

Nr. 24

STEP 94 und SKO 94

Stellungnahmen und Reflexionen zur Wirkungsweise
des Wiener Stadtentwicklungsplans (STEP 94) und des
Siedlungspolitischen Konzepts Ostregion (SKO 94)



STEP 94 und SKO 94
Stellungnahmen und Reflexionen zur Wirkungsweise des
Wiener Stadtentwicklungsplans (STEP 94) und des
Siedlungspolitischen Konzepts Ostregion (SKO 94)

Dokumentation des Workshops vom 30. November 1998 im
Institut für Höhere Studien

Bearbeitung	Dr. Kurt Leitner, F&E-Werkstatt Dr. Günter Scheer, ÖAR-Regionalberatung
Betreuung	Dipl.-Ing. Georg Kotyza, Magistratsabteilung 18
Auftraggeber	Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtplanung und Stadtentwicklung

Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18
Für den Inhalt verantwortlich: Dr. Kurt Leitner & Partner KEG, Lederergasse 20, 1080 Wien.
Tel. 408 92 38; e-mail: k.leitner@magnet.at
Koordination: Willibald Böck, Magistratsabteilung 18
Gestaltung: Atelier Unterkircher Jankoschek, Wien
Produktion, Druck: MA 21B, Agens Werk Geyer Et Reisser
© Wien 1999

ISBN: 3-901210-97-0

Teilnehmerliste		
1.	Aufgabenstellung	4
2.	Diskussionsunterlage	5
3.	Inhalt und zeitlicher Ablauf des Workshops	9
4.	Zusammenfassung der Ergebnisse	10
	4.1 Assoziationen zu 7 Planungsmodellen	10
	4.2 Stellungnahmen zum Wiener Stadtentwicklungsplan (STEP) und Siedlungspolitischen Konzept Ostregion (SKO)	12
	4.3 Folgerungen aus dem Workshop	13
	4.4 Abschlußtest	14
5.	Vorschläge für weitere Bearbeitungen	15
	5.1 Bauflächen- und Grundflächenmanagement	15
	5.2 Einbeziehung der Gemeinden in den E-Dialog	15
	5.3 Differenzieren der Verbindlichkeiten	16
	5.4 Stadt/Regionalplanung als Lernprozeß	16
Anhang		
	Kurzinformation über den STEP 94:	18
	• Exzerpt aus den Mitteilungen von Dr. H. Swoboda an den Wiener Gemeinderat	19
	• Exzerpt aus dem STEP-Maßnahmenprogramm	24
	• Abb.: Entwicklungsschwerpunkte in der Länderregion Ost	27
	• Einleitung zum STEP 94	28
	Kurzfassung des SKO 94	34

Teilnehmerliste

Mag. Christian BARTIK, KOB (verhindert)
Dipl.-Ing. Horst BERGER, MD-BD
Dipl.-Ing. Herbert BINDER, MA 21 C
Ing. Dr. Karin BÜCHL-KRAMMERSTÄTTER, Umwelthanwältin (verhindert)
Dipl.-Ing. Alfred DORNER, MA 18
Dipl.-Ing. Claudia DOUBEK, ÖIR
Dipl.-Ing. Alfred EICHBERGER, stadtland (verhindert)
Dipl.-Ing. Hans EMRICH, Raumplaner
Dipl.-Ing. Otto FREY, MD-BD, Gruppe Planung
Prok. Josef FRÜHWIRTH, WBSF
Mag. Ing. Johannes GIELGE, MA 18
Dipl.-Ing. Karl GLOTTER, MA 18
Dipl.-Ing. Peter HOMOLA, Amt der NÖ Landesregierung
Dipl.-Ing. Brigitte JILKA, MA 18 (verhindert)
Univ.Prof. Dr. Arnold KLOTZ, Planungsdirektor (verhindert)
Dr. Ilan KNAPP, ECO-PLUS
Robert KORAB, Österr. Ökologie-Institut
Dipl.-Ing. Georg KOTYZA, MA 18
Dipl.-Ing. Franz LAGLER, WWFF
Dr. Kurt LEITNER, F&E-Werkstatt
Mag. Renate MACHAT, AK Wien
Dipl.-Ing. Thomas MADREITER, MA 21 A
Mag. Peter MAYERHOFER, WIFO
Dipl.-Ing. Michael MAXIAN, Amt der NÖ Landesregierung
Dipl.-Ing. Kurt MITTRINGER, MA 18
Dipl.-Ing. Gottfried PIRHOFER, Zukunfts.Station (verhindert)
Dipl.-Ing. Dr. Friedrich SCHMID, MA 18
Dipl.-Ing. Rupert SCHATTOVICH, Amt der Bgld. Landesregierung
Dr. Günter SCHEER, ÖAR-Regionalberatung
Dipl.-Ing. Hannes SCHULZ, PGO
Dipl.-Ing. Klaus VATTER, MA 21 A
Dipl.-Ing. Walter VOKAUN, MA 21 B (verhindert)
Dipl.-Ing. Wolf WERDIGIER, Büro für Urbanistik
Dipl.-Ing. Peter WÜNSCHMANN, MA 18
Univ.Prof. Dr. Friedrich ZIBUSCHKA, Amt der NÖ Landesregierung
Dipl.-Ing. Sybilla ZECH, stadtland (verhindert)

Moderation Dr. Günter SCHEER

Organisation Dr. Kurt LEITNER
Betreuung Dipl.-Ing. Georg KOTYZA

1. Aufgabenstellung

Vor fünf Jahren wurden von den zuständigen politischen Gremien der Wiener Stadtentwicklungsplan (STEP 94) und das Siedlungspolitische Konzept Ostregion (SKO 94) beschlossen.

Im Rahmen des Workshops wurde darüber reflektiert, wie die beiden Instrumente aus der Sicht der Teilnehmer wirken, welche Folgerungen und Vorschläge daraus abgeleitet und zur Diskussion gestellt werden.

Zur Vorbereitung des Workshops sind mit Teilnehmern Vorgespräche geführt worden, aus denen eine Diskussionsunterlage zusammengefaßt wurde, die die Teilnehmer eine Woche vor dem Workshop erhielten. Da nicht vorausgesetzt werden konnte, daß allen Teilnehmern der Inhalt des STEP 94 und SKO 94 vertraut sein wird, wurden zusätzlich zur Diskussionsunterlage auch Kurzinformationen über die beiden Planungsinstrumente übermittelt.

In Vorgesprächen mit Teilnehmern wurde darüber gesprochen, wie aus ihrer Sicht die beiden Instrumente STEP 94 und SKO 94 wirken. In den Vorgesprächen wurde auch darauf eingegangen, welche Erwartungen mit der Teilnahme an dem Workshop verbunden werden und was als Erfolg erachtet werden würde. Die Vorgespräche mit Teilnehmern spiegeln ein buntes Bild unterschiedlicher Sichtweisen, Wahrnehmungen und Folgerungen.

Mit dem Workshop war beabsichtigt, daß sich die Teilnehmer durch die Vorgespräche und durch die Moderation zu einer aktiven Mitwirkung angesprochen fühlen. Der Workshop sollte auch dazu beitragen, daß sich die Teilnehmer über die Institutions- und Fachgrenzen hinweg kennenlernen bzw. besser kennenlernen. Dies würde künftige Kooperationen erleichtern.

Die Teilnehmer wurden vom Magistrat der Stadt Wien, MA 18, ad personam und nicht als Sprecher ihrer Institution eingeladen.

2. Diskussionsunterlage

Wie wirken STEP 94 und SKO 94 ?

Die meisten Gesprächspartner weisen darauf hin, daß ihnen der Inhalt der beiden Instrumente nicht oder nicht mehr geläufig ist. Beide Instrumente wurden mit großen Ambitionen erarbeitet. Nach Beschlußfassung gab es allerdings wenig politisches Interesse, die Konzepte und vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen.

Mitarbeiter der MA 18 betonen, daß sie durch die Erarbeitung des STEP 84 und STEP 94 in ihrem Planungsverständnis stark geprägt wurden, daß sie nun aber einen permanenten Kampf zu führen haben, damit in Einzelplanungen die Grundsätze des STEP 94 nicht ständig unterlaufen werden. Daraus entstehen verschiedentlich Konflikte, nicht nur mit Akteuren, die den STEP 94 nicht kennen, sondern auch mit jenen Stellen, die laut Beschlußtext an die Inhalte des STEP 94 gebunden sind. Dieser gelte nicht nur für den gesamten Magistrat sondern auch für die beiden Fonds WBSF und WWFF. Aus dieser Sichtweise wird beobachtet, daß im Planungs-Alltag die grundstücksbezogenen Einzelinteressen mehr Gewicht haben, als die Berücksichtigung des öffentlichen Interesses im Sinne von Gemeinwohl. Die Festlegungen des STEP 94 würden häufig ignoriert.

Daraus wird gefolgert, daß raumrelevante Maßnahmen, die vom STEP 94 abweichen, entsprechend begründet werden sollten und daß darüber auch der Gemeinderat zu informieren wäre. Dies sollte sich nicht nur auf die Flächenwidmungsplanung, sondern auch auf Infrastrukturprojekte und sonstige wichtige Entscheidungen der Stadtentwicklungsplanung beziehen. Diesbezüglich wird auf Punkt 2 des vom Wiener Gemeinderat beschlossenen Antrags verwiesen:

„Der Stadtentwicklungsplan ist Leitlinie für die Organe der Stadt Wien, für alle städtischen Dienststellen, die Wiener Stadtwerke und die im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung tätigen Fonds oder Betriebe. Fachplanungen, räumliche Planungen, Investitionsplanungen sowie Entscheidungen, die für die Stadtentwicklung von Bedeutung sind, haben sich am Stadtentwicklungsplan zu orientieren. Abweichungen sind entsprechend zu begründen. Eine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit für den Bürger kann aus dem Stadtentwicklungsplan nicht abgeleitet werden.“ (STEP 94, S.10)

Die Sichtweise, die dem STEP 94 zugrundeliegt, teilen einige Gesprächspartner nicht. Sie stellen das im STEP 94 enthaltene Achsenmodell und die Zielsetzung des SKO 94, die Bezirkszentren in Niederösterreich und Burgenland zu stärken, nicht in Frage, finden aber, daß darüber nachgedacht werden müßte, wie in den politischen Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozessen die längerfristig raumwirksamen Zielsetzungen der Stadt- und Regionalentwicklung mehr Berücksichtigung finden könnten als dies durch das traditionelle Berufsverständnis der Verwaltung und durch ordnungspolitische Instrumente der Raumplanung gelingt. Es wird argumentiert, daß im Zuge veränderter gesellschaftlicher Rahmenbedingungen die privaten Investoren in der Lage sind, sich bei der Verfolgung ihrer Standortinteressen über die Zielsetzungen des STEP 94 und SKO 94 hinwegzusetzen. Die Aufgaben der Stadtentwicklungsplanung, öffentliche Interessen wahrzunehmen, würde durch konsensfähige, partnerschaftliche Verhandlungsmodelle besser gelingen. Das zentrale Element würde der generelle Konsens über gemeinsame, transparente Vorgangsweisen bilden.

Diskussionsunterlage

In den Vorgesprächen haben einige Personen, die an der Erstellung des STEP 94 mitwirkten, festgestellt, daß der STEP 94 weitgehend ein Produkt der MA 18 geblieben ist, daß sich die Magistratsabteilungen, in deren Kompetenz die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahme liege, mit dem STEP 94 wenig anfreunden konnten. Zusätzlich wird bedauert, daß es mit dem STEP 94 nicht gelang, bei politischen Entscheidungsträgern das Interesse am Diskurs über zukunftsorientierte Stadtentwicklungsfragen zu wecken. Einige Gesprächspartner, die auch am Strategieplan mitwirkten, hoffen, daß die vorgeschlagenen umsetzungsorientierten Projekte mehr Aufmerksamkeit unter Kommunal- und Regionalpolitikern finden werden.

Anwender der Konzepte STEP 94 und SKO 94 finden, daß die generellen Zielsetzungen für Planungsentscheidungen wertvolle Orientierungen bilden, daß die planlichen Festlegungen in der Planungspraxis häufig zu detailliert und zu wenig flexibel sind. Würde es den STEP 94 und das SKO 94 nicht geben, würde man diese Instrumente aus der Sicht der Anwender vermissen.

Von mehreren Gesprächspartnern wurde erwähnt, daß sie mit dem Inhalt des SKO 94 wenig vertraut sind, und daß ihnen nicht bekannt ist, wie dieses Siedlungspolitische Konzept in den Wiener Umlandgemeinden wirkt.

Die Bearbeiter des SKO 94 erwarteten, daß mit der politischen Beschlußfassung auch Impulse für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ausgehen werden. Somit wirkt das SKO 94 vor allem als Langzeit-Konzept. Man sollte aber nicht übersehen, daß das SKO 94 auch dazu beigetragen hat, daß in Wiener Umlandgemeinden keine weiteren Baulandwidmungen erfolgt sind, daß seither etwa 200 ha Bauland in Grünland rückgewidmet wurde.

Einige Gesprächspartner wiesen darauf hin, daß in den beiden Konzepten STEP 94 und SKO 94, aber auch in der Planungspraxis den aktuellen Zukunftsfragen der Region Wien relativ wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird. Obwohl es einige interessante EU-Projekte gibt, verhindert das traditionell geprägte Konkurrenzverhalten der drei Bundesländer und der Wiener Umlandgemeinden, daß gemeinsame Interessen und Optionen in einem Europa der Regionen wahrgenommen werden. Vertrauensbildende Maßnahmen und der Zukunftsdiallog sollten in Gang gesetzt werden.

Erwartungen der Teilnehmer, was diskutiert werden sollte.

Die Bearbeiter des STEP 94 und des SKO 94 sowie die Anwender begrüßten die Gelegenheit, sich an einen gemeinsamen Tisch zu setzen, über ihre Wahrnehmungen und Planungsverständnisse zu reflektieren und über daraus abgeleitete Folgerungen und Vorschläge zu diskutieren. Die Reflexionsebene käme im beruflichen Alltag zu kurz. Das Workshop biete eine Chance, die Networker über die Instituts- und Fachgrenzen hinweg kennenzulernen bzw. besser kennenzulernen. Dies würde künftige Kooperationen erleichtern.

Erfahrungsgemäß geht man davon aus, daß das eigene Planungsverständnis von den im Planungsprozeß Beteiligten geteilt wird. Im Berufsalltag bemerkt man, daß das nicht der Fall ist, daß unterschiedliche Sichtweisen zu unterschiedlichen Wahrnehmungen und Evaluationen führen, die nicht nachvollziehbar sind und auch gelegentlich Irritationen auslösen. In diesem Zusammenhang wurde vorgeschlagen, z.B. das Großprojekt „Business Park Brunn“ aufzugreifen und darüber zu diskutieren, mit welchen Vorgangsweisen künftig ähnliche Projekte abgehandelt und ein tragfähiger Konsens unter den politischen, administrativen und privaten Akteuren ausgehandelt werden könnte. Die Frage, die sich als Aufgabe stellt, lautet: Wie können mit einem Verhandlungsmodell, dem eine transparente Vorgangsweise zugrundeliegt, längerfristig wirksame räumliche, wirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte mit den Interessen der Investoren in Einklang gebracht werden? Zur Vorbereitung von Handlungsstrategien und zum besseren Verständnis der Handlungsspielräume werden mitunter Rollenspiele angewendet. Sie tragen dazu bei, Sichtweisen zu erweitern und Kreativität zu mobilisieren.

Einige Gesprächspartner wünschten, im Zusammenhang mit STEP 94 und SKO 94 über Fragen der regionalen Kooperation zu sprechen, insbesondere, wie ein zukunftsorientierter Fachdiskurs über Gebiets- und Ressortgrenzen hinweg aufgebaut werden könnte, der auch für Politikberater und Nachwuchspolitiker attraktiv wäre.

Manche Gesprächspartner meinten, daß es über die Wirkungsweisen des STEP 94 und SKO 94 durchaus einen erheblichen Informationsbedarf gibt, daß jedoch das Workshop keine übliche Informationsveranstaltung sein sollte, daß in den verfügbaren drei Stunden nicht nur über die Stärken und Schwächen der beiden Instrumente diskutiert werden sollte.

In den Vorgesprächen meinten einige Teilnehmer, daß sie neugierig sind zu erfahren, wie in einem dreistündigen Workshop eine so vielschichtige Thematik fruchtbar diskutiert werden kann. Da demnächst der Strategieplan vorgestellt werden wird, wäre möglicherweise ein weiteres Workshop von Interesse, in dem die Beziehungen zwischen Strategieplan, STEP 94 und SKO 94 thematisiert werden. Auch in dieser Thematik würden sehr unterschiedliche Planungsverständnisse sichtbar werden. Diesbezüglich wurden mit diesem Workshop positive Erfahrungen erwartet.

Was wäre ein Erfolg?

Für Gesprächspartner wäre der Workshop ein Erfolg, wenn die Teilnehmer erfahren, von einander lernen zu können, wenn Sichtweisen erweitert und unterschiedliche Planungsverständnisse transparenter würden. Es wäre ein Erfolg, wenn der Workshop dazu beitragen würde, daß Planer vermehrt in Netzwerken über die Abteilungsgrenzen hinweg kommunizieren und als Networker agieren. Einige Gesprächspartner würden den Erfolg des Workshops danach messen, ob eine Fortsetzung weiterer Workshops gewünscht wird.

Von Teilnehmern kam auch der Hinweis, daß sie zu diesem Workshop als Person und nicht als Sprecher ihrer Institution eingeladen werden möchten. Dieser Wunsch deckte sich mit den Absichten des Auftraggebers.

Geplanter Inhalt und zeitlicher Ablauf

Thema	Vorgabe	Ablauf
Vorbereitung	Wir werden in folgender räumlicher Anordnung arbeiten: An den Wänden des Raumes sind in gleichen Abständen 7 Pinwände aufgestellt. Diese tragen unterschiedliche Symbole. Davor stehen jeweils 5 Stühle im Halbkreis. Die Teilnehmer werden nicht einzeln, sondern auf einen Schwung in den Raum gelassen. Dadurch ist ein gemeinsamer Überraschungseffekt möglich.	
Begrüßung		Kotzya begrüßt die im Raum stehenden Teilnehmer, weist auf die besondere Anordnung für einen besonderen Workshop hin und erläutert Ziele und Sinn.
Einführung in den Ablauf	Zuspruch und Energiezufuhr	<i>Scheer</i>
Gruppenbildung für die erste Runde	Jede/r sollte sich spontan auf Grundlage seiner/ihrer momentanen Befindlichkeit jenes Symbol aussuchen, das sie /ihn am meisten anspricht.	Ermunterung und gute Stimmung, ein bißchen den Ernst herausnehmen, jede Entscheidung ist richtig, jede wird etwas Neues ermöglichen; <i>Scheer</i>
1. Runde	Die Kleingruppen verständigen sich über ihr Symbol und erarbeiten Wirkungsfaktoren und (optional) Gefahren .	Die Mitglieder der Gruppen nehmen vor ihren Symbolen Platz und stellen sich kurz vor. Wichtig: Warum habe ich mich entschlossen, hier vor diesem Symbol zu sein? Dann wird ein Berichterstatter bestimmt und in einem Brainstorming werden jene Faktoren zusammengetragen, die einen Entwicklungsplan aus der Perspektive <i>dieses</i> Symbols wirksam machen. <i>7 Kleingruppen</i>
Präsentation der Wirkungsfaktoren	Die Berichterstatter präsentieren die Punkte, die sie neben dem Symbol auf die Pinwand geschrieben haben.	Kurz (je 5 Min.) prägnant, nur Verständnisfragen werden zugelassen, keine Diskussion, keine Bewertung. <i>Berichterstatter</i>
Überblick, Rundum-Blick, Neue Entscheidung für ein Modell	Nun haben wir Ansätze von Planungsmodellen entwickelt, jeder Teilnehmer soll sich nun intern in Beziehung bringen zu diesen Modellen und danach entscheiden: Mit diesem Modell möchte ich heute weiter auf Entdeckungsreise gehen.	Es ist möglich, sich für das gleiche Modell zu entscheiden, aber auch für ein anderes. <i>Scheer</i>
2. Runde: Kritische Würdigung von STEP und SKO	Die Teilnehmer der neu gebildeten Kleingruppen nehmen wieder die Stühle vor den Modellen ein. Sie erarbeiten ein Gruppen-Statement aus der Perspektive des Modells, für das sie sich entschieden haben.	Was an STEP bzw. SKO ist gemessen an den jeweiligen Wirkungsfaktoren erfolgreich gelaufen, was ist nicht erfolgreich gelaufen oder überhaupt nicht? <i>Kleingruppen</i>
Präsentation der Erfolgs- und Nicht-Erfolgslisten	Die Berichterstatter präsentieren die Punkte, die sie neben dem Symbol auf die Pinwand geschrieben haben.	Kurz (je 5 Min.), prägnant, nur Verständnisfragen werden zugelassen, keine Diskussion, keine Bewertung. <i>Berichterstatter</i>
Bildung einer Beratergruppe	Eine Beratergruppe, bestehend aus 3-6 Personen, wird gebildet.	Leitner fragt, wer als Berater mitmachen möchte bzw. lädt bestimmte Personen zur Teilnahme ein. <i>Leitner</i>
Erkenntnisse und Empfehlungen	Ausgehend von den Zielen des Workshops und den vorliegenden Ergebnissen erarbeitet die Beratergruppe, welche Erkenntnisse der Workshop gebracht hat und welche Empfehlungen sie daraus für die Zukunft an die Gruppe geben möchte.	Die Beratergruppe bildet einen Innenkreis, die anderen Teilnehmer einen größeren Kreis um den Innenkreis. Die Beratergruppe bereitet eine Präsentation für den Auftraggeber (= die Gruppe der Workshop-Teilnehmer) vor und tut so, als ob sie alleine wäre. Die anderen Teilnehmer geben keine Kommentare ab, sie hören nur zu. Am Ende formuliert die Beratergruppe 2-3 Erkenntnisse und 2-3 Empfehlungen. <i>Beratergruppe</i>
Abschluß	Jeder Teilnehmer nimmt jene Raumposition ein, die seinem Feedback entspricht.	Scheer markiert eine Skala im Raum: Die eine Seite bedeutet: Es hat mir gefallen, ich werde weiter mitmachen. Die andere Seite bedeutet: Es hat mir nicht gefallen, ich werde nicht weiter mitmachen. Dazwischen gibt es Abstufungen. 2-3 Personen, die extreme Positionen einnehmen, werden gebeten, sich zu äußern (was insbesondere hat ihnen gefallen, bzw. was müßte anders sein, damit es ihnen gefallen würde). <i>Scheer</i>

4. Zusammenfassung der Ergebnisse

4.1 Assoziationen zu den 7 Planungsmodellen

Auf Pinwänden waren als Symbole folgende sieben Planungsmodelle dargestellt:

- Plan als Wegweiser in die Zukunft
- Visionen - Utopien
- Landkarte
- Gesetze, Verordnungen, Verfahren
- Runder Tisch
- PR - Public Relations
- Aktivitäten-, Termin- und Kostenplan



Wegweiser in die Zukunft

Stichworte:

Zukunft als Gestaltungsaufgabe

Zukunftsplan als Ergebnis eines Interessenausgleichs,
Transparenz und Nachvollziehbarkeit,
Regionale Kooperation



Visionen – Utopien

Perspektiven einer anzustrebenden, realisierbaren

Entwicklung:

STEP-Achsenmodell

SKO-Regionalzentren

Europaregion Wien



Landkarte

Wahrnehmen der regionalen, nationalen und europäischen
Einflußfaktoren.

Überwinden der räumlichen Distanzen und der nationalen
Grenzen. Die Grenzen der Gebietskörperschaften entspre-
chen nicht mehr den sozio-ökonomischen Strukturen.

Die Entwicklungsdynamik hat ihre eigenen
Gesetzmäßigkeiten, die sich nicht an die politischen
Grenzen halten.

Berücksichtigen der Optionen in der Region und der
Entwicklungsdynamik.

Mit dem Symbol „Landkarte“ werden die Begriffe
„Grenze“, „Region“ und „Geschwindigkeit“ assoziiert.

Zusammenfassung der Ergebnisse



Gesetze, Verordnungen, Verfahren

Deregulierungstrends berücksichtigen.

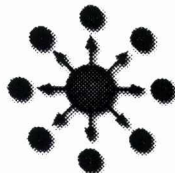
Hohe Verbindlichkeit der Kernelemente festlegen.

Kernelemente der Ordnungspolitik müssen bekannt sein und konsequent angewendet werden.

Dynamik privater Initiativen und Investoren nutzen.

Evaluierung, Erfolgskontrolle, Qualitätssicherung der Kernelemente.

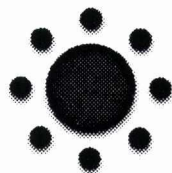
Verfahrensvereinfachung, Beschleunigung, Deregulierung auf der Mikro-Projektebene.



PR - Public Relations

Vermittlung der Planungen an die breite Öffentlichkeit und Differenzierung nach Zielgruppen:

- PR: STEP hat sich bisher nur an die Fachleute gerichtet
- Projektspezifische PR
Aufbereitung der Informationen über das Fachspezifische hinaus:
Lokale und regionale Bewußtseinsbildung (Wirtschaft, Wohnumfeld, Standortfaktoren),
Ausbildung / Werte,
Servicefunktion (Wirtschaftssprechtage, Arbeitsmarktbetreuung, Gebietsbetreuung)
- Kontinuität der PR



Runder Tisch

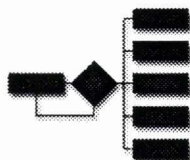
Organisatorische Voraussetzungen schaffen.

Fachgebietsübergreifende Reflexion.

Kommunikation

Konflikt-Kultur

Dialog: Planung - Umsetzung



Aktivitäten-, Termin- und Kostenplan

Für diesen Bereich bildete sich keine Arbeitsgruppe

4.2 Stellungnahmen zum STEP und SKO

Gruppe „Wegweiser“

Seit der politischen Beschlußfassung ist ein Stillstand eingetreten. Vorgeschlagene Maßnahmen wurden nicht weiterverfolgt, weil vermutete Interessenskonflikte vermieden werden sollten.

Empfohlen wird ein offener Diskurs über Stadt- und Regionalentwicklung. Anstelle der Fortschreibung des STEP und SKO sollte ein Katalog über zukunftsrelevante Fragen erstellt werden, die im Rahmen eines Zukunftsdialogs zu erörtern wären.

Gruppe „Visionen – Utopien“

Das STEP-Achsenmodell und das Modell SKO-Regionalzentren sind durchaus praktikable Modelle für die Regionalentwicklung. Es stellt sich allerdings die Frage, ob nicht eine Synthese der beiden Modelle geeignet wäre, kooperative Entwicklungen zu fördern, die dazu beitragen, daß eine prosperierende, zukunftsorientierte Europa-Region Wien entsteht. Gehört dazu ein innovatives regionales Wirtschaftskonzept, ein modifiziertes regionales Verkehrskonzept, ein attraktives Siedlungs- und Grünraumkonzept, ein Konzept für die Mobilisierung kreativer und materieller Ressourcen? Das SKO hat noch keine zufriedenstellenden Antworten für die Entwicklung des Raumes zwischen Wien und den im SKO vorgesehenen Regionalzentren. Aus einer kritischen Reflexion der Planungspraxis aber auch der bisherigen realen Entwicklung könnten neue Impulse resultieren.

Gruppe „Landkarte“

STEP und SKO verfolgen eine Stärkung der städtischen und regionalen Zentren. Es sollten die Zentralräume im Burgenland und die Städte Wiener Neustadt und St. Pölten stärker einbezogen werden. Bessere regionale Kooperationen wären notwendig. Die Akteure in der Region Wien sollten sich besser verständigen, ihre gemeinsamen Interessen in einem nationalen und europäischen Kontext wahrnehmen und durchzusetzen. Es sollten die Positionen klar formuliert werden, um „kompetenzüberschreitend“ auf nationale und europäische Entwicklungsziele aktiven Einfluß ausüben zu können (z.B. Ausbau großräumiger Verkehrsnetze). Selbstverständlich ist auch im „eigenen“ Kompetenzbereich die Umsetzung raumstruktureller Maßnahmen effizienter zu gestalten.

Gruppe „Gesetze, Verordnungen, Verfahren“

Aus den Planungsdokumenten STEP und SKO sollten die Kernelemente extrahiert und dann für deren Verbindlichkeit gesorgt werden.

Im Rahmen eines Vorteils- und Lastenausgleichs („Sonderfinanzausgleichs“) sollten entstehende Planungsnachteile abgegolten oder ausgeglichen werden. Weiters sollten inkompatible Anreize, wie z.B. die Kommunalabgabe, in Frage gestellt werden. Die Zielsetzungen des STEP und SKO können nur mit einer aktiven regionalen Bodenpolitik erreicht werden.

STEP und SKO enthalten bereits die relevanten Zielsetzungen und Inhalte der Regionalentwicklung. Raumqualitäten sind durch Qualitätsmanagement zu sichern.

Gruppe „Runder Tisch“

Im Rahmen der weiteren Auseinandersetzungen mit den Vorschlägen des Strategieplans sollten die Zielsetzungen des STEP besondere Berücksichtigung finden.

STEP, SKO und Strategieplan erfordern für die Umsetzung einen 5-jährigen „Aktions- und Finanzplan“.

Die im Strategieplan vorgeschlagenen Projekte brauchen ein gesichertes Projektbudget und eine effiziente Projektkoordination.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Mit einem „Runden Tisch“ könnte die Kommunikation über fachliche und institutionelle Grenzen hinweg effizienter werden. Damit wäre eine bessere Teamleistung möglich.

Gruppe „PR – Public Relations“

Die Konzepte STEP und SKO haben kein PR-Programm. Die trockenen und komplexen Inhalte der zukunftsorientierten räumlichen Strukturplanungen sind nicht leicht zu vermitteln. In der planenden Verwaltung fehlen hierfür die Kompetenz und die Ressourcen. Es ist auch nicht klar, wer die Adressaten einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit sind.

Es fehlen die Allianzen.

Die Medien werden nicht gut genug bedient.

Die Planungs- und Meinungsbildungsprozesse sollten transparenter gestaltet werden.

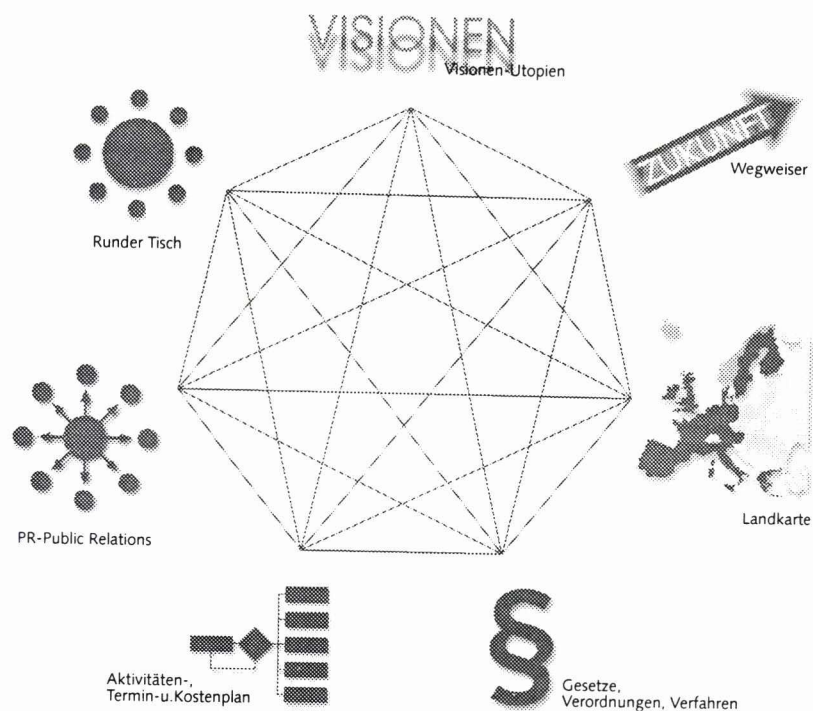
4.3 Folgerungen aus dem Workshop

Eine aus sechs Teilnehmern zusammengesetzte Gruppe (Zibuschka, Korab, Kotyza, Doubek, Leitner, Schattovich) formulierte zum Abschluß des Workshops einige Folgerungen:

- Der STEP 94 ist mit den fast 400 Seiten zu umfangreich. Rückblickend sind darin die wichtigen und weniger wichtigen Anliegen noch zu wenig unterschieden. Es wäre nunmehr naheliegend, die im STEP 94 beinhalteten raumrelevanten Planinhalte hinsichtlich ihrer Verbindlichkeit weiter zu differenzieren. Es sollte im Planungs-Alltag außer Zweifel stehen, daß Investoren, Grundbesitzer und Bauträger für bestimmte Gebiete keine Baulandwidmungen und keine Baugenehmigungen erhalten können. Andererseits sollte sichergestellt werden, daß im Genehmigungsverfahren in manchen Gebieten, in Detail- und Gestaltungsfragen mehr Flexibilität möglich wird.
- Die Bearbeiter des STEP 94 und des SKO 94 hatten angenommen, daß mit dem Beschluß durch den Gemeinderat und durch die Landtage auch politische Impulse für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen folgen würden. Stadt- und Regionalentwicklungsplanung würde derzeit mehr politisches Engagement brauchen.
- Aus den Konzepten STEP 94 und SKO 94 sollten die wesentlichen Zielsetzungen herausgearbeitet und dann die Fragen der Machbarkeit offen diskutiert werden.
- Im Bereich der Regionalplanung ist heute das Burgenland wesentlich selbstbewußter geworden. Es wird deshalb versucht, die verschiedenen Pläne, die die Region betreffen, zu vernetzen. Es bleibt das Ziel, ein regionales Entwicklungskonzept für die Region zu erstellen.
- Entwicklungsplanungen brauchen mehr Diskussion, mehr Kooperation und mehr Mut zur Lücke. Diese Art von Workshops kann die Kommunikation der im Planungsprozeß Beteiligten unterstützen und zu künftig besseren Teamleistungen beitragen.
- Im Rahmen weiterer Workshops sollte exemplarisch an konkrete Aufgabenstellungen bzw. an konkrete Projekte herangegangen werden, die eine umsetzungsorientierte Planungspraxis vorbereiten. In einem stufenweisen Planungsprozeß, in der die wesentlichen Akteure mitwirken, ist vor allem die Kommunikation zu unterstützen.

Zusammenfassung der Ergebnisse

- Die Teilnehmer haben sich im Rahmen des Workshops sehr aktiv und intensiv mit Fragen der Konzepte STEP 94 und SKO 94 auseinandergesetzt. Zur Umsetzung raumstruktureller Maßnahmen sowie für weitere Bearbeitungen wäre es notwendig, sich verstärkt um Allianzen zu bemühen und den Dialog über institutionelle und fachspezifische Grenzen hinweg fortzusetzen.



4.4 Abschlußtest

Die Teilnehmer teilten in dem Abschlußtest mit, daß sie an weiteren Workshops dieser Art sehr interessiert sind und daß sie daran gerne mitwirken möchten.

5. Vorschläge für weitere Bearbeitung

Aus Nachgesprächen mit Workshop-Teilnehmern resultierten folgende Vorschläge für weitere Bearbeitungen:

5.1 Bauflächen- und Grünflächenmanagement

Im STEP 94 und im SKO 94 sind im Bereich der Bodenpolitik umfangreiche Maßnahmenkataloge enthalten, die bisher kaum weiterverfolgt wurden. Die Thematik Bauflächen- und Grünflächenmanagement wird im demnächst zur Diskussion gestellten „Strategieplan“ aktualisiert.

Das Konzept der STEP-Siedlungsachsen ist im wesentlichen ein regionales Entwicklungsmodell, das jedoch nur für das Wiener Stadtgebiet ausgearbeitet wurde. Das Konzept der SKO-Regionalzentren ist ebenfalls ein regionales Entwicklungsmodell für die Städte, die 60 bis 80 km von Wien entfernt sind.

Es ist jedoch zu beobachten, daß die Entwicklungsdynamik (Suburbanisierung) vor allem im Raum zwischen Wien und den Regionalstädten liegt. In den Wiener Umlandgemeinden werden im allgemeinen aufgrund der kommunalen Budgetentwicklungen Betriebsansiedlungen und der Zuzug der Wohnbevölkerung begrüßt. Der mit der Bevölkerungszunahme verbundene Ausbau der sozialen Einrichtungen (Kindergärten, Schulerweiterungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, u.a.) bereitet den Gemeinden zumeist Probleme, weil geeignete Grundstücke nicht verfügbar oder unangemessen teuer sind. Gelegentlich wird darauf hingewiesen, daß es vernünftiger wäre, die Planungsschritte zu ändern, nämlich als ersten Schritt durch Vorverträge oder Kauf die geeigneten Grundstücke zu sichern und dann erst die weiteren Planungen zu präzisieren. Von öffentlichem Interesse wäre, in den Fußgängereinzugsbereichen der S-Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen geeignete landwirtschaftlich genutzte Grundstücke vor der Umwidmung zu erwerben oder durch Vorverträge zu sichern. Gleichzeitig sollte aber der Siedlungsdruck im übrigen Wiener Umland gebremst werden. Dazu sind Pläne und andere ordnungspolitische Maßnahmen allein nicht ausreichend. Das gesamte entwicklungspolitische Instrumentarium sollte zur Verwirklichung dieser Leitvorstellung herangezogen werden.

Es wird vorgeschlagen, die damit verbundenen fachlichen, institutionellen und politischen Fragen im Rahmen eines weiteren Workshops zu erörtern.

5.2 Einbeziehung der Gemeinden in den regionalen Entwicklungsdialog

Mehrere Workshop-Teilnehmer machten darauf aufmerksam, daß erfahrungsgemäß die Verwirklichung regionaler Entwicklungsplanungen und Entwicklungsmaßnahmen Schwierigkeiten bereiten, wenn die betroffenen Gemeinden nicht bereits in der Planungsphase eingebunden waren.

Es sollte daher eine Diskussionsunterlage vorbereitet werden, in der die bisherigen Bemühungen und Lösungsansätze zusammengefaßt werden. Weiters sollten die Gründe präzisiert werden, warum bisher die Bemühungen, die Gemeinden in einen zukunftsorientierten regionalen Entwicklungsdialog einzubinden, noch nicht die erwarteten Erfolge brachten.

Vorschläge für weitere Bearbeitung

Im Rahmen der Vorbereitung für einen Workshop sollten konzeptive Überlegungen präzisiert werden, wie dies besser gelingen könnte. Möglicherweise kann anhand einer ausgewählten Option, die für die Kommunal- und Regionalpolitik von Interesse ist, ein innovativer Entwicklungsprozeß in Gang gesetzt werden. Zu dem Workshop sollten auch Kommunal- und Regionalpolitiker eingeladen werden.

5.3 Differenzierung der Qualität von Verbindlichkeiten in Stadt- und Regionalentwicklungsplänen

In dem fast 400 Seiten starken Bericht STEP 94 wird zu wenig differenziert, welche Kernelemente unbedingt verbindlich sein sollten und welche Festlegungen flexibel gehandhabt werden können. Zu den relevanten Fragen gehört zu klären, durch welche Vorgangsweisen ein tragfähiger Konsens über unterschiedliche Verbindlichkeiten hergestellt werden kann, der dann über längere Zeit bei konkreten Planungen als Rahmenbedingungen zu berücksichtigen ist.

Aus der Sicht einiger Workshop-Teilnehmer sollte folgenden Grundsätzen hohe Verbindlichkeit eingeräumt werden:

- Keine Ausweitung der bestehenden Siedlungsgrenzen
- Sicherung der Grünzonen zwischen den Siedlungsachsen
- Dichte Bebauung im Fußgängereinzugsbereich öffentlicher Verkehrsmittel (U-Bahn, S-Bahn)
- Forcieren der peripheren Stadtzentren
- Vermeiden von autoverkehrstimulierenden Strukturen (regionale Einkaufs- und Freizeitzentren)
- Größere Flexibilität in Detail- und Gestaltungsfragen

Es wird vorgeschlagen, diese Thematik gemeinsam für die beiden Konzepte STEP und SKO zu behandeln.

5.4 Stadt-/Regionalplanung als permanenter Lernprozeß (Einrichtung einer Lernwerkstatt)

Die letzten Jahre haben viele neue Erfahrungen in der Planung und Steuerung komplexer sozialer Strukturen gebracht, zum Beispiel in Form der EU-Programmplanung im Rahmen der Strukturfonds.

In vielen anderen Organisationsbereichen, sowohl in der Wirtschaft als auch in sozialen und verwaltenden Einrichtungen, sind zahlreiche neue Planungsinstrumente erprobt worden.

In Form der modernen Systemtheorie wurden von vielen Wissenschaftlern und Beratern neue Modelle und Konzepte entwickelt.

Die Querverbindungen zwischen diesen Bereichen sind minimal, jeder kocht in seinem eigenen Saft und viele sind frustriert über die Begrenztheit der eigenen unzureichenden Sichtweisen.

Eine der entscheidenden Fragen lautet:

Wie können komplexe, dynamische, intransparente, auf ihre Autonomie bedachte soziale Systeme zu wechselseitig verstandenen Sichtweisen und koordiniertem Handeln kommen, das sich auf ein gemeinsames Ganzes bezieht.

Vorschläge für weitere Bearbeitung

Die Planungslehren, die unsere Praxis bestimmen, sind keine geeignete Antwort auf diese Frage. Sie sind irreführende Verkürzungen. Änderungen beginnen aber in den Köpfen und dadurch, daß innovative Köpfe Probe-Handlungen setzen, d.h. kreative Entwürfe und Pilotvorhaben konstruieren, Pilotvorhaben durchführen und neue Hypothesen über das „WIE“ bilden. Dazu braucht man Zeit, ein kreatives Klima, Leute mit unterschiedlichen Denk- und Sichtweisen und einen mutigen Auftraggeber bzw. Mentor.

Kurzinformation über den **Wiener Stadtentwicklungsplan STEP 94**

- Exzerpt aus den Mitteilungen von Dr. Hannes Swoboda an den Wiener Gemeinderat (Sitzung am 15. April 1994)
- Exzerpt aus dem STEP-Maßnahmen-Programm
- Darstellung der Entwicklungsschwerpunkte in der Länderregion Ost (Abb. STEP, S.76)
- Einleitung zum STEP 94 (S.5-10), in dem auch der vom Wiener Gemeinderat beschlossene Antrag enthalten ist.

Dr. Hannes Swoboda:

Mitteilungen an den Wiener Gemeinderat (Sitzung am 15. April 1994)

Ein Plan für Wiens Schritt ins 21. Jahrhundert

Zielsetzungen des STEP 94 (S. I-XVI)

Der Stadtentwicklungsplan 1994 soll die Richtlinien für das stadtplanerische Handeln der nächsten Jahre festlegen. Wie immer bei solchen Plänen wirken sie nicht nur in die Zukunft, sondern sie fassen auch die bereits seit einiger Zeit bestimmenden Trends, die daraufhin formulierten Ziele sowie die schon eingeleiteten Maßnahmen zusammen.

Der Stadtentwicklungsplan 1994 reagiert damit in umfassender Form auf:

- das Bevölkerungswachstum Wiens seit einigen Jahren,
- den Zusammenbruch des Eisernen Vorhangs und
- das sich neu formierende Europa mit verschärften Konkurrenz- und Wettbewerbsbedingungen auch für Wien.

15 Thesen zu den gesellschaftspolitischen Grundsätzen und Zielsetzungen unserer Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik:

1. Die offene Gesellschaft bringt Chancen, aber auch Risiken
2. Wien engagiert sich für die Schwächeren
3. Der soziale Wohnbau steht im Zentrum
4. Das Recht auf ein sicheres Leben
5. Wien darf die Arbeit nicht ausgehen
6. Wir müssen zusammenrücken mit der Donau in der Mitte

Wien verfolgt das ökologisch bestimmte Konzept einer kompakten und gleichgewichteten Stadtentwicklung. Über 50 % der Widmungen der letzten Jahre erfolgten in den bereits gut erschlossenen Gebieten der Stadt, der Rest der Flächenwidmungen erfolgte und erfolgt an den Achsen des öffentlichen Verkehrs. Von besonderer städtebaulicher Bedeutung sind die derzeit unternommenen Schritte an der Donau. Ein modernes Stadtviertel höchster Qualität entsteht - nicht zuletzt, um die traditionelle Innenstadt, die City, zu entlasten.

Ergänzend dazu wird zum ersten Mal ein vom Gemeinderat beschlossenes Landschaftskonzept ausgiebige, grüne „Tabuzonen“ schaffen, die von jeder Bebauung freizuhalten sind! Unser Ziel ist also eine „nachhaltige“ Entwicklung der Stadt, die sich an den Geboten der Ökologie orientiert. Wir brauchen den Ausbau der Stadt und nicht die Zersiedlung der Landschaft, wir benötigen mehr Wohnungen und Arbeitsplätze, aber auch mehr gesicherten Grünraum.

7. Wiens Identität wahren: Altes erhalten und Neues fördern

Die Stadtplanung ist sich ihrer großen Verantwortung für die Bewahrung des erhaltenswerten Baubestandes, aber auch für die Förderung einer modernen, qualitätsvollen Architektur in Wien bewußt.

8. Eigentum schafft Rechte, aber auch Pflichten

Das Privateigentum ist eines der tragenden Säulen der Marktwirtschaft und des Rechtsstaates. Dort, wo die Rechte aus dem Eigentum nicht respektiert werden, werden leicht auch andere Rechte mißachtet und verletzt. Dennoch, Eigentum, insbesondere solches an Grund und Boden, schafft nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten. (...) Offenbarer Mißbrauch des Eigentums- oder Besitzrechtes genießt keinen Rechtsschutz.

Für die gesteigerte Wohnbauleistung der letzten Jahre war ein solches aktives Auftreten insbesondere des Stadterneuerungs- und Bodenbereitstellungsfonds entscheidend. In immer enger und effizienter werdenden Absprachen mit der Stadtplanung konnte so der Grundstein für die erhöhte Wohnbauleistung gelegt werden.

In den letzten Monaten jedoch sind manche Preisvorstellungen ins sozial Unakzeptable gestiegen. Nicht die Nöte der Stadtverwaltung, sehr wohl aber die Not der Wohnungssuchenden wurde ausgenutzt, um horrende Preisforderungen zu stellen. Dies insbesondere in Stadtteilen, die bereits mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen sind. Die Wohnungsnot der sozial Schwächeren und die Investitionen aus den allgemeinen Steuermitteln sollten sich in den Gewinnen der Grundbesitzer entsprechend niederschlagen. Manche Private wollen die vollen Planungsgewinne abschöpfen – auf Kosten der Allgemeinheit. Genau jene Tendenzen machen es dringend erforderlich, die Sozialpflichtigkeit des Eigentums an Grund und Boden einzumahnen. Erstens wird es notwendig sein, bei entsprechendem Wohnungsbedarf die Übertragung des Eigentums an bauwillige Eigentümer, insbesondere an Genossenschaften erzwingen zu können und zweitens wird zumindest ein Gutteil zu Preisen erfolgen müssen, die mit dem sozialen Wohnbau in Einklang stehen. Darüber hinaus wird es notwendig sein, daß Baulandwidmungen bei Nichtausnutzung wieder zurückgenommen werden können – entweder durch gesetzliche Regelungen oder durch die Widmung begleitende, privatwirtschaftliche Verträge mit den Grundstückseigentümern.

Beim Entwurf und der Durchsetzung solcher Regelungen brauchen wir keine Anleihe bei überholten Ideologien und klassenkämpferischen Schriften nehmen. Im Gegenteil, die entsprechenden Regelungen aus Bayern und Südtirol und nicht zuletzt das neue Tiroler Raumordnungsgesetz können hier Pate stehen.

Wien kann die Ziele des vorliegenden Stadtentwicklungsplanes, insbesondere die geordnete Wohnraumversorgung unter Wahrung der wertvollen Grünflächen, nur dann erreichen, wenn ausreichend Grund und Boden zu sozial verträglichen Preisen an den geeigneten Standorten zur Verfügung steht. Um mögliche Engpässe zu vermeiden, muß das bodenpolitische Instrumentarium an einen auch in konservativen Ländern üblichen Standard angepaßt werden. Wo der Markt nicht greift und eine Monopolstellung mißbraucht wird, müssen die Wohnungssuchenden durch wirksame Gesetze zu leistbaren Wohnungen kommen, unter anderem durch die Einführung einer neuen Widmungskategorie „Soziales Wohnen“ in der Bauordnung.

9. Die Bürger müssen zu ihrem Recht kommen

Die Stadtplanung braucht und hat präzise Vorstellungen von Wiens Weg ins 21. Jahrhundert. Unsere Ziele sind klar formuliert, selbst wenn sie immer wieder an neue Bedingungen angepaßt werden müssen. Politik und Politiker sind aufgerufen, Entscheidungen zu treffen und diese auch zu vermitteln.

Dennoch, Kommunalpolitik - insbesondere die Stadtplanung und die Verkehrspolitik - müssen heute in stärkerem Ausmaß als früher auf die Wünsche und Bedürfnisse der einzelnen Stadtbürger bzw. verschiedener Interessensgruppen eingehen. Die Diskussion mit den Betroffenen ist ein wesentliches Element der Entscheidungsvorbereitung und der Entscheidungsfindung. Sie haben ein Recht darauf und vielfach auch Kompetenz dazu.

Aufgabe der Stadtplanung und der Verkehrspolitik ist es, dafür zu sorgen, daß die Stadt nicht in einzelne, abgeschottete Grätzeln zerfällt, die nur ihre eigenen, lokalen und zuletzt egoistischen Anliegen und Interessen vor Augen haben.

10. Unsere Umwelt erfordert ein neues Verkehrskonzept

Wem die Verbesserung der Umweltqualität ein echtes Anliegen ist, der muß sich zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs bekennen - so wie die weitaus überwiegende Mehrheit der Bevölkerung in einer Volksbefragung und in vielen Meinungsumfragen. Auch wenn diese Priorität für den öffentlichen Verkehr nicht immer konfliktfrei durchgesetzt werden kann, im Interesse der Umwelt müssen diese Konflikte eingegangen werden.

Aber auch der Güterverkehr muß von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Wien bekennt sich daher zum Ausbau von Güterverkehrszentren und der dafür notwendigen Bahnstrecken. Für den notwendigen Wirtschaftsverkehr in der Stadt muß immer genügend Platz sein, aber auch diesbezüglich sind neue Ideen zur Verkehrsreduktion zu entwickeln.

11. Mehr Bewegungsraum für alle

Der Stadtentwicklungsplan und das Verkehrskonzept wollen weniger erzwungene Mobilität, aber mehr Bewegungsspielraum. Vor allem der Bewegungsraum der Fußgänger muß erhöht werden: durch Fußgängerzonen, breitere Gehsteige, sichere Kreuzungen. Auf alle Fälle ist mehr Rücksicht auf den jeweils schwächeren Verkehrsteilnehmer gefragt.

12. Ordnung statt Chaos: Neue Parkordnung mit effizienter Kontrolle

Nicht der Autofahrer oder das Auto als solches ist kritisch zu betrachten, sondern die zu häufige Verwendung des Autos in der Stadt. Der Verkehr kann nur fließen, wenn das Auto selektiver verwendet wird, die Regeln eingehalten werden und eine wirksame, gerechte Überwachung installiert wird. Dies erfordert die gewünschte Flüssigkeit des Verkehrs, vor allem aber unsere Umwelt.

Die sehr erfolgreiche Parkraumregelung im 1. Bezirk ist ein Musterbeispiel dafür, wie der Bewegungsraum für Fußgänger vergrößert, die Umweltqualität verbessert und gleichzeitig für den notwendigen Individualverkehr mehr Platz geschaffen werden kann.

13. Die Stadt ist kein Selbstbedienungsladen

Wir sollten nicht die Vorstellung mancher unserer Mitbürger „Wir wollen alles und das gleich“ noch unterstützen. Im Gegenteil, wir sollten klar die Alternativen und ihre jeweiligen Nutzen, vor allem aber auch Kosten klar machen. (...)

Die ambitionierten Ausbaupläne für das Verkehrssystem Wiens und der Region können jedenfalls aus den laufenden Budgeteinnahmen nicht finanziert werden. Die Bundesländer der Ostregion und der Bund werden sich gemeinsam überlegen müssen, wie die für die Zukunft unserer Region wichtigen Investitionen finanziert werden können.

Die Vorhaben des Stadtentwicklungsplans und des Verkehrskonzeptes bleiben durchaus im Rahmen des Machbaren.

14. Wien und das Umland: gemeinsam sind wir stark

Wien ist das starke Zentrum einer Region mit hohem wirtschaftlichen, kulturellen, und ökologischen Potential. Durch intensive Zusammenarbeit kann dieses Potential am ehesten voll zur Geltung gebracht werden. Das setzt aber eine stärkere Orientierung an gemeinsamen Vorstellungen über die Entwicklung der Region voraus als bisher üblich. (...)

Weder Wien noch Niederösterreich, noch das Burgenland wird in Zukunft auf die Vertretung seiner Interessen verzichten. Aber eine stärkere Koordination und Kooperation kann das Auftreten der Ostregion in Österreich aber auch in der Europäischen Union erfolgreicher gestalten. Überdies sind die Lebensbereiche der Menschen in dieser Region so miteinander verknüpft, daß sich viele Wiener auch als Niederösterreicher oder Burgenländer zugleich fühlen. Deshalb muß die Planungsgemeinschaft Ost gestärkt werden und sie muß durch die Einbeziehung von Landtagsabgeordneten sowie Bürgermeister und Bezirksvorstehern eine breitere politische Basis bekommen und gemeinsame Vorstellungen für die Entwicklung unserer Region formulieren.

Überdies, je mehr die Grenzen fallen und übernationale Einheiten und Regelungen an Bedeutung zunehmen, desto mehr werden im Gegenzug Städte wie Wien, eingebunden in eine aktive Region, an Gewicht gewinnen!

15. Europareif ins 21. Jahrhundert

Betrachtet man darüberhinaus die enge wirtschaftliche Verflechtung mit dem Europa der Europäischen Union einerseits und andererseits, wie gut Wien die neue Konkurrenzsituation durch die ehemaligen Ostblockländer bisher bewältigt hat, dann ist dies schon ein überzeugendes Zeichen unserer Europareife.

Allerdings, Verhältnisse ändern sich rascher, als manche erwarten und ein ständiger Anpassungsprozeß ist notwendig, soll Wiens Position in Europa auch nur gehalten werden. Dafür, vor allem für eine Stärkung unserer Position, scheint mir zweierlei notwendig: der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in und rund um Wien sowie die Förderung des kreativen Potentials in Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, im Ausbildungswesen, aber auch in unseren ureigenen Bereichen von Kunst und Kultur.

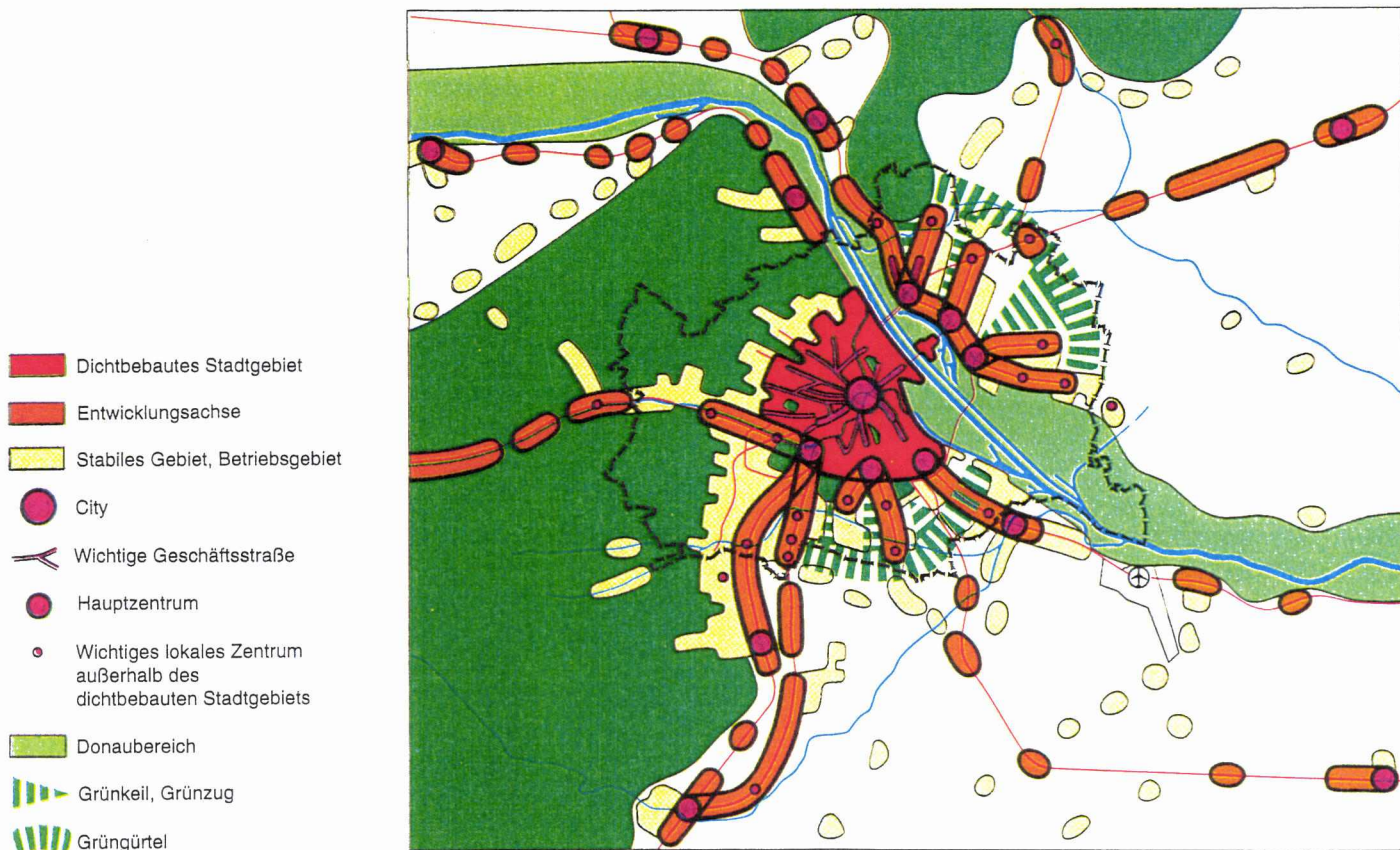
Die Stadtplanung darf nicht nur für Wien und die Region vorausdenken. Sie muß auch helfen, Voraussetzungen zu schaffen, daß Wien den neuen europäischen Wettbewerb besteht. Die Strukturveränderungen in allen Staaten rund um Österreich schaffen meist schwierige

Konkurrenzverhältnisse für unser Land und speziell für Wien. Vor allem gegenüber den Aufholprozessen in den Hauptstädten der Nachfolgestaaten des Ostblocks darf Wien nicht zurückbleiben. Die nächsten 10 Jahre sind intensiv zu nutzen, um vielen Investoren die guten Standortbedingungen Wiens zu verdeutlichen - im Interesse der Sicherung unserer Arbeitsplätze.

Überdies muß gerade Wien am Schnittpunkt zwischen Ost und West sowie Süd und Nord alle Initiativen unterstützen, die ein Zusammenwachsen der europäischen Staaten fördert. Aus einer solchen Politik, die immer das gesamte Europa vor Augen hat, kann ein selbstbewußtes Wien nur gewinnen! Die Mitgliedschaft bei der Europäischen Union und unsere traditionell guten Beziehungen zum "Osten" werden in diesem Sinn voll zu nutzen sein.

Schema des räumlichen Leitbildes ¹⁾

STEP 94 / SCHEMA DES RÄUMLICHEN LEITBILDES



¹⁾ in: Magistrat der Stadt Wien, Stadtentwicklungsplan für Wien, 1994. S. 126

Maßnahmenprogramm (S.209-299)

1. Raumordnung und Bodenpolitik

Bodenmobilisierende Instrumente:

Maßnahmen im Bereich der Gemeinde und des Landes:

- Bodenbank, Baulückenkataster, Bodenpreiskarten, Baulandumlegung
- Planwertausgleich
- Anliegerverpflichtungen
Aufschließungsabgabe
- Baugebot, Bebauungsfrist, Plangewährleistungspflicht
- Schaffung eines kommunalen Grundstücksvorrates durch WBSF und Ankauf von Betriebsgrundstücken durch WWFF.
Ankauf von Grundstücken für öffentliche Zwecke und Grünflächen
- Baulandsicherungsverträge
- Aktivierung von vorhandenen Baulandreserven im bebauten Stadtgebiet

Maßnahmen im Bereich des Bundes:

- Angemessene Grundsteuer nach dem tatsächlichen Wert des Grundstücks
- Übertragung des Wohnungswesens in Landeskompetenz

2. Wirtschaftsentwicklung

Stadtwirtschaftliche Leitlinien:

Überregionales Kontroll- und Entscheidungszentrum als Entwicklungsziel:

Profilieren als überregionales Zentrum für Transaktionen im neuen Großraum der angrenzenden Staaten Ost- und Mitteleuropas

Zwei komplementäre Strategien:

(a) Bestandsicherung:

Erhaltung industrieller Kerne

Bestandsicherung im Einzelhandel

(b) Entwicklung hochwertiger Dienstleistungsbereiche:

Ansiedlung neuer Betriebe

Sozial abgefederte Modernisierungsstrategie

Ökologische Stadtentwicklung als Ziel städtischer Wirtschaftspolitik

Aufwertung der Region Wien durch Kooperation

3. Wohnen

Die jährlich erforderliche Neubauleistung liegt zwischen 7.200 und 10.700 Wohnungen.

Maßnahmen:

Verbesserte Wertsicherung und rascherer Rücklauf der Förderungsmittel,
Dachgeschoßausbauten und Rückgewinnung der Wohnnutzung, Vielfalt der Wohnformen im
Wohnungsneubau (Berücksichtigung differenzierter Nachfragewünsche mittlerer und gehobener
Einkommensschichten sowie finanziell leistbare Wohnungsangebote für einkommensschwächere
Zielgruppen, kostensparender sozialer Wohnbau).

4. Urbanität und Kultur in den Stadtentwicklungsbereichen

Urbanität in neuen Siedlungsgebieten durch Schaffung architektonisch wertvoller Stadträume
und Nutzungsmischung.

Gesamtstädtische Kultur auch in den neuen Siedlungsgebieten, Stadtteilkultur - Alltagskultur,
„Freiräume für Eigenkultur“, autonome Gruppen, soziale und kulturelle Basisgruppen,
„Neue“ Volkshochschulen, Jugendzentren, „Veranstaltungswiese“ als Zentrum am Stadtrand,
Räumlichkeiten für eine politische Kultur, Veranstaltungsräume.

5. Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen – Umweltgerechte Ver- und Entsorgung

Erstellung von Stoffbilanzen und Verwendung umweltfreundlicher Baustoffe.
Minimierung der Bodeninanspruchnahme.
Wassersparende Maßnahmen und duale Versorgungssysteme.

6. Frauengerechte Stadtentwicklung

Frauenspezifische Maßnahmen in einzelnen Planungsbereichen:
Versorgung und soziale Infrastruktur,
Frauenräume als Orte der Frauenkommunikation,
Spielplätze, Sport- und Grünflächen,
Wirtschaftsentwicklung, Verkehr,
Modellprojekte zur konkreten Umsetzung von Frauenforderungen.

7. Mehr Sicherheit im öffentlichen Raum

Schaffung übersichtlicher, gut beleuchteter, belebter öffentlicher Räume,
sicherer Autoabstellmöglichkeiten u.a.

8. Gesundheit und Soziales

Teilnahme Wiens am „Gesunde Städte“-Projekt der WHO,
Gesundheitseinrichtungen in Stadterweiterungsgebieten,
Integration der Kinder mit nicht-deutscher Muttersprache in Kindergärten.
Flächendeckendes Angebot an Gesundheits- und Sozialzentren.
Integration von Behinderten.

9. Bildung

24 Volksschulneubauten, 7 Hauptschulen und 3 zusätzliche Bundesschulen (AHS, BHS)
Wenigstens 5.000 zusätzliche Plätze in Studentenheimen sind erforderlich.
Studentenaustausch ist ein wirksames Instrument der Integration Österreichs in der EU.
Austausch von Wissenschaftlern und Studenten mit den neuen osteuropäischen Ländern.
Erwachsenenbildung auch in Stadterweiterungsgebieten (Büchereien, Volkshochschulen,
Berufsbildende Einrichtungen).

10. Tourismus und Stadtentwicklung

Maßnahmen zur Minimierung der Verkehrsbelastung durch die Wien-Besucher: Förderung der Bahnreisen, Routeninformation über die Erreichbarkeit der Hotels bereits vor der Reise, Schaffung von umwelttechnisch abgeschirmten Busparkplätzen, rechtzeitige Information über das öffentliche Verkehrsnetz, Bewirtschaftung der Parkplätze für Touristenbusse, Schaffung eines zentralen Businformations- und Leitsystems.

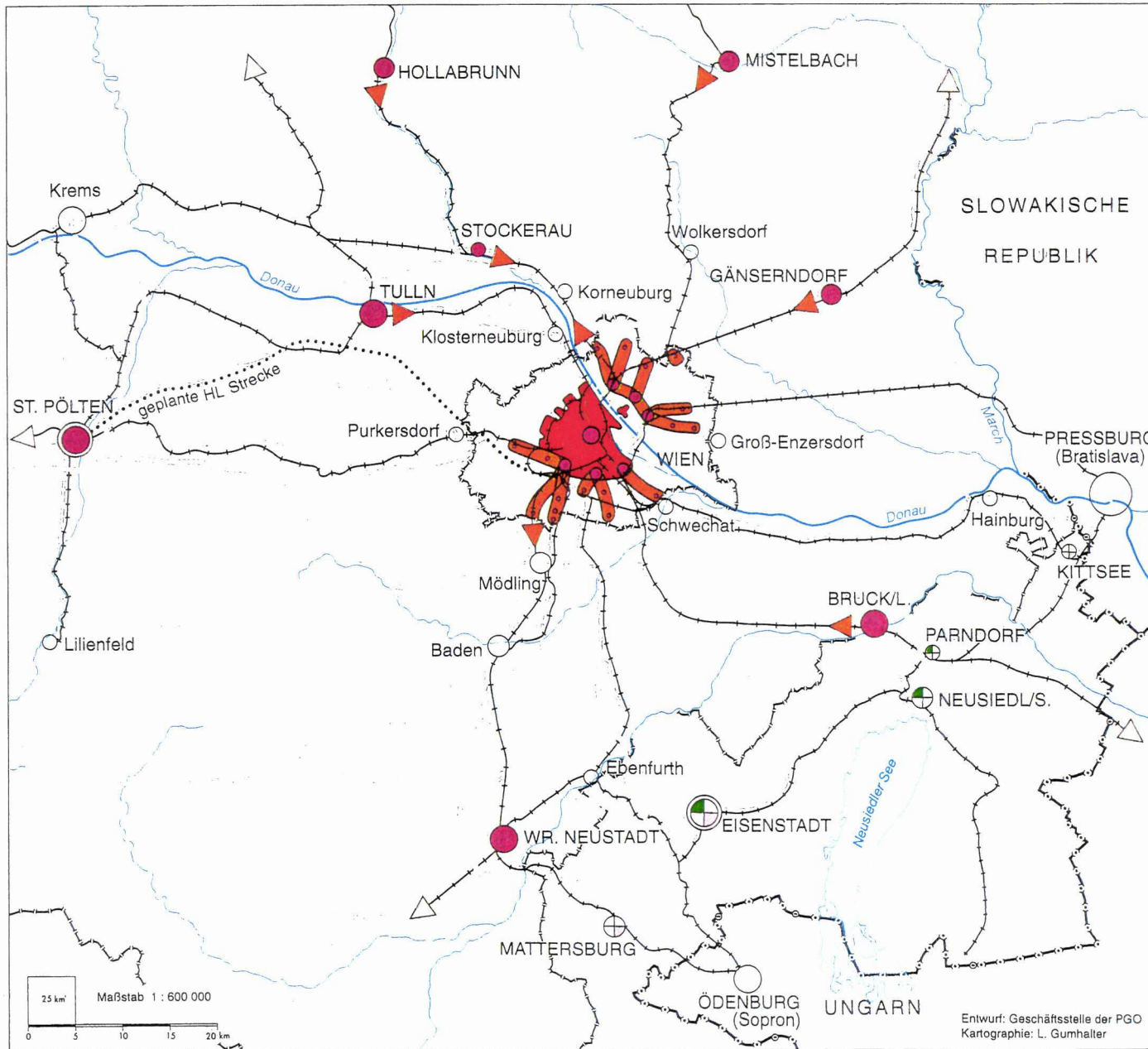
Anpassung an die sich rasch verändernden Bedürfnisstrukturen der Wien-Besucher: Erweiterung der Kapazitäten der klassischen Attraktionen, Großausstellungen, verstärktes Angebot im Bereich Operetten und Musicals, Freiluftveranstaltungen, neue Angebote auf dem Sektor Konzert- und Walzer-Cafés, zielorientierte Spezialveranstaltungen (Jazzfestivals etc.), Liberalisierung der Einkaufszeiten zur besseren Nutzung der Kaufkraft der Wien-Besucher.

Realisierung eines übergeordneten Landschafts- und Freiraumkonzeptes für den Nordosten Wiens (S.341–345)

Maßnahmen:

- Eine nachhaltige Unterschutzstellung (z. B. SWW o.ä.);
- der Erwerb der Flächen; diese Flächen sind von der Stadt Wien ebenso zügig zu erwerben wie die Wohnbauflächen oder gewerbliche Bauflächen,
- eine faktische „Tabuisierung“ dieser Flächen; erfahrungsgemäß werden Flächen nicht mehr der Besiedlung überlassen, wenn sie bewaldet (Aufforstungsprogramm in differenzierter Form), als Park, mit Wein bewachsen sind oder mit Wasser „versehen“ werden (siehe Marchfeldkanal).

Entwicklungsschwerpunkte in der Länderregion Ost ¹⁾



Entwurf: Geschäftsstelle der PGO
Kartographie: L. Gumhalter

- | | | |
|---|------------------------------------|--|
| ● Entwicklungszentren (NÖ) | ■ Entwicklungsachsen (WIEN) | — (Reg.) Schnellbahnen
Städte-Schnellverbindungen |
| ⊕ Standort für <u>Tourismus</u>
Industr./Gew. (BGLD) | ● Hauptzentren (WIEN) | ▶ Regionalentwicklung an
Schnellbahnlinien |
| ⊙ Landeshauptstadt | ■ Dichtbebautes Stadtgebiet (WIEN) | ▷ Internationale
Bahnverbindungen |

¹⁾ in: Magistrat der Stadt Wien, Stadtentwicklungsplan für Wien, 1994. S. 76

Einleitung

Die Rahmenbedingungen für die räumliche Stadtentwicklung waren bis vor wenigen Jahren relativ stabil und ohne besondere Dynamik. Mit dieser Entwicklung und den Erwartungen über die künftige Bevölkerungszahl (1991: 1,45 Mio., 2001: 1,40 Mio.) gingen auch die Hauptziele des Stadtentwicklungsplanes aus dem Jahre 1984 konform. Trotzdem gab es bei ständig negativer Bevölkerungsentwicklung (1961 - 1981: minus 100.000) in den letzten Jahrzehnten ein beachtliches Stadtwachstum, das sich - bedingt durch steigende Flächenansprüche - in Form eines beträchtlichen Flächenverbrauches niedergeschlagen hat. Dieses weitgehend auch als Nachholbedarf erklärbare Stadtwachstum führte z.B. im Zeitraum von 1970 bis 1990 zu einer Ausweitung des Siedlungsgebietes um knapp 1.600 ha, was einer jährlichen Durchschnittsrate von ca. 80 ha entspricht.

Durch den vermutlich weiter steigenden individuellen Zusatzbedarf für Wohnen (Ansteigen der Wohnfläche pro Einwohner), für Betriebe (moderne Produktionsweisen in einer Ebene), für Büros (rapider Anstieg tertiärer Wirtschaftsaktivitäten) und für Verkehrseinrichtungen (mehr Autos, mehr Parkraum) wäre schon bei gleichbleibender Bevölkerungszahl ein erhebliches Stadtwachstum zu erwarten. Diese Tendenz erhält durch die seit einigen Jahren zu beobachtende Trendumkehr in der Bevölkerungsentwicklung ein dynamisches Moment, welches sich in Wohnungsnot, höherer Arbeitslosigkeit, stärkerer sozialer und ethnischer Segregation und einem steigenden Bebauungsdruck auf die Freiflächen am Stadtrand niederschlägt. Selbst bei flächensparenden Bauweisen und höherer Bebauungsdichte ist mit einem wesentlich höheren Landverbrauch gegenüber dem langjährigen Trend der letzten Jahre zu rechnen.

Es macht wenig Sinn, in Umbruchszeiten nach Gewißheit und nach Genauigkeit zu streben und durch Extrapolation die Zukunft vorausberechnen zu wollen. Es täuscht Sicherheit vor, wo keine ist und kann dadurch kontraproduktiv sein. Deshalb wurde beim STEP 94 auch keine rechnerisch exakte Bevölkerungsprognose zugrundegelegt, sondern eine Annahme über den jährlichen Bevölkerungszuwachs getroffen. Dieser Zuwachs von etwa 6.000 Personen/Jahr stützt sich auf Szenarien aus Wiener Sicht und auf solche des Bundes, die von einer begrenzten Zuwanderung nach Österreich ausgehen. Wohnungsmarkt und Arbeitsmarkt aber auch die Infrastruktur bestimmen dabei, wieviel an zusätzlicher Bevölkerung verkraftet werden kann. Gegenüber der Zuwanderung der letzten Jahre bedeutet dies einen erheblichen Rückgang und es bleibt zu erwarten, inwieweit hier eine Stabilisierung auf längere Sicht auch tatsächlich erzielbar sein wird.

Ähnlich verhält es sich mit dem Bedarf an Wohnungen. Auch hier wurde auf Prognosen verzichtet, die in der Vergangenheit oft genug zu Fehleinschätzungen geführt haben. Mittels Annahmen über Zuwanderung, Haushaltsentwicklung, Anspruchssteigerung und Wohnungsverluste wurde die Bandbreite des Wohnungsbedarfes abgeschätzt und dem im STEP ausgewiesenen Flächenangebot zugrundegelegt.

Durch den STEP 84 zog sich wie ein roter Faden die Priorität der Stadterneuerungen gegenüber der Stadterweiterung und die Bewahrung der wertvollen Bausubstanz. Die im Zuge von Stadterneuerungsmaßnahmen angestrebte Auflockerung und Durchgrünung der dicht bebauten Stadtteile in Form von Abzonungen, Entkernungen und Schaffung von öffentlichen Grünflächen ist zwar nur beschränkt gelungen, die damit verbundenen Erneuerungsaktivitäten haben insgesamt doch zu einer positiven Bilanz geführt.

Die geänderte Bevölkerungsdichte wird zweifellos ein verstärktes Stadtwachstum nach sich ziehen, um den zusätzlichen Flächenbedarf befriedigen zu können. Das bedeutet jedoch für den STEP 94 **kein Abgehen von der Priorität der Stadterneuerung**, weil auch eine qualitätsvolle Form der Stadterweiterung die (sanfte) Stadterneuerung nicht ersetzen kann. Die erhöhte Neubautätigkeit am Stadtrand birgt freilich die Gefahr einer stärkeren sozialen und ethnischen Segregation vor allem in den Gründerzeitgebieten, weil die zumeist sozial schwächeren Zuwanderer in die noch billigeren Altbauwohnungen drängen. Damit besteht aber die Gefahr von Verfallserscheinungen im dicht bebauten Gebiet, denen durch eine verstärkte Stadterneuerungstätigkeit begegnet werden muß. So wie die qualitätsvolle Stadterneuerung der Stadterweiterung bedarf, erfordert die qualitätsvolle Stadterweiterung ein bestimmtes Maß an Stadterneuerung.

Unter Stadterneuerung wird nicht nur die Wohnungsverbesserung und die Hauserneuerung verstanden, sondern im Sinne einer **umfassenden Erneuerung des dicht bebauten Gebietes** vor allem die Verbesserung der Wohnumgebung. Das betrifft die Verkehrsberuhigung, die Milderung der Parkraumprobleme und des Grün- und Freiflächenmangels aber auch den Abbruch von zu dichter Bausubstanz durch Entkernung von bebauten Höfen. Durch die gesteigerte Nachfrage nach Wohnraum erhöht sich der Druck nach Verdichtung der bestehenden Bausubstanz. Das kann in vielen Fällen sogar sinnvoll sein, vor allem wenn es zur Bebauung von brachliegenden oder untergenutzten innerstädtischen Flächen kommt (Bahnhofsareale, ehemalige Industrieflächen, Remisen, Kasernen, Auffüllung und Verdichtung von zu locker bebauten Gebieten am Stadtrand), darf aber nicht zur weiteren Verdichtung von bereits zu dicht bebauten Gebieten führen, weil damit die bestehenden Strukturprobleme weiter verschärft werden.

Im STEP 84 sind für die aus damaliger Sicht notwendige Stadterweiterung ausreichende Flächenreserven ausgewiesen worden. Sie umfaßten insgesamt, d.h. für Wohnungen, Folgeeinrichtungen und Betriebe, etwa 1.100 ha. In der Zwischenzeit ist der Flächenverbrauch freilich so angestiegen, daß es notwendig wurde, im STEP 94 das Flächenangebot aber auch die Bebauungsdichte in den Stadterweiterungsgebieten wesentlich zu erhöhen. Das ausgewiesene Angebot an Flächen für die Stadterweiterung beträgt nunmehr insgesamt rund 1.700 ha am nördlichen und südlichen Stadtrand (ohne Vorhaltegebiete, in denen die Entwicklung noch offen ist). Dabei wurde das Prinzip der **Entwicklungachsen entlang der leistungsfähigen Linien des öffentlichen Verkehrs** und der dazwischen liegenden Grünkeile und Grünbänder beibehalten. Insgesamt wurden bereits 1984 auf Wiener Stadtgebiet zehn solche Siedlungsachsen ausgewiesen, die von den Hauptzentren des dicht bebauten Gebietes ausgehen und der baulichen Erweiterung der Stadt folgen. Dieses Achsenmodell für die Stadterweiterung hat den Vorteil, daß durch die Konzentration der Bebauung im Einzugsbereich der Stationen des öffentlichen Verkehrs (Fußgängerentfernung) ein optimaler Zugang gewährleistet wird und damit die Abhängigkeit vom privaten Auto, die in vielen Fällen durch die Siedlungsstruktur erzwungen wird, erst gar nicht aufkommt. Freilich erfordert dies leistungsfähige, attraktive und bequeme öffentliche Schienenverkehrsmittel, wie es die U-Bahn, die S-Bahn, aber auch eine (beschleunigte) Straßenbahn darstellen können. Darüber hinaus erlaubt das Achsenmodell eine einigermaßen flexible Siedlungsentwicklung bei beschleunigtem oder auch verzögertem Stadtwachstum, welches die verschiedenen Perioden der Stadtentwicklung kennzeichnet.

Dem neuen Stadtwachstum wurde im STEP 94 insofern Rechnung getragen, als nicht nur eine **zusätzliche Entwicklungachse** entlang des Marchegger Astes der Ostbahn aufgenommen wurde, sondern auch die **Verlängerung und Verdichtung von bestehenden Achsen** erfolgte.

Der vorliegende STEP zeigt die Planung in den neuen Stadtentwicklungsgebieten nach ihrem gegenwärtigen Planungsstand, der sich freilich laufend ändert und eine entsprechende Aktualisierung erfordert.

Eng verknüpft mit den Stadtentwicklungsgebieten ist der Ausbau der übergeordneten Verkehrsnetze. Dabei müssen die Realisierungsschritte so aufeinander abgestimmt sein, daß die Ausbautappen, insbesondere der öffentlichen Verkehrsmitteln, vor oder spätestens gleichzeitig mit den Bautappen der Siedlungsgebiete erfolgen. Das heißt, es darf keine Bebauung in Gebieten erfolgen, die von öffentlichen Verkehrsmitteln entsprechender Attraktivität nur unzureichend oder gar nicht erschlossen sind.

Die Infrastrukturkosten, vor allem die Ausbaukosten für die öffentlichen Verkehrsmittel, belasten die Stadterweiterung beträchtlich. Unter Berücksichtigung dieser Kostenrelation wird daher ein Wohnbau im bereits bebauten Stadtgebiet trotz wesentlich höherer Grundstückspreise vielfach günstiger. Es sollen daher alle Anstrengungen unternommen werden, die Wohnbautätigkeit in Form der „Inneren Stadterweiterung“ zu forcieren aber auch die Wohnungsverluste, insbesondere jene durch Umwandlung in Büros, gering zu halten. Hier eröffnet sich ein weites Betätigungsfeld der **Baulandmobilisierung und des Bodenmanagements**, gilt es doch, eine neue Dynamik in erstarrte Strukturen zu bringen und Flächen, die oft seit Jahrzehnten untergenutzt sind oder gar brach liegen, nutzbar zu machen.

Die bereits im STEP 84 geforderte enge Verzahnung von Wohnungen, Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen im Sinne einer **kleinräumigen Mischung der Funktionen** ist nach wie vor aufrecht und gerade bei neuen Siedlungsgebieten am Stadtrand unverzichtbar. Die hier entstehenden neuen Stadtteile sollen im Sinne einer „Neuen Stadt“ mehr sein als die Aneinanderreihung neuer Wohnhausanlagen und jene Qualitäten und Vorzüge aufweisen, die wir im dichtbebauten Stadtgebiet mit seiner Erlebnisvielfalt vorfinden – freilich unter Vermeidung oder zumindest Minimierung der Nachteile. Nicht neue, periphere Wohngebiete (und Betriebsbaugebiete) in baulicher, gestalterischer, funktioneller und sozialer Monostruktur sollen entstehen, sondern **möglichst selbständige Stadtteile mit hoher Urbanität**.

Für die funktionelle Selbständigkeit der einzelnen Stadtteile ist die Ausbildung der Zentren (links der Donau vor allem Floridsdorf, Kagran und Stadlau) von hoher Bedeutung. Der STEP 94 betont ebenso wie der STEP 84 die **Förderung der Hauptzentren und der lokalen Zentren** am Rande und außerhalb des dichtbebauten Gebietes. Starke Zentren erhöhen das Versorgungsangebot im eigenen Bezirk oder Stadtteil und helfen mit, Fahrten ins Stadtzentrum zu vermeiden. Da sie häufig Knotenpunkte der öffentlichen Verkehrsmittel sind, wird der Zwang zum Auto gemildert. Dieses Grundmodell eines hierarchischen Zentrenaufbaues ist nach wie vor aufrecht. Es wird nur durch die höheren Einwohnerzahlen am Stadtrand zu einer zusätzlichen Aufwertung der dort befindlichen Zentren kommen, weil deren „Tragkörper“ anwächst und damit die Voraussetzungen für höherrangige zentrale Einrichtungen verbessert werden.

Die vorliegenden Aussagen zur Verkehrsentwicklung decken sich mit den Leitlinien und dem Maßnahmenprogramm des Verkehrskonzeptes. Gegenüber dem STEP 84 wurden die grundsätzlichen Zielvorstellungen zur **Verkehrspolitik zugunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Verkehr)** verstärkt. Das betrifft vor allem die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl (bei grundsätzlicher Beibehaltung der persönlichen Wahlfreiheit) durch den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und durch eine umfassende

Parkraumbewirtschaftung zur Vermeidung von überflüssigem Autoverkehr. Die Parkraumbewirtschaftung wurde seit 1984 intensiv diskutiert, der Durchbruch zur praktischen Umsetzung erfolgte mit der Ausweitung des ersten Bezirkes als Kurzparkzone.

Im übergeordneten Schienennetz kam es gegenüber dem STEP 84 zu wesentlichen Ergänzungen. Hier sind vor allem die neuen Vorhaben der ÖBB für den Fernverkehr (Lainzer Tunnel, Bahnhof Wien) aber auch die Maßnahmen im Bereich des Nah- und Regionalverkehrs und des Güterumschlages (neue „Güterverkehrszentren“) zu nennen. Auch die Verlagerung der künftigen Stadtentwicklung macht einen zusätzlichen **Ausbau des S-Bahn-Netzes** erforderlich. Die Erschließung künftiger Siedlungsgebiete setzt die **Verlängerung bestehender U-Bahnen und Straßenbahnen** und die **Errichtung neuer Straßenbahnlinien** voraus.

Diese Orientierung der Stadtentwicklungsgebiete auf den öffentlichen Verkehr macht allerdings den Ausbau eines Hauptstraßennetzes nicht überflüssig. Der STEP 94 sieht hier eine **vorsichtige Ausweitung des Straßenangebotes** zur Umfahrung der Wohngebiete und zum Anschluß der gerade am Stadtrand notwendigen neuen Betriebsgebiete vor. Zur Bewältigung des Transitverkehrs werden weiträumige Umfahrungen untersucht. Dabei ist die Südostumfahrung Bestandteil eines Gesamtkonzeptes für den Südraum unter Einschluß von wichtigen Maßnahmen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Durch die künftig stärkere bauliche Erweiterung der Stadt werden die Grün- und Freiflächen unter höheren Druck geraten. Auch der STEP 94 sieht **zwischen den Entwicklungsachsen Grünkeile und Grünzüge** vor, die so angeordnet werden, daß ausreichend stadtnahe, großflächige Grünräume bestehen bleiben. Sie sollen den Stadtkörper gliedern, den ökologischen Ausgleich erleichtern, Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten anbieten und - soweit möglich und sinnvoll - die stadtnahe Landwirtschaft erhalten. Vom Grüngürtel ausgehend sollen sie möglichst weit ins dichtbebaute Gebiet geführt werden und gemeinsam mit einem Grünwegenetz die einzelnen Stadtteile untereinander verbinden. Sie sind als wichtige Gestaltungselemente des gesamtstädtischen Entwicklungskonzeptes anzusehen und nicht als übriggebliebene Restflächen oder Baulandreserve.

Einen Sonderfall stellt der Donauraum besonders im stadtnahen Teil dar. Neben dem Prater und der Lobau besteht er aus dem Donauufer, der Donauinsel, der Neuen Donau und der Alten Donau. Nach dem STEP 84 war er als ausgeprägtes radiales Grünband, welches nahe an den Stadtkern heranführt, von jeder Siedlungstätigkeit freizuhalten. Die darin liegenden Siedlungen, wie der Bruckhaufen und Kaisermühlen, sollten nicht erweitert werden, um den Charakter dieser Erholungslandschaft zu erhalten. Im STEP 84 waren die neuen baulichen Entwicklungen im Donauraum, vor allem im Bereich der UNO-City und an der Wagramer Straße, nicht enthalten. Sie sollen so erfolgen, daß der **Erholungsraum an der Donau nicht beeinträchtigt wird**. Vor allem ist sicherzustellen, daß die Donauinsel Grün- und Erholungsraum bleibt und auch die Ufer von Donau und Neuer Donau frei zugänglich bleiben.

Auch wenn mit den ausgewiesenen Flächenreserven für die Stadterweiterung mittelfristig der Bedarf innerhalb der Wiener Stadtgrenze gedeckt werden kann, zeigt sich, daß - langfristig gesehen - die sinnvoll erschließbaren Flächen zur Neige gehen werden. Bereits im STEP 84 wurde deshalb eine stärkere Zusammenarbeit mit dem Land Niederösterreich, aber auch mit den niederösterreichischen Umlandgemeinden im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) gefordert. Dabei sollte das räumliche Leitbild des STEP, nämlich die Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang von Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs, auch im Wiener Umland Geltung finden.

Ansonsten würden ja alle Vorteile dieses Modells, nämlich die weitgehende Unabhängigkeit vom Auto, nicht zur Wirkung kommen.

Der STEP 84 sah bereits acht solcher regionaler Siedlungsachsen entlang der S-Bahn-Linien vor, und auch das Land Niederösterreich hat durch die Ausweitung von Siedlungsgrenzen im regionalen Raumordnungsprogramm für das Wiener Umland einen wichtigen Schritt zur Eindämmung der Zersiedelung getan. Das nun verstärkte Stadtwachstum wird zweifellos auch den Siedlungsdruck im Wiener Umland erhöhen. Das wird einerseits den **politischen Handlungsbedarf im Hinblick auf eine intensivere Stadt-Umland-Kooperation** verstärken, andererseits Entlastungseffekte in den zentralen Orten Niederösterreichs außerhalb des Wiener Umlandes begünstigen. Auch Kooperationsformen mit den größeren Nachbarstädten außerhalb der österreichischen Staatsgrenzen, allen voran Preßburg, werden dabei zu finden sein.

Der STEP 94 ist zwar auf langfristige Zielvorstellungen ausgerichtet, enthält aber auch kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Umsetzung dieser Ziele. Den Stadtentwicklungsplänen wird meist vorgeworfen, sie wären zu statisch und könnten nicht der dynamischen Entwicklung Rechnung tragen. Dieser Vorwurf wäre dann berechtigt, wenn die Verbindlichkeit des Planes keine Rücksicht auf den Zeithorizont nähme, also langfristige Vorstellungen die gleiche hohe Verbindlichkeit hätten wie kurzfristige Maßnahmen. Angesichts der Unsicherheit langfristiger Entwicklungen muß jedoch klar sein, daß die Verbindlichkeit mit zeitlicher Distanz abnehmen muß und von Zeit zu Zeit eine Nachjustierung der Pläne erfolgen muß. Denn selbstverständlich gibt es **keinen „Endzustand“ einer Stadtentwicklung**, wie ihn ein „Plan“ vorzugeben scheint. Eine Stadt ist nie „fertig“, auch wenn es tatsächlich gelänge, den Plan in die Wirklichkeit umzusetzen. Jeder Plan baut auf dem gegenwärtigen Wissensstand auf und ist bestenfalls eine Vermutung über die künftige Entwicklung, deren Voraussetzungen sich bereits nach kurzer Zeit geändert haben können, sodaß Korrekturen des Planes nötig werden. Es geht also nicht darum, einen einmal beschlossenen Plan Schritt für Schritt zu verwirklichen, sondern darum, sinnvolle Maßnahmen mit dem Blick auf ein langfristiges Konzept zu ergreifen, welches nicht als „Endzustand“ einer Entwicklung, sondern allenfalls als Zwischenzustand zum Zeitpunkt der Festlegung anzusehen ist.

Der Wiener Gemeinderat beschloß am 19. April 1991 die „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ und beauftragte den Magistrat, den Stadtentwicklungsplan aus dem Jahre 1984 im Sinne dieser Leitlinien zu überarbeiten. Begründet wurde dieser Beschluß mit den steigenden Bevölkerungszahlen und dem zunehmenden internationalen Interesse an Wien als zentraler Ort für Wirtschaft, Handel und Kultur. Das damit einhergehende Wachstum Wiens soll in kontrollierter und geordneter Form ablaufen, um die vorhandenen Qualitäten nicht nur zu bewahren, sondern verstärkt zur Geltung zu bringen.

Am 12. März 1993 wurde der Entwurf des neuen Stadtentwicklungsplanes dem Gemeinderat vorgelegt und damit die öffentliche Diskussion eingeleitet.

In der am 13. und 14. Mai 1993 im Wappensaal stattgefundenen Enquete wurde der STEP breit und umfassend diskutiert, ebenso in mehreren Symposien, Workshops und Diskussionsveranstaltungen. Es wurden Meinungen und Stellungnahmen eingeholt und diese weitgehend in den Entwurf eingearbeitet. Ebenso haben die Empfehlungen des Beirates für die Stadtentwicklungsbereiche und die zwischenzeitlich erfolgten Planungen Eingang in den STEP gefunden.

Nicht zuletzt wurde auch die Bevölkerung in die Diskussion einbezogen. 4.000 Personen haben ihr Interesse zum Teil mit Stellungnahmen bekundet, ca. 1.400 Personen haben an zwei Diskussionen im Festsaal des Wiener Rathauses teilgenommen.

Auf der Grundlage des STEP wurden Leitprogramme für die Stadtentwicklungsbereiche ausgearbeitet. Jene für den Nordbahnhof und das Donaufeld wurden bereits im Jänner 1994 vom Gemeinderat beschlossen, das Leitprogramm für die beiden von Stadlau ausgehenden Entwicklungsachsen wurde gleichzeitig mit dem STEP dem Gemeinderat vorgelegt und von diesem am 15. April 1994 einstimmig beschlossen.

Auf dem STEP aufbauend wurde ein Programm zur Sicherung der übergeordneten Grünflächen für den Nordosten von Wien ausgearbeitet. Es wurde ebenfalls mit dem STEP dem Gemeinderat vorgelegt und von diesem am 15. April 1994 einstimmig beschlossen.

Abgestimmt auf den STEP wurde ein neues Verkehrskonzept für Wien erstellt. Die Leitlinien zum Verkehrskonzept wurden am 12. März 1993 dem Gemeinderat vorgelegt. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen tragen wesentlich zur Umsetzung des STEP bei und wurden ebenfalls mit dem STEP dem Gemeinderat vorgelegt und von diesem am 15. April 1994 mit Mehrheit beschlossen.

Der folgende Antrag zum Stadtentwicklungsplan 1994 wurde am 15. April vom Wiener Gemeinderat mit Mehrheit beschlossen:

1. Der Gemeinderat der Stadt Wien stimmt dem Stadtentwicklungsplan, bestehend aus Teil 1 - Rahmenbedingungen und Leitlinien der Stadtentwicklung, Teil 2 - Räumliches Entwicklungskonzept - Leitbild, Teil 3 - Neue Planungskultur und Teil 4 - Maßnahmenprogramm, in der vorliegenden Form zu.
2. Der Stadtentwicklungsplan ist Leitlinie für die Organe der Stadt Wien, für alle städtischen Dienststellen, die Wiener Stadtwerke und die im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung tätigen Fonds oder Betriebe. Fachplanungen, räumliche Planungen, Investitionsplanungen sowie Entscheidungen, die für die Stadtentwicklung von Bedeutung sind, haben sich am Stadtentwicklungsplan zu orientieren. Abweichungen sind entsprechend zu begründen. Eine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit für den Bürger kann aus dem Stadtentwicklungsplan nicht abgeleitet werden.
3. Die im Anhang enthaltenen Aussagen zu einzelnen Bezirken und Bezirksteilen geben den gegenwärtigen Planungs- und Wissensstand wieder. Sie sind Beiträge zur Fortschreibung der Bezirksentwicklungsplanung und eine Orientierungshilfe für die Verwaltung, die Bezirksvertretungen und die Bürger.
4. Der Magistrat wird beauftragt, den Stadtentwicklungsplan fortzuschreiben. Diese Fortschreibung muß die für die Stadtentwicklung bedeutsamen Änderungen (Planungs- und Realisierungsmaßnahmen) berücksichtigen. Der Bericht ist dem Gemeinderat vorzulegen.
5. Die Finanzierung der geplanten Stadtentwicklung ist - entsprechend den jeweils politisch zu setzenden Prioritäten und im Einklang mit den budgetären Möglichkeiten - zu gewährleisten.
6. Der Magistrat wird beauftragt, den Stadtentwicklungsplan zu veröffentlichen.

Kurzfassung

Siedlungspolitisches Konzept Ostregion SKO 94

Konzept für eine Dezentralisierungsstrategie im Umland von Wien

(Bearbeitung: ÖIR und stadtländ)

Quelle: Planungsgemeinschaft Ost, Berichte-Veröffentlichungen, 1/1994, S.10-29

Zu den Zielsetzungen des SKO 94 schreibt
Dr. Gerhard Silberbauer im Vorwort (S.3):

„Das siedlungspolitische Leitbild für die Ostregion sieht vor, daß der Siedlungsdruck in und unmittelbar um Wien auf infrastrukturell gut ausgestattete Siedlungsschwerpunkte im weiteren Umland der Großstadt umgelenkt wird. Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sollte sichergestellt werden, daß diese eigenständigen, vernünftig dimensionierten Schwerpunkte vom Stephansplatz aus nicht wesentlich schlechter erreichbar sind als Vororte innerhalb der Wiener Stadtgrenzen. Ein solches Modell entspricht voll und ganz den regionalpolitischen Grundsätzen der EU, welches integralen anstelle von punktuellen Lösungen den Vorzug gibt.

Aus planerischer Sicht ist zu hoffen, daß die Länder der Ostregion die Kraft aufbringen, ein solches Zukunftsszenarium gemeinsam umzusetzen.“

Warum und wozu ein Konzept?

Umbruch von Stabilität zu Dynamik

Die Integration Österreichs in den westeuropäischen Binnenmarkt und die Öffnung der Ostgrenzen stellen die radikalsten Veränderungen des wirtschaftlichen und politischen Umfelds für die Ostregion seit Ende des Zweiten Weltkriegs dar. Die zukünftige Entwicklung dieser Rahmenbedingungen ist kaum prognostizierbar. Schon von den Entwicklungen der letzten drei Jahre sind Politik und Wissenschaft immer wieder überrascht worden.

Neue Chancen Neue Risiken

Die neue Konstellation bringt neue Märkte und neue Konkurrenten mit sich. Die Konkurrenz der europäischen Städte und Regionen um wirtschaftlichen Einfluß und um die Ansiedlung internationaler Unternehmen wird schärfer. Der Standortraum Wien erhält einen neuen Aktionsradius. Als Brückenköpfe zwischen West- und Osteuropa fungieren nun auch einige andere Großstädte.

An die Stelle des Eisernen Vorhangs tritt eine Wohlstandsgrenze mit einem enormen Lohngefälle. Diese Kante im Relief der europäischen Wirtschaftslandschaft wird auch im günstigsten Fall nur langfristig abgebaut werden können. Niedriglohnländer als Nachbarn bedeuten für den Raum Wien neue Chancen und neue Risiken gleichzeitig.

Sicherung der Entwicklungschancen durch Ordnungspolitik

In dieser Situation ist eine intelligente Nutzung des spezifischen Potentials dieser Region geboten. Zu ihren komparativen Vorteilen im internationalen Vergleich zählt die auf den landschaftlichen Qualitäten, der Infrastruktur und der kulturellen Substanz beruhende Lebensqualität. Wesentliche Voraussetzung für eine dauerhafte Nutzung dieser Regionsressourcen ist eine umweltschonende und volkswirtschaftlich vernünftige Siedlungspolitik und zwar im Zusammenwirken der beteiligten Länder und Gemeinden sowie – v.a. wegen der engen Verknüpfung mit dem Nahverkehrsausbau – auch des Bundes.

Stop der Suburbanisierung durch...

Weiteres *Laissez faire* gegenüber der fortschreitenden Suburbanisierung – die durch das nun erwartete Bevölkerungswachstum noch forciert würde – und fortgesetzte Konkurrenzpolitik innerhalb der Region gefährden die Entwicklungschancen der gesamten Region.

...gemeinsames Konzept statt *Laissez faire* und Konkurrenz

Grundlage für die politische Initiative soll ein siedlungspolitisches Konzept bilden, das

- die neuen Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung absteckt
- ein Leitbild für die Dezentralisierung vorgibt
- sowie eine Strategie zur Umsetzung formuliert

Die möglichen Rahmenbedingungen

An der Kante des westeuropäischen Binnenmarktes zu den sich transformierenden Volkswirtschaften in Zentral- und Osteuropa liegend, ergibt sich für die Region Wien* eine große Bandbreite zukünftig möglicher ökonomischer und demographischer Entwicklungspfade. Dabei sind die Entwicklungsmöglichkeiten der Region auf das engste mit denen des Regionszentrums verknüpft.

In vorausgehenden Analysen wurden diese Entwicklungsmöglichkeiten ausgelotet und in vier Szenarien dargestellt. Zentrale Bedeutung hat dabei die Wettbewerbsfähigkeit der Wiener Wirtschaft.

<i>EG-Randstadt</i>	Bedeutungsverlust gegenüber Ausgangslage Zurückfallen gegenüber EG-Zentralraum defensiv abwartende Wirtschaft mittlere Zuwanderung relativ geringer Siedlungsflächenbedarf
<i>Internationale Dynamik</i>	bescheidene, qualitativ aber sehr positive Entwicklung Wiens stabiles Umfeld im Westen wie im Osten dynamischer wirtschaftlicher Umstrukturierungsprozeß geringe Zuwanderung moderater Siedlungsflächenbedarf
<i>West-Ost-Metropole</i>	echter Bedeutungsgewinn Wiens qualitative Verbesserung der Wirtschaftsstruktur Konkurrenzfähigkeit im EG-Raum, erhöhter Einfluß im Osten beträchtliche Zuwanderung (aus West und Ost) hoher Siedlungsflächenbedarf
<i>Internationales Krisenmanagement</i>	Konkurrenzfähigkeit und Bedeutungsgewinn, jedoch problematische Entwicklung im Osten Anpassungs- und Finanzierungsprobleme am Wohnungs- und Arbeitsmarkt infolge starker Zuwanderung (aus dem Osten) vergleichsweise höchster Siedlungsflächenbedarf

* Ist Ostregion der richtige Begriff für die Selbstdarstellung der Region auf europäischer Ebene? Er entstammt einer innerstaatlichen Geographie und diente vor allem einer Positionierung gegenüber dem Bund (unter nachkriegszeitlichen Bedingungen). Die einzige Bezeichnung, die in Europa richtig verstanden wird, ist Region Wien.

Große Bandbreiten

Für die Ostregion insgesamt ergeben sich daraus mögliche Einwohnerzuwächse (1991 bis 2011) zwischen 200.000 und 540.000 Einwohnern sowie bis zu 160.000 zusätzliche Arbeitsplätze. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Rahmenszenarien fallen dabei für Niederösterreich geringer aus als für das Zentrum Wien, das den größten Teil der internationalen Zuwanderung aufnimmt. Für den Raum St. Pölten wird in jedem Fall mit einem starken Bevölkerungszuwachs gerechnet.

Der Wohnungsbedarf in der Stadtregion Wien (Wien plus Planungsregion Wien-Umland) liegt zwischen 150.000 und 200.000 zusätzlichen Wohnungen, das dafür erforderliche Nettobauland zwischen 8.500 und 12.000 ha.

Wieviel Wachstum „ver- kraftet“ Wien?

Die auf Wien gerichtete Nachfrage (die laufende Abwanderung von Wienern in das niederösterreichische Umland ist dabei im bisherigen Umfang berücksichtigt) kann in einem Rahmenszenario geringer Zuwanderung (90 - 100.000 Wohnungen) weitgehend innerhalb der Wiener Stadterweiterungsgebiete gedeckt werden. Dabei ist jedoch zu bedenken, daß deren Bebauung in Teilbereichen mit sehr hohen Infrastrukturkosten verbunden ist.

Werden die angenommenen relativ hohen Bebauungsdichten (durchschnittliche Nettogeschosflächen-dichte 0,9) oder das angestrebte Ausmaß an Baulandmobilisierung (70%ige Inanspruchnahme des Baulandes) nicht erreicht und/oder tritt ein Rahmenszenario höherer Zuwanderung (120 - 130.000 Wohnungen) ein, so entsteht ein über die Stadterweiterungsgebiete hinausgehender Siedlungsflächenbedarf. Es müßten dann entweder innerhalb Wiens (infolge hoher Erschließungskosten oder ökologisch begründeter Freihalteansprüche weniger geeignete) weitere Freiflächen herangezogen werden oder im Umland (zu der dortigen Nachfrage) zusätzliche Siedlungsflächen bereitgestellt werden.

Dieses „Überlaufpotential“ würde im Falle einer anzustrebenden Entwicklung (zwischen den beiden Rahmenszenarien Internationale Dynamik und West-Ost-Metropole liegend) im Maximum etwa 20.000 Wohneinheiten (d.s. um die 30% der Umlandnachfrage) umfassen.

Ansatzpunkte: Entwicklungszentren im Umland

Bisher unge- steuerte Sub- urbanisierung

Die Siedlungsentwicklung der jüngeren Vergangenheit hat mehrfache Nachteile für den Gesamttraum mit sich gebracht:

- Verstädterung der wiennahen Gemeinden
- Zunehmende Belastung von Wien und den wiennahen Gemeinden durch den motorisierten Individualverkehr
- Mangelnde Entwicklungsimpulse für die Außenbereiche der Planungsregion und die angrenzenden peripheren Teilräume

Dezentrale Ent- wicklung als Alternative

Soll eine Lösung in der Dezentralisierung gefunden werden, um damit große Teile des Wiener Umlandes vom Siedlungsdruck zu entlasten, so muß sie hinsichtlich zentralörtlicher Versorgungsqualität und Erreichbarkeit des Zentrums von Wien städtische Standards erreichen. Dies ist nur in den gewachsenen Regionszentren mit bereits bestehender hochrangiger Ausstattung (v.a. Höhere Schulen, Krankenhaus, Verwaltungszentrum) möglich.

Anforderungs- profil an Ent- wicklungszent- ren

Um die o.a. Nachteile der bisherigen Siedlungsentwicklung zu vermeiden bzw. abzubauen, müssen bei der Auswahl jener Zentren, mit denen eine dezentrale Konzentration des hinzuwachsenden Siedlungspotentials erreicht werden soll, folgende Kriterien beachtet werden:

- Mindestentfernung zu Wien, d.h. jene Zentren, die bereits als Teil des Siedlungskörpers von Wien zu betrachten sind (Klosterneuburg, Korneuburg, Groß-Enzersdorf, Schwechat, Mödling und Purkersdorf), kommen dafür nicht in Frage
- Höchstentfernung zu Wien (max. 1 Stunde Fahrzeit im ÖV)
- Mindestgröße (5.000 Einwohner, 3.000 Arbeitsplätze im Hauptort)
- zentralörtliche Ausstattung der Bezirkshauptortstufe
- Erweiterungsmöglichkeiten
- (klein-)städtische Atmosphäre

Die (Regional-) Schnellbahn als Rückgrat des Systems

Rückgrat einer in den regionalen Zentren des Umlandes dezentralisierten Siedlungsentwicklung ist ein System der Überlagerung des Schnellbahnverkehrs durch Regionalschnellbahn und Eilzüge, wie es auf einigen Strecken bereits besteht.

Das Niederösterreichische Landesverkehrskonzept sieht einen S-Bahn-Takt von 30 Minuten nach Tulln, Stockerau und Gänserndorf vor, jeweils überlagert durch einen Stundentakt im Regionalschnellbahnverkehr, der das Hinterland dieser Zentren erschließt und nach Wien beschleunigt geführt wird. Für die weiter entfernt liegenden Zentren Hollabrunn, Mistelbach, Hainburg und Bruck an der Leitha ist ein 60-Minuten S-Bahn-Takt und ein überlagerter 60-Minuten Regionalschnellbahn-Takt (damit Halbierung des Intervalls) vorgesehen.

Die dafür erforderlichen Maßnahmen liegen zum geringeren Teil in der Infrastruktur (Ausbau Richtung Wolkersdorf – Mistelbach; der wesentlich teurere Ausbau von Wien zum Flughafen und nach Hainburg spielt in diesem Zusammenhang nicht die entscheidende Rolle), zum größeren Teil im Betriebsorganisatorischen. Sie sind grundsätzlich als mittelfristig realisierbar anzusehen.

Städtische Erreichbarkeiten in der Region

Schon heute werden attraktive Reisezeiten in die Wiener Innenstadt (inkl. Umsteigen und U-Bahn) von einer halben Stunde angeboten (aus Wolkersdorf, Stockerau, Tulln). Von Gänserndorf besteht sogar ein Reisezeitvorsprung des ÖV gegenüber dem MIV von 8 Minuten. Mit Hilfe der angeführten Ausbau- und Reorganisationsmaßnahmen würden auch Bruck an der Leitha und Gänserndorf innerhalb der 30 Minuten-Schwelle liegen, sowie Hollabrunn und Mistelbach im 45-Minuten-Bereich.

Wesentlich dabei ist, daß im Sinne der dezentralen Konzentration die größten Erreichbarkeitsgewinne an der Peripherie des Umlandes erzielt werden müssen. Die Regionalzentren müssen gegenüber nähergelegenen anderen Gemeinden einen Zeitvorsprung in der Verbindung nach Wien erhalten.

Dezentralisierung: Mengen, Orte und Spielräume

In jedem Fall: Steuerung tut not

Die Modellrechnungen für die quantitative Überprüfung des Konzeptes der dezentralen Konzentration wurden mit dem Rahmenszenario *Internationale Dynamik* (mit eher geringem Bevölkerungszuwachs) durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen die Sinnhaftigkeit des Konzeptes selbst für diesen Fall mit relativ bescheidenem Siedlungsflächenbedarf. Im Falle des Eintretens anderer Szenarien mit höheren Bevölkerungszuwächsen (und entsprechenden „Überlaufpotentialen“ aus dem Wiener Stadtgebiet) dürfte überhaupt keine andere Wahl mehr bleiben: die Fortsetzung der Suburbanisierung bei forciertem Flächenwachstum wäre vom Verkehrsaufkommen her überhaupt nicht mehr verkraftbar.

Theoretisches Potential für die Dezentralisierung (Nachfrage)

Im Fall des Rahmenszenarios *Internationale Dynamik* beträgt der Wohnungszuwachs in der Planungsregion Wien-Umland zwischen 1991 und 2011 rund 64.000 Wohnungen (das sind etwa 70% des Zuwachses im Stadtgebiet von Wien), der Arbeitsplatzzuwachs rund 38.000. Scheidet man erstens jenen Anteil von Standortentscheidungen aus, die kaum beeinflussbar sind und berücksichtigt man zweitens, daß einige Zentren am Stadtrand von Wien, die noch über Raumreserven verfügen, einen Teil dieses Zuwachses aufnehmen werden, so ist im Umland mit einem Potential von ca. 23.000 Wohnungen und 10.000 bis 15.000 Arbeitsplätzen zu rechnen, das für eine Dezentralisierung in Frage kommt. Dies bedeutet gleichzeitig eine Reduzierung der Wohnungszuwächse gegenüber einer Trendentwicklung in allen jenen Gemeinden, die nicht als *Entwicklungszentren* fungieren (Zuwachsrate 13% anstelle von 23%).

Angebots-potentiale

Ist damit (für einen bestimmten Zukunftsfall) das Nachfragepotential ermittelt, so ist demgegenüber die Frage zu stellen, ob die für eine Dezentralisierung als *Entwicklungszentren* in Betracht kommenden Gemeinden über jene geeigneten Flächen verfügen, auf denen diese Nachfrage gedeckt werden kann (Angebotspotential).

Geeignete Entwicklungszentren

Die Analyse und Bewertung der Zentren des Wiener Umlandes hat ergeben: unter verschiedenen Randbedingungen sind

- Bruck an der Leitha (mit Bruckneudorf), Gänserndorf, Hollabrunn, Mistelbach, Stockerau und Tulln grundsätzlich als *Entwicklungszentren*, das heißt als Standorträume für zusätzliche siedlungspolitische Impulse, in Betracht zu ziehen (vergleiche dazu die Darstellung ab S. 44).

Zentren ohne zusätzliche Impulse

- Wolkersdorf fehlt es an zentralörtlicher Ausstattung, Hainburg an räumlichen Entfaltungsmöglichkeiten für diese Rolle. Letzteres gilt auch für Krems, das überdies auch künftig über der kritischen Erreichbarkeitsschwelle (von 60 Minuten im ÖV) bleibt. Baden als Zentrum der „Südachse“ fehlen ebenfalls die Raumreserven für Erweiterungen.
- Eisenstadt und Mattersburg können eine bedeutende Zentrenfunktion im Rahmen des Zentralraums der Ostregion erst langfristig übernehmen. Voraussetzung dafür ist eine entsprechend leistungsfähige Bahnverbindung nach Wien (diese könnte z.B. durch die Errichtung der „Süd-Ost-Spange“ hergestellt werden).

- cities in progress*
- St. Pölten und Wr. Neustadt kommen im Rahmen einer Dezentralisierungsstrategie eine wichtige Rolle zu (der Einwohnerzuwachs der beiden Städte inklusive der Landbezirke erreicht etwa die Hälfte des Zuwachses der Planungsregion Wien-Umland). Die Ausbaumaßnahmen zur Landeshauptstadt und zum Wirtschafts- und Technologiestandort können bereits als Elemente einer Strategie der dezentralen Konzentration aufgefaßt werden. Es werden daher im Rahmen dieser Arbeit für die beiden Städte keine zusätzlichen Entwicklungsimpulse vorgeschlagen.

**Aufnahme-
fähigkeit der
Entwicklungs-
zentren**

Die Analyse der Baulandreserven und der für eine Baulanderweiterung geeigneten Zonen in den *Entwicklungszentren*-Gemeinden ergibt, daß etwa 70% des o.a. theoretischen Potentials von diesen Zentren aufgenommen werden können, das sind insgesamt etwa 16.000 Wohnungen zusätzlich zur eigenen Entwicklung. Die größten Spielräume liegen dabei im Nordwesten (Tulln, Stockerau, Hollabrunn). Die im Nordosten (Gänserndorf, Mistelbach) relativ beschränkte Aufnahmefähigkeit fällt in absoluten Größen weniger ins Gewicht. Die weitgehend erschöpften Reserven an der „Südachse“ (überlastete Verkehrsinfrastruktur) verlangen eine Deckung dieser Nachfrage im Südosten (Bruck an der Leitha).

Entweder: Suburbanisierung des *Um-Landes* oder: Urbanisierung der *Land-Städte*

Die Alternativen	<p>Die zwei einander gegenübergestellten Szenarien der regionalen Siedlungsentwicklung sind zwei real mögliche Varianten der Zukunft (bis 2011). Um den siedlungspolitischen Handlungsspielraum auszuloten, wird einer Trendentwicklung - bei der im Bereich der Raumordnung, des Wohnbaues, des Verkehrs und seitens der „Siedler“ so agiert wird wie bisher - das Leitbild einer zielorientierten, gesteuerten Siedlungsentwicklung gegenübergestellt, das allerdings rechtliche und finanzielle Machbarkeit im Auge behält:</p> <p>TREND: Fortgesetztes Randwachstum des Siedlungskörpers von Wien, flächenvergeudende Wohn- und Siedlungsformen, an den Schnellbahnlinien weiter in die Region hinausreichend, kurz: Suburbanisierung des <i>Um-Landes</i>.</p> <p>LEITBILD: Beschränkung des Randwachstums, Forcierung flächensparender Wohn- und Siedlungsformen, Umlenkung der Nachfrage auf geeignete regionale Zentren im Umland von Wien, kurz: Urbanisierung der <i>Land-Städte</i>.</p>
Argumente für eine Dezentralisierung:	<p>Die politische Machbarkeit des Konzeptes sollte vor allem mit den folgenden Argumenten für eine Dezentralisierung erreicht werden können. Das Szenario LEITBILD ermöglicht im Vergleich zum Szenario TREND in der Planungsregion Wien-Umland:</p>
2.300 ha weniger Bauland um 1/3 geringere Grundstückskosten je Wohnung	<ul style="list-style-type: none"> • Einsparungen an Grundstückskosten und damit billigere Wohnungen erstens durch flächensparende Bau- und Siedlungsformen (2.300 ha Einsparung) und zweitens durch Nutzung des Bodenpreisgefälles zwischen wiennahen und wienferneren Gemeinden. Die durchschnittlichen Grundstückskosten je neuerrichteter Wohnung könnten um ein Drittel gesenkt werden.
3 Mrd. öS weniger Erschließungskosten	<ul style="list-style-type: none"> • Einsparungen an Kosten für die technische Infrastruktur für Gemeinden und Wohnungswerber im Ausmaß von rund 3 Mrd. Schilling (bei kompletter Baulanderschließung).
mindestens 4.000 weniger Kfz-Einpendler täglich	<ul style="list-style-type: none"> • Wenn etwa zwei Drittel der in den rund 27.000 neuen Wohnungen der <i>Entwicklungszentren</i> angesiedelten Berufstätigen Wien-Pendler sind und nur die Hälfte der potentiellen Kfz-Pendler durch die günstige Lage ihrer Wohnung und durch ein verbessertes ÖV-Angebot (Regionalschnellbahn) für die Schiene gewonnen werden kann, ergibt dies mindestens 4.000 tägliche Kfz-Pendelfahrten weniger (das entspricht 80% der derzeitigen P&R-Plätze im Wiener Umland).
Höhere Rentabilität im Nahverkehr	<p>Schließlich bringt eine Zunahme der Wohnbevölkerung in den <i>Entwicklungszentren</i> im Ausmaß von 80% des derzeitigen Einwohnerbestands eine Erhöhung der Kosteneffizienz der vorgesehenen Ausbau- und Reorganisationsmaßnahmen im Regionalbahnverkehr.</p>

Perspektiven für Wien: Verkehrs-entlastung auf der Straße

Bereits im Falle des (zuwanderungsarmen) Rahmenszenarios *Internationale Dynamik* bedeutet die erzielbare Veränderung des *Modal splits* für das Stadtgebiet von Wien eine ins Gewicht fallende Entlastung im täglich einströmenden Kfz-Berufsverkehr (10% gemessen an 1981).

Neue Chancen an der S-Bahn: Gartenstadt und Wohn-City

Die Konzentration der Siedlungsentwicklung im Umland trägt außerdem zu einer Steigerung der Standortgunst in den städtischen Bereichen der einmündenden S-Bahnäste bei. Das gilt vor allem für die *Torräume* Floridsdorf, Brigittenau, Praterstern und Südbahnhof, aber auch für die Einzugsbereiche dazwischen liegender S-Bahnhaltestellen im dicht bebauten Stadtgebiet. In diesen Bereichen könnten durch Brachflächennutzung, höherwertige Nutzung mindergenutzter Flächen und Überbauungen neue Stadtteilzentren entstehen.

In einem korrespondierenden System von *Modernisierungskernen* an der S-Bahn könnten den *Gartenstadt*-Wohnungsangeboten in den *Entwicklungszentren*, *Wohn-City*-Angebote (*Stadtwohnungen* in enger Nachbarschaft zu Dienstleistungs- und Bürozentren) gegenübergestellt werden. Auf diese Weise könnten spezifische Standortpotentiale so genutzt werden, daß aus der Funktionsteilung eine gegenseitige Förderung und Attraktivitätssteigerung der gemeinsamen Region entsteht.

Mehr Wachstum erfordert mehr Kooperation

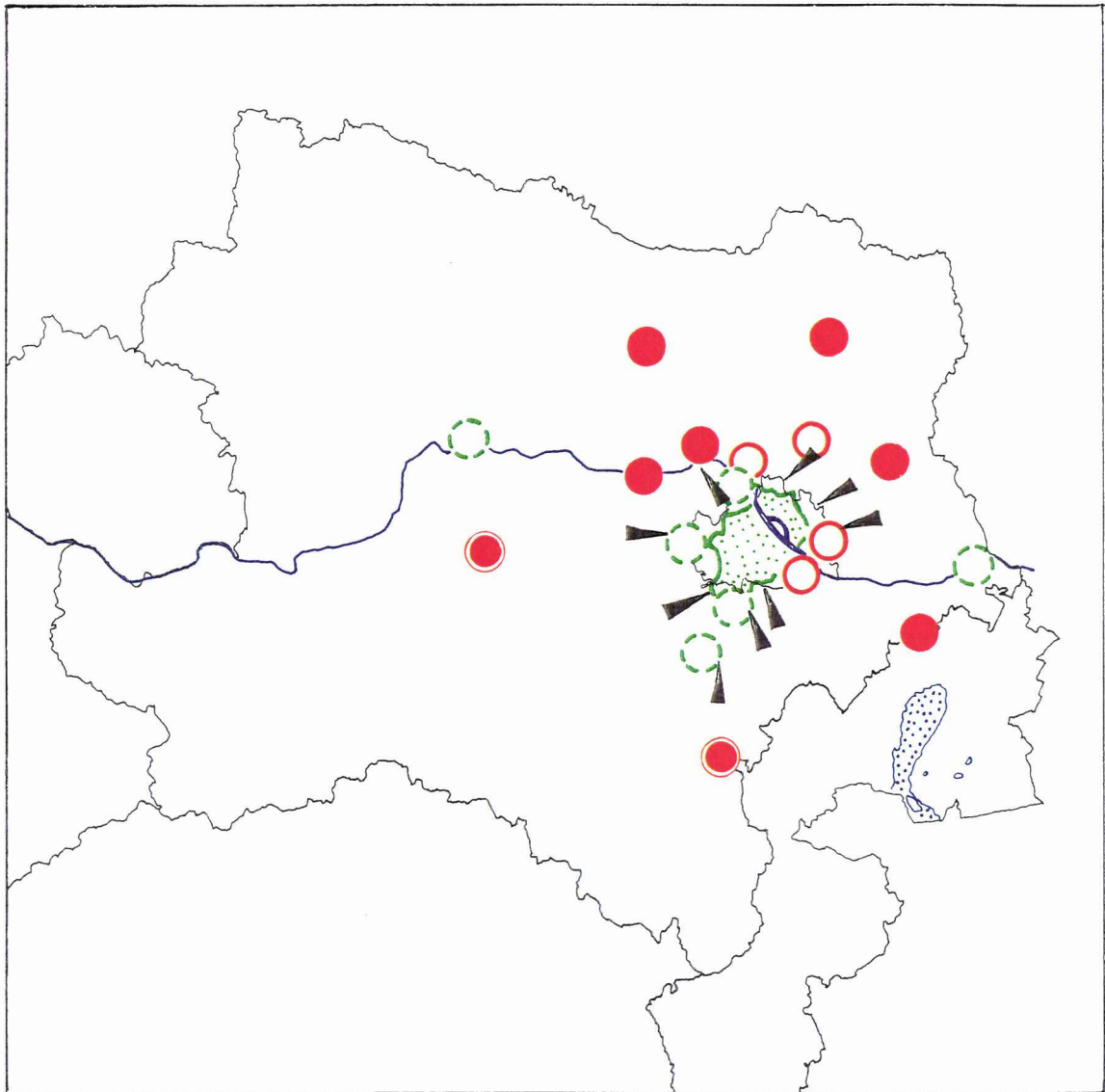
Die o.a. Zahlen beruhen auf einem Rahmenszenario, in dem Wien die auf das Stadtgebiet gerichtete Nachfrage nach Siedlungsflächen weitestgehend aufnehmen kann. Unter diesen Bedingungen können die vorgeschlagenen *Entwicklungszentren* die auf das Umland gerichtete Nachfrage zum Großteil aufnehmen. Daraus ergibt sich, daß im Falle anderer Rahmenbedingungen mit größerer Zuwanderung die beiden Stoßrichtungen *Flächensparen* und *dezentrale Konzentration* noch intensiver und auf gesamtregionaler Ebene (d.h. grenzübergreifend gemeinsam) verfolgt werden müssen, wenn „Überlaufpotentiale“ auch noch im Umland untergebracht werden müssen.







Je größer der Siedlungsdruck, desto bedeutender werden darüber hinaus auch Maßnahmen zur Begrenzung der Zweitwohnsitzentwicklung. Eine verstärkte Kontrolle der Anspruchsberechtigung auf Wohnbauförderung innerhalb der betroffenen Bundesländer, aber auch grenzüberschreitend, könnte über eine effizientere Nutzung der Bestandswohnungen Flächeneinsparungen bringen und zudem Förderungsmittel für die Schaffung neuer Hauptwohnsitze freimachen.

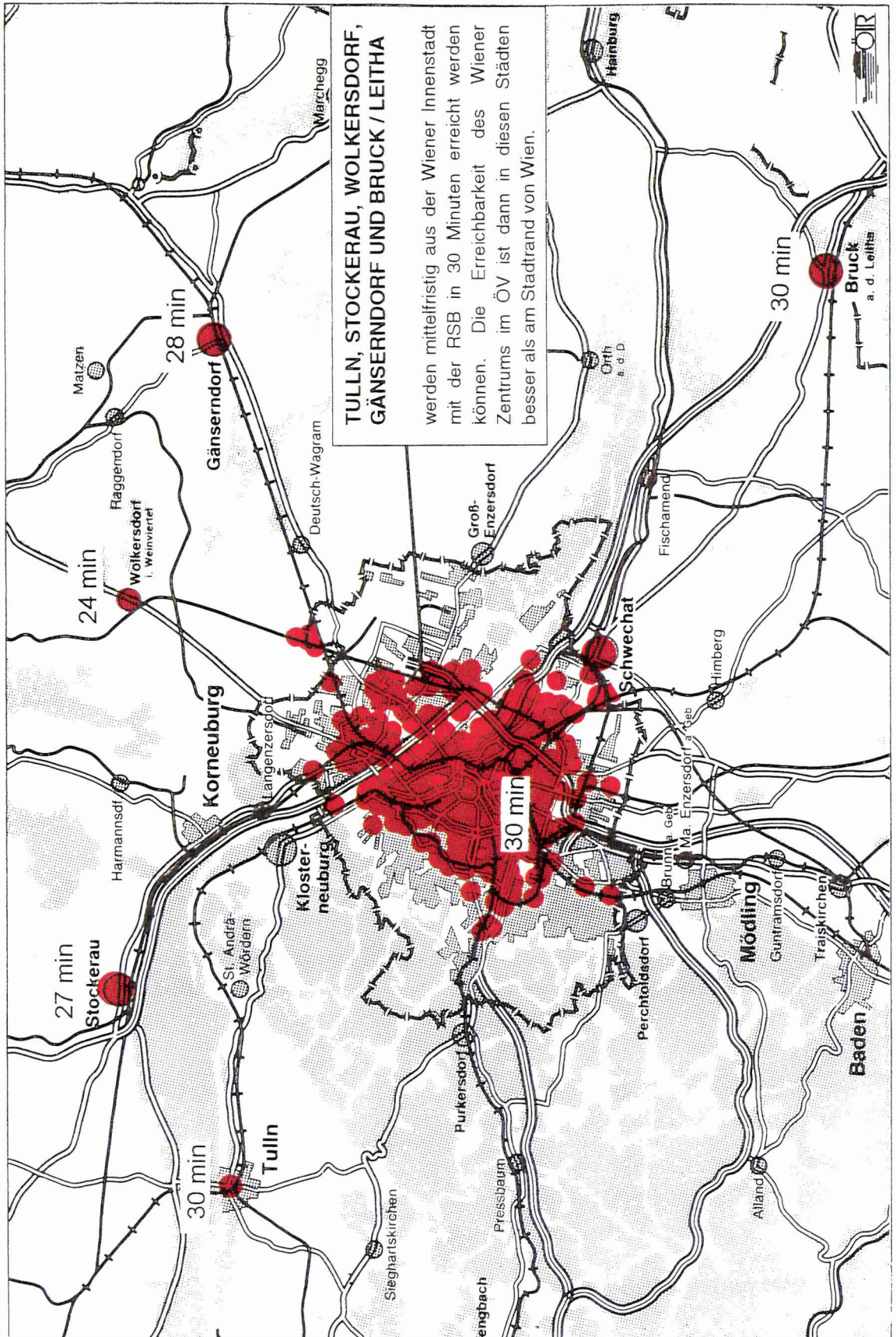
Langfristige Perspektiven

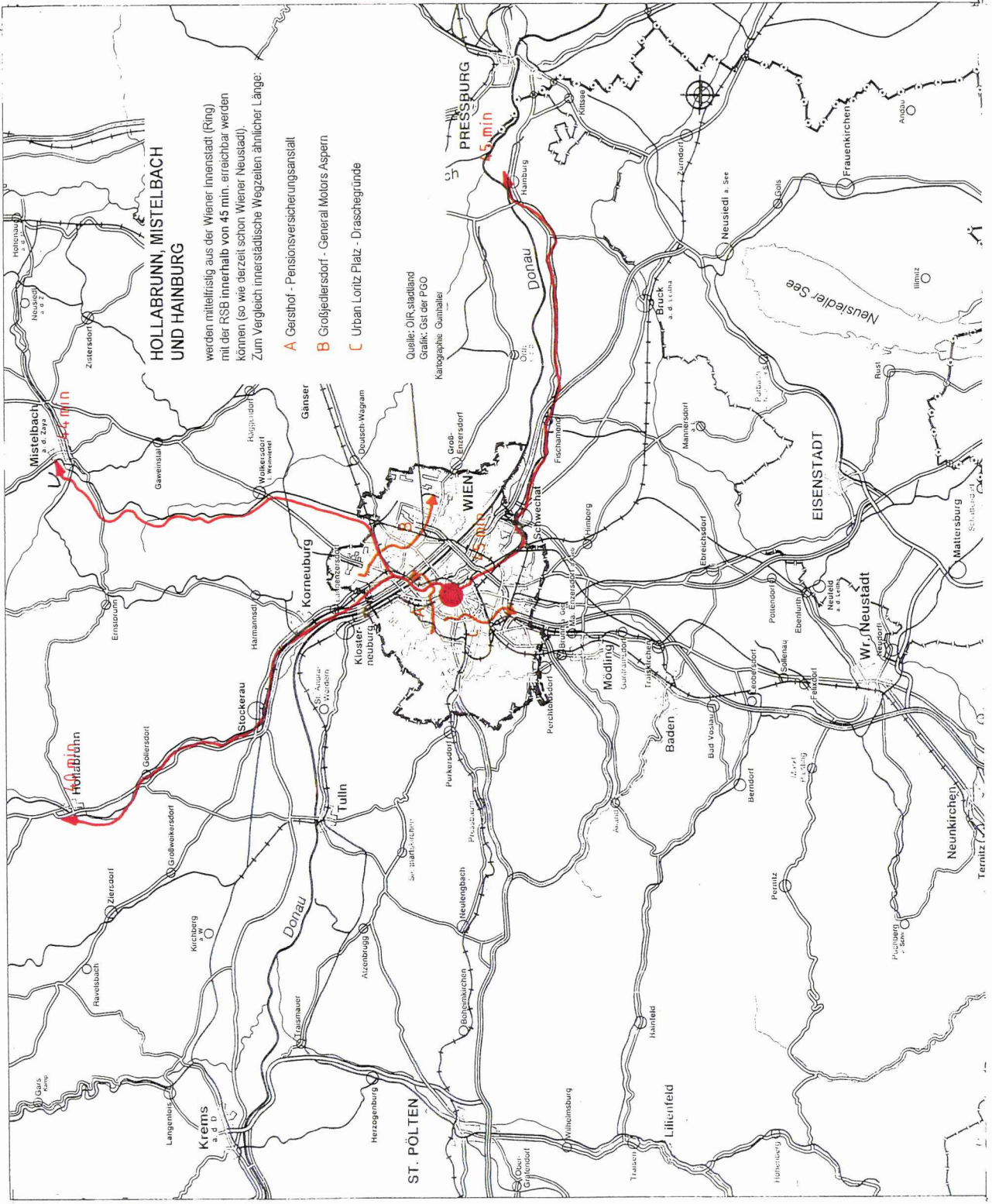
Langfristig könnte durch Ausbaumaßnahmen im Bahnnetz die Dezentralisierung im Bedarfsfall (stärkeres Wachstum Wiens) im Umland noch bedeutend ausgeweitet werden. Neben langfristigen Ausbaupotentialen einzelner *Entwicklungszentren* (v.a. des Raumes Bruck an der Leitha - Parndorf Neusiedl) werden im Zuge des Ausbaus neuer HL-Strecken dann auch Erweiterungspotentiale in St. Pölten und Eisenstadt in den 30 Minuten-Einzugsbereich der Wiener Innenstadt zu liegen kommen. Damit weitet sich der Zentralraum der Ostregion aus. Die Dezentralisierungsstrategie gewinnt neue Spielräume.

Siedlungspolitisches Leitbild: Dezentralisierung



-  Entwicklungszentren (mit Regional- / S-Bahn-Anschluß)
-  bereits gesetzte Entwicklungsimpulse
-  eigendynamische Entwicklung zulassen
-  beschränkte räumliche Entwicklungsmöglichkeiten
-  Grenzen des zentralen städtischen Siedlungsgebietes halten
-  Beschränkung des Siedlungswachstums in den Umlandgemeinden





HOLLABRUNN, MISTELBACH UND HAINBURG

werden mittelfristig aus der Wiener Innenstadt (Ring) mit der RSB innerhalb von 45 min. erreichbar werden können (so wie derzeit schon Wiener Neustadt). Zum Vergleich innerstädtische Wegzeiten ähnlicher Länge:

- A Gersthof - Pensionsversicherungsanstalt
- B Großjedlersdorf - General Motors Aspern
- C Urban Lortz Platz - Draschgründe

Quelle: ÖIK, Stadtländ
 Grafik: GSI der PGO
 Kartographie: Guinthal

Hauptelemente der siedlungspolitischen Strategie

Impulse Eigendynamik Begrenzungen

Die differenzierte Steuerung umfaßt:

- Impulsmaßnahmen im Sinne einer offensiven Angebotspolitik in den *Entwicklungszentren* Bruck an der Leitha, Gänserndorf, Hollabrunn, Mistelbach, Stockerau und Tulln, das sind vor allem: schlüsselfertige Wohnungsangebote im verdichteten Flachbau vom Typus „Gartenstadt“ mit attraktiver Wohnumfeldausstattung (einschließlich Freizeiteinrichtungen, Naherholungsangebot, Kulturprogramm)
- Konzentration der Betriebsflächenangebote in den *Entwicklungszentren*
- Zulassen der weiterhin zu erwartenden starken Eigendynamik in den Gemeinden Korneuburg, Groß-Enzersdorf und Schwechat, allerdings unter Forcierung flächensparender Bau- und Siedlungsformen
- Begrenzung des Siedlungswachstums in allen anderen Gemeinden der Planungsregion Wien-Umland durch Instrumente der Raumordnung und zielkonformen Einsatz des Förderungsinstrumentariums

Kurzfristig

Für die ausgewählten *Entwicklungszentren* bedeutet dies:

- Verwirklichung des Regionalschnellbahnkonzeptes v. a. für Bruck an der Leitha
- Erstellung von Stadtentwicklungskonzepten für alle *Entwicklungszentren*
- Erhebung der Innenentwicklungspotentiale insbesondere in den Gemeinden Stockerau und Mistelbach
- wesentliche Erhöhung des Wohnungsneubauvolumens in den Gemeinden Bruck an der Leitha, Tulln und Stockerau
- Maßnahmen zur Erhöhung der Zentrumsattraktivität und zur Verdichtung des Ortskerns in Gänserndorf, Hollabrunn und Mistelbach
- gezielte Maßnahmen zur Betriebsansiedlung v.a. in Gänserndorf und Stärkung des Standortraums Bruck an der Leitha - Parndorf (komplementäre Arbeitsplatzangebote)

Mittelfristig

- Verwirklichung des Regionalschnellbahn-Konzeptes für Hollabrunn und Mistelbach
- Nutzung der Innenentwicklungspotentiale in Stockerau und Mistelbach
- Erhöhung des Wohnungsneubauvolumens in Gänserndorf und Hollabrunn
- Anlaufen der *Entwicklungszentren*-Funktion in Mistelbach

Langfristig

- gemäßigtes Wachstum in den Gemeinden Bruck an der Leitha und Stockerau
- Weiterführung der Entwicklungsimpulse in den Gemeinden Gänserndorf, Hollabrunn, Tulln und Mistelbach
- Ausdehnung der *Entwicklungszentren*-Funktion von Bruck an der Leitha auf den größeren Standortraum Richtung Parndorf - Neusiedl
- Eisenstadt kann nach Errichtung einer leistungsfähigen Bahnverbindung die Rolle eines *Entwicklungszentrums* im Zentralraum der Ostregion übernehmen.

Zur Umsetzung der siedlungspolitischen Strategie bedarf es also eines ganzen Bündels unterschiedlichster Maßnahmen in den Bereichen Raumordnung, Verkehr, Wohnbau- und Wirtschaftsförderung. Das Instrumentarium dafür ist zum Teil bereits vorhanden und muß nur entweder verstärkt eingesetzt (z.B. die überörtlichen Festlegungen von Siedlungsgrenzen) oder den siedlungspolitischen Zielsetzungen angepaßt werden (z. B. Betriebsstandortförderung).

Neue Steuerungsinstrumente

Zur Umsetzung der siedlungspolitischen Strategie sind jedoch auch bisher noch nicht übliche Maßnahmen der Bodenmobilisierung, des Baulandmanagements, der Wohnbauinvestitionslenkung sowie der Baulandbegrenzung erforderlich. Die eigentlichen Impulse in den *Entwicklungszentren* müssen von attraktiven Wohnungs- und Unternehmensstandort-Angeboten mit Signalwirkung ausgehen. Diese sind nur mit privatwirtschaftlichen Instrumenten erzielbar.

Land-Stadt-Gesellschaft

Benötigt wird eine Institution, die in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde die Aufgaben eines Developers übernimmt und damit die Realisierungssicherheit erhöht. Dazu zählen eine strategiekonforme Liegenschaftspolitik, städtebauliche und Architekturwettbewerbe zur Erzielung von Höchstqualität, Management bzw. Mitfinanzierung von Wohnumfeldeinrichtungen und Marketing. Eine ähnliche *Developer*-Rolle nimmt die ECO Plus heute schon im Bereich der Betriebsansiedlungen wahr.

Von einer neuen Planungs- und Baugesellschaft könnten sowohl (in einem Mutterunternehmen) die Gesamtplanung zur Umsetzung der Strategie als auch (in Tochterunternehmen für jedes *Entwicklungszentrum* unter Beteiligung der jeweiligen Stadtgemeinde) die Detailplanung und Ausführung übernommen werden. Vorbild: Landeshauptstadt-Planungsgesellschaft.

BAU-LAND-Fonds

Der vorsorgliche Grundstücksankauf bzw. -tausch und die Weitergabe an Betriebe und Wohnbauträger, die (auch terminlich) die Umsetzung der Strategie gewährleisten, müssen nicht von einer einzigen Institution geleistet werden. Als Ergänzung zur Land-Stadt-Gesellschaft, deren Aktivitäten sich auf strategische Maßnahmen konzentrieren, ist ein niederösterreichischer Landes-Baulandfonds vorstellbar, der Gemeinden und Developer bei der aktiven Bodenpolitik unterstützt. Wesentlich ist, daß der Fonds in seiner Geschäftstätigkeit (durch Statuten und Aufsicht) ausdrücklich an die Ziele der Raumordnung gebunden wird. Wenn die öffentliche Hand mit Hilfe des Fonds als starker Akteur auf dem Bodenmarkt auftritt, kann sie damit auch auf die Preisbildung Einfluß nehmen.

raumverträgliche Wohnbauförderung

Zur Lenkung der Siedlungstätigkeit in die *Entwicklungszentren*, aber auch um in den anderen Gemeinden die Beachtung der Ziele der Raumordnung* im geförderten Wohnbau durchzusetzen, sollte darüber hinaus in die Wohnungsförderungsverordnung ein Bonus für eine gute Erreichbarkeit von S-Bahn-Haltestellen aufgenommen werden, wie er heute schon für ressourcensparende Heizanlagen vorgesehen ist. Dies liegt ebenso im öffentlichen Interesse, wie die bereits praktizierte Bevorzugung des Geschoßwohnungsbaues und des verdichteten Flachbaues gegenüber Einzel-Eigenheimen.

*) sh. ROG-Novelle 1993: Leitziele der örtlichen und überörtlichen Raumordnung: "... ist eine flächensparende, verdichtete Siedlungsentwicklung und die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel anzustreben."

<p>Nutzungsverträge als Widmungsvoraussetzung</p>	<p>Die ROG-Novelle 1993 enthält als <i>Maßnahme zur Bodenmobilisierung</i> die privatrechtliche Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die widmungsgemäße Nutzung. Die Anwendung dieses Instruments stellt eine Voraussetzung für die Realisierung eines dynamischen Siedlungswachstums in den <i>Entwicklungszentren</i> dar. Diese haben derzeit nur geringe Baulandreserven, das benötigte Bauland muß zum Großteil neu gewidmet werden. Durch eine Koppelung der Neuwidmung mit Nutzungsverträgen kann neu gewidmetes Bauland fristgerecht einer widmungskonformen Nutzung zugeführt werden. Die privatrechtlichen Verträge als Bedingung für die Baulandwidmung sollten schließlich auch zur Steuerung der Bodenpreisentwicklung eingesetzt werden.</p>
<p>Infrastrukturabgabe für ungenutztes Bauland</p>	<p>Mit der in der ROG-Novelle vorgesehenen Infrastrukturabgabe (für den Fall, daß innerhalb von fünf Jahren keine widmungsgemäße Nutzung erfolgt) werden mittelfristig die Möglichkeiten zur Baulandmobilisierung wesentlich verbessert.</p> <p>Um die Siedlungsentwicklung in die <i>Entwicklungszentren</i> zu lenken, sind neben den gezielten Wachstumsimpulsen an diesen Standorten jedoch auch restriktive Maßnahmen in den übrigen Umlandgemeinden erforderlich. In diesen soll der Wohnungszuwachs auf den Eigenbedarf beschränkt werden: Dazu müssen zukünftige Baulanderweiterungen beschränkt und etwaige bestehende Baulandüberhänge reduziert werden.</p> <p>Neben dem Vorteil einer besseren Lenkbarkeit der Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene bietet eine „bedarfsgerechte Widmungspolitik“ auch bessere Voraussetzungen für die Baulandmobilisierung und damit größere Chancen für die Steuerung der Siedlungsentwicklung auf der Gemeindeebene. Die Gemeinden sind bei dieser Aufgabe einer bedarfsgerechten Flächenwidmung durch konkrete Vorgaben von seiten der überörtlichen Raumplanung zu unterstützen.</p>
<p>Restriktionen im verbindlichen Regionalprogramm</p>	<p>Mit dem Instrument der überörtlichen Festlegung von Siedlungsgrenzen sind bereits wesentliche Schritte in Richtung einer Beschränkung der Neuwidmung von Bauland gesetzt worden. Um auch die Reduktion bestehender Baulandüberhänge zu forcieren, bedarf es eines verbindlichen <i>regionalen Siedlungsprogrammes</i> (in Ergänzung oder Erweiterung des <i>Regionalen Raumordnungsprogrammes für die Planungsregion Wien-Umland</i> von 1990), in dem neben den Zielen für die <i>Entwicklungszentren</i> vor allem auch Zielvorgaben für den Einwohner- und Wohnungszuwachs in den Gemeinden ohne <i>Entwicklungszentren</i>-Funktion festgeschrieben werden sollen. Die Gemeinden sind dazu zu verpflichten, das Ausmaß des Baulandes an diese Mengenlimits anzupassen.</p> <p>Es ist Aufgabe der überörtlichen Raumplanung, Instrumente zu entwickeln, nach denen diese Anpassung erfolgen kann.</p>
<p>Örtl. Raumordnungsprogramm Stadtentwicklungsplan</p>	<p>Wichtigstes Instrument zur Umsetzung der Strategie auf der Gemeindeebene ist das <i>örtliche Raumordnungsprogramm</i>. Insbesondere in den <i>Entwicklungszentren</i> sollten darin auch die privatrechtlichen Maßnahmen der Stadtgemeinden aufgenommen werden (vgl. ROG-Novelle). Inhaltlich (vgl. Mindestinhalte nach dem ÖRK '91) sollte es jedenfalls umfassen</p> <ul style="list-style-type: none"> • die funktionale Gliederung einschließlich Vorsorge für bzw. Abstimmung mit überörtlichen Einrichtungen und Anlagen • den Ausbau von Ver- und Entsorgung sowie Verkehrserschließung einschließlich Kostenschätzung • die Sicherung von Freilandflächen differenziert nach Realisierungsphasen. <p>Das örtliche Raumordnungsprogramm sollte in den Gemeinden der <i>Entwicklungszentren</i> die Funktion eines Stadtentwicklungsplanes haben. Stadterneuerungs-, Verkehrs-, Grünraum- und City-Marketing-Konzepte sind damit zu verknüpfen.</p>

Wesentlicher Bestandteil der Dezentralisierungsstrategie sind die Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der *Entwicklungszentren* (vgl. dazu die Darstellung auf S. 43f). Dabei handelt es sich um Investitionen in Infrastruktur und Betriebsmittel der Bahn.

Investitionen in den regionalen Bahnverkehr

Die geschätzten Kosten der kurzfristigen Ausbaumaßnahmen und des rollenden Materials für die mittelfristige Reorganisation des Bahnverkehrs betragen für die Angebotsverbesserungen in den *Entwicklungszentren* insgesamt: 470 Mio. S für Infrastruktur, 300 Mio. S für Betriebsmittel. (Ob die Einfügung der Regionalschnellbahn nach Hollabrunn und Mistelbach in den 3-Minuten-Takt der S-Bahn-Stammstrecke noch weitere Kosten verursacht, bedarf einer näheren Untersuchung).

Finanzierung durch Länder und Bund

Die Finanzierung dieser Investitionen des Bundes bzw. der ÖBB wird unter Beteiligung der beiden Länder Wien und Niederösterreich erfolgen müssen. Die beiden Länder sollten

(a) ihre Beiträge zum Ausbau des regionalen Bahnverkehrs
und

Regionsvertrag Wien-Niederösterreich

(b) das siedlungspolitische Konzept für die *Region Wien* (bisher *Ostregion*), in der Konkretheit der hier vorgelegten Vorschläge zum Gegenstand eines Regionsvertrages machen, in den, sobald konkrete Vereinbarungen anstehen, auch das Burgenland einzubeziehen ist. Die planrelevanten Konzeptinhalte sind im *Wiener Stadtentwicklungsplan*, im *Landesentwicklungskonzept Niederösterreich* sowie im *Raumordnungsprogramm für die Planungsregion Wien-Umland* zu berücksichtigen.