* ist der Wert noch höher. Einen sehr hohen Flächenanteil mit ÖV-Güteklasse A bis D (besser als Basiserschließung, 54%) zeigt die Widmung *Bauland – Geschäftsbereich*, die vorrangig nur für zentrale Standorte der Stufe 1, 2 und 3 und zentrale Ortsbereiche zulässig ist.

Auffällig ist der geringe Anteil an im ÖV erschlossenen Flächen für die Widmungskategorie *Bauland – Baugebiete für Erholungs- oder Fremdenverkehrseinrichtungen*, die sich vielfach rund um den Neusiedlersee und bei Thermenstandorten finden.

Die Verteilung der Wohnbaulandreserven⁸ auf die zentralen Standorte nach ÖV-Güteklasse zeigt, dass die ÖV-Erreichbarkeit der Flächen mit der Zentralität steigt, wobei der Unterschied zwischen Stufe 1 und 2 gering ist. Während an schulfreien Werktagen 46% der Reserveflächen für Wohnbau an allgemeinen Standorten zumindest über Basiserschließung verfügen, so sind es an Zentralen Standorten der Stufe 1 52%, an Zentralen Standorten der Stufe 2 53% und in Eisenstadt (Stufe 3) 100%. Bei Betrachtung der höheren ÖV-Güteklassen (A bis D) ist die Verteilung mit 3%, 4%, 5% und 29% vergleichbar.

In **Wien** weist sowohl das gesamte Wohngebiet als auch das (gemischte) Baugebiet⁹ einen ÖV-Anschluss auf. 61% des Wohngebietes und 80% des gemischten Baugebietes verfügen über eine ÖV-Güteklasse von A oder B.

Bei Betrachtung des Baulandes¹⁰ gibt es Unterschiede zwischen den Gemeindebezirken. So weist das Bauland der Stadtrandbezirke einen hohen Flächenanteil mit Güteklasse C oder D auf. Im 22. Bezirk sind dies 1.023 ha, im 23. Bezirk 768 ha. Dort liegen auch die größten Baulandflächen mit einer ÖV-Güteklasse von E bis G (Basiserschließung) mit 127 bzw. 97 ha, vor dem 11. Bezirk mit 77 ha.

Es zeigt sich, dass die Flächen mit einem Siedlungspotenzial deutlich niedrigere ÖV-Güteklassen ausweisen, als das Bauland insgesamt, da oft die Errichtung eines ÖV-Anschlusses erst im Zuge der Baumaßnahme erfolgt.

⁷ Bei der Ermittlung der ÖV-Güteklasse wurde nur der linien- und fahrplangebundene ÖV berücksichtigt. Anrufsammeltaxis, Rufbusse und andere bedarfsgesteuerte Angebote scheinen hier nicht auf.

⁸ Für das Burgenland wurden als Wohnbaulandreserven die Typen Aufschließungsgebiet – Dorfgebiet, Aufschließungsgebiet – gemischtes Baugebiet, Aufschließungsgebiet – Wohngebiet, Bauland – Dorfgebiet, Bauland – Gemischtes Baugebiet und Bauland – Wohngebiet herangezogen.

⁹ Unter *Baugebiet* wurden die Widmungen *Gemischtes Baugebiet*, *Gemischtes Baugebiet-förderbarer Wohnbau*, *Gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel* und *Gemischtes Baugebiet-Betriebsbaugebiet* subsummiert.

¹⁰ Unter *Bauland* wurden die Widmungen *Gartensiedlungsgebiet*, *Wohngebiet*, *Wohngebiet-Geschäftsviertel*, *Gemischtes Baugebiet*, *Gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel*, *Gemischtes Baugebiet-Betriebsbaugebiet* und *Industriegebiet* subsummiert. Die Verteilung des Baulandes auf die ÖV-Güteklassen wurde nicht im Rahmen des Projekts berechnet, sondern von der Stadt Wien übernommen.

2.3 Vertiefende Analyse

Im Rahmen der vertiefenden Analyse erfolgt eine Klassifizierung des Raumes nach den unten angeführten vier Entscheidungsfragen. So können Stärken, Schwächen und Potenziale von Flächen in der Umgebung von Haltestellen und Flächen, welche keinen ÖV-Anschluss aufweisen, ermittelt werden. Es wurde ein „Entscheidungsbaum“ (siehe Abbildung 8) erarbeitet, nach dem die Hektarflächen in Kategorien eingeteilt werden. Diese Einteilung soll in der Folge eine Grundlage für raumplanerische Maßnahmen bilden. Während bei der quantitativen Analyse alle Berechnungen sowohl für Schultage als auch schulfreie Werkstage durchgeführt wurden, wurde die Klassifizierung nur für schulfreie Werkstage erstellt; diese sind für die Wirksamkeit des ÖV-Angebotes maßgebend.

Um Konsistenzen zwischen den Ergebnissen der vorliegenden Studie mit den aktuellen Studien und Konzepten mit thematischen Überlappungen (Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichische ÖV-Güteklassen, ÖROK Erreichbarkeitsanalyse 2018, Positionspapier zum Thema „Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung“ etc.) sicherzustellen, wurden so weit wie möglich dieselben Klassifikationen und Klassengrößen verwendet. Ein Entscheidungsbaum erfordert eindeutige Entscheidungen. Es sind daher exakte Grenzwerte zu definieren, die in den herangezogenen Studien nicht immer angegeben werden.¹¹ Die Grenzwerte wurden, soweit sie nicht durch die Fachexpertise vorgegeben sind, so angenommen, dass eine ausreichende Anzahl von Hektarflächen in die unterschiedlichen Klassen des Entscheidungsbaumes fällt.

Die Klassifizierung des Raumes wurde mittels folgender vier, für die Raum- und Verkehrsplanung wesentliche Entscheidungsfragen durchgeführt:

1. Ist die entsprechende Haltestelle attraktiv?

Um die Attraktivität einer Haltestelle für eine Hektarfläche zu bewerten, steht bereits eine Vielzahl von Methoden und Ansätzen zur Verfügung. In diesem Projekt wurden insbesondere aktuelle Studien/Ansätze herangezogen und die jeweiligen Herangehensweisen entsprechend zusammengefügt. Für die Entscheidung „Ist die Haltestelle attraktiv / unattraktiv?“ wurden daher die zwei Kriterien „ÖV-Güteklasse der Hektarfläche“ und „die Reisezeit von der entsprechenden Haltestelle ins nächste regionale Zentrum“ definiert.

Als Hektarflächen mit attraktiven Haltestellen gelten demnach Flächen, die eine ÖV-Güteklasse von zumindest F aufweisen und von deren Haltestelle man in 30 Minuten ein regionales Zentrum erreicht.

2. Sind im Einzugsbereich genügend EinwohnerInnen für das ÖV-Angebot da?

Diese Entscheidung lässt sich bei Betrachtung der einzelnen Hektarfläche auch umformulieren in „Entspricht das ÖV-Angebot der Größe der Bevölkerungszahl?“. Die vorgegebene Entscheidungsfrage bezieht sich auf das Positionspapier zum Thema „Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung“ (ÖROK 2014) bzw. den Empfehlungen der Landesverkehrsreferentenkonferenz aus 2014 über bundesweite ÖV-Standards und damit auf die entsprechenden Definitionen der Siedlungskerne.

Unter Beibehaltung der Größenklassen-Abgrenzungen wurden die Empfehlungen mit den ÖV-Güteklassen verschnitten, womit eine Verbindung zwischen ÖV-Güteklassen und Siedlungskernen hergestellt wird (Tabelle 1). Entsprechend ist für einen Siedlungskern gemäß seiner Größe genau

¹¹ Ein Beispiel ist die Frage, ab welchem Wert die Raumausstattung als „ausreichend“ angenommen wird.

eine ÖV-Güteklasse vorgesehen. Bei einer geringeren ÖV-Güteklasse gilt eine Hektarfläche des Siedlungskerns als unterversorgt. Bei einer höheren ÖV-Güteklasse weist der Siedlungskern eine zu geringe Bevölkerung auf (bzw. er ist „überversorgt“).¹²

HWS im Siedlungskern	ÖV-Güteklasse
50 bis 999	F oder G
1.000 bis 2.499	E
2.500 bis 4.999	D
5.000 bis 9.999	C
ab 10.000	A oder B

Tabelle 1: Siedlungskerne und ÖV-Güteklasse

3. Ist die Ausstattungsqualität des Raumes gut?

Ein wesentlicher Teil der Wohnstandortqualität ist das Vorhandensein wichtiger Einrichtungen in unmittelbarer Nähe, also die Raumausstattung. Es wurden fünf Typen von Einrichtungen als wesentlich festgelegt, und entsprechend der Nutzungshäufigkeit der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen gewichtet. So wurde für jede Hektarfläche eine Punktezahl berechnet, die der Ausstattungsqualität entspricht (siehe Tabelle 2).

Ausstattungsqualität						
		Distanzklasse [m] *)				
Luftlinie		212,1	353,6	530,3	707,1	883,9
Umwegefaktor	1,41421356					
Realdistanz		300	500	750	1000	1250
Einrichtung	Basispunkte	Punkte nach Distanzklasse				
Apotheken	2	2	1,2	0,8	0,6	0,48
Kinderbetreuung	3	3	1,8	1,2	0,9	0,72
Arzt	2	2	1,2	0,8	0,6	0,48
Schulen	3	3	1,8	1,2	0,9	0,72
Lebensmittel	5	5	3	2	1,5	1,2

*) Die Luftlinie entspricht den Distanzklassen der ÖV-Güteklassen geteilt durch $\sqrt{2}$

Tabelle 2: Einrichtungen und Punkte für die Ausstattungsqualität

Nahe beieinander liegende Einrichtungen gleichen Typs werden nur einmal gezählt. Somit liegt der Minimalwert bei 0, der Maximalwert bei 15 Punkten. Beim Entscheidungsbaum wurden Hektarflächen mit 5 oder mehr Punkten als gut ausgestattet definiert.

¹² Die Dichte der Bevölkerung wurde für die Siedlungskerne berechnet und liegt für die einzelne Hektarfläche (als Anzahl der Hauptwohnsitze) vor. Nachdem die Dichte in keinem direkten Zusammenhang zur ÖV-Güteklasse steht, ist sie nicht Teil dieser Entscheidungsfrage und auch nicht Teil der Raum-Klassifizierung.

4. Sind Baulandreserven vorhanden?

Als Hektar-Flächen mit Baulandreserve wurden jene definiert, deren Reservefläche 10% (entspricht 1.000 m²) oder mehr der Gesamtfläche ausmacht.

Diese **Entscheidungsfragen** bilden (theoretisch¹³) 36 Klassen, auf die die ca. 2,4 Millionen Hektarflächen des PGO-Gebietes aufgeteilt wurden. Etwas über 2 Millionen der Flächen verfügen weder über einen ÖV-Anschluss noch eine (entsprechende) Raumausstattung, noch sind sie Teil eines Siedlungskernes oder beinhalten eine entsprechend der Widmung als Wohnbauland nutzbare Fläche (alle vier Entscheidungsfragen negativ; letzte Zeile der Tabelle 3).

Über 3.300 Flächen weisen eine attraktive Haltestelle auf, sind entsprechend oder überversorgt, haben eine ausreichende Raumausstattung und gewidmete Baulandreserven. (siehe Tabelle 3, 1. und 5. Zeile)

Diese Flächen sind im Detail auf ihr Potenzial als Siedlungsentwicklungsgebiet zu untersuchen. Ebenso interessant sind die etwa 21.000 Flächen mit gleichen Kriterien, die keine Reservefläche beinhalten, die entsprechend der Widmung als Wohnbauland nutzbar ist.

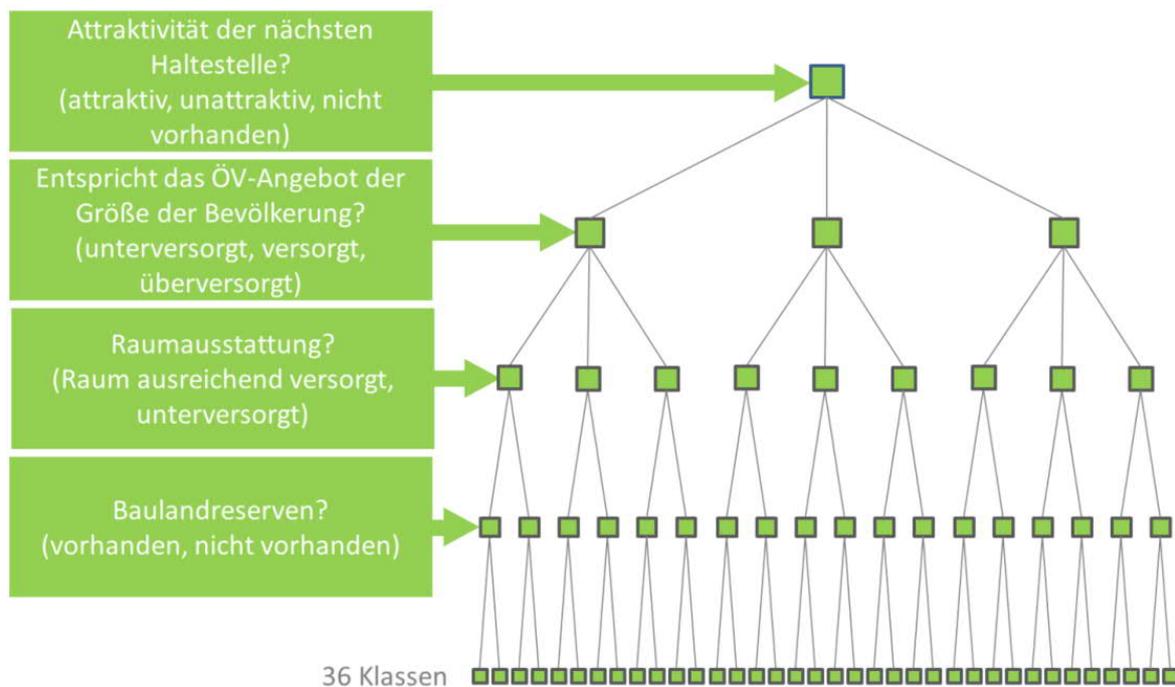


Abbildung 8: Entscheidungsbaum

¹³ Real sind es nur 28 Klassen, da die Antwort „keine Haltestelle vorhanden“ die Antworten „mit ÖV ausreichend versorgt“ und „mit ÖV überversorgt“ ausschließen.

Klassifizierung				
Haltestelle	ÖV-Versorgung	Raumausstattung	Bauland	ha-Flächen
attraktive Haltestelle	Übersversorgung	Ausreichende Ausstattung	Baulandreserven	1.271
			keine Baulandreserven	2.925
		Unzureichende Ausstattung	Baulandreserven	1.944
			keine Baulandreserven	5.868
	entsprechende Versorgung	Ausreichende Ausstattung	Baulandreserven	2.058
			keine Baulandreserven	17.980
		Unzureichende Ausstattung	Baulandreserven	2.611
			keine Baulandreserven	7.374
	Unterversorgung	Ausreichende Ausstattung	Baulandreserven	5.175
			keine Baulandreserven	21.089
		Unzureichende Ausstattung	Baulandreserven	4.560
			keine Baulandreserven	42.294
unattraktive Haltestelle	Übersversorgung	Ausreichende Ausstattung	Baulandreserven	140
			keine Baulandreserven	271
		Unzureichende Ausstattung	Baulandreserven	268
			keine Baulandreserven	860
	entsprechende Versorgung	Ausreichende Ausstattung	Baulandreserven	2.335
			keine Baulandreserven	4.582
		Unzureichende Ausstattung	Baulandreserven	7.136
			keine Baulandreserven	22.626
	Unterversorgung	Ausreichende Ausstattung	Baulandreserven	3.396
			keine Baulandreserven	8.206
		Unzureichende Ausstattung	Baulandreserven	7.565
			keine Baulandreserven	96.259
keine Haltestelle	Übersversorgung	Ausreichende Ausstattung	Baulandreserven	/
			keine Baulandreserven	
		Unzureichende Ausstattung	Baulandreserven	
			keine Baulandreserven	
	entsprechende Versorgung	Ausreichende Ausstattung	Baulandreserven	
			keine Baulandreserven	
		Unzureichende Ausstattung	Baulandreserven	
			keine Baulandreserven	
	Unterversorgung	Ausreichende Ausstattung	Baulandreserven	2.630
			keine Baulandreserven	8.804
		Unzureichende Ausstattung	Baulandreserven	24.763
			keine Baulandreserven	2.092.342

Tabelle 3: Klassifizierung des Raums (PGO-Gebiet)

Diese Raumklassen ermöglichen einerseits durch ihre Verteilung einen Vergleich von Gemeinden oder Bezirken, und bilden andererseits eine Basis zu einer weiterführenden Analyse der Baulandreserven einer Gemeinde.

Für **Wien** wurde eine eigene Klassifizierung basierend auf Bevölkerungsdichte und ÖV-Güteklasse erstellt. Diese sieht vor, dass bei einer Dichte von bis zu 100 Hauptwohnsitzen pro Hektar(fläche) die ÖV-Güteklasse C oder D, bis zu 25 Hauptwohnsitzen pro Hektar(fläche) die ÖV-Güteklasse E bis G (Basiserschließung) ausreichen. Entsprechend zeigen sich in Wien einige wenige Flächen, in denen die ÖV-Qualität rechnerisch zu gering ist.

2.4 Beispielhafte Anwendungen

Ziel des Zusammenführens von Daten im Rahmen des Projekts ist das kleinräumige Identifizieren und Abgrenzen von Räumen als potenzielle Zielgebiete für verkehrs- und raumplanerischen Maßnahmen, die in der Folge mit „klassischen“ verkehrs- und raumplanerischen Mitteln auf Basis der Rechenergebnisse ausgearbeitet werden können.

So könnte man nach Siedlungen mit deutlichem Bevölkerungswachstum suchen, die an schulfreien Werktagen einen schwach ausgeprägten ÖV-Anschluss aufweisen, aufgrund der Lage im Raum jedoch mit relativ geringem Aufwand effizient an das ÖV-Netz angeschlossen werden könnten.

Es könnten Flächen interessant sein, die einerseits über eine gute Raumausstattung verfügen und als Bauland gewidmet sind, andererseits aber so wenig Hauptwohnsitze aufweisen, dass sie als überversorgt gelten. Bei diesen Flächen könnte die vorhandene Raumausstattung besser genutzt werden.

Gebiete, die über keine Haltestelle, aber eine gute Raumausstattung, sowie Wohnbaulandreserven verfügen, könnten dahingehend betrachtet werden, ob eine Anbindung an das ÖV Netz sinnvoll wäre.

Andererseits könnten auch periphere Gebiete in der Nähe größerer Städte beleuchtet werden, die Bevölkerungsrückgänge und eine ungenügende (nach den Modellannahmen) Raumausstattung zeigen, aber über große Baulandreserven verfügen. Ein großes Flächenangebot in diesen Gebieten hätte wahrscheinlich eine verkehrsplanerisch ungünstige Raumstruktur zur Folge.

3. Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion¹⁴

3.1 Ausgangslage

Die PGO befasste sich in den letzten Jahren im Auftrag der Landeshauptleute mit der Ausarbeitung von Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO). In einem ersten Schritt wurde die wachsende Stadtregion untersucht, in einem weiteren auch die südlich angrenzenden Regionen, denen Bevölkerungsprognosen eine deutlich weniger dynamische Entwicklung voraussagen. Bei beiden Studien lag der Fokus auf der Bevölkerungsentwicklung und auf Wanderungsanalysen.

Da die Wanderungen die Hauptursache für das dynamische Wachstum aber auch die Schrumpfung im PGO Raum sind, wurden mit dem Projekt „Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion“ die **Wanderungsbewegungen in Niederösterreich und dem Burgenland vertiefend analysiert** und die sich gegebenenfalls daraus ergebenden künftigen **Herausforderungen und Empfehlungen für einzelne Raumtypen ausgearbeitet**.

Durch die genaue Betrachtung und Analyse von Zu-, Ab- und Binnenwanderungen nach verschiedenen Merkmalen auf Ebene aller Gemeinden wurde ein umfassender Blick auf das Wanderungsgeschehen in der Ostregion geworfen. Die zentralen Fragen lauteten: „**Wer wandert warum wohin**“, „**Wer zieht von wo weg und warum**“ und „**Was ist die typische Binnenwanderungsgemeinde und warum?**“. Die Frage nach dem „Warum“ war dabei weniger auf das (soziale, emotionale) Wanderungsmotiv ausgerichtet, sondern auf das (räumliche) Potenzial oder andere typische Charakteristika des Zielortes (Lage, Ausstattung, Erreichbarkeit, Bodenpreis, Wohnungsangebot, vorhandene Baulandreserven, ...).

Mit der Durchführung des Projektes wurde die Technische Universität Wien, Department für Raumplanung, Fachbereich Stadt- und Regionalforschung beauftragt. Eine detaillierte Projektbeschreibung ist im Tätigkeitsbericht 2017 erfolgt.

3.2 Veränderung der Wanderung über die Zeit

Betrachtet man die Wanderungsbewegungen in allen niederösterreichischen und burgenländischen Gemeinden zusammen, ist eine kontinuierlich zunehmende Wohnortmobilität zu erkennen. So vergrößerte sich die Zahl der Personen, die ihre Wohngemeinde zugunsten einer anderen Gemeinde in Österreich verlassen haben, von knapp über 67.000 im Jahr 2002 auf fast 94.000 im Jahr 2017 und damit um 39,6%, was einer jährlichen Zunahme um 2,64% entspricht. Im selben Zeitraum stieg die Inlandszuwanderung in den Gemeinden der beiden Bundesländer praktisch im gleichen Ausmaß um 39,3% (2,62% pro Jahr), jedoch auf etwas höherem Niveau.

Der Inlandswanderungssaldo der Ostregion (ohne Wien) blieb in allen Jahren des Untersuchungszeitraumes positiv, was bedeutet, dass in Summe stets mehr Leute aus den anderen 7 Bundesländern in Niederösterreichische und Burgenländische Gemeinden zuwanderten als von dort in den Rest von Österreich. Dieser positive Inlandswanderungssaldo vergrößerte sich in den Jahren vor der Wirtschaftskrise deutlich von knapp 3.000 auf rund 7.000 und fiel ab 2009 wieder etwa auf das Ausgangsniveau zurück.

¹⁴ Für den Bericht wurden Textteile des Berichtsentwurfes „Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion“, TU Wien, Department für Raumplanung, Fachbereich Stadt- und Regionalforschung, im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost, verwendet.

Im Vergleich dazu entwickelten sich die Wanderungsbewegungen mit dem Ausland mit wenigen Ausnahmen über den gesamten Untersuchungszeitraum weniger dynamisch. Die Abwanderung aus den beiden Bundesländern ins Ausland stieg zwischen 2002 und 2017 lediglich um 28,7% (1,92% pro Jahr), die Zuwanderung aus dem Ausland im gleichen Zeitraum gar nur um 24,1% (1,61% im Jahr). Als einmaliger Ausreißer kann dabei das Jahr 2015 betrachtet werden als fast 33.400 Personen (und damit fast doppelt so viele wie im langjährigen Durchschnitt!) aus dem Ausland in die Ostregion (ohne Wien) zuwanderten. Ergab der Auslandswanderungssaldo in den meisten Jahren ein Plus von etwa 4.000 bis 7.000 Personen, schnellte dieser Wert im „Flüchtlingsjahr“ 2015 auf fast 20.000 hinauf, normalisierte sich jedoch schnell wieder auf gewohntem Niveau.

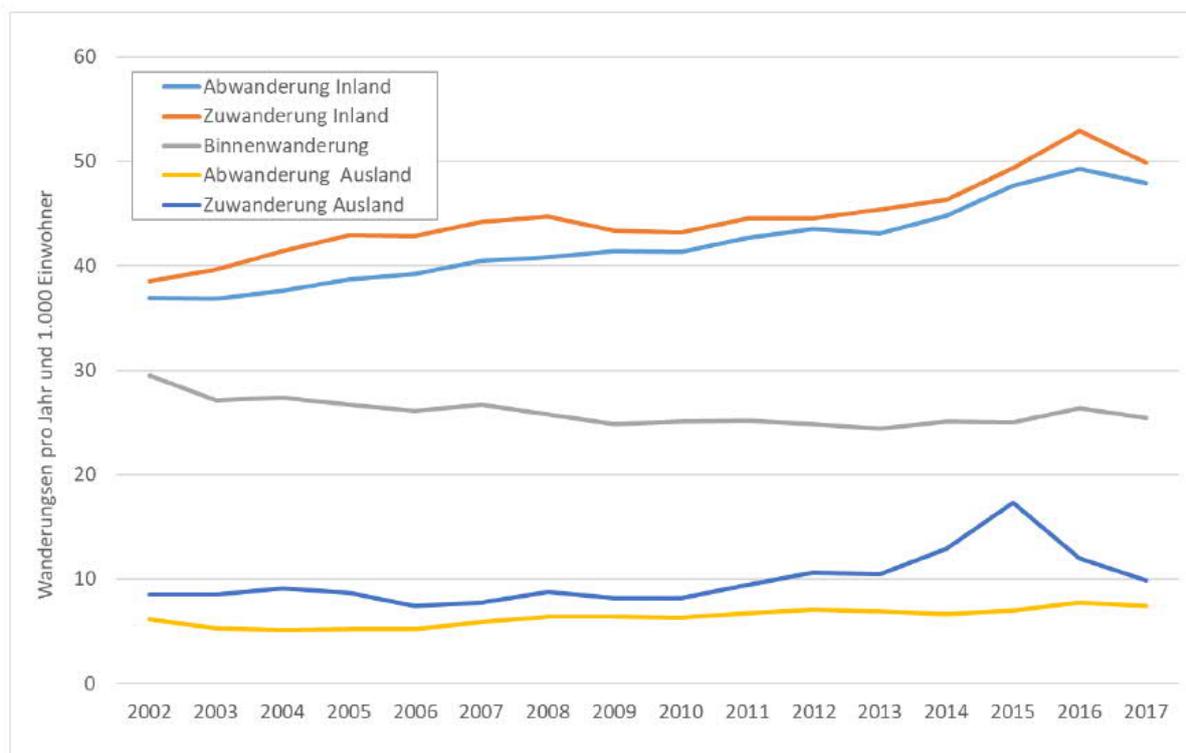


Abbildung: Entwicklung von Ab- und Zuwanderungen aus dem Inland und Ausland sowie Gemeindebinnenwanderungen (pro Jahr und 1000 EinwohnerInnen) in der Ostregion (exklusive Wien) 2002 - 2017

Fasst man die in- und ausländischen Wanderungsbewegungen zusammen, ergibt sich für die beiden Bundesländer Niederösterreich und Burgenland in Summe über den gesamten Untersuchungszeitraum ein Wanderungsüberschuss von rund 184.000 Personen (ca. 12.200 pro Jahr), der durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung jedoch gebremst wurde. In Folge geringer Geburten- und hoher Sterberaten wuchs die Bevölkerungszahl in der Ostregion (ohne Wien) im Untersuchungszeitraum daher lediglich um knapp 136.400 Personen, was aber immer noch einer Zunahme von 7,5% (0,50% pro Jahr) entspricht.

Die Wanderungen innerhalb der niederösterreichischen und burgenländischen Gemeinden („Binnenwanderung“) blieben über den gesamten Untersuchungszeitraum weitgehend konstant. Trotz kleinerer kurzfristiger Schwankungen mit leichten Ausreißern in den Jahren 2002 und 2016 pendelte sich die Zahl der Wohnortwechsel innerhalb der Gemeinde in allen anderen Jahren auf einem Niveau zwischen 46.600 und 50.200 ein. In Relation zur wachsenden Bevölkerungszahl der gesamten Untersuchungsregion bedeutet dies jedoch eine kontinuierliche Abnahme (siehe graue Funktion in vorherigen Abbildung). Die abnehmende Binnenwanderungsrate innerhalb der Gemeinden steht

im Gegensatz zur deutlich steigenden Rate von Gemeindegrenzen überschreitenden Wanderungen und liefert damit einen deutlichen Hinweis für eine grundlegende Veränderung des Wanderungsverhaltens innerhalb Österreichs.

3.3 Zu- und Abwanderung

In diesem Kapitel werden die Gemeindegrenzen überschreitenden Wanderungsströme in Niederösterreich und im Burgenland betrachtet. Dabei gelten als „Zuzüge“ oder „Zuwanderung“ in einer Gemeinde alle Zuwanderungen, die von außerhalb kommen, unabhängig davon, ob aus einer anderen Gemeinde des Bezirks, aus einem anderen Bezirk des gleichen Bundeslandes, aus einem anderen Bundesland oder aus dem Ausland. Entsprechend bezeichnen „Wegzüge“ oder „Abwanderung“ alle Wanderungsbewegungen, bei denen eine Person ihre Wohngemeinde verlässt, egal ob sie dabei nur eine Gemeinde-, eine Bezirks-, eine Bundesland- oder sogar eine Staatsgrenze überschreitet. Da sich „Zuzugsgemeinden“ und „Wegzugsgemeinden“ nicht aus den Zu- und Abwanderungszahlen, sondern aus deren Differenz ergeben, werden in der Studie Gemeinden mit einem positiven Wanderungssaldo als „Nettozuwanderungsgemeinden“ und Gemeinden mit einem negativen Wanderungssaldo als „Nettoabwanderungsgemeinden“ bezeichnet.

► Zu- und Abwanderung nach Regionen:

In einer regionalen Betrachtung zeigen sich alle 10 Nuts-3-Regionen der beiden Bundesländer über den gesamten Untersuchungszeitraum als Nettozuwanderungsregionen. Besonders die Gebiete im unmittelbaren Einflussbereich des Agglomerationsraums Wien (Nordburgenland, Wiener Umland Nord und Süd) weisen die höchsten Wanderungsgewinne auf, die Landeshauptstadt St. Pölten, das hochindustrialisierte südliche Niederösterreich und das Mittelburgenland (mit stark steigender Tendenz) fallen jedoch nicht allzu weit ab.

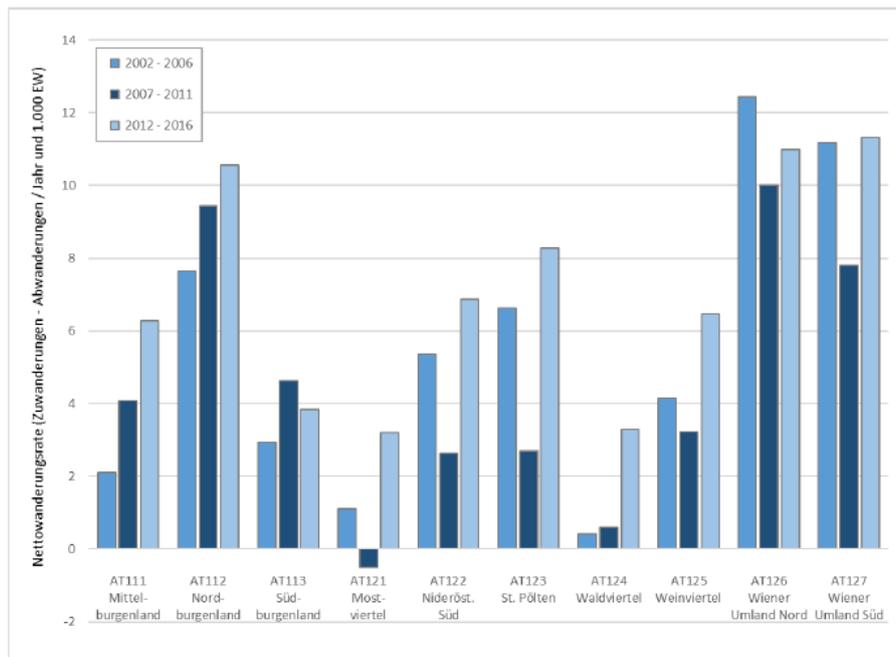


Abbildung: Nettowanderungsraten (Wanderungssaldo pro Jahr und 1.000 EinwohnerInnen) in der Periode 2002-2016 nach NUTS-3-Regionen

Problematischer ist die Entwicklung in den peripheren Gebieten der Ostregion, deren (vor allem durch ihre jahrzehntelange Lage am Eisernen Vorhang begründeten) Standortnachteile und Strukturprobleme immer noch nicht gänzlich überwunden scheinen: Das Südburgenland, das Mostviertel und das nördliche Waldviertel haben zwar in den letzten Jahren aufgeholt und weisen fast durchwegs positive Wanderungssalden auf, liegen aber deutlich hinter den anderen Teilen der Ostregion zurück. Lediglich im nördlichen Weinviertel scheint das Wachstum der Stadtagglomeration Wien deutliche Spuren zu hinterlassen, hier nähern sich die Wanderungsgewinne zunehmend den Zuwanderungsregionen im Wiener Umland an.

► **Zu- und Abwanderung nach Gemeinden:**

Diese groben räumlichen Disparitäten auf Nuts-3-Ebene treten auch in einer kleinräumigen Betrachtung der Wanderungsraten auf kommunaler Ebene zutage. In der folgenden Karte sind die Nettowanderungsraten der Gemeinden in der Ostregion (ohne Wien) der für den gesamten Untersuchungszeitraum (2002-2016) dargestellt. Dabei sind die 10% der Gemeinden mit den höchsten positiven bzw. negativen Wanderungsraten als dominante „Nettozuwanderungsgemeinden“ bzw. „Nettoabwanderungsgemeinden“ in der Karte ausgewiesen.

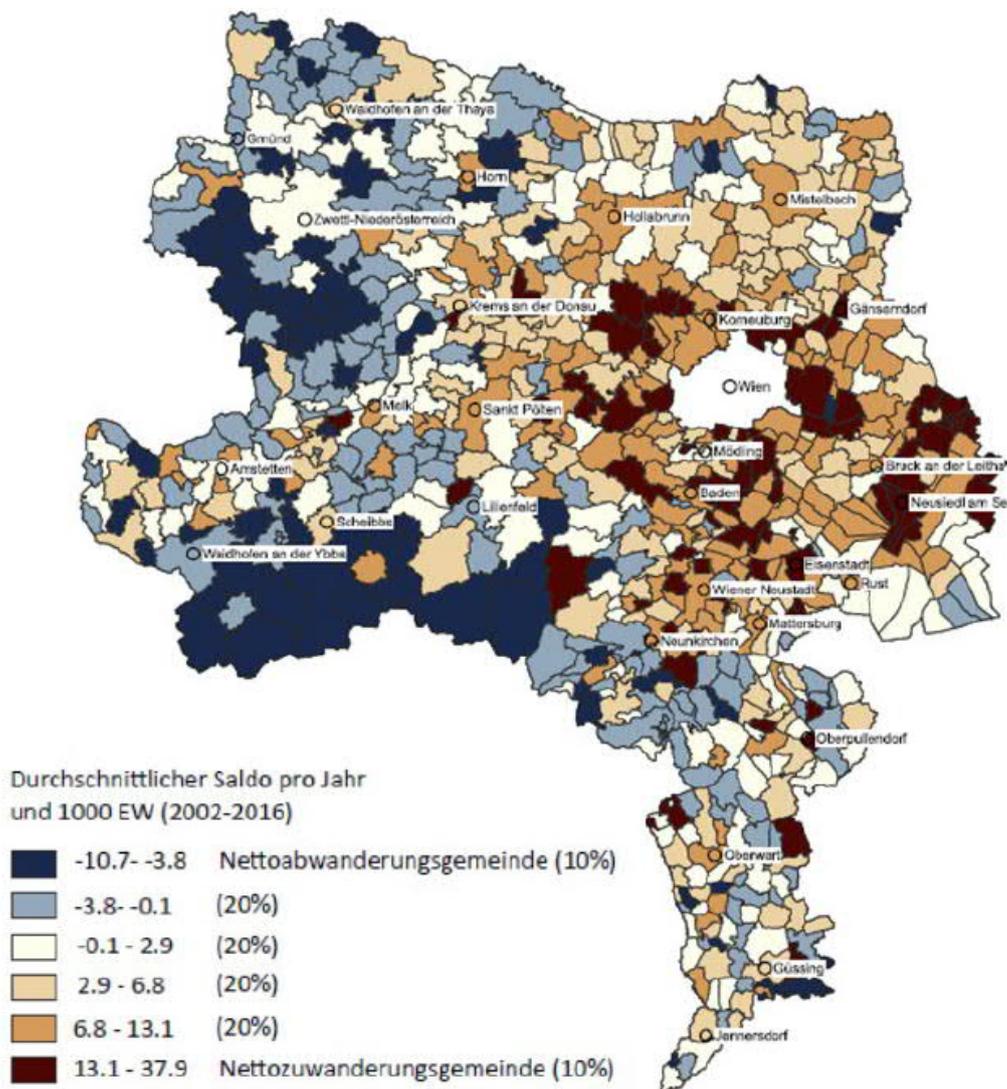


Abbildung: Nettozuwanderungsgemeinden und Nettoabwanderungsgemeinden

Die räumliche Verteilung der Wanderungsraten in den Gemeinden der Ostregion zeigt deutlich, dass sich die Nettozuwanderungsgemeinden in den suburbanen Gebieten der Großstadtregion Wien und in ausgewählten regionalen Zentren konzentrieren, während sich die meisten Nettoabwanderungsgemeinden in der ländlichen Peripherie des Wald- und Mostviertels sowie des Mittel- und Südburgenlands befinden. Auffallend ist dabei, dass die Wanderungsergebnisse über diesen langen Untersuchungszeitraum zu einem erheblichen Teil durch die großräumige Lage und grundlegende Siedlungsstrukturen bestimmt werden und nur wenige Gemeinden von diesen großräumigen Trends abweichen.

► **Zu- und Abwanderung nach Alter und Geschlecht:**

Bei der Betrachtung der Untersuchungsregion im gesamten Untersuchungszeitraum (2002 - 2016) zeigt sich ein weitgehend ausgeglichenes Verhältnis zwischen den beiden Geschlechtern, aber eine starke Differenzierung nach Altersgruppen.

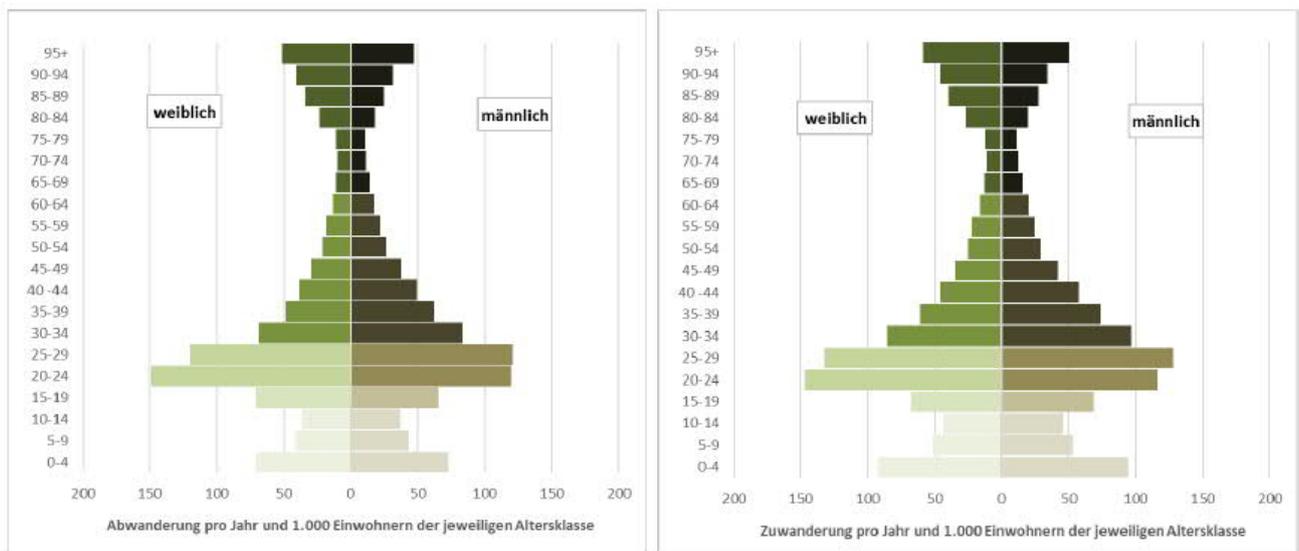


Abbildung: Ab- und Zuwanderungsrate (pro Jahr und 1.000 EinwohnerInnen) in der Ostregion (ohne Wien) nach Altersgruppen und Geschlecht

In Relation zur Gesamtgröße der jeweiligen Bevölkerungsgruppe ist die Zahl der Zu- und der Abgewanderten vor allem bei den jungen Erwachsenen, den Kleinkindern und den Senioren besonders hoch: Nach den vorliegenden Daten verlassen rund 15% der Frauen im Alter zwischen 20 und 24 ihre Gemeinde, auch in der Altersgruppe zwischen 25 und 30 sind es immer noch rund 12%. Danach nimmt die Abwanderung mit steigendem Alter kontinuierlich ab und erst ab 75 wieder zu. Bei den Männern zeigt sich eine ähnliche Altersverteilung, jedoch ist das Gefälle zwischen den Unter- und den Über-30-jährigen nicht so stark ausgeprägt, was bedeutet, dass Männer im Durchschnitt etwas später wandern als Frauen. Bei den Männern nimmt die Häufigkeit von Ab- und Zuwanderungen erst ab der Altersgruppe der über 80-jährigen wieder zu (Alterswanderungen). Am anderen Ende der Bevölkerungspyramide zeigt sich, dass Kinder unter 5 Jahren die höchste Wohnortmobilität haben, weil gerade bei Jungfamilien mit Kleinkindern ein erhöhter Wohnraumbedarf besteht. Bei den 5 bis 14-jährigen ist die Häufigkeit von Zu- und Abwanderungen dann deutlich geringer, und steigt erst bei den Jugendlichen ab 15 wieder an, wofür wohl vor allem Wohnortwechsel im Zuge der Ausbildung (Lehre, höhere Schule, Universität) verantwortlich sind.

Auch bei einer differenzierten Betrachtung der Wanderungsraten der beiden Geschlechter sind die gleichen räumlichen Muster zu erkennen. Allerdings haben bei den Männern nur rund ein Viertel der Gemeinden einen negativen Wanderungssaldo im Untersuchungszeitraum, während dies bei den Frauen über ein Drittel der Gemeinden betrifft. Dieser Unterschied wird einerseits durch die höhere Zahl an zuwandernden Männern und damit höhere Niveau der Nettowanderungsraten verursacht, andererseits wandern gerade Frauen häufig aus (vielen kleinen) peripheren Gemeinden in (wenige große) städtische Zentren, was zu einer relativ größeren Zahl an Abwanderungsgemeinden und einer geringeren Zahl an Zuwanderungsgemeinden führt. Insgesamt bedeutet dies für weite Teile der ländlich-peripheren Gebiete im Wald- und Mostviertel sowie im Südburgenland einen Verlust von (vor allem jüngeren) Frauen und damit ein zunehmend ungleiches Geschlechterverhältnis der Bevölkerung.

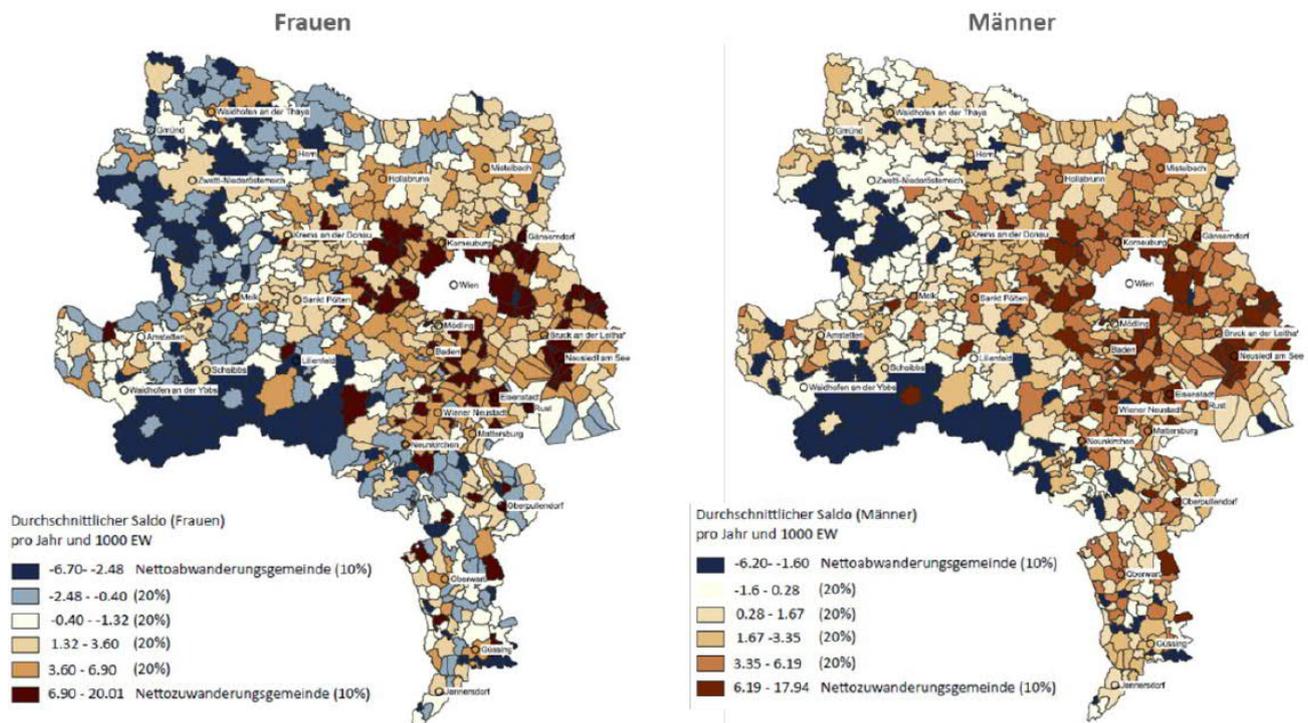


Abbildung: Nettozuwanderungs- und Nettoabwanderungsgemeinden nach Geschlecht

Die schon vorher konstatierte starke Differenzierung der Wohnortmobilität nach dem Lebensalter drückt sich auch in den nachfolgenden Darstellungen der räumlichen Verteilung der Wanderungsraten nach 15-Jahres-Altersgruppen aus.

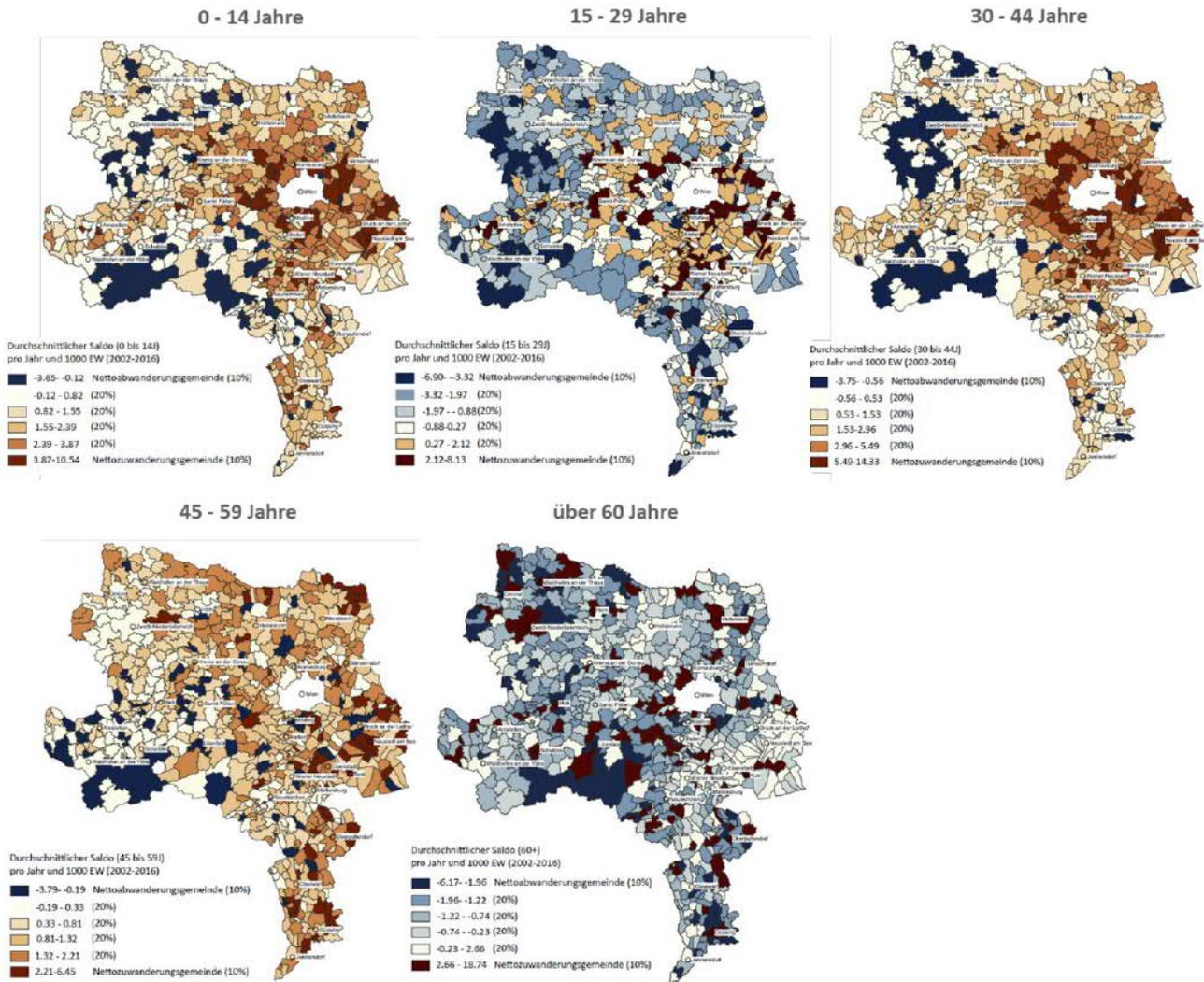


Abbildung: Nettozuwanderungs- und Nettoabwanderungsgemeinden nach Alter

Zeigen sich bei den Kindern und den 30 bis 60-jährigen in der überwiegenden Mehrheit der Gemeinden deutliche Wanderungsüberschüsse, dominieren bei den jungen Erwachsenen und den SeniorInnen die Abwanderungsgemeinden deutlich. Bei den 15 bis 29-jährigen spielt vermutlich das in den größeren Zentren konzentrierte Bildungs- und Jobangebot eine wesentliche Rolle dabei, dass viele junge Leute aus ländlich-peripheren Gebieten in die urbanen Verdichtungsräume wandern. In dieser Altersgruppe weisen fast alle kleineren Gemeinden abseits der städtischen Zentren negative Wanderungsraten auf, während der überwiegende Teil der regionalen Zentren oder der suburbanen Gemeinden der Großstadttagglomeration Wien mehr Zu- als Wegzüge verzeichnet.

Völlig anders ist das Wanderungsmuster hingegen bei den Senioren: Bei den über 60-jährigen sind es wenige Gemeinden mit teilweise recht hohen Wanderungsüberschüssen, die einer riesigen Mehrheit von Nettoabwanderungsgemeinden gegenüberstehen. Hier scheinen vor allem Wanderungen von alten und pflegebedürftigen Personen in nahegelegene Gemeinden, die über solche Einrichtungen verfügen, ausschlaggebend zu sein. Folglich gilt im Gegensatz zu allen anderen Altersgruppen hier das typische Muster von wachsenden Zentralräumen und schrumpfenden Peripherien nicht.

► **Zu- und Abwanderung nach Staatsbürgerschaft:**

In einer isolierten Betrachtung der Wanderungen von Personen mit nichtösterreichischer Staatsbürgerschaft zeigen sich teilweise ebenfalls spezifische räumliche Muster, die in den folgenden 3 Karten ersichtlich sind. Bei Staatsangehörigen der „alten“ EU-Staaten haben Niederösterreich und Burgenland insgesamt einen deutlichen Wanderungsüberschuss. Nur in wenigen Gemeinden wandern mehr Personen aus dieser Gruppe ab als zu, die größten Gewinne sind aber nicht nur im südwestlichen Umland Wiens, sondern auch entlang der Achse Wien-Bratislava und sogar in Teilen des Industrieviertels und des Südburgenlands zu finden.

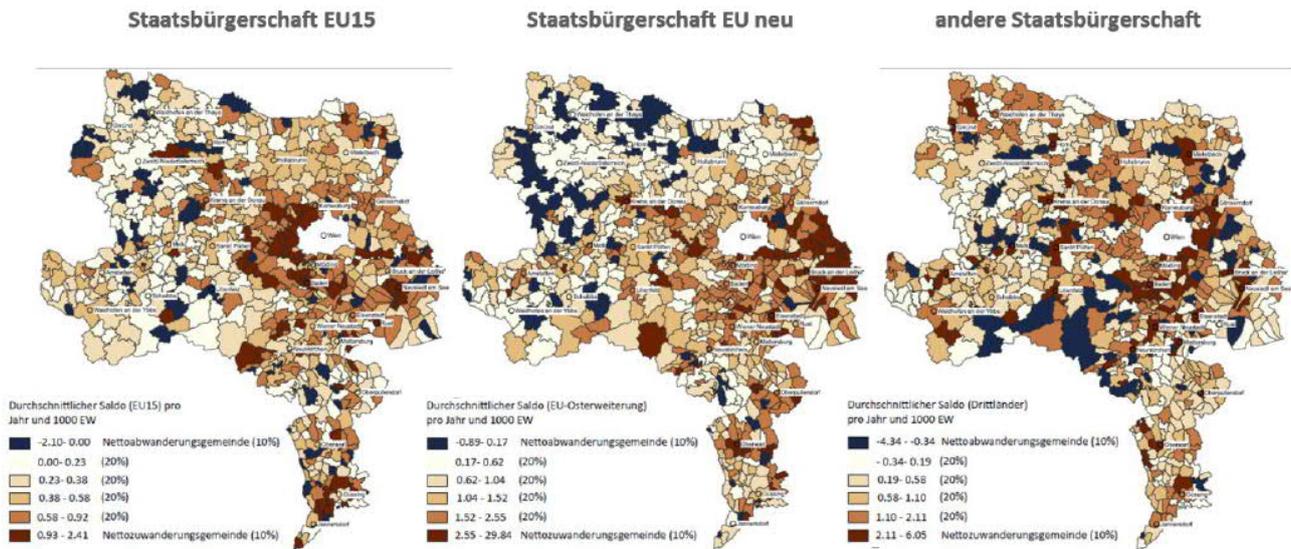


Abbildung: Nettozuwanderungs- und Nettoabwanderungsgemeinden Ausländer

Bei BürgerInnen aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten lassen sich die höchsten Wanderungsgewinne in den Grenzgebieten zur Slowakei (Marchfeld), nach Tschechien (nordöstliches Weinviertel) und nach Ungarn (Süd- und Mittelburgenland) beobachten. In diesen Gebieten kommt es erwartungsgemäß zu Zuwanderungen aus den angrenzenden Nachbarstaaten, im Falle der slowakisch-österreichischen Grenze kann man sogar von einer grenzüberschreitenden Suburbanisierung der Stadtagglomeration Bratislava sprechen. In weiten Teilen des nördlichen Waldviertels ist der Wanderungssaldo von Staatangehörigen der „neuen“ EU-Staaten hingegen ausgeglichen oder sogar negativ, was bedeutet, dass es hier anscheinend zu einer Rückwanderung von tschechischen StaatsbürgerInnen kommt, die durch die schwache Neuzuwanderung nicht kompensiert werden kann. Bei den anderen ausländischen Staatsbürgerschaften, bei denen in den letzten Jahren syrische, irakische und afghanische StaatsbürgerInnen dominieren, sind die stärksten Wanderungsgewinne in Teilen des südlichen und östlichen Wiener Umlands, des nördlichen Waldviertels, des Most- und Industrieviertels sowie des Südburgenlands zu beobachten.

3.4 Binnenwanderung

Unter Binnenwanderung ist jene Verlagerung des Wohnsitzes zu verstehen, die nur innerhalb des Gemeindegebietes stattfindet. Zur Analyse der Binnenwanderung innerhalb der Gemeinden wird die Zahl der Binnengewanderten in Relation zur Einwohnerzahl gesetzt. Über die Binnenwanderungsrate (Zahl der Gemeindebinnenwanderungen pro 1.000 EinwohnerInnen im Ausgangsjahr) kann die Intensität der Wanderungen innerhalb der Gemeinden verglichen werden, wobei stets zu berück-

sichtigen ist, dass große Gemeinden aufgrund ihres höheren Angebots an alternativen Wohnstandorten zu höheren Werten tendieren. So sind es vor allem die Bezirkshauptorte und die regionalen Zentren, in denen es (in Relation zur Bevölkerungszahl) mehr Wohnstandortwechsel gibt als in den ländlichen Gemeinden.

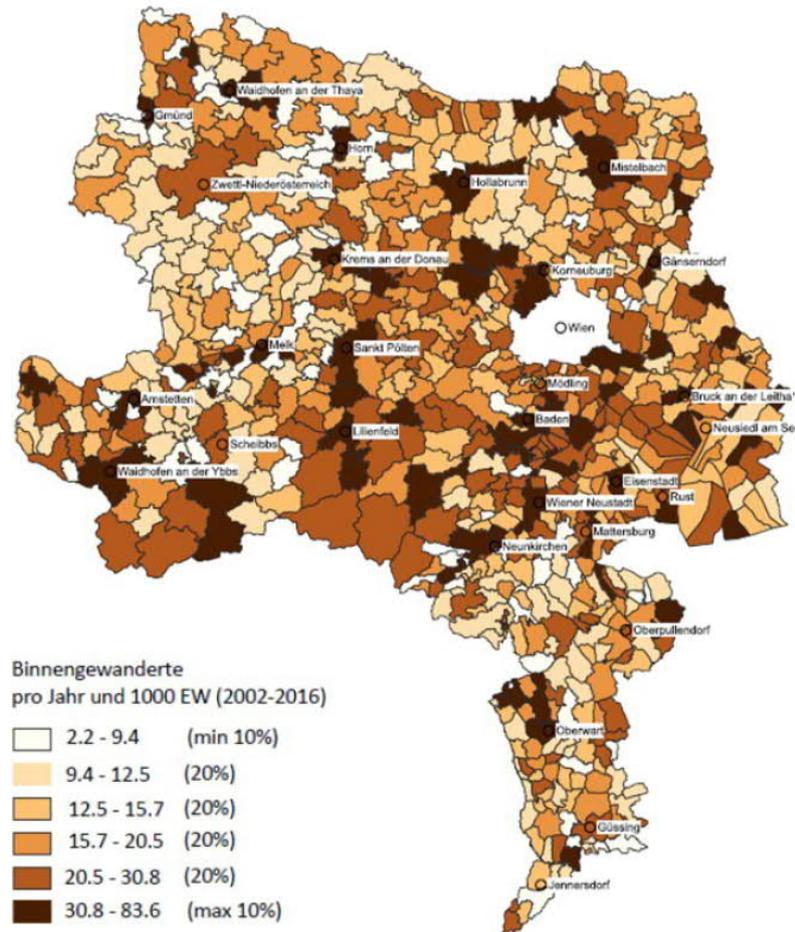


Abbildung: Binnenwanderungsgemeinden

Dieser Ansatz reicht aber nicht aus, um etwa die auffallend geringe Binnenwanderungsrate innerhalb der Gemeinden des Mittelburgenlandes zu erklären, die deutlich unter dem Niveau des Nord- und Südburgenlands liegt. Auch im südlichen Niederösterreich, das größtenteils ebenso ländlich geprägt ist wie etwa das Most-, Wald- oder Weinviertel, sind Wohnortverlagerungen innerhalb der Gemeinden deutlich häufiger als in diesen strukturell vergleichbaren Regionen. Allerdings zeigen sich auch in vielen kleineren Gemeinden im ländlichen Raum überdurchschnittliche Binnenwanderungsraten.

Hinweise für die Ursachen dieser differenzierten Befunde lassen sich wohl nur auf der kleinräumigen Betrachtungsebene der Gemeinden und im Besonderen im Zusammenspiel mit der Betrachtung lokaler Merkmale finden.

3.5 Herkunfts- und Zielorte der Wanderung

Bei den Zugewanderten ist der Anteil aus dem Ausland in den meisten suburbanen Bezirken des Wiener Umlands mit bis zu 18% (Baden) deutlich höher als in den ländlich-peripheren Regionen, wo die Werte teilweise unter 8% (Horn, Zwettl, Waidhofen/Thaya) liegen. Interessanterweise gibt es einen statistisch signifikanten Zusammenhang zwischen den (in der Karte als Farbflächen dargestellten) Zuwanderungsraten und dem Anteil der Zuwanderung aus dem Ausland: Die Zuwanderungsregionen scheinen für ZuwanderInnen aus dem Ausland besonders attraktiv zu sein. Der Anteil von ZuwanderInnen aus anderen Bundesländern ist erwartungsgemäß in den Bezirken, die an Wien (Korneuburg, Gänserndorf, Mödling, Bruck/Leitha) oder an die Steiermark (Jennersdorf, Güssing, Oberwart) grenzen, überdurchschnittlich hoch. Es fällt jedoch auf, dass dieses Phänomen in den Grenzbezirken zu Oberösterreich (Zwettl, Melk, Amstetten) nicht zu beobachten ist.

Wegen der besonderen geographischen Form des Burgenlands sind die Wanderungen zwischen den burgenländischen Bezirken in der Regel eher gering, und liegt bei unter 10%.

Die bezirksinternen Wanderungen zwischen verschiedenen Gemeinden spielen eher in großflächigen ländlichen Bezirken eine wichtige Rolle, (über 25%). Gemeinsam mit der Gemeindebinnenwanderung kommen in diesen Regionen rund 60% der gesamten Zuwanderung aus dem unmittelbaren Umfeld des eigenen politischen Bezirks. Dieser Wert ist in mehreren Bezirken des Südburgenlands (Güssing, Jennersdorf) und des Wiener Umlands (Eisenstadt-Umgebung, Mödling, Korneuburg) vergleichsweise niedrig, weil hier die Wanderungsbeziehungen mit angrenzenden Bezirken und Bundesländern eine größere Rolle spielen.

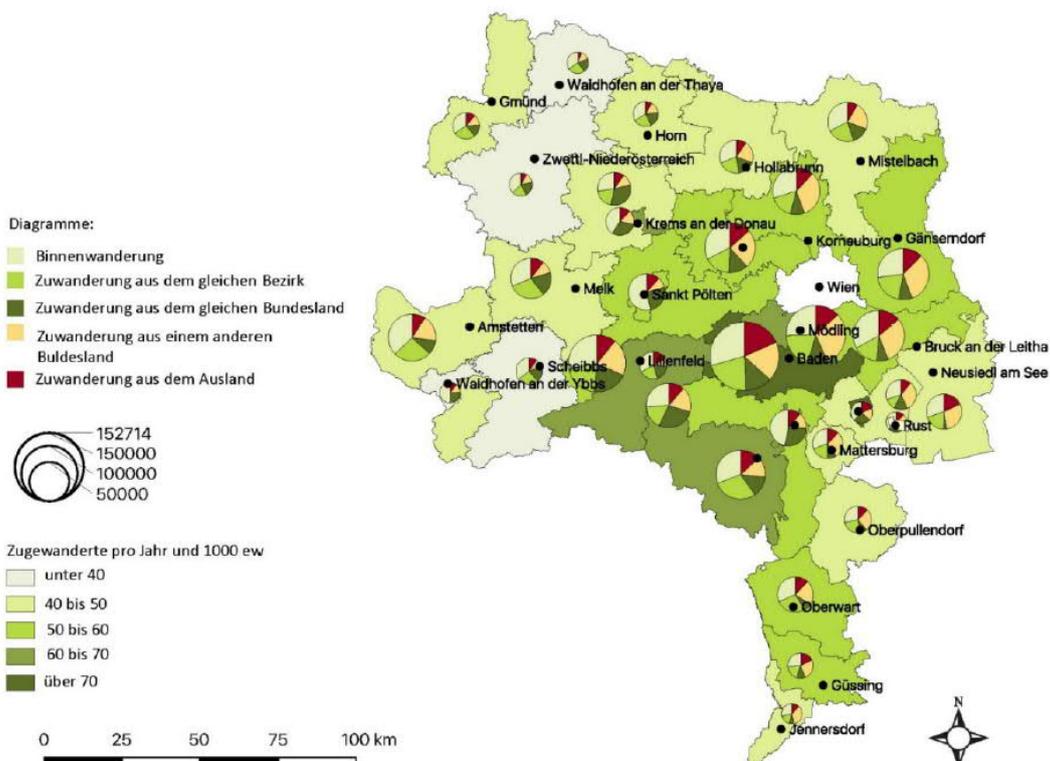


Abbildung: Herkunftsorte der ZuwanderInnen

Bei der Analyse der Wanderungsziele zeigt sich deutlich, dass sich die Wanderungsziele der Abgewanderten nach ihrer Herkunftsregion signifikant unterscheiden.

Die höchsten Anteile von Wanderungen ins Ausland (über 10%) weisen überraschenderweise nicht die städtischen Zentren oder die Grenzregionen auf, sondern betreffen so unterschiedlich gelegene und strukturierte Bezirke wie Eisenstadt, Rust, Gänserndorf, Krems, Neusiedl, Zwettl, Güssing oder Tulln. Am Ende dieser Skala finden sich jedoch hauptsächlich ländliche Bezirke im Wald- und Mostviertel.

Bei den Abwanderungen in andere Bundesländer finden sich ebenso wie bei den Zuwanderungen vor allem jene Bezirke an der Spitze, die an Wien oder an die Steiermark grenzen, während diese Anteile in den Grenzgebieten Richtung Oberösterreich überraschend gering ist. Auffallend niedrig ist die Abwanderungsquote in andere Bundesländer (also auch nach Wien!) nicht nur im Mostviertel, sondern auch in den größeren Zentren Niederösterreichs (St. Pölten, Krems, Wiener Neustadt).

Die höchsten Anteile von Abwanderungen in andere Bezirke des eigenen Bundeslandes (von über 22%) finden sich wieder in den eng funktional miteinander verflochtenen Stadt- und Landbezirken von Krems, St. Pölten und Wiener Neustadt sowie den Statutarstädten Rust, Eisenstadt und Waidhofen/Ybbs, wo der Austausch häufig zwischen der Stadt und ihrem unmittelbaren Umland erfolgt. Deutlich geringer (unter 10%) ist dieser Anteil in den meisten burgenländischen Bezirken, wofür vor allem die besondere Geographie des Burgenlands verantwortlich sein dürfte.

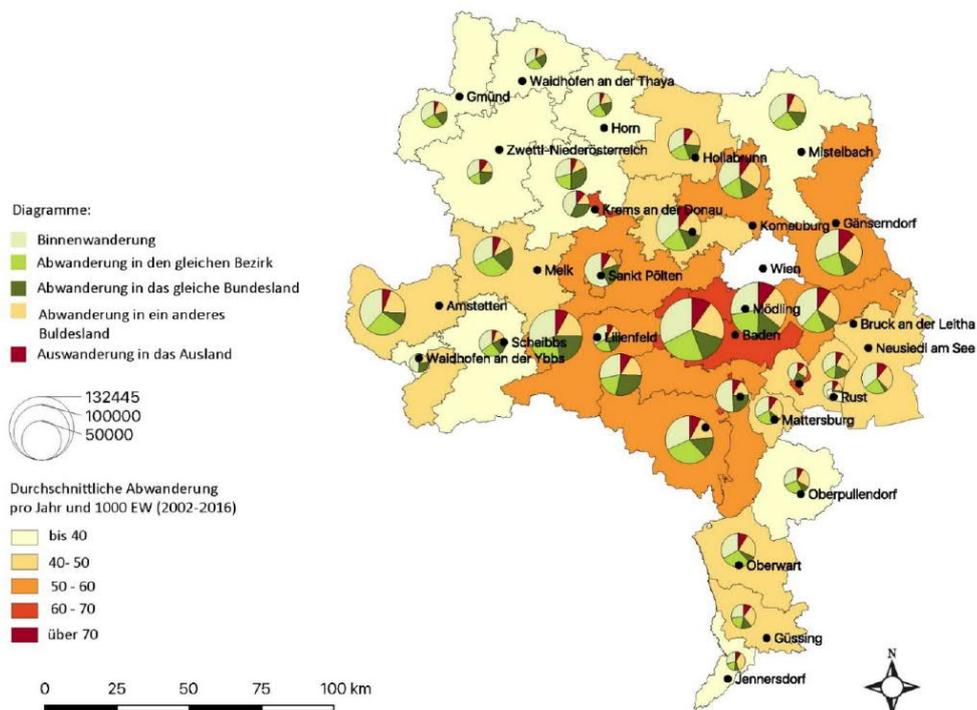


Abbildung: Zielorte der AbwanderInnen

In der Ostregion spielen Wanderungsströme zwischen niederösterreichischen und burgenländischen Gemeinden und der Bundeshauptstadt Wien eine besondere Rolle. In mehreren Bezirken im Umland Wiens (Korneuburg, Gänserndorf, Bruck/Leitha, Mödling, Tulln) stammt mehr als ein Drittel der ZuwanderInnen aus Wien, in ausgewählten Gemeinden (z.B. Gerasdorf, Groß-Enzersdorf, Lan-

genzersdorf, Strasshof) liegt dieser Wert sogar bei deutlich über 50%. Auch bei der Abwanderung zeigt sich die Bundeshauptstadt als wichtiges Wanderungsziel: Aus den genannten Umlandbezirken geht mehr als ein Viertel der AbwanderInnen nach Wien, in einigen Gemeinden sind es wieder mehr als die Hälfte.

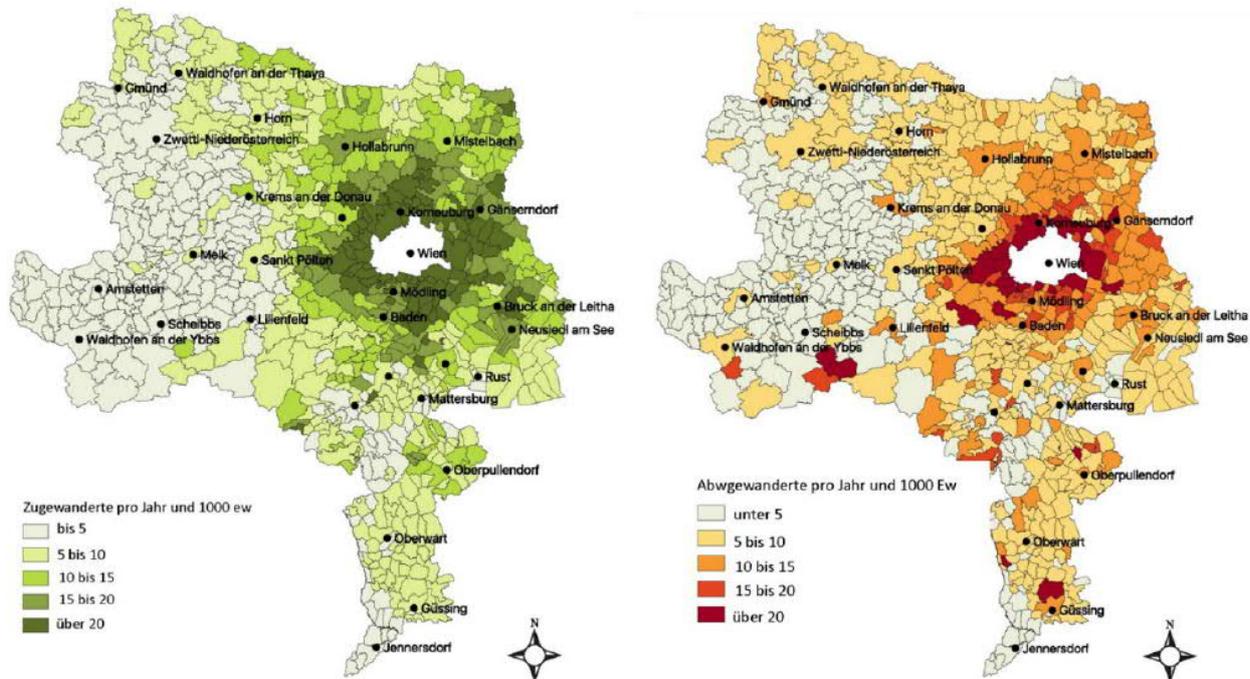


Abbildung: Wanderung von und nach Wien

Ein ähnliches Bild liefert die räumliche Verteilung der Wanderungsrate aus den niederösterreichischen und burgenländischen Gemeinden nach Wien. Auch hier dominieren die Umlandgemeinden, aus denen im Durchschnitt pro Jahr zum Teil über 2% der ansässigen Bevölkerung in die Bundeshauptstadt abwandern. Mit wachsender Entfernung nimmt dieser Trend aber ebenso deutlich ab. Während in weiten Teilen der beiden Bundesländer Wien als Wanderungsziel eine relativ geringe Bedeutung hat, gibt es jedoch einige verstreute Hotspots, die diesbezüglich eine Ausnahme bilden:

Der Wanderungssaldo, der sich aus der Zuwanderung aus Wien und der Abwanderung nach Wien ergibt, zeigt ebenso ein deutliches Bild. In der gesamten Großstadttagglomeration Wien von der tschechischen und slowakischen Grenze bis ins Alpenvorland und ins südliche Waldviertel hinein, schreitet die Suburbanisierung durch Wanderungen aus der Kernstadt ins Umland voran.

Trotz einer immer wieder postulierten Re-Urbanisierung der Ostregion wandern in den sub- und periurbanen Gebieten immer noch deutlich mehr Personen aus Wien zu als umgekehrt. Die höchsten Wanderungsgewinne weisen die unmittelbaren Nachbargemeinden auf, mit der Entfernung nimmt dieser Trend kontinuierlich ab. In jenen Teilen der Ostregion, die außerhalb einer akzeptablen Pendeldistanz, und damit nicht mehr im direkten Einflussbereich der Großstadt Wien liegen, ist die Abwanderung nach Wien stärker als die Zuwanderung von dort. In diesen Gebieten, die nicht mehr Teil der funktionalen Stadt-Umland-Region sind, scheinen die räumlichen und zeitlichen Distanzen jedenfalls zu groß, um für in Wien arbeitende Personen als Wohnstandort attraktiv zu sein. Gleichzeitig ist die Anziehung Wiens als Wohn- und Arbeitsstandort gerade in den wirtschaftlich etwas schwächeren Regionen der Ostregion aber weiterhin gegeben, was zu den dargestellten Wanderungsverlusten führt.

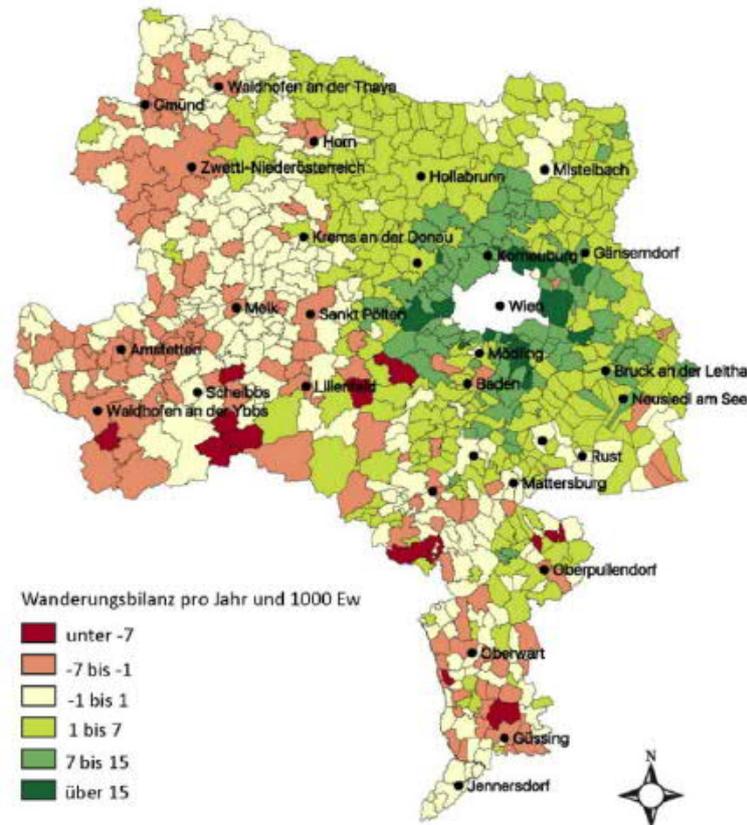


Abbildung: Wanderungssaldo von und nach Wien

3.6 Lokale Merkmale

Mit dieser Analyse wurden statistische Zusammenhänge zwischen Indikatoren zur Abbildung von räumlichen Merkmalen („Potenzialen“) und Wanderungsdaten untersucht, um allfällige räumliche Struktur- und Entwicklungsunterschiede zwischen verschiedenen Standorten als wesentliche Triebfeder für Wohnstandortverlagerungen darzustellen und um zu prüfen, ob Wanderungsentscheidungen stets im Zusammenhang mit lokalen und regionalen Bedingungen zu betrachten sind.

Als mögliche Einflussfaktoren von Wanderungen werden dabei folgende Faktoren untersucht:

- ▶ Gemeindetyp (nach Zentralität und Erreichbarkeit)
- ▶ Arbeitsplatzangebot (Beschäftigtendichten und PendlerInnen)
- ▶ Branchenstruktur (Arbeitsplätze nach ÖNACE-Abteilungen)
- ▶ Bodenmarkt (Preise und Verfügbarkeit von Bauland)
- ▶ Erschließung im Öffentlichen Personennahverkehr
- ▶ Basisinfrastruktur (Nahversorgung, Bildung, Gesundheit)

Dabei wurden 2 Methoden zur Abschätzung des Zusammenhangs von Ausstattungs- bzw. Strukturindikatoren und den Wanderungsbilanzen der Gemeinden angewandt:

- ▶ Korrelation von strukturellen Kennzahlen und Nettowanderungsrate bzw. Binnenwanderungsrate der Gemeinden
- ▶ Zusammensetzung der stärksten Nettozuwanderungs-, Nettoabwanderungs- und Binnenwanderungsgemeinden (jeweils Top 10%) nach bestimmten Merkmalstypen

▶ **Gemeindetyp:**

Die räumlichen Verteilungsmuster von Zu-, Ab- und Binnenwanderungsraten in der Ostregion begründen die Hypothese, dass einerseits die Zentralität einer Gemeinde und andererseits die Erreichbarkeit von regionalen Zentren wesentlichen Einfluss auf das Wanderungsverhalten haben. Um diese Hypothese zu untersuchen, werden Ergebnisse aus der Wanderungsanalyse der Gemeindetypisierung der Statistik Austria („urban-rural-Typologie“) gegenübergestellt.

Hinsichtlich der Frage, welche Gemeindetypen in den dominanten Nettozu-, Nettoab- und Binnenwanderungsgemeinden vorherrschen, zeigt die folgende Abbildung deutlich, dass sich die 10% der Gemeinden mit den höchsten Nettoabwanderungsraten fast ausschließlich (93%) im ländlichen Raum befinden, während bei den Nettozuwanderungsgemeinden überdurchschnittlich viele urbane Zentren oder Gebiete in deren Umland dominieren. Noch deutlicher ist die Situation hinsichtlich der Binnenwanderung, wo bei den Gemeinden mit den höchsten Raten städtische und regionale Zentren überrepräsentiert sind, während diese bei den Gemeinden mit sehr niedriger Binnenwanderung kaum vorkommen.

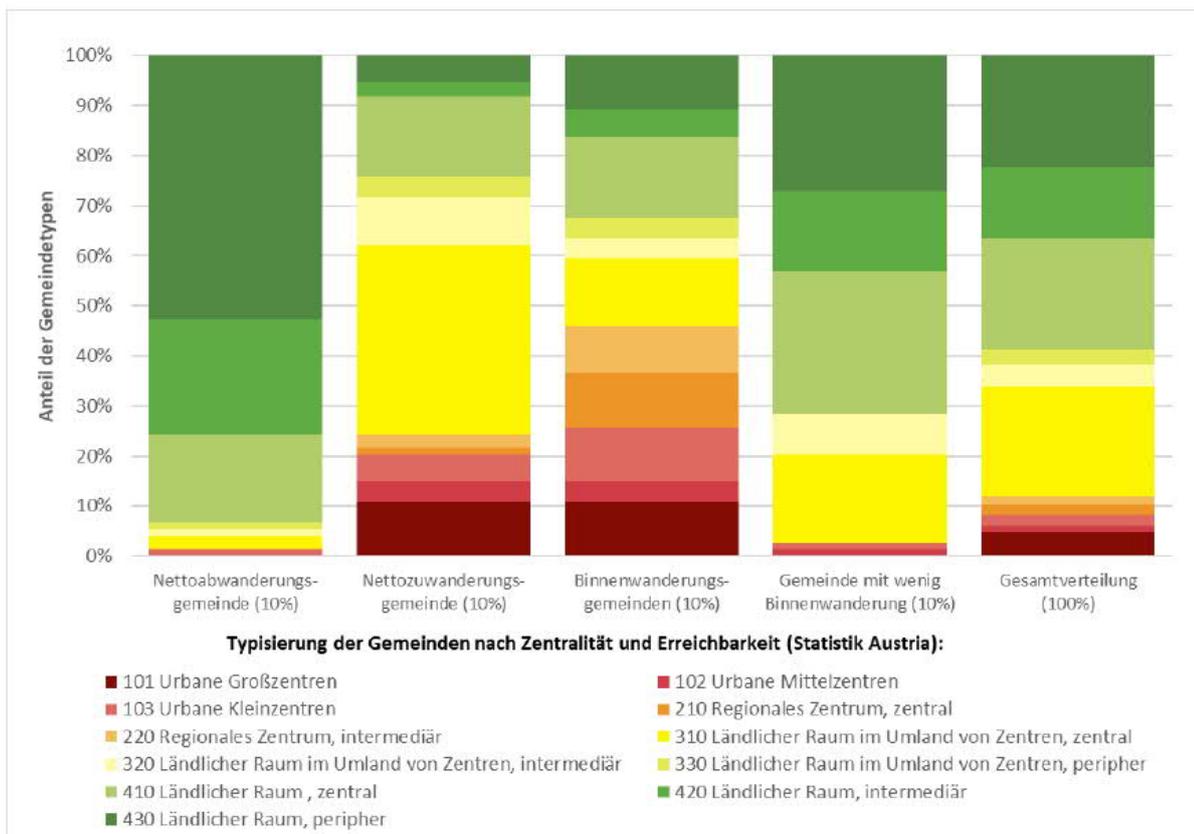


Abbildung: Gemeindetypen als Nettozu-, Nettoab- und Binnenwanderungsgemeinden

Diese signifikanten Unterschiede in der strukturellen Zusammensetzung von Wanderungsverlierern und Wanderungsgewinnern belegen die Hypothese, dass grundlegende Strukturmerkmale von Gemeinden wie Siedlungsstruktur und Erreichbarkeit wesentliche Einflussfaktoren für Wanderungsentscheidungen sind. Die Ergebnisse legen damit nahe, dass die Standortbedingungen in urbanen und regionalen Zentren sowie in deren Umland für ZuwanderInnen attraktiv sind, während ländlich-periphere Gebiete mit dünner Besiedelung und schlechter Erreichbarkeit in der Regel von Abwanderung bedroht sind.

► **Arbeitsplatzangebot:**

Ein häufig in der Literatur genannter Einflussfaktor von Wanderungsbewegungen ist das Angebot an Arbeitsplätzen und beruflichen Entwicklungschancen. Die Situation am lokalen und regionalen Arbeitsmarkt ist ohne Zweifel ein wesentlicher Push-Faktor für Abwanderung und ein entscheidender Pull-Faktor für Zuwanderung.

Obwohl dabei natürlich vor allem Angebot und Nachfrage nach Arbeitskräften und die Art der Jobs im Detail entscheidend ist, zeigt die Korrelationsanalyse einen deutlich positiven statistischen Zusammenhang von Arbeitsplatzangebot und Netto- bzw. Binnenwanderungsraten. Unter Berücksichtigung aller Einschränkungen, die durch fehlende Informationen zur Art und Verfügbarkeit von Jobs bedingt sind, kann daher die wichtige Rolle des Arbeitsplatzangebots bestätigt werden. Wirtschaftszentren mit höherer Arbeitsplatzdichte sind daher sowohl für Zu- und Binnenwanderung attraktiver als Gebiete mit geringerem Jobangebot, die tendenziell stärker von Abwanderung bedroht sind.

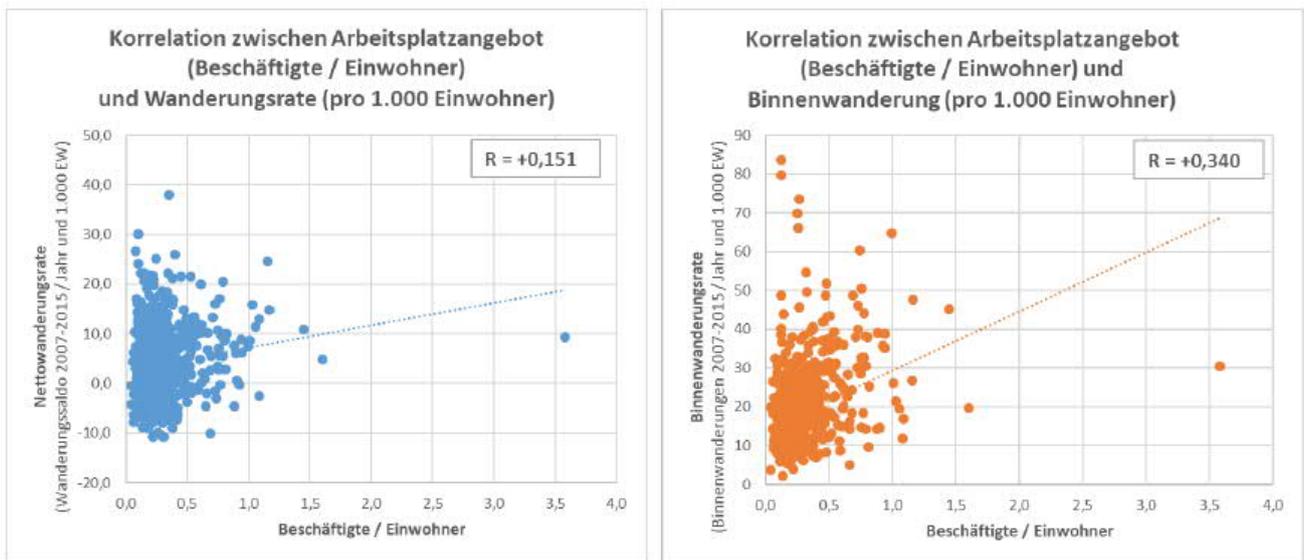


Abbildung: Statistischer Zusammenhang von Arbeitsplatzangebot und Wanderung

Da davon auszugehen ist, dass auch die Nähe zum Arbeitsstandort eine wesentliche Rolle von Migrationsbewegungen spielt, war es naheliegend, Pendler- und Wanderungsdaten gegenüberzustellen, um zu untersuchen, ob Arbeitsmigration die Folge von existierenden Berufspendlerverflechtungen ist. Dahinter steckt die Hypothese, dass Personen in Folge eines unbefriedigenden Arbeitsangebots an ihrem Wohnort zunächst in andere Regionen auspendeln und später wegen des hohen damit verbundenen Zeitaufwandes in die Nähe ihres Arbeitsstandortes ziehen. Diese Hypothese kann jedoch zumindest anhand des Auspendleranteils nicht eindeutig bestätigt werden: In den dominanten Nettoabwanderungsgemeinden sind die Auspendleranteile nicht signifikant höher als in

den Zuwanderungsgemeinden oder in der Gesamtverteilung. Deutlich aufschlussreicher ist das Ergebnis in Bezug auf die Binnenwanderung: In den Gemeinden mit besonders hohen Binnenwanderungsraten sind die Auspendleranteile deutlich geringer als im Durchschnitt. Dies deutet darauf hin, dass es Gemeinden, in denen ein großer Teil der Bevölkerung einen Job vor Ort hat und damit nicht auspendeln muss, eher gelingt, Personen, die ihren Wohnstandort ändern, in der Gemeinde zu halten.

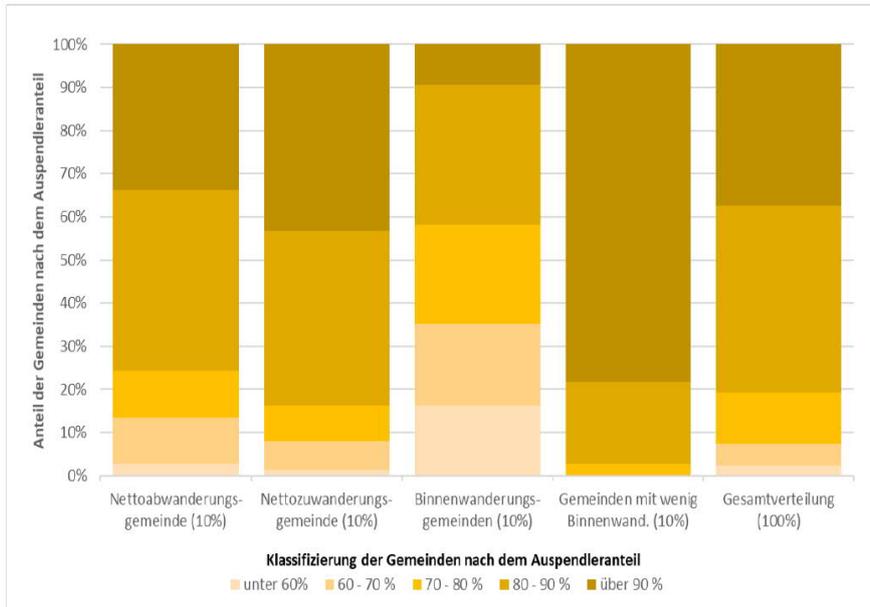


Abbildung: Auspendleranteile in Nettozu-, Nettoab- und Binnenwanderungsgemeinden

Bei der Betrachtung der Einpendleranteile, anhand derer die Funktion einer Gemeinde als regionales Arbeitsplatzzentren gekennzeichnet werden kann, zeigt sich ein etwas anderes Bild. Die Abbildung zeigt deutlich, dass die dominanten Nettozuwanderungsgemeinden im Durchschnitt deutlich höhere Einpendleranteile aufweisen als jene Orte, die am stärksten mit Abwanderung konfrontiert sind. Ein ähnliches Bild, wenn auch nicht ganz so stark ausgeprägt, zeigt sich bei der Binnenwanderung, wo die Gemeinden mit den höchsten Werten fast immer relativ hohe Einpendleranteile aufweisen. Diese Befunde unterstreichen die bevorzugte Situation von Arbeitsplatzzentren bei Wanderungsentscheidungen und könnten ein Hinweis darauf sein, dass Zuzüge manchmal die Folge von existierenden Berufspendlerverflechtungen sind, bei denen PendlerInnen dazu tendieren irgendwann in die Nähe ihres Arbeitsstandortes zu ziehen.

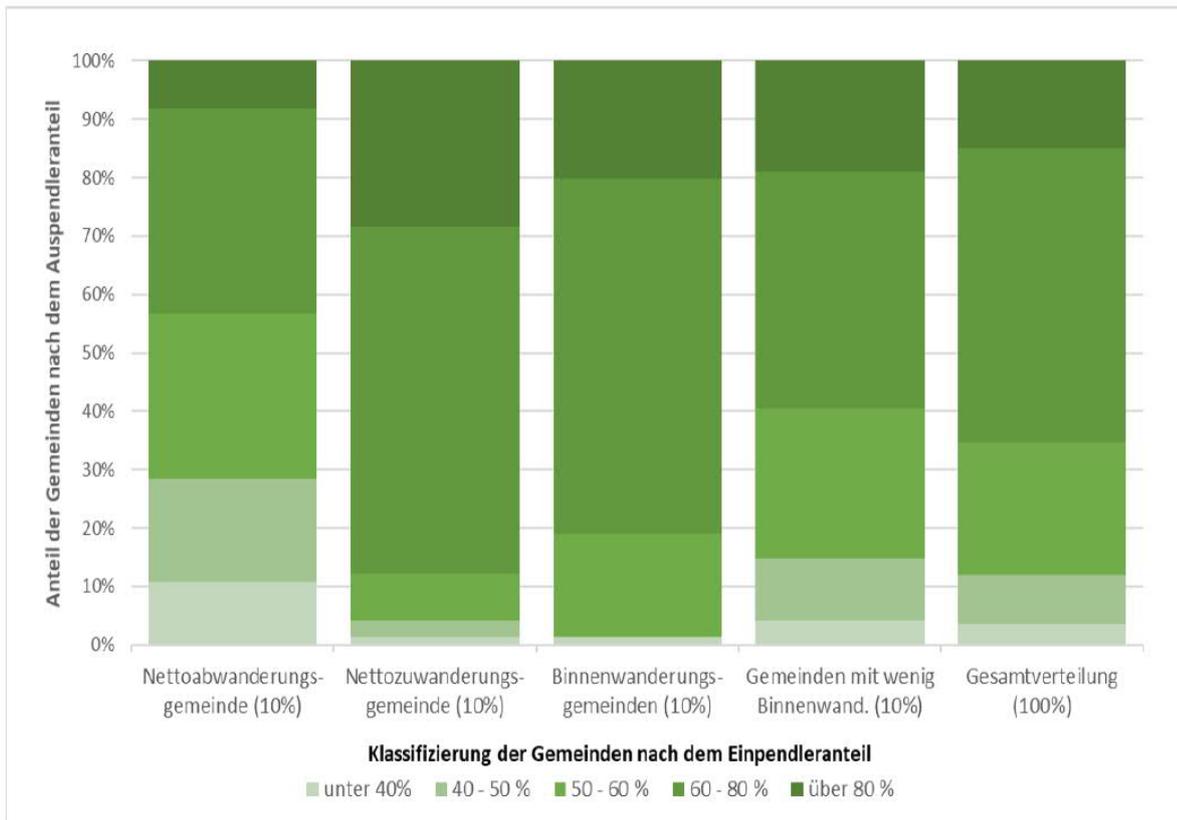


Abbildung: Einpendleranteile in Nettozu-, Nettoab- und Binnenwanderungsgemeinden

Diese empirischen Befunde unterstreichen die Rolle des Arbeitsplatzangebots als wesentliches Motiv für Migration. Je größer das Jobangebot in einer Gemeinde und deren Funktion als regionales Arbeitsplatzzentrum, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit für arbeitsmarktbedingte Zuwanderung. Je weniger Jobs in einer Gemeinde zur Verfügung stehen und desto mehr Personen auspendeln müssen, desto geringer ist die Aussicht, Leute auf der Suche nach einem neuem Wohnstandort in der Gemeinde zu halten. Aus Sicht der Regionalpolitik bedeutet dies, dass durch die Vergrößerung und Attraktivierung des Arbeitsplatzangebots in den Gemeinden Einfluss auf Zu-, Ab- und Binnenwanderungen genommen werden kann und damit arbeitsmarktpolitische Maßnahmen vor allem in strukturschwachen Regionen eine wesentliche Rolle als Instrument zur Bekämpfung von Abwanderungs- und Schrumpfungsprozessen spielen sollten.

► Branchenstruktur:

Die Gegenüberstellung der Zusammensetzung der Beschäftigten nach Branchen mit den Wanderungsergebnissen zeigt einen deutlichen Zusammenhang von Branchenstruktur und Migration auf. So sind bei den dominanten Nettozuwanderungs- und Binnenwanderungsgemeinden Land- und Forstwirtschaft und Tourismus deutlich unterrepräsentiert, während Öffentliche Dienste, Wirtschaftsdienstleistungen und Verkehr eine überdurchschnittliche Rolle für die lokale Wirtschaft spielen. In den jenen Gemeinden, die besonders stark mit Abwanderung und geringer Binnenwanderung konfrontiert sind, zeigt sich ein genau entgegengesetztes Branchenprofil.

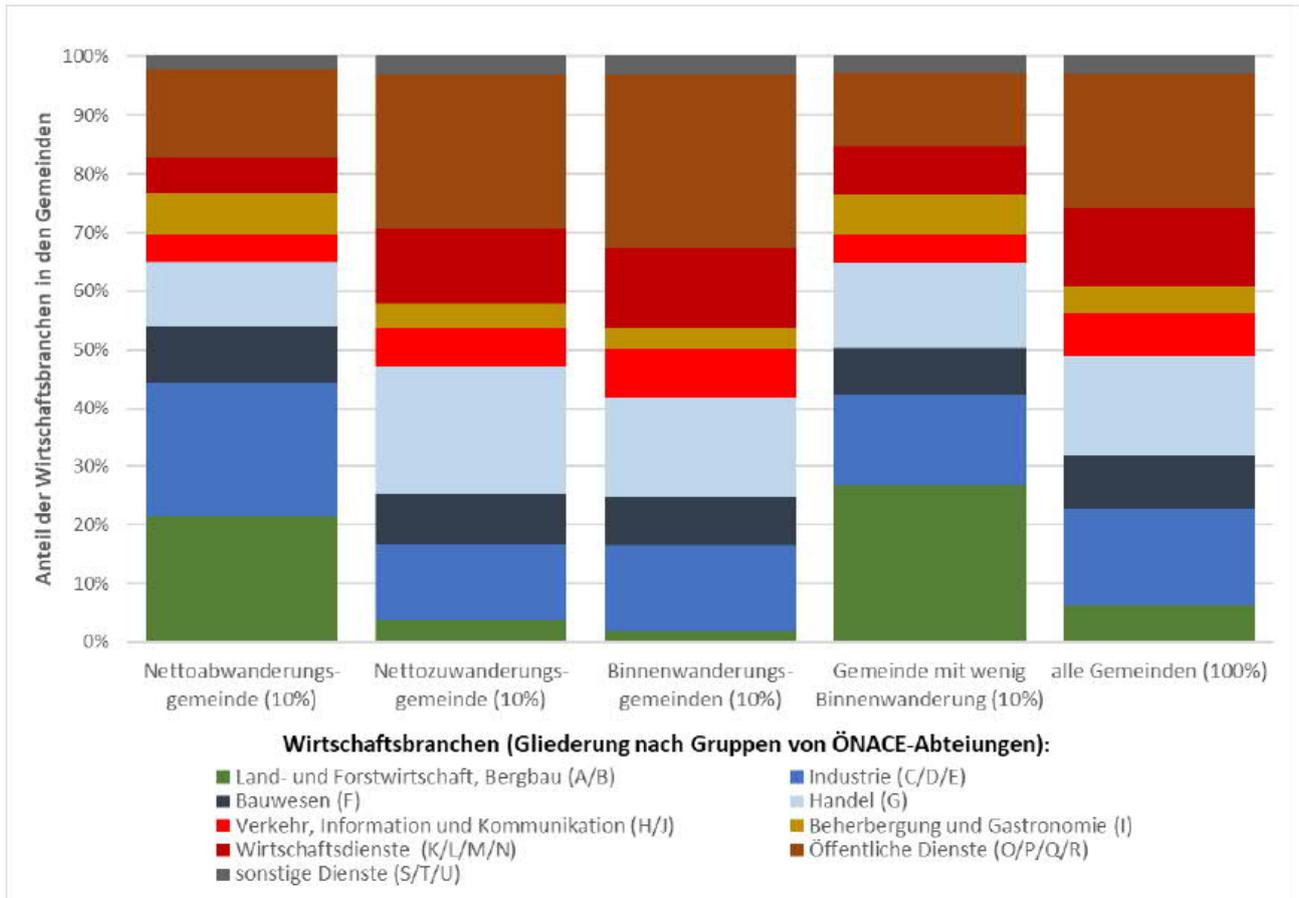


Abbildung: Branchenstrukturen in Nettozu-, Nettoab- und Binnenwanderungsgemeinden

Aufgrund der strukturellen Unterschiede der Gemeinden, ist es schwierig, die Ankurbelung des wirtschaftlichen Strukturwandels als Strategie zur Lösung von Abwanderungs- und Schrumpfungproblemen zu betrachten. Trotzdem scheinen gewisse Branchen bessere Jobmöglichkeiten zu bieten als andere: So bietet etwa die klassische Land- und Forstwirtschaft in Folge wachsenden Konkurrenzdrucks und steigender Automatisierung immer weniger Jobs, während die Zahl der (zu einem überwiegenden Teil hochqualifizierten) Arbeitsplätze bei den Wirtschaftsdienstleistungen und im Gesundheits- und Bildungsbereich stetig zunimmt. Das frühzeitige Erkennen von Wachstumsbranchen und deren gezielte Förderung (etwa durch finanzielle Subventionierung, Nutzung endogener Potenziale oder Bereitstellung der benötigten Infrastruktur) ist jedenfalls ein wichtiges Instrument, um die Situation am Arbeitsmarkt zu verbessern und damit Abwanderungen zu verhindern, Zuzüge von außen zu ermöglichen oder abwanderungswillige Personen in der Gemeinde zu behalten.

► **Bodenmarkt:**

Im Hinblick auf einen grundlegenden Zusammenhang von Wanderungsraten und durchschnittlichen Bodenpreisen zeigt die folgende Abbildung, dass sowohl die Nettowanderungsraten als auch (in noch höherem Ausmaß) die Binnenwanderungsraten der Gemeinden positiv mit dem Preisniveau am Immobilienmarkt korrelieren.

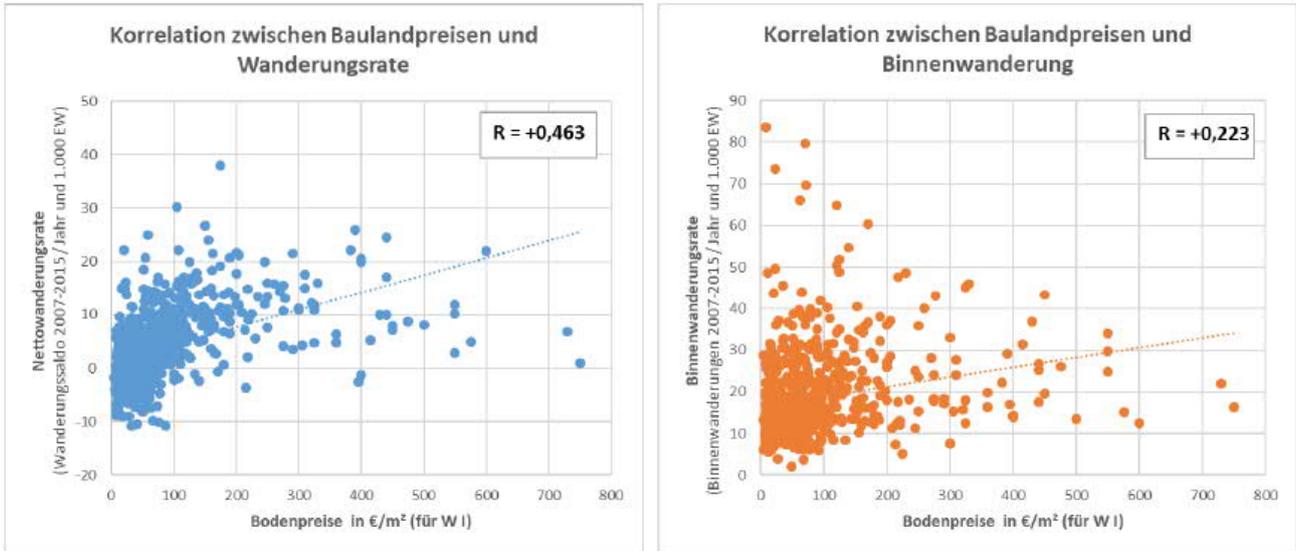


Abbildung: Statistischer Zusammenhang von Baulandpreisen und Wanderung

Auch die Betrachtung der vorherrschenden Grundstückspreise in den dominanten Zu-, Ab- und Binnenwanderungsgemeinden zeigt das gleiche Bild. In den 10% der Gemeinden mit den höchsten Nettozuwanderungsraten findet sich nur ein geringer Anteil, wo ein m² unbebautes Bauland der Bauklasse I unter 50€ kostet, hingegen sind durchschnittliche Baulandpreise von über 200€ deutlich überrepräsentiert. Ähnliches gilt für jene Gemeinden, die auffallend hohe Binnenwanderungsraten aufweisen, während es in den meisten dominanten Nettoabwanderungsgemeinden noch sehr billiges Bauland am Markt gibt.

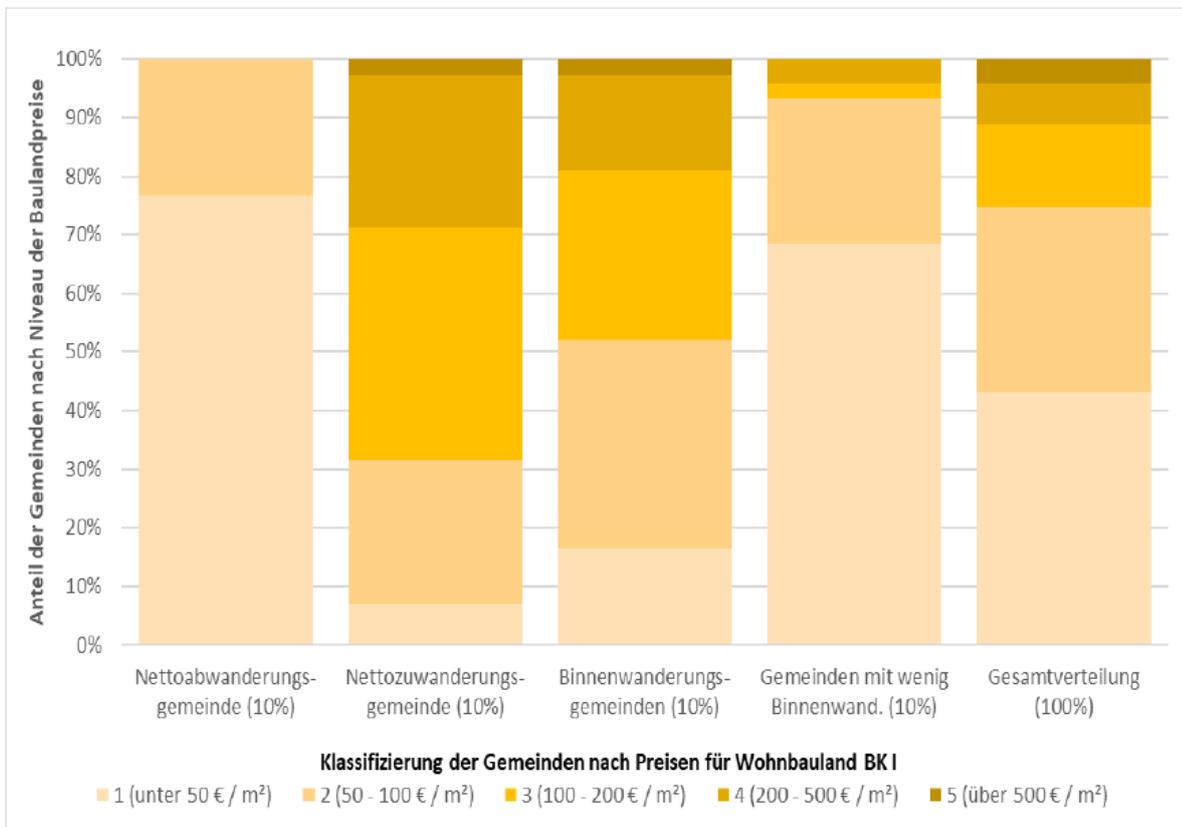


Abbildung: Baulandpreise in Nettozu-, Nettoab- und Binnenwanderungsgemeinden

So nützt es den am stärksten von Abwanderung betroffenen Gemeinden nichts, dass es dort billiges Bauland gibt, während in den Zuwanderungsgemeinden das hohe Preisniveau am Grundstücksmarkt anscheinend kaum potenzielle ZuwanderInnen abschreckt. Die Möglichkeit einer gezielten Steuerung von Zuwanderung über den Baulandpreis erscheint daher anhand dieser Ergebnisse äußerst zweifelhaft.

Eine weitere mögliche Determinante von Zu- und Binnenwanderung kann das Angebot an Bauland darstellen. Da in Folge der Widmungshoheit der Gemeinden sich die Menge des verfügbaren Baulands weitgehend auf kommunaler Ebene bestimmen lässt, stellt sich die Frage, ob hier ein möglicher Hebel zur Steuerung von Wanderungsströmen sein könnte. Zwar ist naheliegend, dass ein Mangel an gewidmetem aber unbebautem Bauland potenzielle Zu- und BinnenwanderInnen abschrecken und vertreiben kann, doch stellt beim gegebenen Baulandüberhang in der Ostregion die Menge an verfügbarem Wohnbauland wohl in den wenigsten Gemeinden einen limitierenden Engpassfaktor dar.

Dies wird auch durch eine Korrelationsanalyse, in der der Zusammenhang zwischen Wohnbaulandreserven und Wanderungsraten untersucht wird bestätigt. Unabhängig davon, ob die verfügbaren Wohnbaulandreserven in Relation zum Gesamtbauland oder zur Einwohnerzahl gesetzt und ob die Nettowanderungs- oder die Binnenwanderungsrate herangezogen wird, gibt es keinen Nachweis eines statistischen Zusammenhangs. Eine Erhöhung oder Senkung der Menge an gewidmetem Bauland kann zwar Einfluss auf das Preisniveau in der Gemeinde haben, aufgrund der meist in ausreichender Menge vorhandenen Baugrundstücke ist es aber eher unwahrscheinlich, dass durch eine solche Maßnahme potenziell ansiedelungswillige Personen angezogen oder abgeschreckt werden.

In Anbetracht dieser Angebotssituation, in der verfügbares Bauland nur in den seltensten Fällen einen limitierenden Faktor für Zuwanderungen darstellt, spielt auch die Mobilität des Bodenmarkts keine bedeutende Rolle. Die Korrelationsanalyse zeigt keinen Hinweis darauf, dass Gemeinden mit einer größeren Häufigkeit an Immobilientransaktionen (in Bezug auf die Einwohnerzahl) attraktiver für Zu- oder Binnenwanderung sind. Damit lässt sich aus den Befunden der statistischen Datenanalyse kein Hinweis ableiten, dass baulandmobilisierende Maßnahmen zu einer gesteigerten Attraktivität von Gemeinden für potenzielle ZuwanderInnen beitragen.

► Erschließung im Öffentlichen Personennahverkehr:

Die Lebensqualität in einer Gemeinde und der Handlungsspielraum der dort lebenden Bevölkerung wird nicht zuletzt von der Erreichbarkeit grundlegender Funktionen und Angebote (Gesundheit, Versorgung, Arbeitsplätze,...) bestimmt. Auf dieser Überlegung begründet sich die Hypothese, dass die Erreichbarkeit von zentralen Orten, wo diese Angebote befriedigt werden können, auch einen Einfluss auf Ab-, Zu- und Binnenwanderungen hat.

In dieser Studie wurde der Fokus auf die Qualität des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln gelegt, die sehr unterschiedlich und damit ein äußerst diskriminierender Faktor ist. Dafür wurden die für ganz Österreich von der ÖROK auf Grundlage des Erreichbarkeitsmodells des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) berechneten ÖV-Güteklassen herangezogen (siehe auch Kapitel 2).

Wie die folgende Abbildung deutlich zeigt, gibt es bei den Gemeinden mit den stärksten Wanderungsgewinnen und den meisten Binnenwanderungen überdurchschnittlich viele mit „höchstrangiger“ (A), „hochrangiger“ (B) oder „sehr guter“ (C) ÖV-Erschließung. Im Gegensatz dazu dominieren

bei den Gemeinden mit den höchsten Nettoabwanderungs- und den niedrigsten Binnenwanderungsraten jene, die nur über eine Basiserschließung (Güteklassen E bis G) verfügen.

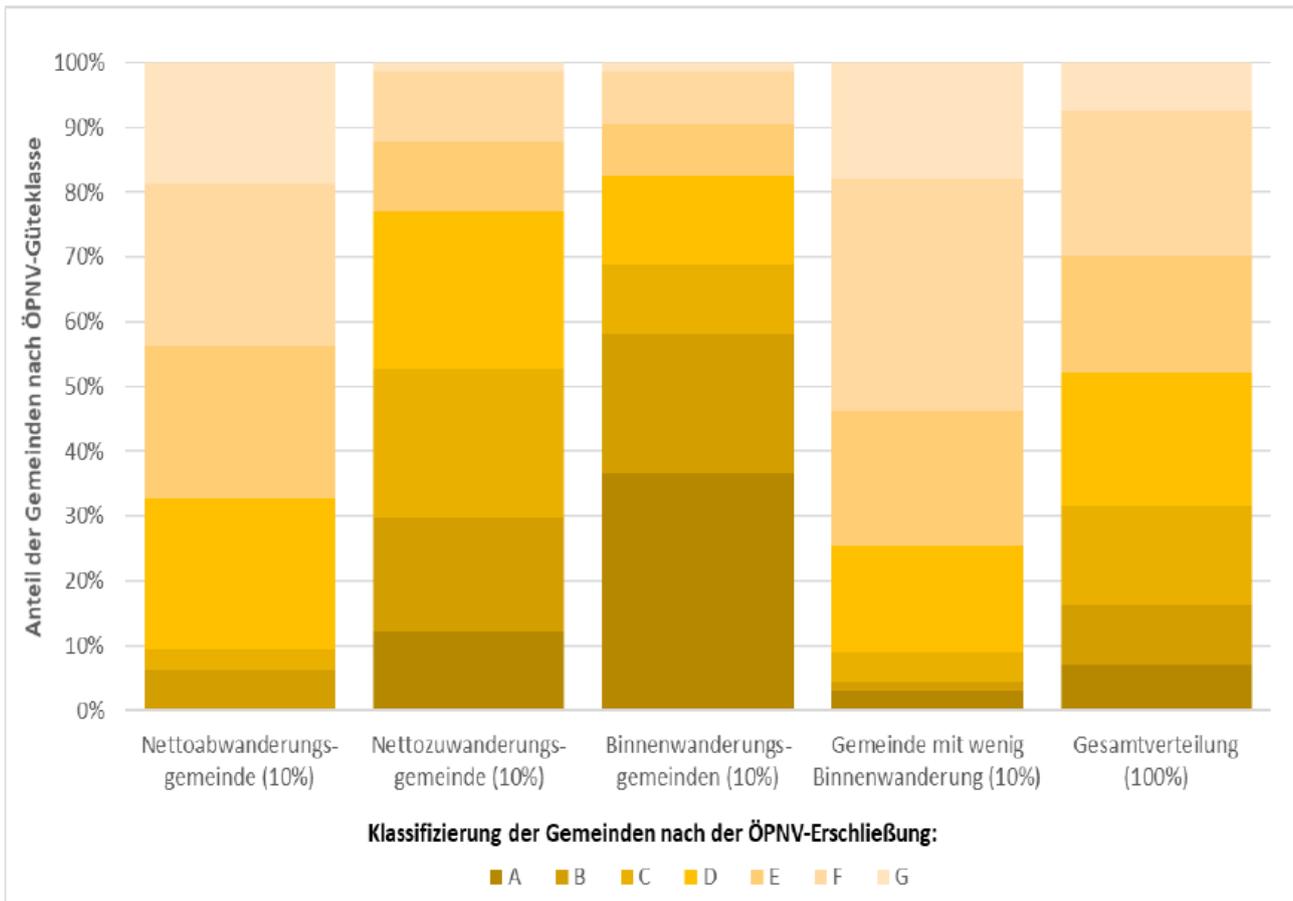


Abbildung: ÖPNV-Erschließung in Nettozu-, Nettoab- und Binnenwanderungsgemeinden

Natürlich spielen auch bei ÖV-Erschließung grundlegende strukturelle Merkmale der betrachteten Gemeinden eine Rolle. Der Anschluss an das ÖV-Netz hängt oft eng mit anderen Struktur- und Ausstattungsmerkmalen zusammen und kann daher in der Analyse nicht getrennt betrachtet werden. Trotzdem weisen die Ergebnisse deutlich auf einen Zusammenhang zwischen der Qualität des Öffentlichen Verkehrsangebots und Wanderungen hin, wobei Ursache und Wirkung wohl nur in einer Richtung argumentiert werden können. Die empirischen Befunde machen jedenfalls deutlich, dass Wanderungsgewinne in der Regel nur bei einem gewissen Mindestniveau an Öffentlichem Verkehr erreicht werden können, während schlecht erschlossene Gebiete häufig mit hoher Abwanderung oder wenig Binnenwanderung konfrontiert sind. Für Planung und Politik bedeutet dies, dass gerade in ländlich-peripheren Gebieten der Ausbau des ÖV-Angebots als wesentliches Instrument zur Bekämpfung von Abwanderung in Betracht gezogen werden sollte.

► **Basisinfrastruktur:**

Die Verfügbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen in unmittelbarer Nähe des Wohnortes ist ein wesentliches Element der Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung. Die Analyse der Wanderungsdaten belegt, dass das Fehlen von Geschäften zur Befriedigung des täglichen Bedarfes in einer Gemeinde für viele Menschen eine erhebliche Belastung im Alltag und damit einen relevanten

Standortnachteil darstellt. So existiert in 31% der stärksten Nettoabwanderungsgemeinden kein Einzelhändler, während dies in den Nettozuwanderungs- und Binnenwanderungsgemeinden nur sehr selten (in 11% bzw. 3% der Fälle) der Fall ist. Die Tatsache, dass von den Gemeinden mit dem geringsten Ausmaß an Binnenwanderungen die überwiegende Mehrheit (61%) keine Nahversorgung hat, kann darauf hindeuten, dass es solchen Gemeinden deutlich seltener gelingt, GemeindebürgerInnen, die ihren Wohnsitz ändern (z.B. junge Erwachsene bei der Gründung eines eigenen Haushalts), in der Gemeinde zu halten.

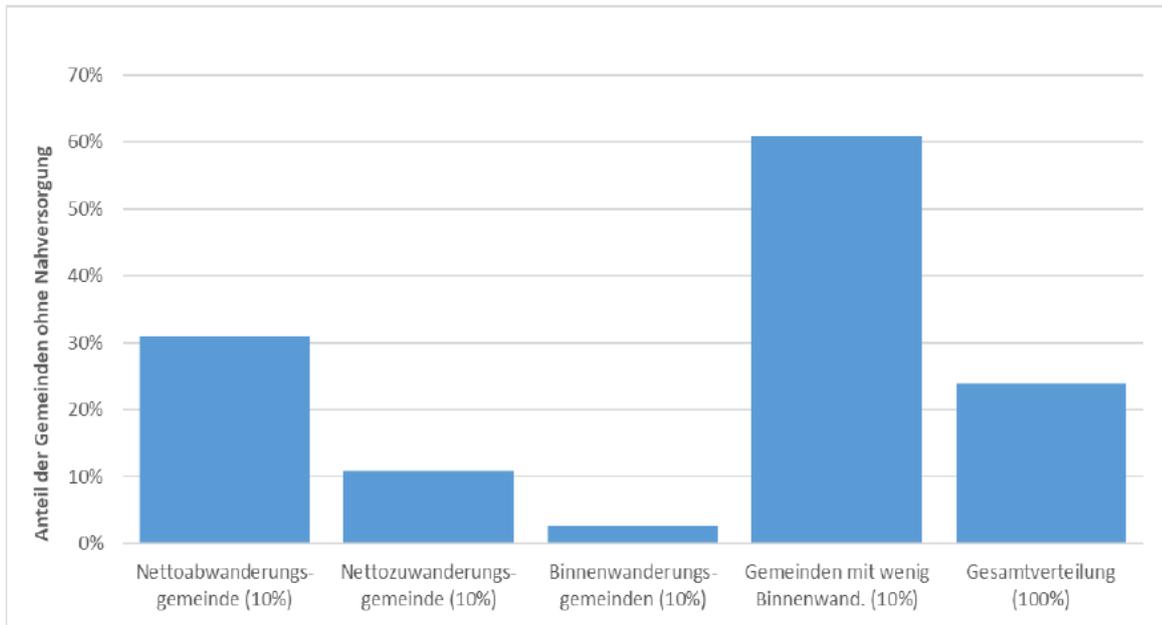


Abbildung: Fehlende Nahversorgung in Nettozu-, Nettoab- und Binnenwanderungsgemeinden

In ähnlicher Weise scheint auch die Verfügbarkeit einer grundlegenden Gesundheitsversorgung Einfluss auf das Wanderungsverhalten zu haben: Die Datenanalyse zeigt, dass in jenen Gemeinden, die besonders stark von Abwanderung und wenig Binnenwanderung betroffen sind, deutlich häufiger eine Arztpraxis fehlt als im Durchschnitt (in 31% bzw. 51% der Gemeinden). Im Gegensatz dazu sind Arztordinationen in Zuwanderungs- und Binnenwanderungsgemeinden fast immer (in 92% bzw. 98% der Fälle) vorhanden.

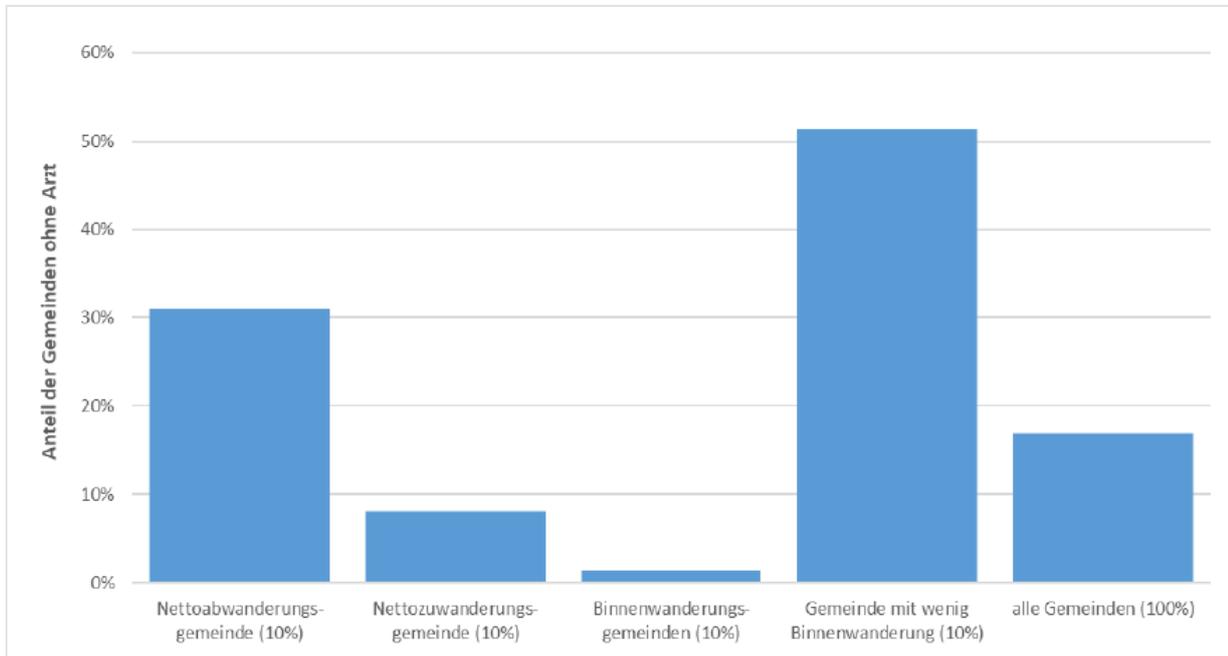


Abbildung: Fehlende Arztpraxis in Nettozu-, Nettoab- und Binnenwanderungsgemeinden

Zuletzt drücken sich auch fehlende Bildungseinrichtungen in ungünstigeren Wanderungsergebnissen für die Gemeinden aus: Die Abbildung zeigt, dass Gemeinden ohne Volksschule, Kindergarten oder Hort deutlich häufiger zu besonders starker Nettoabwanderung oder geringer Binnenwanderung tendieren. Im Gegensatz dazu finden sich unter den Wanderungsgewinnern (sowohl in Bezug auf Gemeindegrenzen überschreitende als auch auf intrakommunale Wohnsitzänderungen) kaum Gemeinden ohne Kindergarten oder Volksschule und vergleichsweise wenige ohne Hort. Auch hinsichtlich aller anderen Schulen gibt es bei den dominanten Zuwanderungs- und Binnenwanderungsgemeinden ein erkennbar besseres Angebot, während diese bei den am schlechtesten abschneidenden Gemeinden sehr häufig fehlen.

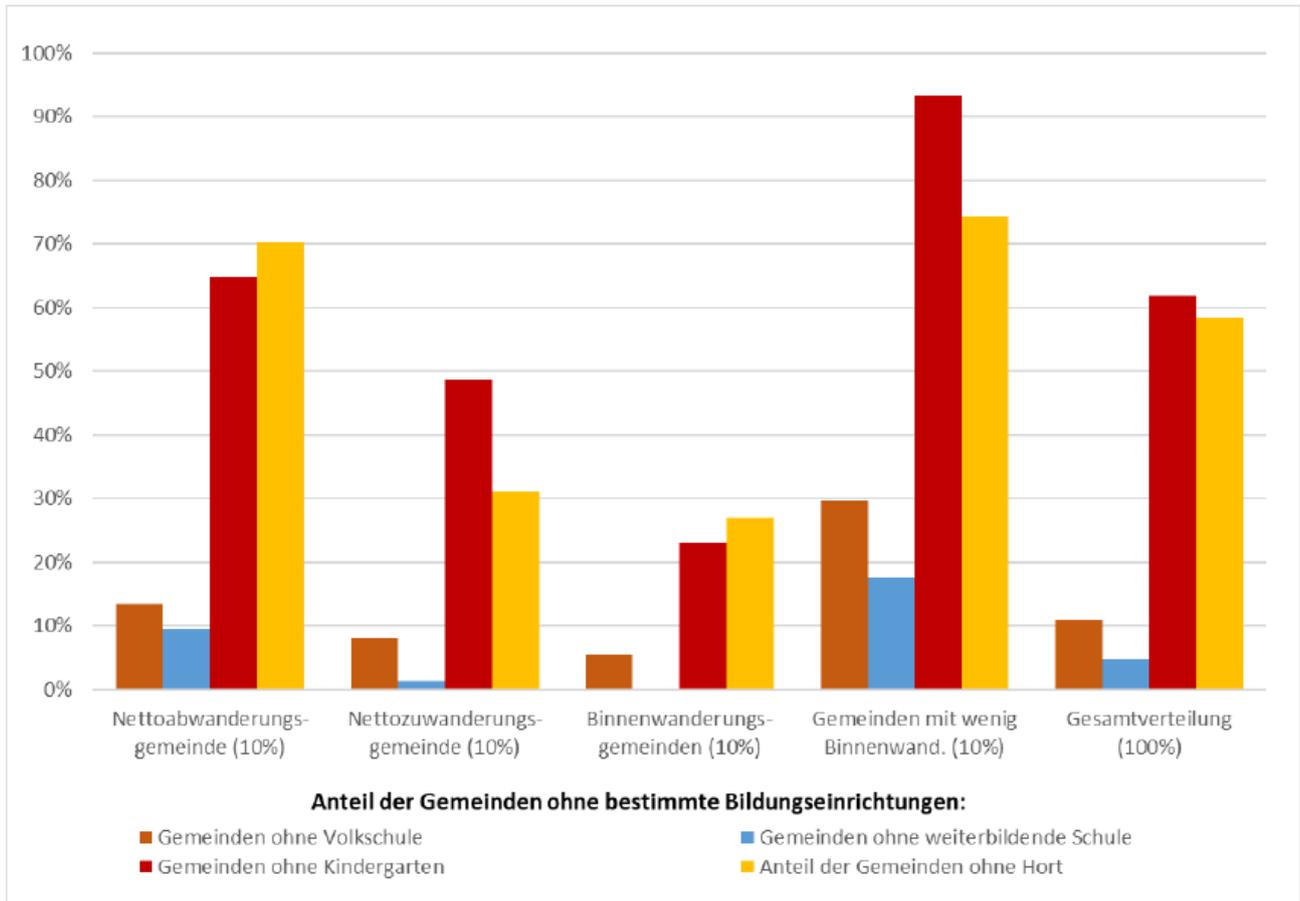


Abbildung: Fehlende Bildungseinrichtungen in Nettozu-, Nettoab- und Binnenwanderungsgemeinden

Diese empirischen Befunde belegen, dass das Angebot an elementaren Infrastrukturanangeboten eine wesentliche Determinante für Wanderungsentscheidungen darstellt. Das Fehlen von grundlegenden Versorgungs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen scheint die Wahrscheinlichkeit von Abwanderungen nachweisbar zu erhöhen. Damit stellt die Erhaltung und Absicherung von bestehenden Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen gerade in schrumpfenden Regionen ein wesentliches Instrument zur Verhinderung oder Verringerung von Abwanderungen dar.

3.7 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die Veränderung der Wanderungsdaten für den Zeitraum 2002 - 2016 zeigt einen kontinuierlichen Anstieg von Wanderungsbewegungen innerhalb der Ostregion, während die Binnenwanderung innerhalb der Gemeinden leicht zurückgeht. Die Zuwanderung aus dem Ausland ist im Untersuchungszeitraum mit Ausnahme der kurzfristigen Flüchtlingsbewegungen um das Jahr 2015 ebenso weitgehend konstant geblieben wie die etwas niedrigere Abwanderung ins Ausland, was einen etwa gleichbleibenden Wanderungsüberschuss der Ostregion bei der internationalen Migration bedeutet. Die Tatsache, dass es große regionale und lokale Unterschiede bei den Wanderungsbewegungen gibt, dass diese nach Geschlecht, Alter und Staatsbürgerschaft zum Teil stark variieren und dass es große Differenzen bei Ausgangs- und Zielstandorten von Wanderungen gibt, unterstreicht, dass Migration ein äußerst komplexes Phänomen ist, dass von einer Vielfalt von objektivierbaren lokalen Bedingungen aber auch von individuellen Wanderungsmotiven beeinflusst wird.

Trotzdem zeigt die statische Gegenüberstellung von Indikatoren zu lokalen Merkmalen und Wanderungsergebnissen der Gemeinden einige interessante Zusammenhänge auf, die Hinweise auf mögliche Einflussfaktoren zur Steuerung von Migrationsströmen liefern können:

- ▶ Die signifikanten Unterschiede in der strukturellen Zusammensetzung von Wanderungsverlierern und Wanderungsgewinnern belegen die Hypothese, dass grundlegende Strukturmerkmale von Gemeinden wie Siedlungsstruktur und Erreichbarkeit wesentliche Einflussfaktoren für Wanderungsentscheidungen sind. Allerdings sind diese grundlegenden Eigenschaften Ergebnis jahrzehntelanger Entwicklungsprozesse, die sich nur sehr langsam verändern und die nur marginal durch planerische Interventionen beeinflusst und gesteuert werden können.
- ▶ Das Arbeitsplatzangebot ist ein wesentlicher Push-Faktor für Abwanderung und ein entscheidender Pull-Faktor für Zuwanderung. Erwerbstätige, die einen Job vor Ort haben, bleiben eher in der Gemeinde, wenn sie ihren Wohnstandort wechseln. Arbeitsmarktpolitische Maßnahmen sollten daher vor allem in strukturschwachen Regionen als wichtiges Instrument zur Bekämpfung von Abwanderungs- und Schrumpfungprozessen erkannt werden.
- ▶ Gewisse Branchen bieten bessere Perspektiven für den Arbeitsmarkt als andere. Durch das frühzeitige Erkennen von Wachstumsbranchen und deren gezielte Förderung (etwa durch finanzielle Subventionierung, Nutzung endogener Potenziale oder Bereitstellung der benötigten Infrastruktur) können daher eher Abwanderungen verhindert, Zuzüge von außen ermöglicht oder abwanderungswillige Personen in der Gemeinde gehalten werden.
- ▶ Die Steuerungsmöglichkeiten der Migrationsbewegungen über den Bodenmarkt sind als eher gering einzuschätzen. Der Bodenpreis kann als Ergebnis von Angebot (Bodenverfügbarkeit) und Nachfrage (Wanderungen) betrachtet werden, hat umgekehrt aber keinen entscheidenden Einfluss auf Wanderungsentscheidungen. Auch die Bodenverfügbarkeit spielt bei ausreichend verfügbarem Wohnbauland keine entscheidende Rolle. Lediglich bei Knappheit von bebaubaren Flächen können neue Baulandwidmungen oder baulandmobilisierende Maßnahmen zu zusätzlichen Zuwanderungen beitragen.
- ▶ Wanderungsgewinne können in den meisten Fällen nur bei einem gewissen Mindestniveau an Öffentlichen Verkehrsangeboten erreicht werden. Für Raumplanung und Regionalpolitik bedeutet dies, dass gerade in ländlich-peripheren Gebieten der Ausbau des ÖV-Angebots ein wirksames Instrument zur Bekämpfung von Abwanderung darstellen kann.
- ▶ Das Fehlen von elementaren Versorgungs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen ist eine wesentliche Ursache für Abwanderung. Damit stellt die Erhaltung und Absicherung von bestehenden Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen gerade in schrumpfenden Regionen ein wesentliches Instrument einer ausgleichsorientierten Regionalpolitik dar.

Trotz dieser allgemeinen Befunde zu den Determinanten von Migration lassen sich einzelne Wanderungen nicht alleine durch diese allgemeinen lokalen Bedingungen erklären, weil dabei viele spezifische Besonderheiten der Gemeinden und individuelle Präferenzen der Wandernden unberück-

sichtigt bleiben. Die empirischen Ergebnisse liefern daher grundlegende Erkenntnisse. Für eine detaillierte und umfassende Analyse aller spezifischen Wanderungsursachen und -motiven reichen die verwendeten Daten jedoch nicht aus. Die Frage, welche lokalen Merkmale oder welche Merkmalskombinationen im Einzelfall eine Gemeinde zu einer Zu- oder Abwanderungsgemeinde machen, lässt sich daher anhand dieser Studie nicht eindeutig beantworten. Dies bedeutet auch, dass trotz eindeutiger statistischer Befunde im Einzelfall nicht verlässlich prognostiziert werden kann, ob und inwieweit die Veränderung bestimmter lokaler Bedingungen zu einer Veränderung der Wanderungsströme beitragen kann.

4. CentropeMAP, CentropeSTATISTICS

Das Centrope-Informationssystem unter <http://www.centropemap.org> ist seit 2006 online, jedoch durch die laufende Weiterentwicklung und die Aktualisierung der verwendeten professionellen Open Source Software Mapbender immer noch am letzten Stand der Technik.

Das Centrope-Geodatenportal (betreut von CORP – Consulting Research Projects DI Manfred Schrenk KG) vernetzt die Region, indem Map Services kombiniert werden. Nur hier werden abgestimmte, vergleichbare Gemeindedaten für die landesgrenzenüberschreitende Region von Centrope zur Verfügung gestellt.

Um die Weiterentwicklung des als fortlaufend konzipierten Projektes zu gewährleisten, war die laufende Wartung und Pflege sowie die Durchführung von Tests mit neuen Softwareversionen sowie die kontinuierliche Installation von Updates und wöchentlichen Sicherheitspatches ein erforderlicher Teil der Bearbeitungen 2018.

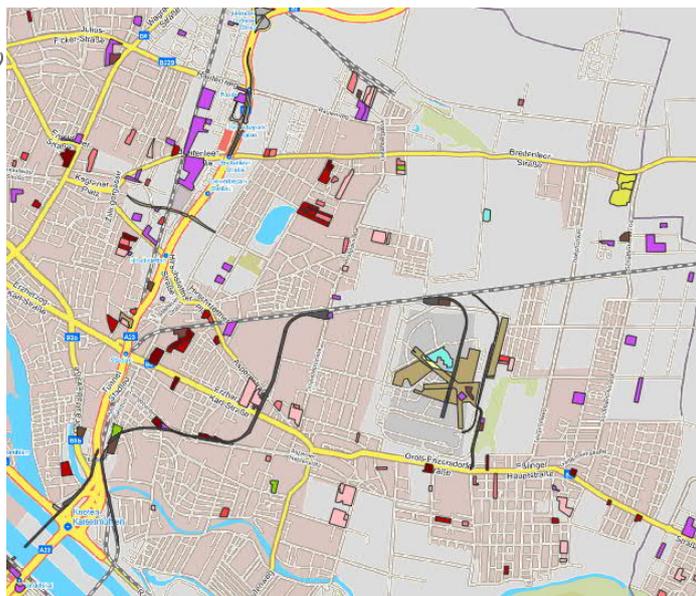
Die Instandhaltungsmaßnahmen des Jahres 2018 umfassten die laufende Funktionskontrolle der von den Partnern eingebundenen Web Map Services (WMS), kontinuierliche Sicherungen des Servers und der Datenbanken, die Integration weiterer Datenquellen und funktionale Erweiterungen.

4.1 CentropeMAP - WARTUNG, NEUERUNGEN

Das jährliche Update für die Geoatlas-Hintergrundkarte wurde im Jänner 2018 eingespielt.

Die Daten des European Urban Atlas 2012 plus ein Veränderungslayer zum vorhandenen Stand von 2006 für die Centrope-Region wurden von der Homepage der Europäischen Umweltagentur (EEA) heruntergeladen, umprojiziert und sind nun als WMS-Dienst zusätzlich zum Stand von 2006 auf dem CentropeMAP-Server gehostet.

- Continuous Urban Fabric (S.L. > 80%)
- Discontinuous Dense Urban Fabric (S.L. : 50% - 80%)
- Discontinuous Medium Density Urban Fabric (S.L. : 30% - 50%)
- Discontinuous Low Density Urban Fabric (S.L. : 10% - 30%)
- Discontinuous Very Low Density Urban Fabric (S.L. < 10%)
- Isolated Structures
- Industrial, commercial, public, military and private units
- Fast transit roads and associated land
- Other roads and associated land
- Railways and associated land
- Port areas
- Airports
- Mineral extraction and dump sites
- Construction sites
- Land without current use
- Green urban areas
- Sports and leisure facilities
- Arable Land (annual crops)
- Permanent crops
- Pastures
- Complex and mixed cultivation patterns
- Orchards at the fringe of urban classes
- Forests
- Herbaceous vegetation associations
- Open spaces with little or no vegetation
- Wetlands
- Water
- No data (clouds and shadows)
- No data (missing imagery)

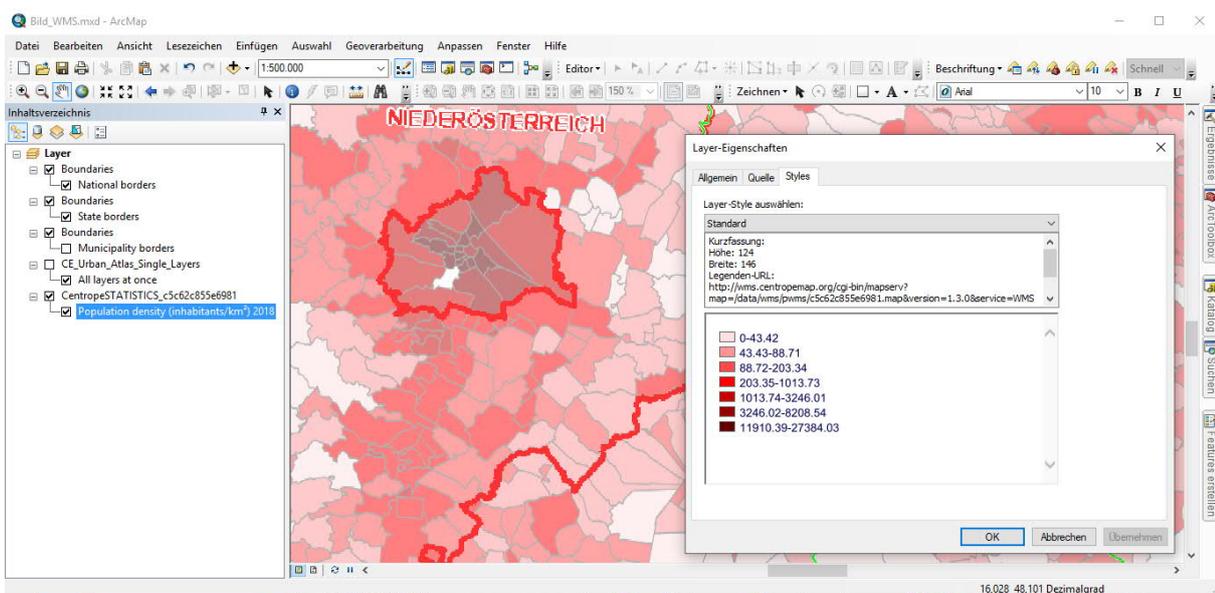


Darstellung - Veränderungslayer

Zum Thema Wald wurden zwei Layer zum Baumbedeckungsgrad von der Europäischen Umwelta-
gentur beschafft und sind nun ebenfalls als WMS-Dienst auf dem CentropeMAP-Server gehostet.
Der Baumbedeckungsgrad ist für 2012 und 2015 als Raster mit 100 m Auflösung verfügbar.



Die Anforderung zur Entwicklung einer WMS (Web Map Service) - Schnittstelle zur Verwendung
von in CentropeMAP angebotenen Daten und fertigen Karten bzw. von in CentropeStatistics er-
zeugten thematischen Karten **im eigenen, lokalen Desktop-GIS** wurde umgesetzt.



Der Schwerpunktsetzung für 2018 beim inhaltlichen Datenreporting und der Integration von Links zu
OGD-Daten wurde Folge geleistet, indem die bereits vorhandene Datenübersicht durch Integration
von Metainformation zu den in CentropeMAP verwendeten Geodaten erweitert wurde.

Die Informationen umfassen:

- Datenprovider
- Website des Datenproviders
- WMS-Schnittstelle (bei als externen WMS eingebundenen Geodaten)
- Aktualität der Metadaten (Datum der letzten Überprüfung bzw. Aktualisierung)

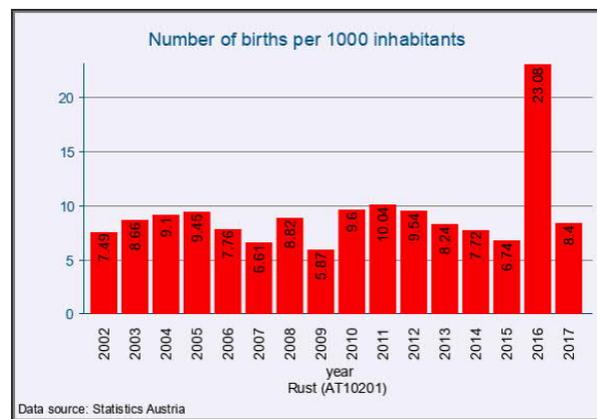
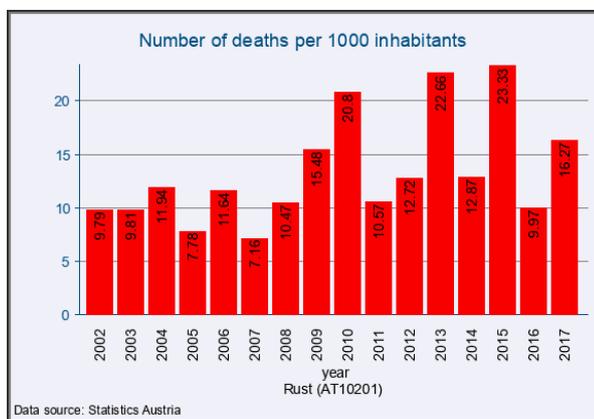
Die eigentlichen Metadaten sind direkt über die angeführten Links beim originären Datenhalter verknüpft, sodass Redundanz vermieden und höchstmögliche Aktualität gewährleistet wird.

Die Verbesserung der Usability erfolgt laufend nach Prüfung von Nutzervorschlägen auf Machbarkeit und Rationalität. Alle Änderungen werden laufend im Handbuch angepasst.

4.2 CentropeSTATISTICS – WEITERENTWICKLUNG, NEUERUNGEN

Die 2017 integrierte gemeindeweise Ansicht ausgewählter statistischer Kenngrößen („Blick auf die Gemeinde“ - „Municipality comparison“) mit interaktiven inhaltlichen und gestalterischen Möglichkeiten wurde durch Hinzufügen weiterer Indikatoren ausgebaut.

Die vom Benutzer benötigten Daten für die ausgewählten Gemeinden / Regionen werden aus der Datenbank abgefragt:



Die Vergleichsergebnisse werden am Monitor dargestellt und können zusätzlich als PDF-Datei oder im MS-Excel-Format exportiert werden.

Die Aktualisierung der Statistikdaten (Zeitreihen) 2018 erfolgte entsprechend der Vereinbarungen im Internationalen Statistik-Workshop. Die Datengrundlagen der Predefined Thematic Maps wurden danach angepasst.

Weiters erfolgte die Aktualisierung der Kartenblätter von „Centrope in Zahlen“ nach den jährlichen Zeitreihendaten (Download der aktuellsten Daten im Vordergrund, ältere Kartenblätter werden archiviert und können weiterhin heruntergeladen werden).

4.3 TERMINE

Sämtliche Termine, Workshops und Präsentationen verfolgen die Ziele, die grenzüberschreitende, intraregionale Kommunikation zu intensivieren sowie die Vernetzung mit vergleichbaren Initiativen weiter voranzutreiben.

27.09.2018 - Nationaler Geodaten-Workshop CentropeMAP in Wien

27.09.2018 - Treffen der nationalen Arbeitsgruppe CentropeSTATISTICS in Wien

17.10.2018 - Internationaler Statistik-Workshop CentropeSTATISTICS in Wien

Vorstellung von Centropemap und Centropestatistics:

- 04. – 06.04.2018 - REAL CORP 2018, TU Wien, Vorstellung von Centropemap und Centropestatistics, Vortragsthema „Centropemap – Cross-Border Data at a Glance“
- 04. – 06.07.2018 - AGIT 2018, Universität Salzburg, Vorstellung von Centropemap und Centropestatistics, Vortrag zum Thema „Interaktive grenzüberschreitende Darstellung von Geo- und Statistikdaten mit Centropemap“
- 03.12.2018 - CRISALIDE-Meeting, Rostow am Don - Präsentation von Centropemap und Centropestatistics als Beispiel für transnationale Kooperation

5. Plattform Regionalverkehr

Im Berichtsjahr 2018 fanden drei Sitzungen der Plattform Regionalverkehr statt, wobei das Projekt „SPNV-Plan 2030+ (Phase 2)“, wichtige länderübergreifende Verkehrsthemen und aktuelle Entwicklungen im Verkehr durch die relevanten Planungsstellen der Länder Wien, Niederösterreich und dem Burgenland sowie des Verkehrsverbunds Ostregion behandelt wurden.

5.1 SPNV–Plan (Schienenpersonennahverkehrsplan) Stadtregion+ 2030+: Phase 2 Angebotsentwicklung 2030+ und Phase 3 Kompass/Leitlinie 2040+

Dieses Projekt wurde 2017 unter Federführung des Verkehrsverbunds Ost-Region gemeinsam mit den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland im Rahmen der Plattform Regionalverkehr abgewickelt und durch die Auftragnehmer „Verracon GmbH“ und „SMA Zürich“ bearbeitet. In der Folge werden die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt.

Der Schienenpersonennahverkehr wurde in der **Phase 1** hinsichtlich bestehender Platzkapazitäten, einem optimierbaren Fahrzeugeinsatz, einem ab 2030 fahrbaren Zusatzangebot bis hin zu zusätzlich notwendigen Infrastrukturausbaumaßnahmen für den Zeitraum 2030+ **evaluiert**. Darauf aufbauend wurde die Wirkung von Maßnahmen wie weiteren Taktverdichtungen, oder der Einsatz von Fahrzeugen mit höherer Platzkapazität untersucht. Gleichzeitig wurden auch neue Angebotsstandards (Berücksichtigung von Stehplätzen im stadt-grenzüberschreitenden Verkehr bis zu 25% der Gesamtkapazität) angewendet. Dadurch lassen sich bestehenden Überlastungen reduzieren und, bei voller Umsetzung des Maßnahmenprogramms, auch die Zunahmen aus dem Bevölkerungswachstum abbilden. Um für die verkehrspolitisch erwünschte Verlagerung vom MIV Kapazitäten zu schaffen, **ist das bis 2030 erreichbare System nicht ausreichend** (Modellhafte Annahme einer Steigerung des ÖV Anteils am Kordon von rd. 32% auf 45%).

Maßnahmen für mehr Kapazität ab 2030 (Phase 2)

In der Phase 2 wurden neben den kurzfristigen Lösungsansätzen auch mittelfristige Lösungsansätze für mehr Kapazität ab 2030 untersucht und festgestellt, dass folgende großen Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind, die durch weitere kleinere Maßnahmen zu ergänzen sind:

- 4-gleisiger Ausbau der Südbahn zwischen Wien Meidling und Mödling
- ETCS zur Kapazitätssteigerung auf der Stammstrecke zwischen Floridsdorf – Wien Meidling
- Neue Ostbahn bzw. Neubaustrecke Flughafen Wien – Bruck an der Leitha
- Vollständig zweigleisiger Ausbau Marchegger Ostbahn
- Kapazitätsmaßnahmen im Bereich Stadlau – Simmering

Die Platzkapazität (Sitz- und Stehplätze gesamt) kann durch die Kombination aus den großen Infrastrukturmaßnahmen sowie Optimierung des Wagenmaterials und -führung zusätzlicher Züge um 85% auf über 112.000 Plätze in der Hauptverkehrszeit (REX und S-Bahn) gesteigert werden (siehe folgende Grafik).

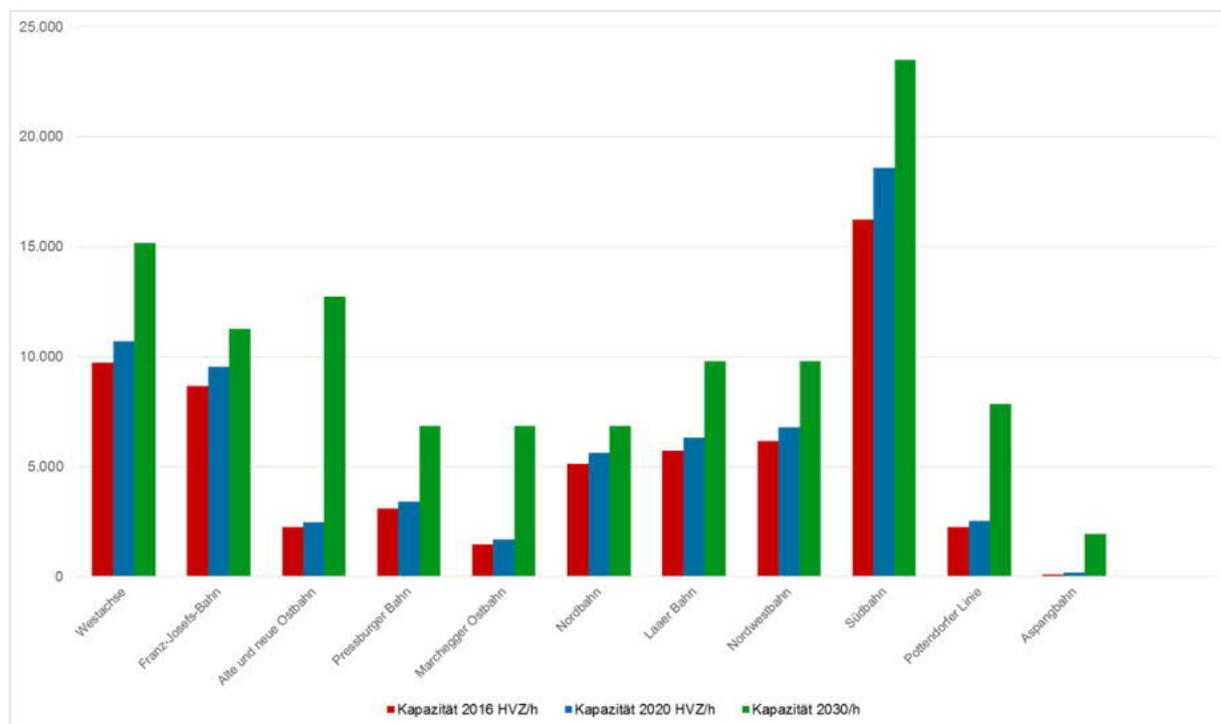


Abbildung 2: Platzkapazität Entwicklung bis 2030+ (Anzahl der Plätze je Hauptverkehrszeit-Stunde und Richtung an der Stadtgrenze Wien)

Wird der optimale Fahrplan umgesetzt verbessert sich das Angebot deutlich. Durch zusätzliche Züge auf der Stammstrecke sowie auf vielen Außenästen könnte das Ziel, acht Züge (vier schnelle REX) und vier Züge mit Halt an allen Stationen (S-Bahn) pro Stunde im Takt auf allen Strecken verkehren zu lassen, auf sehr vielen Strecken erreicht werden. Zusätzlich würde es zahlreiche neue Durchbindungen geben.

Für das Angebot maßgebliche Bahnhöfe und Streckenabschnitte im Bereich Hauptbahnhof – Meidling sind bereits heute an der Kapazitätsgrenze und können die geplanten Angebots Erweiterungen nur abwickeln, wenn die bestehende Infrastruktur bis auf das Äußerste ausgereizt wird (Stichwort Mehrfachbelegungen von Bahnsteigen). Neben den Kapazitätsmaßnahmen bei den Bahnsteigen wird es weitere Maßnahmen benötigen, damit die Zugleistungen abgewickelt werden können.

Überlegungen zur Schieneninfrastruktur 2040+ aus Sicht des Schienennah- und Regionalverkehrs

Einzelne Strecken können durch die im Zeitraum 2030+ vorgesehenen Maßnahmen nicht wesentlich entlastet werden (FJB, Nordbahn, Nordwestbahn). Zudem werden die Knoten Meidling und Hauptbahnhof bis zur maximalen Kapazität ausgelastet. Aufgrund der extremen Vorlaufzeiten für Bahninfrastrukturprojekte sind weitergehende Überlegungen ratsam. Es müssen parallel dazu Überlegungen angestellt werden, wie die Kapazität im städtischen und suburbanen Bereich noch weiter

erhöht werden kann, um das SPNV System auch für den Zeitraum 2040+ fit zu machen. **Ziel der Planungen war, eine Grundlage für eine langfristige Schieneninfrastrukturstrategie für die Ostregion zu entwickeln.**

Folgende Anforderungen bestanden:

- Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten im Nah- und Regionalverkehr.
- Bestehende kritische Umsteigeknoten sowie Engpässe im Netz des öffentlichen Verkehrs (inkl. U-Bahn!) sollen entlastet und nicht mit veränderten Personenflüssen belastet werden.
- Verkehre aus dem Umland und den Außenbezirken sollen möglichst direkt zu wichtigen Zielen in der Stadt geleitet, Stadtentwicklungsgebiete möglichst effizient erschlossen und Außenäste durchgebunden werden.

Auf Basis dieser Anforderungen wurden in der Phase 3 unterschiedliche Varianten für eine neue Stadtquerung mit dem Verkehrsträger S- und Regionalbahn anhand betriebsorientierter Kriterien, der Netzkonsistenz und ihrer Erschließungsfunktion gegeneinander bewertet. Eine bautechnische Beurteilung der Machbarkeit wurde zu diesem Zeitpunkt nicht durchgeführt. Obgleich eine Vielzahl Varianten betrachtet wurde, konnte bisher keine überzeugende Lösung identifiziert werden.

Aufgrund der Komplexität der Fragestellung müssen die Überlegungen weitergeführt werden und können als Anregung in weitere Planungs- und Bewertungsprozesse einfließen (z.B. verkehrssystematische Vergleiche, Stadtentwicklungsplanung, ...).

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

► Schienenpersonennahverkehr 2018 und 2019

Der Verkehrsverbund Ost-Region berichtete über Änderungen des Fahrplans 2018 (wie beispielsweise auf der Ostbahn Richtung Bruck/L. und Burgenland, auf der S1 nach Gänserndorf, auf der Franz-Josefs-Bahn im schnellen Nahverkehr und S-Bahnverkehr sowie auf der Westbahn-Achse) und den geplanten Änderungen für den Fahrplan 2019. Für Wien wurde eine Verdichtung der S-Bahn Linie S80 zwischen Wien Hütteldorf und Wien Aspern (Nord) und für NÖ auf den NÖ Regionalbahnen Puchberger-, Gutensteiner-, Traisental-, Erlaufthal- und Kremser-Kamptalbahnen im Amtsblatt der EU angekündigt.

► Machbarkeitsstudie Südbahnausbau

Die Stadt Wien, das Land NÖ und die ÖBB Infra untersuchen für die Südbahn im Abschnitt Meidling – Liesing - Mödling eine Angebotsausweitung und die dadurch erforderlichen Maßnahmen nach bahn- und bautechnischen Parametern. Als erstes wesentliches Ergebnis bis zum Frühjahr 2018 wurde eine Situierung für die neue, zusätzliche S-Bahnstation Rosenhügel aus drei möglichen Lagen ausgewählt, dessen Bewertung auf einer Potenzialanalyse der Stationseinzugsbereiche, sowie zahlreicher Faktoren im Zusammenhang mit den Zugangswegen und der Einbettung in den städtebaulichen Kontext fußt. Parallel dazu wurden auch die Potenziale in Niederösterreich analysiert und das Gespräch mit den anrainenden Gemeinden gesucht. Im nächsten Schritt wird die Machbarkeit des Südbahnausbaus nach bahn- und bautechnischen Parametern untersucht.

► Breitspurbahnverlängerung

Ausgehend von einem gemeinsamen Besuch des Cargo Centers Graz, bei dem u.a. preisliche Rahmenbedingungen wie Containerkosten von Bahn/Luft/Wasser, direkt bzw. indirekt induzierte Arbeitsplatzschaffungen, etc. im Vordergrund standen, wurde die Notwendigkeit eines umfassenden Management- und Finanzkonzeptes für ein solches Vorhaben betont. Ein (Breitspur)terminal erzeugt nur Wertschöpfung, wenn es mit einer aktiven, abgestimmten Betriebsentwicklung auf entsprechend umfangreichen zusätzlichen Flächen kombiniert wird. Die Auswirkungen für die Region sowie die im Raum stehenden Rahmenbedingungen bzw. mögliche Motive für die Beitspurverlängerung wurden eingehend diskutiert, lückenhafte Informationen und Zuständigkeitsfragen behandelt.

Im Rahmen der Strategischen Prüfung Verkehr wurden zum Scoping-Dokument „Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes (Erklärung einer Eisenbahnstrecke im Korridor „Raum östlich von Wien-Staatsgrenze bei Kittsee zur Hochleistungsstrecke“)“ die länderweisen Stellungnahmen inhaltlich hinsichtlich der wichtigsten Kernaussagen abgestimmt.

► Verlängerung der U-Bahnen ins Wiener Umland und Westkorridor

2018 wurde laufend über die beiden Projekte berichtet. Durch die RU7 wurden die Verlängerungen von U-Bahnen ins Wiener Umland u.a. hinsichtlich Machbarkeit, Kosten und deren Wirkungen auf die S-Bahn untersucht. Wichtig war dabei, keine Paralleluntersuchungen zu führen, sondern beispielsweise Synergien aus der Westkorridorstudie zu nutzen. Die Untersuchung Westkorridor (Hütteldorf bis Purkersdorf) seitens der MA 18 zielte auf eine bautechnische Machbarkeit, Überprüfung von Alternativen, Synergien mit anderen Systemen wie S-Bahn, Bus, P&R,... ab.

► Regionale Mobilitätserhebung 2020

Die früheren Kordonenerhebungen für den stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr (ÖV und MIV) in der Region sollen wiederum aktualisiert werden. Aufgrund aktueller Anforderungen an eine regionale Mobilitätserhebung wird versucht, eine zukunftssichere Methode unter Nutzung neuer technologischer Möglichkeiten zur Aktualisierung der Kordonenerhebung in der Region zu entwickeln. Sie soll dauerhaft die Kordonzählung ersetzen und regionale Daten kostengünstiger, weniger aufwendig und schneller für Analysen und Planungen den Ländern zur Verfügung stehen. Eine künftige Erhebung durch eine Methodenkombination scheint sinnvoll, wobei mehrere bestehende Datenquellen wie beispielsweise von Österreich unterwegs, den Wiener Linien oder auch digitale Quellen wie die Mobilfunkdaten für die Erfassung der Verkehrsmengen herangezogen werden könnten. Es soll ein schrittweiser Transformationsprozess eingeleitet werden, in dem gesicherte und gleichzeitig digitale Daten berücksichtigt werden.

► ASFINAG-Zielnetz 2030+

Die ASFINAG behandelt in diesem Projekt aus fachlicher Sicht neue Trends der Zukunft, wie beispielsweise das automatisierte Fahren, die E-Mobilität und erneuerbare Energie, Multimodalität, „Mobility as a Service“ (individuelle Mobilitätsangebote) oder Truck Platooning, bei dem vernetzte Lkw-Kolonnen dicht hintereinanderfahren, um neue Ansprüche an das ASFINAG-Netz auszuloten. Zusätzlich zum konventionellen Ziel der Beseitigung von Kapazitätsengpässen, wird ein integrativer

Ansatz gewählt, bei dem verkehrliche, ökologische und ökonomische Aspekte berücksichtigt werden. Eine transparente, integrative Strategie für das Zielnetz 2030+ mit Umsetzungsempfehlungen soll in einem gesellschaftsübergreifenden Prozess erarbeitet werden. Die Abteilungen der Plattform Regionalverkehr werden bei den Schnittstellenthemen zur Raumordnung in einem gemeinsamen Workshop miteinbezogen.

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

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

Im Jahr 2018 wurden zwei Plattformsitzungen abgehalten. Dabei konnte eine Vielfalt von Themen mit europäischer, nationaler und spezieller Relevanz für die Ostregion behandelt werden.

6.1 Anpassung an den Klimawandel

Einen Schwerpunkt der Plattform bildete der aktuelle Themenkomplex „Anpassung an den Klimawandel“. Während Klimaschutz die Dekarbonisierung aller Lebensbereiche umfasst, beinhaltet die Anpassung an den Klimawandel sämtliche Maßnahmen, um seine negativen Effekte zu mildern und eventuelle positive Effekte zu nutzen. Dies erfordert stets lokale Aktivitäten zur Hebung der Lebensqualität.

Im Rahmen von 2 Workshops haben die ExpertInnen der drei Länder ihre Strategien und Programme zu diesem Thema hinsichtlich von Gemeinsamkeiten und Unterschiede verglichen. Einerseits wurden Mängel in der aktuellen Datenlage festgestellt und länderübergreifende Herausforderungen und Aufgaben identifiziert. Andererseits ging es darum, wie die Länder koordiniert mit klimawandelbezogenen Phänomenen wie Starkregenereignissen und Hitzeinseln umgehen bzw. welche Maßnahmen gemeinsam ergriffen werden können (z.B. überregionale Grünverbindungen und Kaltluftschneisen, Siedlungsformen, Situierung der Baukörper, Entsiegelung etc.).

Darauf aufbauend wird gemeinsam mit der Geschäftsstelle ein Projekt vorbereitet, das sich mit den Folgen des Klimawandels und deren Herausforderungen für die Raumordnung in der Ostregion beschäftigt. Dieses soll im Rahmen der PGO beauftragt werden.

6.2 Smart City Wien Rahmenstrategie Aktualisierung - Smart Region

Das Monitoring und die Aktualisierung der Smart City Wien Rahmenstrategie wurde in Bezug auf gemeinsame Anliegen der Ostregion präsentiert. 2018 wurden Vorarbeiten zu einem gemeinsamen Bekenntnis der drei Länder zu einer Smart Region geleistet, die 2019 in einen konkreten Textentwurf mündeten.

6.3 Weitere Themen, die im Rahmen der Plattform im Berichtsjahr behandelt wurden

► #mission2030

Die #mission2030, die Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung, wurde vorgestellt und u.a. Konsequenzen der Nicht-Einhaltung der Pariser Klimaziele (Strafzahlungen) erläutert. Die vorgelegte Integrierte Klima- und Energiestrategie (IKES) bildet die Basis für die verbindlichen Klima- und Energiepläne, welche gemäß EU-Vorgaben von Österreich zur Erreichung des Ziels Minus 36 Prozent Kohlendioxidausstoß bis zum Jahr 2030 erstellt und an die EU gemeldet werden müssen. Die

Bundesländer wurden bei der IKES bislang nicht auf Augenhöhe eingebunden, dies wäre aber zur Erstellung der Klima- und Energiepläne essentiell.

▶ „Green Energy Lab“

Das umfangreiche Forschungsprojekt zu grünen Energietechnologien, dessen Vorgängerprojekt „Energy Lab East“ auf Initiative der PGO entstanden ist, wurde vom Klima- und Energiefonds genehmigt und erarbeitet derzeit erfolgreich Praxisbeispiele und angewandte Prototypen. Green Energy Lab ist eine Forschungsinitiative für nachhaltige Energielösungen und Teil der österreichischen Innovationsoffensive „Vorzeigeregion Energie“ des Klima- und Energiefonds. Mit dem Testmarkt Wien, Niederösterreich, Burgenland und Steiermark mit etwa fünf Millionen EndverbraucherInnen ist das Green Energy Lab Österreichs größtes „Innovationslabor“ für grüne Energie. Mehr als 100 teilnehmende Partner aus Forschung, Wirtschaft und der öffentlichen Hand entwickeln gemeinsam mit den vier Landesenergieversorgern Wien Energie, EVN, Energie Burgenland und Energie Steiermark kunden- und bedarfsorientierte, skalierbare Lösungen – vom Prototyp bis zur Marktreife. Durch den direkten Zugang zum Kernmarkt der Energieversorger können Neuentwicklungen unmittelbar in großen Dimensionen getestet werden. Bis 2025 sollen 100 Millionen Euro in innovative Projekte im Rahmen des Green Energy Lab investiert werden.

▶ STEP 2025 – Fachkonzept Energieraumplanung

Der Entwurf zum Fachkonzept Energieraumplanung als Teil des Wiener Stadtentwicklungsplans 2025 wurde vorgestellt. Im April 2019 wird das Fachkonzept vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Die Energieraumplanung strebt durch das integrative Behandeln von Energieplanung und Stadtplanung die Dekarbonisierung des Energiesystems an, bei gleichzeitiger Betrachtung der Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur. Der Fokus liegt auf Wärme- und Kälteversorgung, da hier der Rechtsrahmen von Wien mitgestaltet werden kann und es Handlungsmöglichkeiten im Kompetenzbereich Wiens gibt. Die regionale Perspektive ist vor allem in Bezug auf gemeinsame Grundlagenforschung und Infrastruktur verankert. Das Fachkonzept enthält eine Fact Box zum Projekt „Green Energy Lab“ und zu den Stadt-Umland-Beziehungen am Energiesektor.

7. Plattform für wirtschaftsräumliche Themen

Nachdem Ende 2016 die 1. Sitzung der Plattform für wirtschaftsräumliche Themen in der Planungsgemeinschaft Ost unter Beteiligung der Raumordnungsabteilungen, der Wirtschaftsabteilungen und der Wirtschaftsagenturen der drei Bundesländer sowie des Stadt-Umland Managements stattfand, wurden 2018, wie auch 2017 zwei weitere Treffen abgehalten.

Im Jahr 2018 lag der Fokus der Plattform einerseits in der Information über kooperative Projekte und andererseits in der Positionierung gegenüber Dritten.

So wurde das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ (kurz: Logistik 2030+) vorgestellt, in dem versucht wird, auf die demografischen, wirtschaftlichen und ökologischen Veränderungen durch die Entwicklung eines zukunfts- und umsetzungsorientierten Aktionsplans zu reagieren, der sich mit den heutigen und vor allem zukünftigen Anforderungen der Gütermobilität in der Region Wien-Niederösterreich auseinandersetzt und passende Maßnahmen beinhaltet. Das Thema „Logistik bzw. Logistikflächen – insbesondere hinsichtlich der Wertschöpfungsprozesse“ ist für die Plattformteilnehmer jedenfalls ein Thema, bei dem regionale Zusammenarbeit notwendig ist.

Außerdem wurde über die Vienna Airport Region berichtet, die sich aus dem Flughafen Wien und den sieben Umlandgemeinden sowie mehreren Partnern zusammensetzt. Eine nachhaltige Standortentwicklung und die gemeinsame Entwicklung von neuen Betriebsansiedlungen und Immobilienverwertung stehen im Vordergrund des Vereins.

Der Flughafen, die Gemeinden der Region und die Partner wollen einen international nachgefragten Standort, die Vienna Airport Region, schaffen.

Der Austausch über wirtschaftspolitische Strategien, Initiativen des Bundes, die Digitalisierungsoffensive Niederösterreichs bildeten weitere Themenschwerpunkte des Jahres 2018. Im Zuge dessen wurde auch vereinbart, ein Grundsatzpapier zur gemeinsamen Wirtschaftsentwicklung zu verfassen, das eine Arbeitsgrundlage für die Plattform wirtschaftsräumliche Themen sein soll und auch einen gemeinsamen Handlungsleitfaden darstellen könnte.

8. Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum

Die Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum wurde 2016 auf Ebene der PGO eingerichtet, um einen gemeinsamen Informations- und Erfahrungsaustausch, eine gemeinsame Befassung mit bundesländerübergreifenden Frage- und Problemstellungen sowie eine gemeinsame Grundlagen- und Raumforschung zwischen den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland zu ermöglichen.

Der Schwerpunkt im Berichtsjahr 2018 lag auf den Themen „Auswirkung der ÖV-Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung“ sowie „vertiefende Wanderungsanalyse“, die beide von der PGO untersucht wurden und die Plattform dabei jeweils als „Begleitgremium“ fungierte. Es gab 2018 eine Sitzung der Plattform Regionalentwicklung im ländlichen Raum, in dem die Zwischenergebnisse der beiden Studien präsentiert und diskutiert wurden.

8.1 Studie „Analyse und Auswirkungen der ÖV Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung in der Ostregion“

Da diese Studie (siehe Kapitel 2) von der Geschäftsstelle der PGO auf Ersuchen der Plattform beauftragt wurde, um die ÖV Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung und auf die räumliche Ausstattungsqualität der Umgebung im gesamten PGO-Raum zu analysieren, stand das Thema auch im Fokus der Plattformsitzung 2018, bei der ein Zwischenbericht vorgestellt wurde.

Seitens der TeilnehmerInnen wurde im Rahmen der Präsentation des Zwischenberichts angeregt, dass die Ergebnisse der Studie nicht nur für die Planungsabteilungen der Länder wichtig sind, sondern auch für Mobilitätszentralen, den VOR und die örtliche Raumplanung. Insbesondere für den VOR könnten die ÖV-Güteklassen unter Bedachtnahme auf die Nachfrage eine Basis für Ausschreibungen sein.

8.2 „Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion“

In der Sitzung wurde ein erster Zwischenbericht präsentiert. In diesem wurden zuerst die Ausgangslage für die Studie, sowie die konkreten Projektziele, wie die Betrachtung und Analyse von Zu-, Ab- und Binnenwanderung auf Gemeindeebene für Burgenland und Niederösterreich, die Analyse nach verschiedenen Merkmale (Altersgruppen, Herkunftsorte, Geschlecht...) und Raumtypen, die Berücksichtigung zeitlicher Veränderung und die Ursachenforschung bei über- und unterdurchschnittlichen Ergebnissen insb. auf Basis von (räumlichen) Potenzialen skizziert.

Basierend auf dem vorliegenden Stand der Strukturanalyse, der Empfehlungen der Studienautoren bzw. der PlattformteilnehmerInnen konnten noch Anpassungen in der weiteren Bearbeitung vorgenommen werden. Das Ergebnis der Studie kann unter Kapitel 3 nachgelesen werden.

8.3 Energieraumplanung

Das Thema „Energieraumplanung“ wurde bereits von 2012 bis 2014 im Rahmen einer ÖREK-Partnerschaft bearbeitet und wurde 2018 in der ÖROK erneut behandelt. Die ÖREK-Partnerschaft „Energieraumplanung 2“ knüpft dabei an die Ergebnisse der ersten ÖREK-Partnerschaft an. Nach der umfangreichen inhaltlichen Bearbeitung liegt der Schwerpunkt in der jetzigen ÖREK-Partnerschaft auf der Kommunikation mit folgenden zwei Ansatzpunkten:

1. Erfahrungsaustausch der Partner zu aktuellen Entwicklungen im Bereich der Energie- raumplanung (z.B. neue Projekte) und
2. Konzeption von Kommunikationsinstrumenten zu den Anliegen von Energie raumplanung für verschiedene Zielgruppen (u.a. Bürgermeister- und OrtsplanerInnen).

Die ÖREK-Partnerschaft „Energie raumplanung 2“ leistet voraussichtlich einen Beitrag zur Um- setzung einiger Subziele des Zieles 11 „Nachhaltige Städte und Gemeinden“ der UN-2030- Agenda, wie:

- Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Ver- kehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen
- Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in al- len Ländern verstärken
- Bis 2030 die von den Städten ausgehende Umweltbelastung pro Kopf senken, unter an- derem mit besonderer Aufmerksamkeit auf der Luftqualität und der kommunalen und sonstigen Abfallbehandlung
- Durch eine verstärkte nationale und regionale Entwicklungsplanung positive wirtschaftli- che, soziale und ökologische Verbindungen zwischen städtischen, stadtnahen und ländli- chen Gebieten unterstützen

Aus Sicht der PlattformteilnehmerInnen, scheint es so, dass der Bund eher auf Maßnahmen der Länder fokussiert um die nationalen Ziele zu erreichen und Strafzahlungen zu vermeiden.

Allerdings können die Länder die Klimaziele alleine nicht erreichen, ein großer Wurf wäre nur durch den Bund z.B. durch die Ökologisierung des Steuerrechts möglich. Außerdem wird die Änderung des Finanzausgleichs insbesondere bei interkommunalen Kooperationen als wichtig erachtet.

9. Sonstige Aktivitäten

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

- ▶ Mitarbeit im Projekt URBACT III „sub>urban. Reinventing the fringe“



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung



Am 3. Mai 2018 ging sub>urban, das europaweite Netzwerk zum Thema Stadtrand zu Ende. Das Projekt legte auf lokaler Ebene den Grundstein für eine aktive und vertrauensvolle Kooperation über die Landesgrenze hinweg. Gleichzeitig brachte der Austausch mit den acht europäischen Städten neue Impulse. Der Lokale Aktionsplan Vösendorf – Wien-Siebenhirten wurde fertiggestellt. Er bietet mit einer Fülle von Maßnahmen die inhaltliche Grundlage für die weitere Kooperation. Die Schwerpunkte liegen auf der Entwicklung von wohnlicheren, integrierten, gemischt genutzten Siedlungsgebieten. Der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsarten soll erhöht werden und öffentliche Grün- und Freiräume nutzbar werden. Um die Vorhaben und Maßnahmen auch nach Projektende zu koordinieren, wurde eine Regionale Steuerungsgruppe eingerichtet. Diese trat am 10.9. das erste Mal zusammen. Wichtige Themen sind die Entwicklung des Vösendorfer Marktviertels, des Bereichs „Alvorada“ sowie des ehemaligen Raffineriegeländes. Eine Veränderung der zukünftigen Rolle, Funktion und Gestaltung der Triester Straße (Vision „Boulevard“) wird als langfristige Perspektive verfolgt. Ein Standort für eine AHS ist ebenfalls Teil der Überlegungen.

Veranstaltungen 2018 (Auswahl):

- ▶ Workshop zu den Themen Zwischennutzung, Finanzierung, und Folgeprojekte in Brünn, 31.1.-2.2.
- ▶ Besprechung zum Thema „Vision Boulevard Triester Straße“ in der MA 18, 11.4.
- ▶ „The Story goes on“: Präsentation des Lokalen Aktionsplans im „Möbeldepot“ Siebenhirten, 17.4.
- ▶ sub>urban Abschlusskonferenz in Barcelona, mit LABg. Martin Schuster (Niederösterreich) und LABg. Rüdiger Maresch (Wien), 26.-27. April
- ▶ Erste Sitzung der Regionalen Steuerungsgruppe, Gemeindeamt Vösendorf, 10.9.
- ▶ URBACT City Festival Lissabon, 12.-14.9.

- ▶ Mitwirkung im Rahmen der Regionalen Leitplanung Nordraum Wien

Am 23. April 2018 fand ein Regionales Dialogforum im Zuge der Umsetzung der Regionalen Leitplanung Nordraum Wien statt. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden unter anderem auch Ergebnisse aus der PGO Studie „Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion“ präsentiert.

- ▶ 17. Wiener Wohnbauforschungstag 2018, „Die Zukunft des Wohnens im digitalen Zeitalter - Strategien für den sozialen Wohnbau Wiens und die Metropolregion (27.11.2018)“

Digitalisierung, Urbanisierung und Klimawandel, Bevölkerungswachstum und das zunehmende Zusammenwachsen der Metropolregion sowie auch die steigende Dynamik auf dem Immobilienmarkt

verändern die Rahmenbedingungen für die Wohnungspolitik und erfordern laufend Anpassungen. Daher setzte der Wohnbauforschungstag heuer nicht auf einen einzelnen Schwerpunkt, sondern befasste sich mit unterschiedlichen aktuellen Herausforderungen.

▶ Workshop „Herausforderung periurbane Governance“

Der Workshop war Teil des transnationalen EU-Projekts LOS_DAMA!, im Rahmen dessen unter Federführung der MA 18 an einer Grünraumspange vom Bisamberg über Gerasdorf zum Norbert-Scheed-Wald gearbeitet wird.

Im Workshop am 5. Juni wurden wir gemeinsam mit VertreterInnen des Instituts für Stadt- und Regionalentwicklung an der Eberhard Karls Universität Tübingen die Erfahrungen mit Governance bzw. Stakeholderprozessen vorrangig am Beispiel der Entwicklung von Grüner Infrastruktur, aber auch anhand von anderen Themen der Stadt- und Stadtregionentwicklung diskutiert und reflektiert.

▶ Erfahrungsaustausch „Interkommunale Standortentwicklung Region Laßnitztal“

Im Rahmen vom SUM wurde ein Erfahrungsaustausch in der Planungsgemeinschaft Ost koordiniert, um sich über Aktivitäten betreffend interkommunale Standortkooperationen vor allem im Umfeld von hochrangigen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen auszutauschen. So ist die Situation rund um die Errichtung der Koralmbahn mit der Situation in Ebreichsdorf (Pottendorfer Linie neu) gut vergleichbar. Weiters wurde auch über Initiativen im Marchfeld bzw. in der Airport Region berichtet.

▶ 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.

Die Datenbank wurde im Berichtsjahr aktualisiert und beinhaltet 335 Projektbeispiele aus Österreich, Deutschland und der Schweiz aus den Themenbereichen Gemeinde (Daseinsvorsorge, Kooperation, Mobilität), Bevölkerung (Familien, Jugend, SeniorInnen) und Wirtschaft (Bildung, Mobilität, Standort).

Die Datenbank soll in erster Linie Handlungsoptionen und Beispiele aus der Praxis aufzeigen. Es soll dargestellt werden, wo und wie einzelne Handlungsansätze erfolgreich angewendet wurden und 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.

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 3 Sitzungen des Beirates des „Stadt-Umland-Management Wien/NÖ“.

SUM-Exkursion (17.09.2018)

Eine Fachexkursion des SUM führte vom nördlichen Wiener Stadtrand über Gerasdorf bei Wien und das Industriegebiet Hagenbrunn bis nach Wolkersdorf. Die Exkursion hat verdeutlicht, wie vielfältig das Gebiet ist, und wie sehr die Entwicklungen in der Stadtregion über Gemeindegrenzen hinweg miteinander verwoben sind und wie wichtig daher die Zusammenarbeit in der Stadtregion ist.

SUM-Konferenz 2018 (05.12.2018) „Wohnen in der Stadtregion“

Die Bevölkerung der Stadtregion wächst, der Raum wird knapper und die Kosten für das Wohnen steigen. Wohnbau ist ein Thema, das nicht nur in den Umlandgemeinden von Wien zunehmend polarisiert. Im Mittelpunkt der SUM-Konferenz 2018 stand die räumliche Entwicklung im Kontext von Wohnbau und Nachverdichtung.

Einbringen von regionalen Aspekten in Planungsprozesse der Stadt Wien

STEP-Evaluierung

Im Jahr 2018 wurde der 2014 vom Wiener Gemeinderat beschlossene Stadtentwicklungsplan 2025 evaluiert, der sich auch mit der stadtreionalen Perspektive befasste und dazu Ziele und Initiativen formulierte. Die Evaluierungsarbeit blickt auf die Entwicklung und Umsetzung der letzten 5 Jahre zurück, bewertet aktuelle Phänomene und formuliert Empfehlungen aus Sicht der strategischen Stadtplanung. Zu Beginn des Prozesses wurden von der MA 18 (u.a. PGO Wien) und von externen ExpertInnen Positionspapiere zu den Kernthemen Demografie, Lebensqualität, Mobilität, Finanzierung/Leistbarkeit, Wirtschaft, Energie und auch zu Fragen in Bezug auf die Metropolregion verfasst und in einer Online-Konsultation mit über 100 Fachleuten aus der Verwaltung und von außerhalb diskutiert. Darauf aufbauend wurde der finale Bericht „Positionsbestimmung: der STEP 2025 aus heutiger Sicht (Aktuelle Einblicke & Ausblicke)“ entwickelt, der die Metathemen Leistbarkeit, Klima, Beschäftigung und Digitalisierung ins Zentrum stellt. Der Bericht wird 2019 der Wiener Stadtentwicklungskommission vorgelegt und soll veröffentlicht werden.

Aktualisierung der Smart City Wien Rahmenstrategie

In einem breit angelegten Erarbeitungsprozess wurden die SCWR Ziele geschärft und aktualisiert, Zielzusammenhänge stärker herausgearbeitet. Hierbei wurden auch neue Themen wie SDGs (Sustainable Development Goals), Kreislaufwirtschaft, Digitalisierung, Anpassung an den Klimawandel und - insbesondere erwähnenswert - Smart Region aufgefasst.

Kooperation mit der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Am 25. Juni 2018 fand ein „ÖREK-Impulstreffen“ in Wien statt. Neben dem Einblick in die Arbeiten aktueller ÖREK-Partnerschaften, wurde im Rahmen der Veranstaltung auch die Möglichkeit eröffnet, Impulse für die österreichische Raumentwicklung in den 2020er Jahren gemeinsam mit der Fachöffentlichkeit zu erörtern.

Kooperation mit dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus und dem Österreichischen Städtebund

Im Jahr 2018 fanden zwei Treffen der „Nationalen Kooperationsplattform Europäische Stadt- und Stadtregionspolitik“ statt. Beim ersten Treffen standen unter anderem die Themen Entwicklungen auf Bundesebene im Bereich der Stadtentwicklung, Positionspapier zur EU-Stadt- & Stadtregions-

politik für 2020+, oder auch die Urban Agenda for the EU auf der Tagesordnung. Beim zweiten Treffen wurde unter anderem ein Update zu den aktuellen Vorschlägen der Europäischen Kommission zur Kohäsionspolitik 2021-2027 sowohl aus europäischer, als auch aus innerösterreichischer Sicht gegeben und andererseits über die neuesten Entwicklungen im Bereich der EU-Städteagenda informiert.

Diverse Präsentationen der PGO

Am 8. Mai konnten die PGO-BüromitarbeiterInnen und GeschäftsführerInnen einer Delegation der SPD im Regionalverband FrankfurtRheinMain die Aufgaben, Organisation und aktuelle Tätigkeitsbereiche der PGO sowie die Planungssysteme in den Ländern näher bringen.

Am 9. Mai wurde im Rahmen der Lehrveranstaltung „Regionale Planungspraxis“ der TU Wien die Planungsgemeinschaft Ost vorgestellt.

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 Wien Präsentation und Diskussion „Leistbaren Wohnraum schaffen – Stadt weiter bauen“ (18.04.2018)

Eine neue Studie im Auftrag der AK zeigt, mit welchen Strategien und unter welchen Voraussetzungen die bereits bebauten und bewohnten Gebiete Wiens weiterentwickelt werden können, wie durch Nachverdichtung leistbarer Wohnraum erhalten und zusätzlich geschaffen werden kann und wie sich gesellschaftlicher Mehrwert erzielen lässt. Im Rahmen der Veranstaltung „Leistbaren Wohnraum schaffen – Stadt weiter bauen“ wurden Ergebnisse der Studie präsentiert und diskutiert.

6. Österreichischer Stadtregionstag „Erfolgsmodell Stadtregion – Zusammen Wachsen“ (Wels, 10. und 11.10.2018)

Stadtregionen zählen aufgrund ihrer vielfältigen Wirtschaft und der Lage an überregionalen Verkehrsverbindungen zu den europäischen Wachstumsregionen. Um die Attraktivität dieser Lebens- und Wirtschaftsräume in Europa auch in Zukunft zu erhalten, ist ein gemeinsames Handeln der Städte und ihrer Umlandgemeinden zunehmend gefragt – ein „Zusammen Wachsen“. Einerseits wurden Erfahrungen aller oberösterreichischer Stadtregionen hinsichtlich der stadtreionalen Kooperation, die durch Mitteln des Europäischen Fonds für Regionalentwicklung (EFRE) gefördert wurden, ausgetauscht und andererseits widmete sich der 2 Teil des Stadtregionstags dem Thema „EU-Stadtregionspolitik nach 2020“.

1. Bratislava Umland Konferenz, (16.10.2018)

Die NÖ.Regional.GmbH, das Regionalmanagement Burgenland und die Stadt Bratislava organisierten im Rahmen des EU-Projektes „Bratislava Umland Management 2020 (baum2020)“ erstmals ei-

ne Konferenz für (und über) die grenzüberschreitende Stadtregion Bratislava. Diese Konferenz wurde als gemeinsame Veranstaltung mit der ARGE Donauländer organisiert, für welche das Land Niederösterreich 2018/2019 den Vorsitz führt.

Damit wollte man neue Impulse im Donauraum und im Speziellen in der baum-Region setzen und den grenzüberschreitenden Austausch von regionalen Vertreterinnen und Vertretern und der interessierten Fachöffentlichkeit anregen.

ÖIR Symposium „Zukunft der Raumplanung“ (17.10.2018)

Raumplanung über den laufenden Arbeitsalltag hinaus denken. Dazu wurden drei Perspektiven – Europa, Bund, Land – für die Raumplanung in den 2020er- und 2030er-Jahren vorgestellt und diskutiert.

raumplanung.at „Forschung Monitoring Nordraum Wien“ (28.11.2018)

Im Rahmen der Veranstaltung wurden die Ergebnisse des achten Jahres der Forschung zum Projekt „Monitoring Nordraum Wien“ präsentiert und den VertreterInnen des Amtes der NÖ Landesregierung, des Magistrats der Stadt Wien, fachspezifischer Institutionen und der 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.

► Verkehr/Mobilität

raumplanung.at „Neue Eisenbahnkreuzungsverordnung - Herausforderungen für Gemeinden und Verkehrspolitik“ (01.03.2018)

In der Veranstaltung wurde ein Überblick über die neue Eisenbahnkreuzungsverordnung und deren Auswirkungen auf die Gemeinden und die Verkehrspolitik gegeben. Beleuchtet wurden die Arten von Eisenbahnkreuzungen, Sicherungsmöglichkeiten bzw. -arten, die Verordnung selbst (Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Überqueren von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV) StF: BGBl. II Nr. 216/2012), die Möglichkeiten der Förderung von Gemeinden im Finanzausgleich und verkehrspolitische Ansätze.

► Wirtschaft

Veranstaltung des Centre for Informatics and Society (CIS) der Fakultät für Informatik, TU Wien "Wie Informatik die Welt verändern wird: Ergebnispräsentation und Podiumsdiskussion" (16.04.2018)

In einer interdisziplinären Studie untersuchte das Centre for Informatics and Society die wichtigsten Zukunftsfragen zur Digitalen Transformation: Welche Bereiche der Gesellschaft werden von den Auswirkungen der Digitalen Transformation besonders betroffen sein? Welche Technologien werden die größte Rolle spielen, und welche Problemfelder werden durch die Verbreitung dieser Technologien besondere Beachtung benötigen? Auf Basis des Delphi-Verfahrens skizziert die Studie die Zukunftsszenarien internationaler ExpertInnen.

PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST

Geschäftsstelle