

Nr. 33

STADTREGION

WIEN



Wien
Vienna-Vienne-Viena-ウィーン

**STADTREGION
WIEN**

WERKSTATT
BERICHT

Stadtregion Wien

**Im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung**

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

1	Geographie	5
1.1	Lage in Europa	5
1.2	Natürliche geographische Strukturen	7
1.3	Historische Entwicklung	8
1.4	Position im Europäischen Infrastruktursystem	8
2	Statistische Daten zur Stadtregion	10
2.1	Ausdehnung und funktionelle Strukturen	10
2.2	Bevölkerung.....	11
2.2.1	Bevölkerungsentwicklung	11
2.2.2	Bevölkerungsprognose	12
2.2.3	Bildung.....	13
2.2.4	Haushalte.....	14
2.2.5	Ausländer.....	14
2.3	Wohnungen	15
2.4	Wirtschaft und Arbeitsmarkt	15
2.4.1	Arbeitsstätten 1991	15
2.4.2	Berufstätige und Beschäftigte	16
2.4.3	Beschäftigung nach Sektoren	17
2.4.4	Pendeltätigkeit	18
2.4.5	Arbeitslosigkeit.....	19
2.4.6	Bruttoregionalprodukt.....	19
2.5	Städtische Umwelt.....	19
2.5.1	Energie	19
2.5.2	Wasser.....	21
2.5.3	Abwasserentsorgung	22
2.5.4	Abfallentsorgung.....	22
2.5.5	Emissionen, Immissionen	23
2.6	Verkehr	23
3	Das Verwaltungssystem, rechtsverbindliche Vorgaben und informelle Planungspraxis im hierarchischen Planungssystem	25
3.1	Föderales System – Bund, Länder und Gemeinden	25
3.2	Rechtlicher Rahmen und Planungspraxis	26
3.2.1	Niederösterreich.....	26
3.2.2	Burgenland	27
3.2.3	Wien.....	27
4	Organisation der regionalen Planungsinstitution Planungsgemeinschaft OST (PGO)	30
4.1	Vorgeschichte.....	30
4.2	Gründung und Aufgabe	30
4.3	Organisation und Arbeitsweise.....	30
4.4	Arbeitsschwerpunkte	31
4.5	Herausforderungen für eine Weiterentwicklung der PGO.....	31

4.6	Siedlungspolitisches Konzept Ostregion (SKO) als Beispiel für verbindliche Pläne.....	31
5	Neue Perspektiven und Partnerschaften in der Planung und Projektumsetzung	34
5.1	Strategien zur Unterstützung von nationalen und internationalen Funktionen in städtischen Bereichen	34
5.2	Innerregionale Strategien: Revitalisierung von innerstädtischen Problemzonen versus Potentiale für neue Entwicklungen	34
5.2.1	Sanfte Stadterneuerung und Schutzzonenmodell.....	34
5.2.2	Dezentrale Konzentration	36
5.3	Neue Partnerschaften und Kooperationsformen in Vermarktung und Wirtschaftsförderung	37
5.4	Kooperation bei regional bedeutsamen Infrastrukturprojekten	37
6	Erhöhung der Umweltqualität auf städtischer und regionaler Ebene	41
6.1	Maßnahmen im Siedlungsbereich.....	41
6.2	Maßnahmen für Freiraum und Erholung	42
6.3	Agenda 21 - Strategien zur nachhaltiger Entwicklung	45
7	Dokumentation der Schlüsselprojekte zur Förderung der nachhaltigen Regionalentwicklung	47
	Abbildungsverzeichnis.....	66
	Tabellenverzeichnis.....	66
	Quellenverzeichnis.....	67

Impressum

Eigentümer und Herausgeber:

Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18, Referat Öffentlichkeitsarbeit

Bearbeitung:

Emrich Consulting, Dipl.-Ing. Hans Emrich, Dipl.-Ing. Reinhard M. Weitzer

Inhaltliche Koordination:

Dipl.-Ing. Otto Frey, Magistratsdirektion – Stadtbauverwaltung, Gruppe Planung
Hans-Jörg Hansely, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung

Covergestaltung:

un!art, Sascha Jakab

Produktion und Druck:

AGENS-WERK Geyer + Reisser GmbH

Photos:

MA 18, Luftbild-panorama (Abb.3), Luftbilder: MA 13

© Wien 2000

ISBN: 3-902015-11-x

1 Geographie

1.1 Lage in Europa

Wien, die Bundeshauptstadt Österreichs, liegt an den Ufern der Donau, einem der wichtigsten Wasserwege durch den Kontinent. Eine Vielzahl von Nachbarstaaten Österreichs ist innerhalb kurzer Zeit zu erreichen. Die Grenze zur Slowakei liegt etwa 40 km östlich von Wien, die Grenzen zur Tschechischen Republik und Ungarn sind rund 50 km entfernt. Die Distanz zur Adria beträgt rund 350 km Luftlinie, zum Baltischen Meer rund 620 km, zur Nordsee 820 km zur Ägäis 1.000 km und zum Schwarzen Meer weniger als 1.100 km.

ropas, war einst Hypothek und ist heute ein Potential zur Weiterentwicklung. So versuchen Stadt und Region durch die Brückenkopf-Funktion in Richtung Mitteleuropa, die sich aus ihrer Lage und durch das historisch gewachsene Verständnis für die Nachbarländer ergibt, Potentiale für die künftige Entwicklung zu finden und zu nutzen. Darüber hinaus sieht sich die Region Wien als fester Bestandteil der europäischen Struktur, an deren Entwicklung tatkräftig mitgearbeitet werden soll. Überdies unterstützt Wien aktiv die Städte der EU-Beitrittskandidaten auf ihrem Weg in die EU.

Diese Lage, geographisch im Herzen Europas und doch jahrzehntelang am Rande Westeu-

Abbildung 1: Lage in Europa



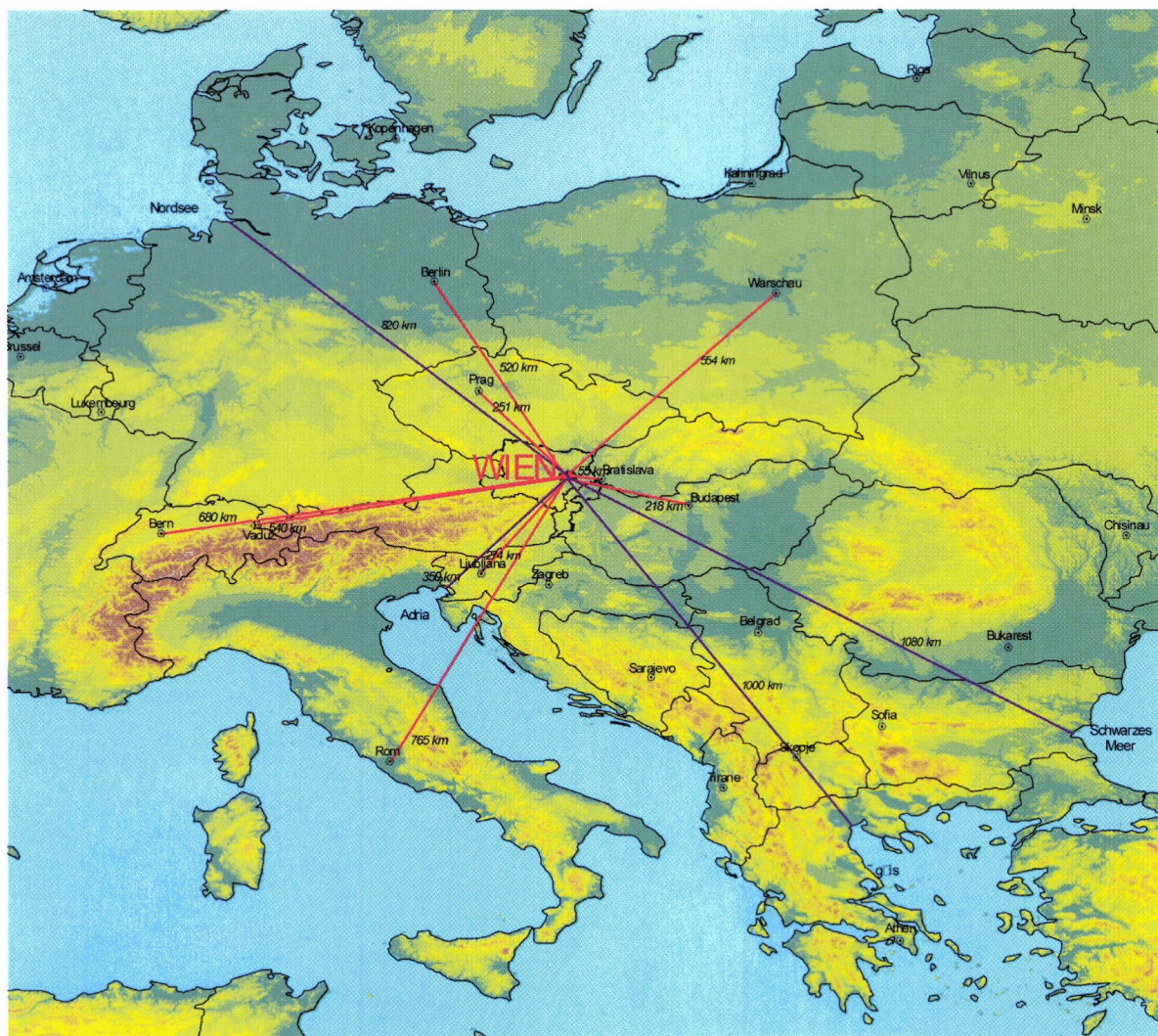
Stadtregion Wien

Tabelle 1: Distanz und geschätzte Reisezeiten von und zu den Hauptstädten der Nachbarstaaten

Staat	Hauptstadt	Flugdistanz in km	Straßendistanz in km	geschätzte Reisezeit mit PKW	Minimale Reisezeit auf der Schiene
Tschechische Rep.	Prag	251	298	4 h 20 min	4 h 46 min
Deutschland	Berlin	522	637	9 h 15 min	9 h 49 min
Ungarn	Budapest	218	239	2 h 25 min	2 h 32 min
Italien	Rom	765	1.114	11 h 40 min	13 h 20 min
Liechtenstein	Vaduz	540	658	7 h 05 min	8 h 21 min
Slowakei	Preßburg	55	65	1 h 00 min	1 h 18 min
Slowenien	Laibach	274	375	4 h 30 min	6 h 00 min
Schweiz	Bern	680	896	9 h 25 min	10 h 29 min

Quelle: AND Publishers, 1999

Abbildung 2: Geographische Lage Wiens in Europa – Flugdistanz zu ausgewählten Zielen



1.2 Natürliche geographische Strukturen

Wien liegt im Übergangsbereich der letzten Ausläufer des Alpenvorlandes, dem Wienerwald und der Tiefebene des Wiener Beckens, die in die pannonische Tiefebene übergeht. Die topographische Situation der Stadt ist durch die Höhenstufen der tertiären Schotterterrassen geprägt, welche die Donau im Laufe der Jahrhunderte geformt hat. Die Höhenlage der Inneren Stadt beträgt etwa 160 m über Meeresniveau. Das Klima ist gemäßigt kontinental (mitteleuropäisches Übergangsklima), die jährliche Niederschlagsmenge liegt durchschnittlich bei 600 mm.

Im Westen der Stadt findet sich mit dem Wienerwald ein ausgedehntes Wald- und Grüngelände, das gemeinsam mit der vorherrschenden Westwetterlage für die hohe

Luftqualität der Stadt und ihrer Region mitverantwortlich ist. Der Wienerwald wurde deswegen bereits frühzeitig unter Schutz gestellt. Die Stadt hat einen Grünflächenanteil von 50 %, 18 % der Stadtfläche sind Wald.

Der südliche und östliche Teil der Region, das Wiener Becken und das Marchfeld sind durch intensive Landwirtschaft geprägt und eine landwirtschaftliche Hauptproduktionszone Österreichs. Entlang der Donau befindet sich ein weitgehend geschlossener Bereich naturnahen Auwaldes. Etwa 40 km südöstlich von Wien liegt mit dem 320 km² großen Neusiedler See, einem durchschnittlich 1,5 m tiefen Steppensalzsee, Österreichs größtes stehendes Gewässer.

Abbildung 3: Blick über Wien



© luftbild-panorama

1.3 Historische Entwicklung

Die frühesten Siedlungen auf Wiener Gebiet lassen sich für die Spätbronze-Zeit (ca. 1000 v.Chr.) nachweisen. Als Ausgangspunkt der heutigen Stadt ist jedoch das römische Lager Vindobona anzusehen, das wenige Jahrzehnte nach Christi Geburt als Außenposten der römischen Stadt Carnuntum am Donau-Limes, 40 km östlich von Wien, angelegt wurde. Vindobona hatte in seiner Blütezeit als römische Stadt ca. 35.000 Einwohner.

Während der Herrschaft der Babenberger Mitte des 11. Jahrhunderts gelang Wien der Aufstieg vom unbedeutenden Burgplatz im Grenzland zur Residenzstadt. Auch die Habsburger, zuerst Kaiser des Heiligen Römischen Reichs, dann Kaiser von Österreich, sahen Wien als ihr Machtzentrum an. Nach der zweiten abgewehrten Türkenbelagerung (1683) wurde Wien als barocke Metropole und kaiserliche Residenzstadt wieder aufgebaut.

Nach der gescheiterten März-Revolution 1848 wurde eine neue Gemeindeordnung gültig, nach der 34 Vorstädte eingemeindet wurden. In weiterer Folge wurde 1860 die Festungsanlage geschleift und durch ausgedehnte Parkanlagen sowie die Ringstraße mit ihren Prunkbauten ersetzt. Diese Erweiterung führte zu einer Verdopplung der Einwohnerzahl auf 430.000. Angesichts der ungebrochenen Zuwanderung, dem Ausbau des gründerzeitlichen Wiens und weiteren Eingemeindungen, beherbergte die Metropole des Habsburgerreiches 1900 rund 1,6 Mio. Menschen.

Nach dem Zerfall der Monarchie 1918 hatte Wien rund 2,2 Mio. Einwohner zu verzeichnen. Neben diversen anderen Problemen herrschte infolge der Expansion akute Wohnungsnot. Unter Bürgermeister Seitz wurden im sogenannten „Roten Wien“, in elf Jahren 64.000 Wohnungen für 220.000 Menschen errichtet. Viele dieser Gemeindebauten prägen noch heute nachhaltig das Stadtbild.

1.4 Position im Europäischen Infrastruktursystem

Die Stadtregion Wien hat seit der Ostöffnung in ihrer Funktion als Knoten des Personen- und Güterverkehrs ständig wachsende Bedeutung erfahren. Im Raum Wien / Bratislava sollen einander künftig drei europäische Achsen der Transeuropäischen Netze (TEN)

1921, kurz nach dem ersten Weltkrieg, wurde nach einer Volksabstimmung das Burgenland wieder Österreich angegliedert. Im Jahr 1922 wurde Wien, bis dahin Teil Niederösterreichs, ein eigenes Bundesland. Aufgrund der gemeinsamen historischen Entwicklung verblieben zunächst alle wesentlichen Institutionen Niederösterreichs, wie z.B. der Sitze der Landesregierung und die gesamte Landesverwaltung, in der Bundeshauptstadt. Wien übernahm somit die Rolle als Landeshauptstadt Niederösterreichs.

1938 erfolgte unter der NS-Herrschaft die Neugliederung Österreichs, nun als „Ostmark“ bezeichnet. Wien wurde durch die Eingliederung von 98 niederösterreichischen Gemeinden zu „Groß-Wien“, eine Verwaltungseinheit mit rund 2,2 Mio. Einwohnern. Nach Beendigung des zweiten Weltkriegs wurden viele dieser Gemeinden wieder eigenständig, einige verblieben nach Referendumsentscheid verwaltungsmäßig weiterhin bei Wien. Nach Abschluß des Staatsvertrages, der Österreich die Unabhängigkeit brachte, wurden die ursprünglichen Grenzen der drei Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland wieder hergestellt.

Mit der Eskalation des „Kalten Krieges“ wurde die gesamte Grenze zu Ungarn und der Tschechoslowakei durch den „Eisernen Vorhang“ abgeriegelt. Damit orientierte sich bis zur Wiederöffnung der Grenzen im Jahr 1989, der kulturelle und wirtschaftliche Austausch der Region nach Westen.

1986 beschloß der Niederösterreichische Landtag, aufgrund einer Volksbefragung, St. Pölten als eigene Landeshauptstadt einzurichten und mit einem entsprechenden Verwaltungszentrum, dem „Regierungsviertel“ auszustatten. Damit sollte nach der Erklärung von 1922, daß Niederösterreich ein selbständiges Bundesland ist, ein Zeichen zur Aufwertung des Landes insgesamt und der Region St. Pölten im besonderen gesetzt werden.

schneiden. Es sind dies, als Ost-West-Verbindung die sogenannte „Magistrale für Europa“ (markiert durch die Städte Paris – München – Wien – Budapest - Kiev), die Nord-Süd TEN-Verbindung Berlin – Prag – Brunn - Wien (oder Bratislava) - Thessaloniki/Istanbul

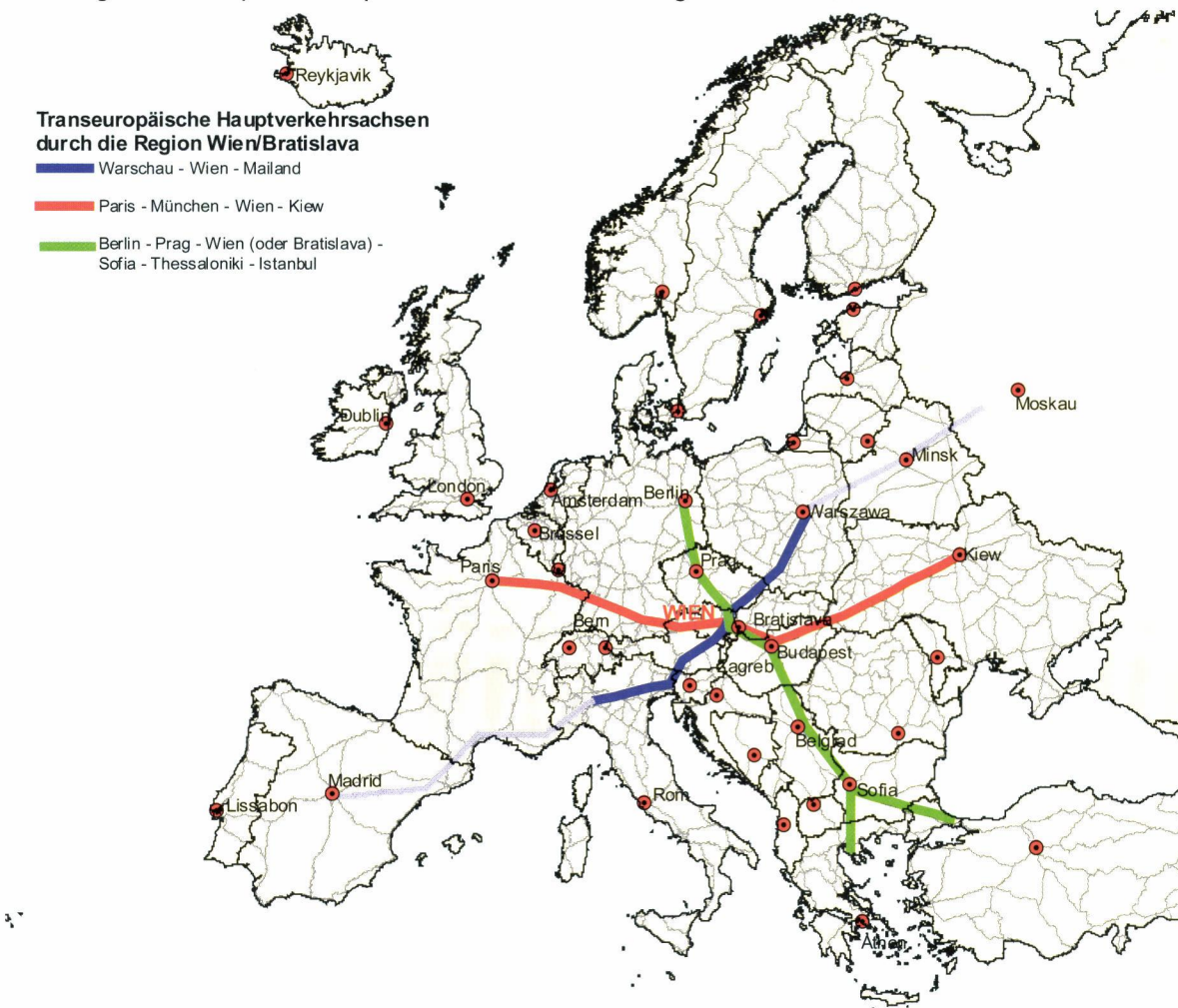
und der Korridor von Warschau-Kattowitz-Wien-Mailand in Richtung Süd-Osten. Durch die grenznahe Lage des Ballungsraums Wien, die Verbesserungen der Erreichbarkeitsverhältnisse sowie die laufenden Maßnahmen zur Integration und Grenzöffnung, bekommt teilweise auch der Regionalverkehr grenzüberschreitende Dimensionen.

Die Donau ist ein bedeutender Wasserkorridor im europäischen Binnenwasserstraßennetz. Sie hält ein noch weitgehend ungenutztes Potential zur Abwicklung von Ost-West Verkehr durch Österreich vor. Die Donauhäfen

stellen die Verknüpfung mit dem Landverkehr her. Der Hafen Wien ist mit deutlich steigender Frequenz beim „just-in-time“- und kombinierten Güterverkehr bereits jetzt der bedeutendste Container-Binnenhafen Europas.

Der Flughafen Wien-Schwechat hat neben seiner nationalen Bedeutung eine wesentliche Drehscheibenfunktion von und nach Osten. Als Reaktion auf die stark steigenden Passagierzahlen laufen derzeit umfangreiche Ausbauprojekte am Flughafen, unter anderem die Projektierung einer dritten Landebahn.

Abbildung 4: Transeuropäische Hauptverkehrsachsen durch die Region Wien/Bratislava



2 Statistische Daten zur Stadtregion

2.1 Ausdehnung und funktionelle Strukturen

Die Stadt Wien hat im Zuge der Suburbanisierungsprozesse der letzten Jahrzehnte enge Wechselbeziehungen und Verflechtungen zu seinem Umland aufgebaut, vor allem mit den Gemeinden in einem Radius von rund 40 bis 50 km um die Bundeshauptstadt. Das „Wiener Umland“ umfaßt die politischen Bezirke Baden, Bruck/Leitha, Korneuburg, Mödling, Tulln, Wien-Umgebung und die Gerichtsbezirke Gänserndorf, Groß Enzersdorf, Marchegg und

Mistelbach sowie Neulengbach. Gemeinsam mit der Stadt Wien wird von der „Stadtregion Wien“ gesprochen.

Weitere Verflechtungen bestehen mit den übrigen Bezirkszentren der Länder Niederösterreichs und des Burgenlandes außerhalb des Wiener Umlandes. Immer ausgeprägter werden die Verflechtungen mit der slowakischen Hauptstadt Bratislava.

Abbildung 5: Wiener Umland



Im Zuge der anhaltenden Suburbanisierungsprozesse kam es vor allem in den Gemeinden des Wiener Umlandes zu massiven Änderungen in der Flächennutzung. Die verstärkte Ausweisung von Bauland für Wohn- und Mischgebiete (plus 6,1 % zwischen 1976 und 1986) und besonders die neu gewidmeten Flächen für Gewerbe- und Industriegebiete (plus 62,1 % zwischen 1976 und 1986) sind ein deutlicher Indikator für diese Entwicklung. Die vergleichbaren Werte für Wien liegen bei plus 5,1 % zwischen 1985 und 1997 und 13,8 % für Gewerbe- und Industriegebiete im gleichen Zeitraum.

Interessant ist die Tatsache, daß in Wien zwischen 1970 und 1990 eine Ausdehnung der Siedlungsflächen um insgesamt 1.600 Hektar stattfand, wobei zirka 90 % des Landverbrauchs auf die südlichen Bezirke 10, 12 und 23 sowie die nordöstlichen Bezirke 21 und 22 entfielen. Im Stadtentwicklungsplan für Wien wurde mit Stand 1994 ein Siedlungsflächenpotential von rund 3.150 ha angegeben, dem ein langfristiger Siedlungsflächenbedarf von rund 2.700 ha gegenübergestellt wird.

Tabelle 2: Flächenbilanz 1997 für Wien und das nahe Wiener Umland

Flächenbilanz 1997	Wien		Gemeinden im nahen Umland ¹⁾	
	in ha	in %	in ha	in %
Wohngebiet ²	11.767	28	14.411	11
Industrie und Gewerbe	2.641	6	2.788	2
Erschließungsflächen	5.738	14	4.681	3
Bruttobauland ²	20.146	49	21.880	16
Grünland	21.348	51	118.522	84
davon Wald	7.200	17	36.123	26
davon Landwirtschaft	6.946	17	73.995	53
Gesamt	41.494	100	140.402	100

1) von der Gesamtfläche der Planungsregion Wien-Umland ist etwa ein Drittel erfaßt

2) bebaute Grundstücke inklusive der als Kleingarten genutzten Grundstücke

Quelle: Realnutzung von Wien 1994, Grobschätzung auf den Stand 1997, Bildflüge des Umlandes 1996, ergänzende Erhebungen des ÖIR

Die aktuellste vergleichende Flächenbilanz weist für Wien etwa gleich viel Bruttobauland wie Grünland aus. Für die erfaßten Gemeinden des nahen Umlandes ist der Anteil des Bruttobaulandes mit rund 16 % naturgemäß

deutlich geringer. Die 84 % Grünland wiederum bestehen aus rund einem Drittel Wald und zwei Dritteln landwirtschaftlich genutzten Flächen.

2.2 Bevölkerung

2.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Zwischen 1987 und 1994 wuchs die Bevölkerung Wiens um über 100.000 Einwohner, vor allem durch den Zuzug aus den Reformländern, Ex-Jugoslawien und Osteuropa. Seit Mitte der 90er ist eine räumlich differenzierte Entwicklung zu beobachten. Tendenzielle Bevölkerungsabnahmen in den dicht bebauten

Bezirken stehen deutliche Wachstumsraten in Bezirken mit starker Wohnbautätigkeit gegenüber, die per Saldo ein Bevölkerungswachstum generieren. Diese Trends werden sich auch künftig fortsetzen, wenn auch in abgeschwächter Form.

Tabelle 3: Entwicklung der Wohnbevölkerung

Bevölkerung	Wien	Wiener Umland	Stadtregion gesamt
1971	1.619.885	494.615	2.114.500
1981	1.531.346	518.685	2.050.031
1991	1.539.848	564.848	2.104.696
1998	1.606.843	606.041	2.212.884
Veränderung in %			
1971 - 1981	-5,5	4,9	-3,0
1981 - 1991	0,6	8,9	2,7
1991 - 1998	4,4	7,3	5,1

Quelle: ÖSTAT, VZ 1981, 1991, Bevölkerungsfortschreibung 1998, MA 66, MA 14, Bevölkerungsevidenz für Wien 1998

Die Wohnbevölkerung ist in der Stadtregion in den letzten Dekaden in Summe um rund 4,5 % gewachsen. Waren 1991 noch 2,11 Mio. Einwohner zu verzeichnen, lag dieser Wert 1998 bei 2,21 Mio. Während Wien im Betrachtungszeitraum absolut gesehen rund 13.000 Ein-

wohner verlor, war im Wiener Umland ein Bevölkerungswachstum von knapp 100.000 zu registrieren, vor allem aufgrund von Migrationsgewinnen aus dem städtischen Bereich und aus benachteiligten Regionen der Länder Niederösterreich und Burgenland.

Tabelle 4: Junge Bevölkerung

Wohnbev. < 15 Jahre	Wien	Wiener Umland	Stadtregion gesamt
1981	225.108	95.495	320.603
1991	214.039	91.676	305.715
1998	236.234	k.A.	k.A.
Anteile in %			
1981	14,7	18,4	15,6
1991	13,9	16,2	14,5
1998	14,6	k.A.	k.A.

Quelle: ÖSTAT, VZ 1981, 1991, MA 66, MA 14, Bevölkerungsevidenz für Wien 1998

Nach breiten Altersgruppen differenziert wird deutlich, daß der Anteil der Wohnbevölkerung unter 15 Jahren zwischen 1981 und 1998 konstant geblieben ist. Für das Wiener Umland liegen keine aktuellen Daten vor. Bemerkens-

wert ist, daß der Anteil der unter 15jährigen Wohnbevölkerung bei sinkender Tendenz noch 1991 deutlich höher lag, als in Wien (16,2 % gegenüber 13,9 %).

Tabelle 5: Ältere Bevölkerung

Wohnbev. > 60 Jahre	Wien	Wiener Umland	Stadtregion gesamt
1981	385.899	105.702	491.601
1991	352.625	116.747	469.372
1998	328.269	k.A.	k.A.
Anteile in %			
1981	25,2	20,4	24,0
1991	22,9	20,7	22,3
1998	20,5	k.A.	k.A.

Quelle: ÖSTAT, VZ 1981, 1991, MA 66, MA 14, Bevölkerungsevidenz für Wien 1998

Umgekehrt lief die Entwicklung bei den über 60jährigen. Lag der Anteil dieser Altersgruppe 1981 in Wien noch bei über 25 %, waren ihr 1998 nur noch 20,5 % zuzurechnen. Im Wiener

Umland wächst der Anteil der über 60jährigen absolut gesehen deutlich, relativ steigt er nur leicht an.

Tabelle 6: Wohnbevölkerung, Fläche, Einwohnerdichte 1998

	Wien	Wiener Umland	Stadtregion gesamt
Wohnbevölkerung in EW	1.606.843	606.041	2.212.884
Fläche in km ²	415	4.750	5.165
Einwohnerdichte in EW/km ²	3.872	128	428

Quelle: ÖSTAT, Bevölkerungsfortschreibung 1998, MA 66, MA 14, Bevölkerungsevidenz für Wien 1998

Wie aus Tabelle 6 zu ersehen ist, beträgt die Einwohnerdichte des Wiener Umlandes 128 Einwohner pro km² und damit im Durchschnitt

nur rund 3,3 % der Einwohnerdichte Wiens (3.872 EW/km²).

2.2.2 Bevölkerungsprognose

Auch künftig ist mit einer Fortschreibung der Entwicklung zu rechnen, sofern nicht wirksame Maßnahmen auf regionaler Ebene getroffen werden. Rund 70 % des zu erwartenden Bevölkerungswachstums bis 2021 (plus 196.000 Personen) wird auf das Wiener Umland ent-

fallen, nur 30 % (59.100 Personen) auf Wien selbst. Die Bezirke 21 und 22 nördlich der Donau werden in Summe in den kommenden Jahren das stärkste Bevölkerungswachstum in der Bundeshauptstadt aufweisen.

Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung 1996 bis 2021

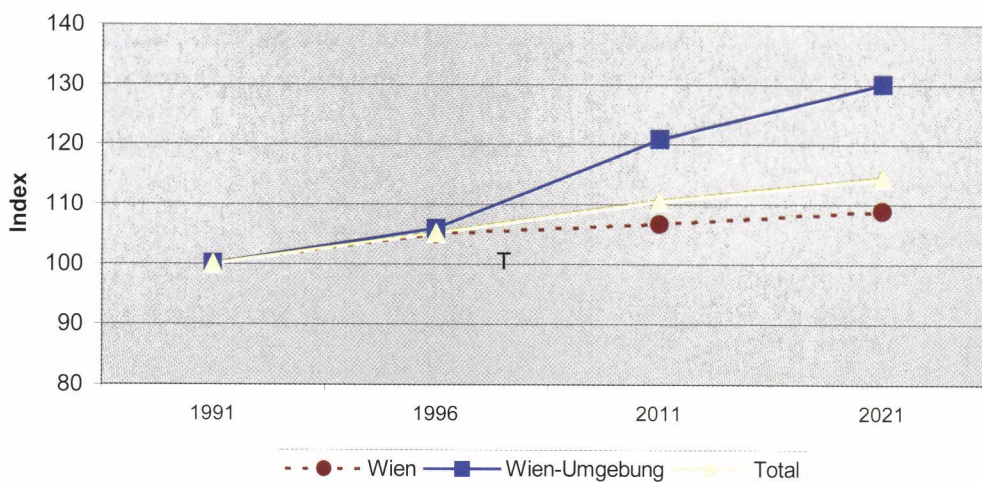
	Wien			Wien-Umland			Stadtregion gesamt		
	m	w	gesamt	m	w	gesamt	m	w	gesamt
1996	765.595	850.645	1.616.240	294.597	304.673	599.270	1.060.192	1.155.318	2.215.510
2001	775.753	844.417	1.620.170	314.549	314.152	628.701	1.090.302	1.158.569	2.248.871
2006	787.534	842.387	1.629.921	333.077	324.509	657.586	1.120.611	1.166.896	2.287.507
2011	798.648	843.273	1.641.921	349.051	334.207	683.258	1.147.699	1.177.480	2.325.179
2016	809.775	847.747	1.657.522	364.927	345.451	710.378	1.174.703	1.193.197	2.367.900
2021	820.515	854.844	1.675.359	379.561	356.527	736.088	1.200.076	1.211.370	2.411.446

Quelle: IFD, Bevölkerungsvorausschätzung 1996 bis 2021, i. A. d. MA 18

Bei der Analyse der Bevölkerungsentwicklung ist auffällig, daß der prognostizierte Zuwachs in Wien fast ausschließlich auf ein Plus bei der männlichen Bevölkerung zurückzuführen sein wird. Auch in Wien-Umland ist eine ähnliche

Entwicklung, in etwas abgeschwächter Form zu beobachten. Das wird dazu führen, daß der Frauenüberschuß (1996 rund 95.000) im Jahr 2021 in der Stadtregion Wien auf rund 11.000 schrumpfen wird.

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung und -prognose 1991 bis 2021 (1991 = 100)



2.2.3 Bildung

Tabelle 8: Bildungsniveau der über 15jährigen

Bildung	Wien		Wiener Umland		Stadtregion gesamt	
	1981	1991	1981	1991	1981	1991
Matura	215.325	302.065	53.544	92.476	268.869	394.541
keine Matura	1.090.354	1.023.666	430.383	460.257	1.520.737	1.483.923
gesamt	1.305.679	1.325.731	483.927	552.733	1.789.606	1.878.464
Maturantenquote in %	16,5	22,8	11,1	16,7	15,0	21,0

Quelle: ÖSTAT, VZ 1981, 1991

Das Bildungsniveau läßt eine deutliche Tendenz in Richtung höhere Ausbildung erkennen.

Verfügten 1981 in Wien 16,5 % der über 15jährigen über einen Maturaabschluß, lag

Stadtregion Wien

dieser Wert 1991 bereits bei 22,8 %. Im Wiener Umland lag das Bildungsniveau etwas niedriger. Im Jahr 1981 war eine Maturanten-

quote von 11,1 %, im Jahr 1991 bereits von 16,7 % zu verzeichnen.

2.2.4 Haushalte

Die Anzahl der Privathaushalte ist in Wien zwischen 1981 und 1991 um rund 21.300 (plus 2,9 %) gestiegen, im Wiener Umland hingegen konstant geblieben. Im gleichen Zeitraum sank die durchschnittliche Größe der Privathaushalte in Wien von 2,11 auf 2,06 Personen pro Haushalt. Im Wiener Umland stieg dieser

Indikator von 2,31 auf 2,51. Der Anteil der Einpersonenhaushalte erreichte bei leichter Aufwärtstendenz in Wien 1991 bereits 41,6 %, im Wiener Umland 27,9 %, was im Durchschnitt der Stadtregion Wien 38,4 % bedeutet.

Tabelle 9: Entwicklung der Privathaushalte

Privathaushalte	Wien	Wiener Umland	Stadtregion gesamt
1981	725.468	224.996	950.464
1991	746.760	225.015	971.775
durchschn. Größe der Privathaushalte			
1981	2,11	2,31	2,15
1991	2,06	2,51	2,17
Einpersonenhaushalte			
1981	287.285	61.848	349.133
1991	310.652	62.783	373.435
Anteil Einpersonenhaushalte in %			
1981	39,6	27,5	36,7
1991	41,6	27,9	38,4

Quelle: ÖSTAT, VZ 1981, 1991

2.2.5 Ausländer

Der durchschnittliche Ausländeranteil stieg zwischen 1981 und 1998 sowohl in Wien, als auch im Wiener Umland deutlich an, wobei die

Wachstumsraten im Wiener Umland bei rund der Hälfte jener Wiens lagen.

Tabelle 10: Ausländeranteil

Ausländer	Wien	Wiener Umland	Stadtregion gesamt
1981	113.417	21.994	135.411
1991	196.652	36.081	232.733
1998	283.470	56.945	340.415
Anteile in %			
1981	7,4	4,2	6,6
1991	12,8	6,4	11,1
1998	17,6	9,4	15,4

Quelle: ÖSTAT, VZ 1981, 1991, Bevölkerungsforschung 1998, MA 66, MA 14, Bevölkerungsevidenz für Wien 1998

1998 waren in Wien 283.470 Ausländer registriert, was einem Anteil von 17,6 % an der gesamten Wiener Wohnbevölkerung entspricht.

Im Wiener Umland lag dieser Wert bei 56.945 oder 9,4 %, im Durchschnitt also bei 15,4 %.

2.3 Wohnungen

Zwischen 1981 und 1991 hat sich die Anzahl der Wohnungen in Wien um rund 32.000 und im Wiener Umland um rund 27.000 erhöht. Das bedeutet in der Bundeshauptstadt einen prozentuellen Zuwachs von 3,9 %, bzw. 11,6 % im Wiener Umland. Neben den Indikatoren

zur Bevölkerungsentwicklung läßt sich an diesem Wert die Entwicklungsdynamik in den Umlandgemeinden besonders deutlich darstellen. Die Statistik weist bei der Entwicklung der Wohnungen mit Wohnbevölkerung plus 2,9 % für Wien und plus 12,1 % für das Umland aus.

Tabelle 11: Entwicklung des Wohnungsbestandes

Wohnungen	Wien	Wiener Umland	Stadtregion gesamt
1981	821.174	240.462	1.061.636
1991	853.091	268.401	1.121.492
Veränderung 1981 - 1991			
absolut	31.917	27.939	59.856
in %	3,9	11,6	5,6
mit Wohnbevölkerung			
1981	717.608	195.747	913.355
1991	738.962	222.675	961.637
Veränderung 1981 - 1991			
absolut	21.354	26.928	48.282
in %	2,9	12,1	5,0
Substandard			
1981	134.292	30.634	164.926
1991	74.758	16.395	91.153
Anteil in %			
1981	18,7	15,6	18,1
1991	10,1	7,4	9,5

Quelle: ÖSTAT, HWZ 1981, 1991

Der Substandardanteil bei Wohnungen wurde im Beobachtungszeitraum deutlich geringer. Nach 18,1 % in Wien 1981, sank der Anteil 1991 auf rund 10 %. Im Wiener Umland konnte der Substandardanteil sogar weniger als

halbiert werden und lag 1991 nur mehr bei 7,4 %. Im Durchschnitt der Stadtregion Wien betrug der Substandardanteil 1991 genau 9,5 %.

2.4 Wirtschaft und Arbeitsmarkt

2.4.1 Arbeitsstätten 1991

Wien verfügt über 71.000 Arbeitsstätten, das ist ein Anteil von über 77 % der Arbeitsstätten in der gesamten Stadtregion (92.000 Arbeitsstätten). In Summe sind rund 926.000

Beschäftigte in der Stadtregion tätig, davon rund 874.000 (94,3 %) unselbständig beschäftigt.

Tabelle 12: Arbeitsstättenstruktur 1991

Arbeitsstätten 1991	Wien	Wiener Umland	Stadtregion gesamt
Arbeitsstätten gesamt	71.000	21.037	92.037
davon ohne unselbst. Beschäftigte	18.317	4.776	23.093
mit 1	13.544	3.846	17.390
mit 2 bis 4	18.252	5.952	24.204
mit 5 bis 9	8.135	3.192	11.327
mit 10 bis 19	5.390	1.665	7.055
mit 20 bis 49	3.196	1.077	4.273
mit 50 bis 99	1.098	332	1.430
mit 100 bis 199	570	110	680
mit 200 bis 499	356	64	420
mit 500 bis 999	94	17	111
mit 1.000 und mehr unselbst. Beschäftigten	48	6	54
Beschäftigte gesamt	744.518	181.417	925.935
darunter unselbständig Beschäftigte	701.052	172.513	873.565

Quelle: ÖSTAT, AZ 1991

Nur 19,7 % der unselbständig Beschäftigten in der Stadtregion haben ihre Arbeitsstätte im Wiener Umland. Das bedeutet, Wien ist für die Umlandgemeinden der bedeutendste Arbeitsort, was auch in den Pendelstatistiken zum Ausdruck kommt. Die Betriebsstruktur kann als

kleinteilig beschrieben werden. Rund 23.000 Betriebe, das sind 25 % aller Arbeitsstätten in der Stadtregion, arbeiten ohne unselbständig Beschäftigte, insgesamt 82 % mit weniger als zehn.

2.4.2 Berufstätige und Beschäftigte

Die Zahl der Berufstätigen ist zwischen 1981 und 1991 im Schnitt der Stadtregion um 8,5 % gestiegen. Das Wiener Umland entwickelte dabei mehr Dynamik mit einem Wachstum von 12,6 %, gegenüber 7,0 % in Wien. Bei den Beschäftigten am Wohnort verlief die Entwick-

lung im Umland im Vergleich zu Wien auch absolut gesehen wesentlich dynamischer (Wien: plus 13.277, Wiener Umland: plus 25.627 Beschäftigte). Im Durchschnitt der Stadtregion ist ein Plus von 4,3 % zu verzeichnen.

Tabelle 13: Entwicklung der Berufstätigkeit 1981 - 1991

Berufstätigkeit	Wien	Wiener Umland	Stadtregion Wien
Berufstätige			
1981	720.170	240.833	961.003
1991	774.470	275.462	1.049.932
Veränderung in %	7,0	12,6	8,5
Beschäftigte am Wohnort			
1981	689.270	236.244	925.514
1991	702.547	261.871	964.418
Veränderung in %	1,9	9,8	4,0
Beschäftigte am Arbeitsort			
1981	816.053	195.058	1.011.111
1991	842.412	213.972	1.056.384
Veränderung in %	3,1	8,8	4,3

Quelle: ÖSTAT, VZ 1981, 1991

Die Anzahl der Arbeitsplätze (= Beschäftigte am Arbeitsort) stieg im Vergleichszeitraum in der Stadtregion um mehr als 45.000 oder 4,3 %. In Wien war zwischen 1981 und 1991 ein

Plus von 26.359 Arbeitsplätzen zu registrieren, was u.a. zu einer verstärkten Pendeltätigkeit nach Wien führte.

2.4.3 Beschäftigung nach Sektoren

Tabelle 14: Beschäftigte nach Sektoren in Wien 1991

Sektoren	Beschäftigte	Beschäftigte nach Sektoren
Land- und forstwirtschaftliche Betriebe*	2.599	PRIMÄR: 2.559
Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	145	
Sachgütererzeugung	123.680	
Energie- und Wasserversorgung	9.657	
Bauwesen	51.965	SEKUNDÄR: 185.447
Handel; Instandhalt. und Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern	155.160	
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	31.253	
Verkehr- und Nachrichtenübermittlung	59.520	
Kredit- und Versicherungswesen	43.714	
Realitätenwesen; Vermietung bewegl. Sachen, unternehmensbez. Dienstleist.	69.933	
öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung	62.326	
Unterrichtswesen	36.459	
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	59.015	
sonstige öffentliche und persönliche	41.622	TERTIÄR: 559.042
Gesamt	747.048	GESAMT: 747.048

* Betriebsinhaber und regelmäßig beschäftigte Arbeitskräfte
Quelle: ÖSTAT, AZ 1991

Die Bundeshauptstadt bietet bei rund einem Fünftel der österreichischen Bevölkerung mehr als ein Viertel aller heimischen Arbeitsplätze an. Wien ist gleichzeitig das bedeutendste Handels- und Dienstleistungszentrum Österreichs. Der Anteil der Beschäftigten im tertiären Sektor betrug 1991 bereits knapp 75 %. Rund 25 % der Beschäftigten fanden im Produktionssektor Arbeit. Die Land- und Forstwirtschaft hat kaum Bedeutung für den Arbeitsmarkt (weniger als 0,4 % der Beschäftigten).

Abbildung 7: Business-Park-Vienna

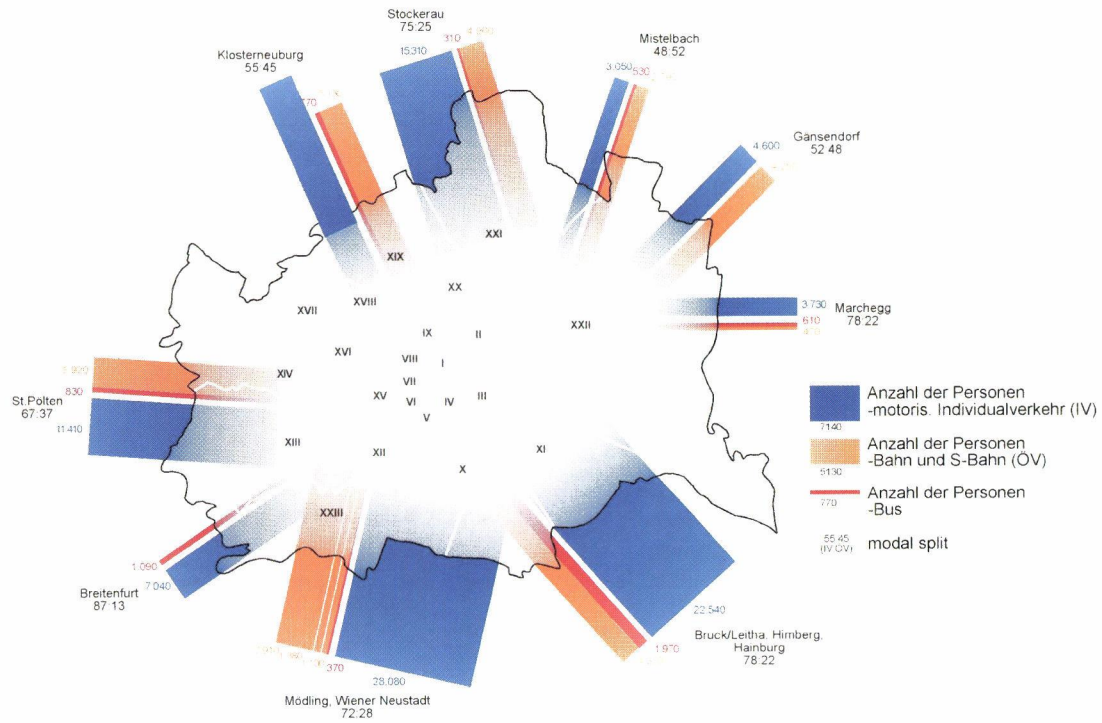


2.4.4 Pendeltätigkeit

Die engen und vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen Wien und seinem Umland kommen in den Pendelverflechtungen zum Ausdruck. Allein zwischen 6.00 Uhr und 9.00 Uhr früh pendeln an einem durchschnittlichen

Tag knapp 148.000 Personen nach Wien ein, davon über 100.000 mit dem Auto. Vor allem im Süden und im Südosten Wiens sind rund ¾ der Einpendler nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Abbildung 8: Personenverkehrsaufkommen am Wiener Stadtrand 6.00-9.00 Uhr früh, stadteinwärts.



Zwischen 1981 und 1991 verstärkte sich die Pendeltätigkeit in der Stadtregion Wien signifikant. Sowohl die Zahl der Auspendler ins Wiener Umland, als auch die Zahl der Einpendler nach Wien nahm zu. Der positive Pendler-saldo erhöhte sich im Vergleichszeitraum um

rund 13.000. Laut Statistik betrug die Pendlerbilanz für Wien knapp 140.000. Hingegen erhöhte sich der negative Pendlersaldo für die Gemeinden des Wiener Umlandes um rund 6.700 Personen auf 47.900.

Tabelle 15: Pendlerbilanz

Pendlerbilanz *	Wien	Wiener Umland	Stadtregion gesamt
1981	126.783	-41.186	85.597
1991	139.865	-47.899	91.966

* Die Pendlerbilanz errechnet sich aus der Differenz zwischen Beschäftigten am Wohnort und Beschäftigten am Arbeitsort
Quelle: ÖSTAT, VZ 1981, 1991

Diese Zahlen unterstreichen die Bedeutung Wiens als Arbeitsstandort und das Arbeitsplatzdefizit im Wiener Umland. Die differenzierte Pendlerstatistik für Wien weist 48.126

Auspendler in andere Bundesländer oder ins Ausland auf, denen 187.991 Einpendler aus anderen Bundesländern oder dem Ausland gegenüber stehen.

2.4.5 Arbeitslosigkeit

Tabelle 16: Vorgemerkte Arbeitslose in Wien

Jahr	Vorgemerkte Arbeitslose im Jahresdurchschnitt	Arbeitslosenquote (MZ-Quote) in %
1994	60,129	4.6
1995	61,020	5.3
1996	64,877	6.0
1997	68,803	6.4

Quelle: AMS (Arbeitsmarktservice Österreich), Arbeitsmarktdaten, 1998

Tabelle 17: Vorgemerkte Arbeitslose und offene Stellen Ende Juli 1999

Arbeitslose und offene Stellen	Wien	Wiener Umland	Stadtregion gesamt
männlich	35.092	6.336	41.428
weiblich	27.919	6.039	33.958
gesamt	63.011	12.375	75.386

Quelle: AMS (Arbeitsmarktservice Österreich), Arbeitsmarktdaten, 1999

Insgesamt sind in der Stadtregion rund 75.000 Arbeitslose registriert. Rund 20 % davon entfallen auf das Wiener Umland.

2.4.6 Bruttoregionalprodukt

Die stärksten Steigerungen bei der Brutto-Wertschöpfung in Wien waren in den Wirtschaftszweigen Verkehr, Bauwesen, sonstige Dienste sowie Energie und Wasser zu verzeichnen.

Für Niederösterreich betrug das Bruttoregio-

nalprodukt 1996 insgesamt 378.450 Mio. ATS, jenes des Burgenlandes 50.700 Mio. ATS. Die Steigerung der Rohwertschöpfung pro Einwohner betrug zwischen 1990 und 1996 nominell rund ATS 100.000, bzw. genau 30%.

Tabelle 18: Entwicklung des Bruttoregionalprodukts in Wien

Rohwertschöpfung zu Marktpreisen, nominell in Mio. ATS							
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Mio. ATS	509.575	551.066	585.644	613.547	629.069	664.852	684.711
Veränderung in %		8,1	6,3	4,8	2,5	5,7	3,0
ATS pro Einwohner	325.805	346.278	363.335	373.569	383.677	406.290	423.644
Veränderung in %		6,3	4,9	2,8	2,7	5,9	4,3

Quelle: WIFO (Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung), Konjunkturbericht, 1997

2.5 Städtische Umwelt

2.5.1 Energie

Der Bruttoenergieverbrauch in Wien lag im Jahr 1996 bei rund 153.000 Terrajoule, was abzüglich der Umwandlungsverluste, des Eigenverbrauchs im Energiesektor und eines nichtenergetischen Verbrauchs einen Endverbrauch von rund 121.000 Terrajoule bedeutet. Bereits 1972 wurde bei den Wiener Stadtwerken ein „Arbeitskreis für die

Koordinierung der Energieversorgung“ (AKE) eingerichtet, der auf Basis der Fortschreibungen des Wiener Energiekonzeptes die umweltfreundlichen leitungsgebundenen Energieträger Strom, Erdgas und Fernwärme koordiniert. Hauptziele sind unter anderem Umwelt- und Ressourcenschonung und ein

sparsamer und rationeller Umgang mit Energie.

Darüber hinaus hat sich die Stadt Wien verpflichtet, mit dem Beitritt zum Klimabündnis definierte Emissionsreduktionen zu erreichen

und im Zuge der Agenda 21 das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung, auch auf dem Energiesektor zu forcieren.

Abbildung 9: Fernwärmewerk Wien Süd



Wesentliche Maßnahmen dazu wurden bereits in der Vergangenheit gesetzt. Sie betreffen sowohl Belange der Energiebereitstellung, als auch des Energieverbrauchs. Folgende Maßnahmen sind beispielhaft zu nennen:

- Nachrüstung kalorischer Kraftwerke mit moderner Filtertechnik (seit 1980 wurden dafür und für andere umweltrelevante Maßnahmen rund 2,7 Mrd. ATS investiert).
- Ersatz des Energieträgers Öl durch Gas bei den Kraftwerken (Gasanteil 1996 bereits 89 %).
- Forcierter Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplungen (damit verbunden ist eine Steigerung des Wirkungsgrades, im Kraftwerk Simmering beispielsweise von 37 % auf 45 %).
- Ersatz von flüssigen (Öl) und festen Energieträgern (Kohle) durch die Bereitstellung leitungsgebundener Energieträger (Gas, Strom, Fernwärme) und der damit verbundene Austausch ineffizienter Heizungssysteme. Wurden 1973 noch rund 40 % der Wohnungen mit Öl geheizt, beträgt dieser Anteil heute nur mehr rund 1 %.
- Ausbau der Fernwärme: 1996 wurden bereits über 160.000 Wohnungen und 3.600 Großabnehmer mit Wärme und Warmwasser versorgt. Die gesamte abgegebene Wärmemenge hat 1996 erstmals die 5.000 GWh-Grenze überschritten und stellte somit einen Anteil von 26 % am Wiener Raumwärmemarkt. Mehr als 1.000 GWh stammten dabei aus den drei Müllverbrennungsanlagen der Stadt. Mit dem Einsatz der Müllverbrennungsanlagen und Kraft-Wärme-Kopplungen wird überdies der Primärenergieeinsatz erheblich reduziert. 1996 beispielsweise um umgerechnet 340.000 Tonnen Heizöl oder 380 Millionen m³ Gas. Bis zum Jahr 2005 soll

der Fernwärmeanteil an der Raumwärmebereitstellung bereits 32 % betragen.

- Forcierung alternativer Energieformen: In diesem Bereich sind die unterschiedlichsten Maßnahmen getätigt worden bzw. sind derzeit im Laufen. Beispielhaft zu nennen sind dazu die Erstellung eines Windkatasters und die Errichtung von Windkraftanlagen, Pilotprojekte, Beratung und Schulungsmöglichkeiten zu den Themenbereichen Solarenergie und Photovoltaik.
- Energieberatungen für die Bevölkerung, Energiesparschecks und Broschürenservice.

Abbildung 10: Wiener Hochquellwasserleitung



Die nach Jahreszeit erforderlichen Wassermengen wurden für die Jahresreihen von 1960 bis 1993 analysiert und einer Wasserbedarfsprognose zugrundegelegt. Diese Abschätzung zeigt, daß im Jahr 2010 ohne Maßnahmen zur Wassereinsparung zwischen 17.000 m³ und 40.000 m³ pro Tag mehr verbraucht werden.

Als Konsequenz aus diesem Mehrbedarf wird die Erneuerung und Sanierung der teilweise an die 100 Jahre alten Rohrleitungen verstärkt vorangetrieben, um die Leitungsverluste im öffentlichen Netz und in den Anschlußleitungen

2.5.2 Wasser

Rund 97 % des Trinkwassers der Stadt Wien kommen über die beiden Hochquellwasserleitungen in die Stadt. Die theoretisch mögliche Aufbringung von 563.000 m³ stand 1996 einer durchschnittlichen Abgabe von 392.680 m³ pro Tag gegenüber. Die Grundwasserwerke Lobau, Nußdorf und ab dem Jahr 2000 Donauinsel Nord sowie das Wientalwasserwerk dienen vor allem zur Wasseraufbringung nach längeren Trockenperioden und zur Spitzenabdeckung. Die 3. Wiener Wasserleitung könnte bis zu 64.000 m³ pro Tag aus der Mitterndorfer Senke in das Wiener Versorgungsgebiet liefern, wurde allerdings noch nicht in Betrieb genommen.

zu minimieren. Gleiches gilt für die Sanierung der 2. Wiener Hochquellwasserleitung, welche die heutigen Anforderungen nicht mehr überall optimal erfüllen kann. Zudem verfolgen die Wiener Wasserwerke aus wirtschaftlichen, und Gründen der Versorgungssicherheit das Ziel, die zentrale Trinkwasserversorgung über die Hochquellwasserleitungen zu entlasten. Im Zentrum steht dabei das Bemühen, vermehrt Nutzwasserversorgungsanlagen zu installieren, wie das bereits im Fall von Parkanlagen, Sportplätzen, Friedhöfen und Industriebe-

trieben aber auch bei Wohnhausanlagen geschieht.

Der Grundwasserbewirtschaftungsplan Wien und die Wasserwirtschaftliche Rahmenverfügung für Wien bilden den weiteren Planungsrahmen. Für die 3. Wiener Hochquellwasserleitung wird im Hinblick auf eine langfristige Bedarfssteigerung (Planungshorizont 2050), ein regionales Verbundsystem in Erwägung gezogen.

2.5.3 Abwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung ist ein wesentlicher Faktor im globalen Wasserkreislauf, wobei das

Tabelle 19: Gereinigte Abwassermengen in Mio. m³

Jahr	Hauptkläranlage	Kläranlage Blumental	Gesamt
1993	190,410	16,985	207,395
1994	174,867	15,787	190,654
1995	190,409	17,622	208,031
1996	198,088	19,921	218,009
1997	186,096	20,883	206,979

Quelle: MA 30, 1998

Wie aus Tabelle 19 zu entnehmen ist, sind die zu reinigenden Abwassermengen in den letzten Jahren weitgehend konstant geblieben. Die Abwasserqualität wird laufend überprüft. Mit Hilfe des Wiener Abwasserkatasters werden überdies die Abwässer von mehr als 4.000 Firmen aus Gewerbe und Industrie überwacht.

2.5.4 Abfallentsorgung

Mit dem Abfallwirtschaftskonzept 1995 hat Wien einen neuen Industriezweig forciert, die Altstoff-Industrie. Insgesamt sind in Wien pro Jahr rund 850.000 Tonnen Hausmüll zu sammeln, zu verwerten oder zu entsorgen (rund 500 kg pro Einwohner). Das ausgereifte Sammelsystem ist Voraussetzung für eine entsprechende Abfalltrennung und Wiederverwertung. Getrennt gesammelt werden beispielsweise Papier, Weißglas, Buntglas, Metalle, Kunststoffe, biogenes Material, Problemstoffe und Spitalmüll sowie gefährliche Abfälle.

Müll, der sich nicht verwerten läßt, wird in erster Linie thermisch behandelt. 1996 wurden von den rund 854.000 Tonnen Müll und Altstoffen rund 50 % in den beiden Hausmüll-

Abwassermanagement vom Vermeidungs- und Vorsorgeprinzip bestimmt. Die ökologische Funktionsfähigkeit der regionalen Gewässer ist der Gradmesser für den Erfolg.

Das Wiener Kanalnetz hat eine Länge von 2.200 Kilometern und rund 5.400 Kilometer Hauskanäle. Derzeit stammen etwa 10 % der Abwässer aus der Industrie, 50 % aus dem Gewerbe und 40 % aus den Haushalten. In der Hauptkläranlage Wien wurden 1996 fast 200 Mio. m³ Abwasser mit einem mittleren Reinigungsgrad von 87,6 % (bezogen auf BSB5) gereinigt.

verbrennungsanlagen Flötzersteig und Spittelau zu rund 1.000 GWh umweltfreundlicher Fernwärme verbrannt. Zirka 11 % wurden deponiert, 39 % des Gesamtaufkommens als Altstoffe verwertet oder kompostiert und somit dem Stoffkreislauf wieder zugeführt.

Um die anfallenden Hausmüllmengen zu reduzieren soll das Vermeidungsprinzip im Bewußtsein der Konsumenten gestärkt werden. Die Produktproduzenten werden bereits jetzt durch entsprechende gesetzliche Vorschriften zur Adaptierung ihrer Verpackungsmethoden angehalten. Zudem wird die Mülltrennung durch eine entsprechende Verdichtung des Netzes der Altstoffsammelstellen weiter attraktiviert.

Beispielhaft ist auch die Sicherung und Sanierung von Altlasten, in die seit Beginn der 80er Jahre weit über 1 Milliarde Schilling investiert wurde. Im Zuge unterschiedlicher Projekte wurden auch neue Verfahren und Technologien entwickelt und erstmals zum Einsatz gebracht, z.B. das „Wiener Kammer-system“ oder das „Bio-Puster-Verfahren“.

2.5.5 Emissionen, Immissionen

Wien verfügt über ein modernes, flächendeckendes Immissionsmeßnetz, das aus 18 stationären Luftmeßstellen und einem mobilen Luftmeßbus besteht. Das Herzstück der Anlage ist das Datenerfassungssystem (DERF) in der Meßzentrale der Umweltschutzabteilung der Stadt Wien, das alle 10 Sekunden einen Meßwert erfaßt, und dokumentiert. Dieses kontinuierliche Monitoring ist auch die Voraussetzung für die bürgernahe Aufbereitung und Darstellung der Meßdaten auf Anzeigetafeln an zentralen Plätzen der Stadt sowie im Internet. Im Bedarfsfall dient es als Alarminstrument. Überdies kann mit dem Wiener Luftmeßnetz die Wirksamkeit umweltpolitischer Maßnahmen, wie z.B. die Nachrüstung aller

Kraftwerke mit Entstickungsanlagen oder die katalytische Entstickung und Dioxinabscheidung in den Müllverbrennungsanlagen, belegt werden.

Wie Tabelle 20 zeigt, konnte in den 90ern der Ausstoß der wichtigsten Schadstoffe, NOx und CO, teilweise beträchtlich gesenkt werden. Hingegen sind Steigerungen bei SO₂ festzustellen, was vor allem auf den Hausbrand im Winter zurückzuführen ist und von O₃, zu einem Gutteil zurückzuführen auf den steigenden Motorisierungsgrad. Die Staubemissionen sind zwischen 1990 und 1996 um 11 % gestiegen.

Abbildung 11: Müllverbrennungsanlage „Spittelau“



Tabelle 20: Emissionsentwicklung 1990-1996

Emissionen	O ₃	SO ₂	NO _x	CO	Staub
Wien	+16 %	+5 %	-38 %	-86 %	+11 %

Quelle: Magistrat der Stadt Wien, Wiener Umweltbericht 96 / 97

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß pro Kopf bewegt sich seit Mitte der 80er Jahre zwischen 5,2 und 5,9 Tonnen pro Jahr. Im Jahr 1995 lag dieser Wert bei 5,54 Tonnen, wobei 29 % dieser Menge von den Haushalten, 30 % von Kleinverbrauchern, 7 % von der Industrie und 34 % durch den Verkehr produziert wurden. Der Anteil aus dem Verkehr ist stark im Steigen begriffen.

2.6 Verkehr

Das Wiener Verkehrssystem kann sich auf ein gut ausgebautes System öffentlicher Verkehrsmittel stützen, dessen innerstädtische Hauptadern, das U-Bahnsystem, in den letzten Jahren großzügig erweitert wurde. Mit dem Umland verbunden wird Wien durch die Schnellbahnlinien, die die wichtigsten Städte in einem Umkreis von zirka 50 km mit der Bundeshauptstadt verbinden. In dieses „Skelett“ netzartig eingehängt erfolgt die inner-

städtische Feinerschließung mittels Bus und Straßenbahnsystem. Die Hauptknotenpunkte stellen die Kreuzungspunkte von U-Bahn und S-Bahn, bzw. die Wiener Bahnhöfe dar.

Wie im öffentlichen Verkehr, sind auch im motorisierten Individualverkehr kontinuierliche Steigerungen der Verkehrsleistung zu verzeichnen, vor allem auf einigen Abschnitten des hochrangigen Straßennetzes. Der Fahr-

Stadtregion Wien

zeugbestand in Wien betrug mit Ende 1998 insgesamt 735.524, wovon rund 611.000 auf Personenkraftwagen entfielen. Das bedeutet einen durchschnittlichen Motorisierungsgrad von rund 380 Pkw pro 1.000 Einwohner. Im

Wiener Umland beträgt dieser Wert ca. 540. Das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel hat in Wien eine Länge von 925 km (U-Bahn: 58 km, Straßenbahn: 237 km, Autobus: 630 km).

Tabelle 21: Kraftfahrzeugbestand Wien, am jeweiligen Jahresende

Jahr	PKW	Omnibusse	LKW	Motorräder	Kraftfahrzeuge insgesamt	Veränderung PKW in %
1993	579,994	3,854	60,870	43,128	694,602	k.a.
1994	585,667	3,846	61,046	44,179	701,595	0.98
1995	593,851	3,876	61,363	46,745	712,822	1.40
1996	587,835	3,877	60,136	46,927	705,772	-1.01
1997	599,068	3,880	60,599	49,516	737,522	1.91
1998	611,048	3,812	58,363	53,861	735,524	2.00

Quelle: ÖSTAT, Abt. IV, MA 35

Durch die schrittweise Umsetzung des Wiener Verkehrskonzeptes, den laufenden Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr, die Einführung der Parkraumbewirtschaftung und dergleichen ist man bereits auf dem Weg das

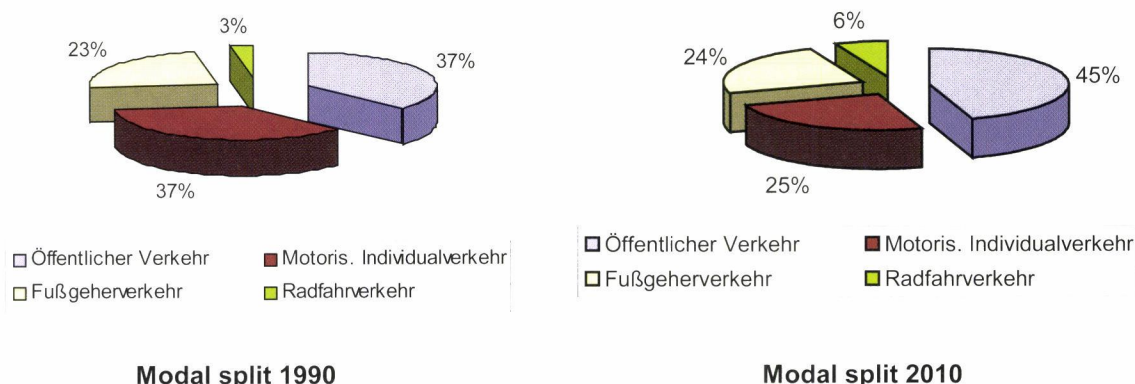
Gesamtverkehrssystem in eine nachhaltige Richtung zu lenken. Die Zielwerte des Modal Split sind in nachfolgender Abbildung abzu-lesen.

Tabelle 22: Zielwerte für den Modal Split in Wien 1990 - 2010

Modal split	1990	2010
Öffentlicher Verkehr	37%	45%
Motorisierter Individualverkehr	37%	25%
Fußgängerverkehr	23%	24%
Radfahrerverkehr	3%	6%

Quelle: Magistrat der Stadt Wien, Verkehrskonzept Wien 1994

Abbildung 12: Modal Split



3 Das Verwaltungssystem, rechtsverbindliche Vorgaben und informelle Planungspraxis im hierarchischen Planungssystem

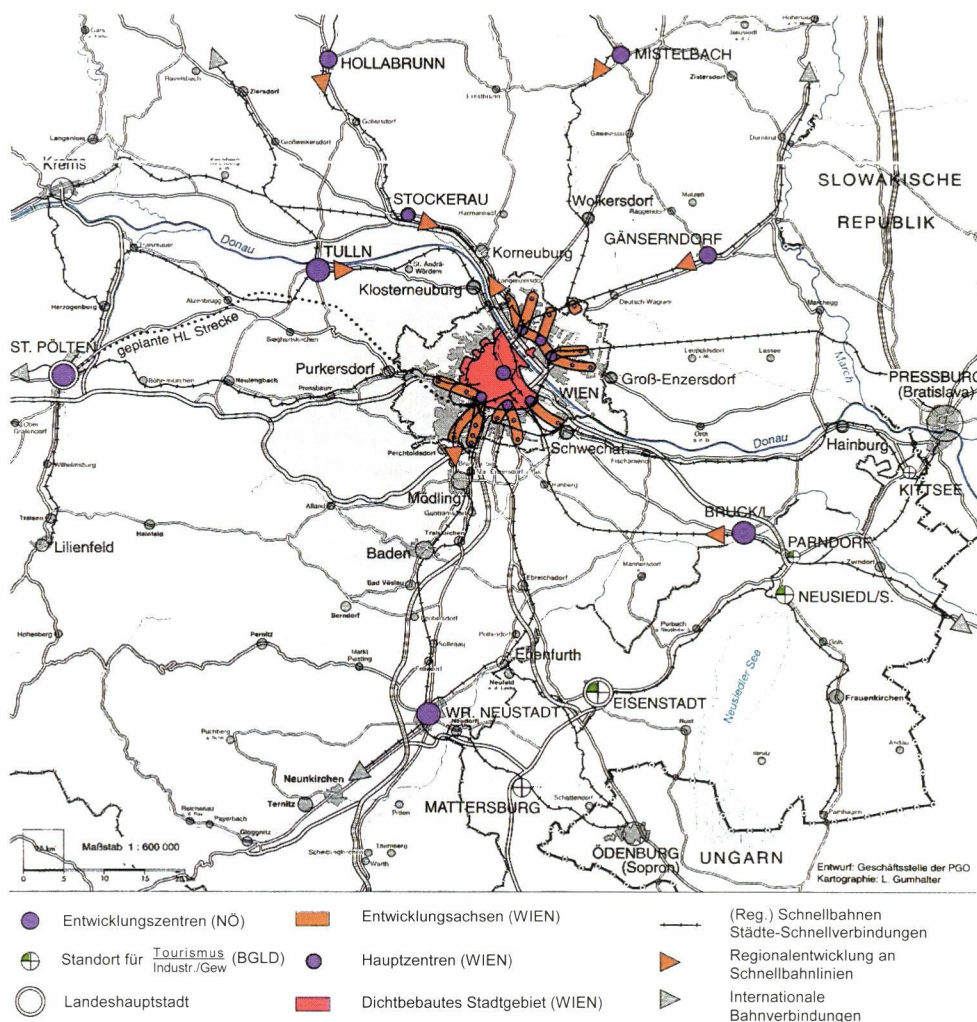
3.1 Föderales System – Bund, Länder und Gemeinden

Das föderale System Österreichs besteht aus drei Ebenen: Bund, Länder und Gemeinden. Eine österreichische Besonderheit ist, daß es keine Raumplanungs-Kompetenz auf Ebene des Bundes gibt. Raumplanung ist verfassungsrechtlich den Länder übertragen. Dementsprechend gibt es in Österreich 9 unterschiedliche Gesetzeswerke des nominellen Raumordnungsrechts, welche die Inhalte der Regionalplanung und kommunalen Planung regeln. Von den Ländern werden darüber hinaus regionale Rahmenpläne erlassen (z.B. Festlegung regionaler Siedlungsgrenzen) sowie Sektorpläne (z.B. Begrenzung der Verkaufsflächen für Fachmärkte), die für die Kommunen bindend sind. Wien ist gleichzeitig

Bundesland und Gemeinde und genießt somit eine Sonderstellung in der Verwaltungsstruktur.

Ebenfalls Landessache sind Natur- und Umweltschutz. Diese bedeutende Anzahl nicht aufeinander abgestimmter Gesetzesmaterien bringt in der Planungspraxis schwierige Rahmenbedingungen bei grenzüberschreitenden oder grenznahen Planungen mit sich. Eine Reihe von funktionellen planungsrelevanten Materien sind bundeseinheitlich geregelt. Es sind das vor allem das Umweltrecht, die Strassen- und Eisenbahnplanung, das Forstrecht, das Bergrecht, das Gewerberecht und das Wasserrecht.

Abbildung 13: Siedlungszentren



Das Land Wien selbst verfügt über kein eigenes Raumordnungsgesetz. Die Belange der örtlichen Raumordnung werden im Rahmen der Wiener Bauordnung abgehandelt. Daneben gibt es eine Reihe von sektoralen Konzepten z.B. das Wiener Verkehrskonzept 1994, den Stadtentwicklungsplan für Wien 1994 und Bezirksentwicklungskonzepte, die, da sie nicht im Verordnungsrang stehen, über keinerlei Rechtsverbindlichkeit verfügen und lediglich eine gewisse Selbstbindung für die planende Verwaltung darstellen.

Um dennoch ein gewisses Maß an bundesweiter Abstimmung und gegenseitiger Information der einzelnen Länder in Fragen der Raumplanung anbieten zu können, wurde beim Bundeskanzleramt die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) eingerichtet, die vom Bund und den Ländern gemeinsam getragen wird. Neben der Aufbereitung fachlicher Inhalte wurde von der ÖROK das Österreichische Raumordnungskonzept erarbeitet, das als unverbindliche Richtlinie für die gesetzgebenden Körperschaften und für die Verwaltung in Österreich anzusehen ist.

Die Städte und Gemeinden haben in ihrem eigenen Wirkungsbereich die Aufgaben der örtlichen Raumplanung wahrzunehmen und erlassen hierzu in erster Linie Räumliche

Entwicklungsprogramme sowie Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Diese Pläne müssen, bevor sie als Verordnung Rechtskraft erlangen, durch die Sachverständigen der jeweiligen Landesregierungen auf ihre Rechtmäßigkeit hin geprüft und genehmigt werden.

Mitsprachemöglichkeiten bzw. Parteistellungen bei raumplanerischen Fragen sind für Bürger oder nicht-behördliche Einrichtungen auf der kommunalen Ebene vorgesehen. Bei Agenden der Regionalplanung werden die betroffenen Kommunen gehört. Darüber hinaus entsprechen die Bürgerbeteiligungsverfahren, wie z.B. bei der Umweltverträglichkeitsprüfung von Projekten, dem EU-Standard.

Städte und Gemeinden verwalten ihre Budgets eigenverantwortlich und treffen Investitionsentscheidungen autonom, soweit nicht Bundesrecht betroffen ist. Die Budgets setzen sich hauptsächlich aus den gemeindeeigenen Steuern zusammen sowie aus Ertragsanteilen, die den Kommunen abhängig von der Bevölkerungszahl aus den Steuereinnahmen des Bundes zugewiesen werden (Finanzausgleich). Die Gemeinden bestreiten aus diesen Mitteln hauptsächlich den Betrieb des lokalen Schul- und Sozialwesens sowie den Erhalt und Ausbau der lokalen technischen Infrastruktur.

3.2 Rechtlicher Rahmen und Planungspraxis

Neben der Zersplitterung der relevanten Rechtsmaterien bestehen auch große Unterschiede in der Verbindlichkeit der Rahmenplanung der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland. So gibt es im Burgenland ein flächendeckendes, verbindliches Landesentwicklungskonzept das Rahmenbedingungen für alle untergeordneten Planungen vorgibt. Darauf bauen spezielle Regionale Entwicklungsprogramme auf.

Niederösterreich verfügt über verbindliche sektorale Planungen, und regionale Raumordnungsprogramme. Wien hat den Stadtentwicklungsplan für Wien als Rahmen und Leitlinie für das Handeln der planenden Verwaltung. Der STEP ist allerdings nicht rechtsverbindlich, sondern fußt auf einem Beschluß des Wiener Gemeinderates und erzeugt somit nur eine gewisse Selbstbindungskraft für die planende Verwaltung.

Aufgrund dieser stark divergierenden Ausgangspositionen erscheint der gute Wille zur informellen Zusammenarbeit der einzig sinn-

volle Weg, eine gemeinsame und für alle vorteilhafte Gesamtentwicklung anstreben zu können. Nichts desto trotz wird in einigen Bereichen eine Abstimmung der gesetzlichen Rahmenbedingungen nach wie vor mit Nachdruck verfolgt. Die Abstimmung der regional wirksamen Programme erfolgt in Form der Stellungnahmemöglichkeit für die jeweils anderen Bundesländer im Rahmen der PGO.

3.2.1 Niederösterreich

Nach dem NÖ Raumordnungsgesetz von 1976 i.d.F.v. 29.6.1995 hat die Landesregierung durch Verordnung überörtliche Raumordnungsprogramme zu erstellen, in denen die angestrebten Ziele festzulegen und die erforderlichen Maßnahmen zu bezeichnen sind. Diese Programme können für das ganze Land, für eine Region sowie für Sachbereiche der Raumordnung aufgestellt werden. Nach dem Stand vom November 1998 existieren vier regionale Raumordnungsprogramme, zwei weitere sind momentan in Arbeit, wovon eines

das Umland von Wien betrifft. Zudem wurden acht sektorale Raumordnungsprogramme für das gesamte Landesgebiet erstellt. Es sind dies beispielsweise das Schulraumordnungsprogramm, das Verkehrsraumordnungsprogramm oder das Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm.

Am Beispiel der Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm Wien-Umland vom 9.1.1990 läßt sich der generelle Inhalt kurz charakterisieren. Die Zielsetzungen und Festlegungen betreffen Rohstoffgewinnung und -sicherung, Wasserwirtschaft, Verkehrsorganisation (Schiene, Straße, kombinierter Verkehr, Verkehrsverbund), landwirtschaftliche Zonen, regionale Grünzonen und Eignungszonen für naturgebundene Erholung, schützenswerte Landschaftsteile sowie regionale Siedlungsgrenzen. Zur Erreichung der formulierten Zielsetzungen werden Maßnahmen dargestellt, insbesondere Gebietsabgrenzungen (Verordnungsrang). Die genannten Instrumente der überörtlichen Raumplanung erscheinen als Basis für die Implementierung der Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des SKO (Siedlungspolitisches Konzept Ostregion) geeignet. Zusätzlich bedarf es noch Maßnahmen im Bereich des Bodenmanagements, der Förderpolitik (Betriebsansiedlung, Wohnungsbau) und des Infrastrukturausbaus.

In Niederösterreich übernehmen sogenannte Regionalbeauftragte als Regionalmanager in Teilräumen des Landes Koordinierungsaufgaben bei der Umsetzung von Projekten. Zu den speziellen Aufgaben des Regionalmanagers für das Wiener Umland gehören unter anderem:

- die Förderung und Koordinierung regionaler Aktivitäten, insbesondere in der Raumordnung
- die Abstimmung mit Landes- und Bundesstellen, vor allem mit der Stadt Wien
- Anlaufstelle für die Gemeinden der NUTS III – Region Wiener Umland
- Kontakt mit den im Wiener Umland gewählten Mandatären gesetzgebender Körperschaften, öffentlich rechtlichen Interessensvertretungen, den Bezirkshauptleuten und den Bürgermeister sowie allen Initiativgruppen des Wiener Umlandes

Wie bereits erwähnt sind die Gemeinden auf Basis des NÖ Raumordnungsgesetzes ver-

pflichtet, örtliche Raumordnungsprogramme für das gesamte Gemeindegebiet zu erlassen (Verordnung). Darin sind u.a. die längerfristigen Ziele der Gemeinde in Bezug auf ihre räumliche Entwicklung festzulegen, Basiskonzepte zu erstellen sowie einen Flächenwidmungsplan zu erarbeiten.

3.2.2 Burgenland

Die Burgenländische Landesregierung hat auf der Grundlage des Raumplanungsgesetzes i.d.F. des Landesgesetzes von 1994 am 19.7.1994 eine Verordnung über ein Landesentwicklungsprogramm erlassen, durch das frühere Entwicklungsprogramme für einzelne Teilräume ersetzt wurden. Im Landesentwicklungsprogramm sind zentrale Orte in drei Stufen, Industrie- und Gewerbestandorte sowie Tourismusstandorte und Tourismuseignungszonen festgelegt. Es enthält weitere Planelemente, wie großflächige geschützte Landschaftsräume und Verkehrswege als Planungsgrundlagen und Gestaltungselemente der räumlichen Struktur. Den Grundsätzen und Zielen der regionalen Entwicklung und der örtlichen Raumplanung haben die regionalen Entwicklungsprogramme, die Flächenwidmungspläne, die Bebauungspläne und die Bebauungsrichtlinien der Gemeinden zu entsprechen.

Als Standorte für die festgelegten Funktionen werden Gemeinden und Gemeindegruppen bestimmt. Auch im Burgenland sind Flächenwidmungspläne auf der Grundlage von örtlichen Entwicklungskonzepten zu erlassen. Die Ziele, Grundsätze und sonstigen raumplanerischen Festlegungen sind im übrigen durchwegs detaillierter als z.B. in den überörtlichen Raumordnungsprogrammen Niederösterreichs. Ansonsten unterscheiden sich Inhalte und Verfahren kaum.

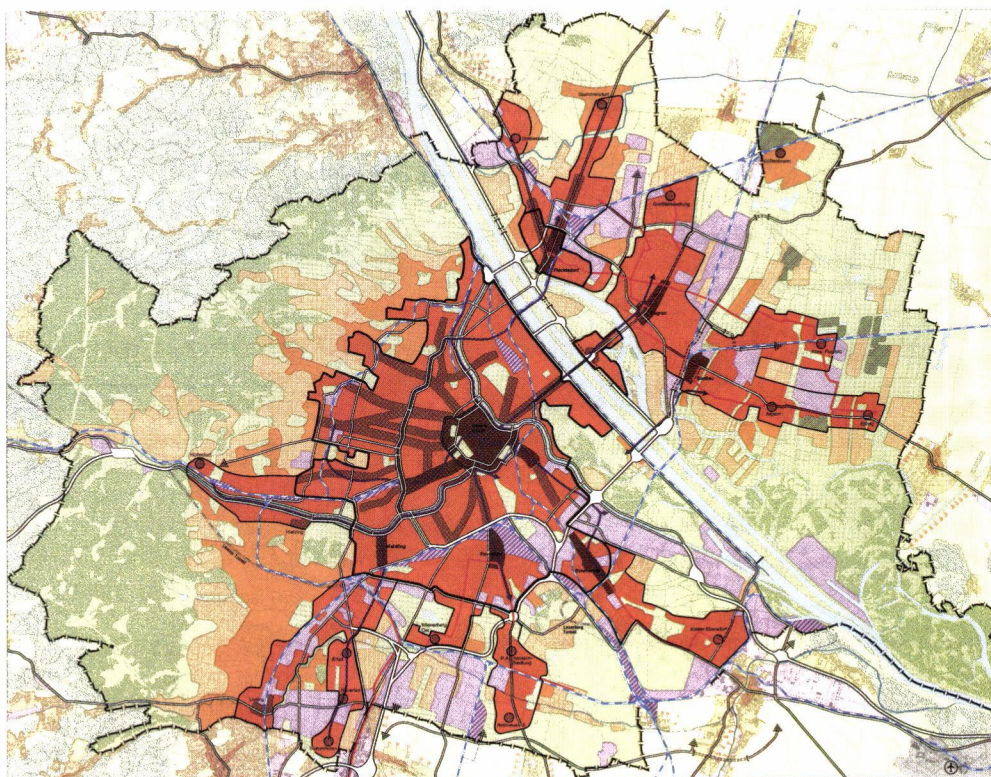
3.2.3 Wien

Den Funktionen der überörtlichen Raumordnungs- bzw. Landesentwicklungsprogrammen in etwa vergleichbar ist in Wien der **Stadtentwicklungsplan Wien** (STEP). Er wurde nach seiner Erstaufstellung im Jahre 1984 nach zehn Jahren 1994 fortgeschrieben und dient zur längerfristigen Orientierung für die Stadtentwicklungspolitik und als Rahmen für die Aufstellung und Änderung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen. Im Stadtmodell, das auf dem Stadtentwicklungsplan 1994 aufbaut, werden Ent-

wicklun gsachsen mit dazwischenliegenden Grünkeilen vorgesehen. Die Hauptziele sind:

- Die Erhaltung und Verbesserung des historisch gewachsenen Stadtkörpers.
- Die Schwerpunktsetzung auf innere Stadtentwicklung durch Heranziehen von nicht oder untergenutzten Flächen (Industriebrachen, Bahnflächen und Baulücken).
- Die Vermeidung nicht notwendigen Autoverkehrs durch Orientierung der Siedlungsentwicklung entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs sowie der Erhaltung der fußläufigen Erreichbarkeit der zwischen den Entwicklungsachsen liegenden Grün- und Erholungsräume.
- Die Gliederung der Siedlungsachsen durch Grünräume oder Sondernutzungen und der Übergang der Siedlungsachsen in das dezentrale Siedlungsmodell der Region.
- Die Erhaltung der wertvollen Erholungs- und Grünräume, wie Wienerwald und Donaulandschaft; Erhaltung und Ausweitung des Grüngürtels sowie Heranziehen radial ausgerichteter Grünkeile an das Stadtzentrum.
- Das polyzentrische Stadtgefüge soll durch Stärkung gewachsener Zentren entsprechende urbane Qualität und Versorgungsqualität in allen Stadtbezirken sicherstellen.
- Sicherung des übergeordneten Grünraumsystems: „Grüngürtelkonzept“ (Grüngürtel Wien 1995) vom Wiener Gemeinderat beschlossen und in der Zwischenzeit durch Maßnahmenprogramme zur rechtlichen Sicherung, teilweisen Ankauf und teilweiser Ausgestaltung, konkretisiert.

Abbildung 14: STEP 94, Längerfristiges Leitbild



Hauptzentrum	Wohn- u. Mischgebiet	Betriebsgebiet	U-Bahn
Wichtige Geschäftsstraße	Wohngebiet	Vorhaltegebiet	Straßenbahn
Wichtiges lokales Zentrum	Lockeres Wohngebiet	Grün- und Erholungsgebiet	S-Bahn und wichtige Bahnlinien
			Bahnanlage

Auf gesamtstädtischer Ebene existieren eine Reihe von Sachkonzepten wie das Wiener Verkehrskonzept 1994, das übergeordnete

Grünkonzept (Grüngürtel 1995), der Wiener Gesundheitsplan das Abfallwirtschaftskonzept 1995, die Fortschreibungen des Energie-

konzeptes oder ein Wiener Sportstättenkonzept.

Nach der Erarbeitung einer STEP-Berichtfortschreibung im Jahre 1996 befindet sich nun ein Strategieplan zur Umsetzung des STEP 1994 in Ausarbeitung. Der Strategieplan läuft unter dem Titel „Qualität verpflichtet. Innovationen für Wien“ und wird als Querschnittsaufgabe von Politik und Verwaltung gesehen, unter strategischer Einbeziehung von Wirtschaft, Wissenschaft und Öffentlichkeit. Es sollen die stadtentwicklungspolitischen Intentionen mit Qualitätsvereinbarungen zwischen maßgeblichen öffentlichen und privaten Akteuren unterstützt werden. Dabei sollen konkrete Verantwortlichkeiten, Erfolgsindikatoren, Zeithorizonte und Budgets festgelegt werden.

Die detaillierte Ausarbeitung erfolgt in 5 Strategielinien: Wien – Europäische Metropole, - Wirtschaftsstandort und Arbeitsmarkt, - Wissensstadt, - Natur, Kultur und urbanes Erlebnis Stadt der Lebens- und Umweltqualität.

Der Strategieplan forciert die Verbesserung der Kooperation der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland, die gemeinsam unter dem Titel Vienna Region forciert werden. Folglich sollen zur Weiterentwicklung des Strategieplanes Vertreter der Länder Niederösterreich und Burgenland beigezogen werden.

Da Wien gleichzeitig Land und Gemeinde ist, werden die unterschiedlichen Planungsmaterien lediglich unterschiedlichen Abteilungen des Magistrates abgewickelt, die Aufgabentrennung zwischen planerstellender und genehmigender Behörde entfällt größtenteils. Für einen Teil der Wiener Bezirke existieren, abgeleitet vom STEP 94, Bezirksentwicklungspläne bzw. Leitlinien zur Bezirksentwicklung als Rahmen für stadtteilbezogene Planung. Sie werden von den politischen Gremien der Bezirke beschlossen und dem Wiener Gemeinderat vorgelegt. Ähnlich wie in den übrigen Bundesländern sind Flächenwidmungs- und Bebauungspläne die rechtsverbindlichen Instrumente der Raumplanung.

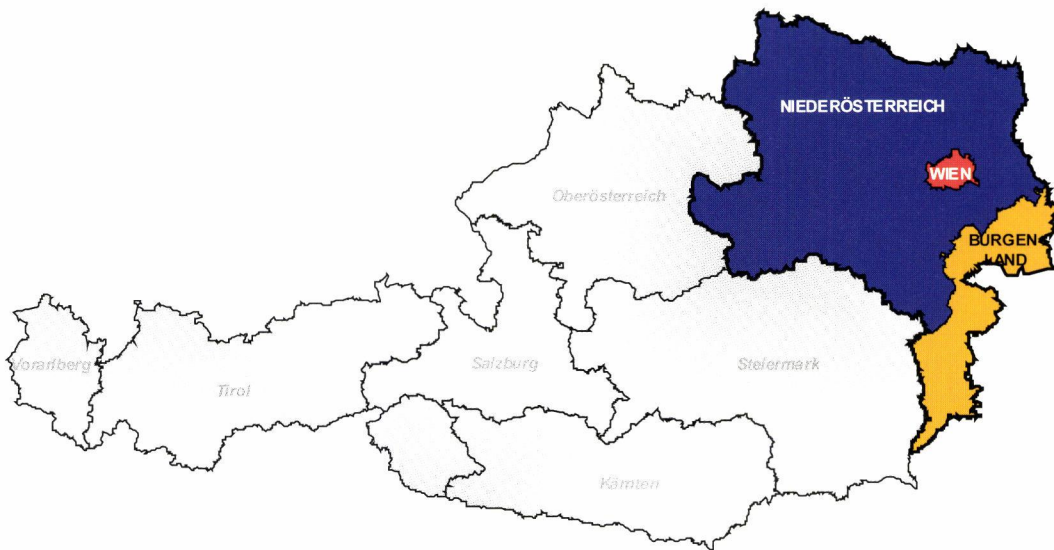
4 Organisation der regionalen Planungsinstitution Planungsgemeinschaft OST (PGO)

4.1 Vorgeschichte

Schon vor der Gründung der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) gab es gemeinsame Initiativen der Länder Wien und Niederösterreich für den Flughafen Wien-Schwechat und für Schloß und Schloßpark Laxenburg. Im Jahre 1968 war eine Planungsgemeinschaft Wien-Niederösterreich eingerichtet worden. 1974 kam es zur Gründung des Vereins „Niederösterreich-Wien, gemeinsame Erho-

lungsräume“, der es sich gemäß den am 3. Mai 1993 genehmigten Statuten zur Aufgabe gestellt hat, für Erholung nutzbare Freiflächen sicherzustellen und Erholungsgebiete mit überörtlicher Bedeutung zu gestalten und durch finanzielle Zuschüsse zu fördern. Überdies sollten Maßnahmen zum Schutz des Wienerwaldes getroffen werden.

Abbildung 15: PGO-Raum, Wien, Niederösterreich und Burgenland



4.2 Gründung und Aufgabe

Aufgrund gleichlautender Regierungsbeschlüsse von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland wurde am 13.04.1978 die Planungsgemeinschaft Ost als Vereinbarung gemäß Artikel 15a der Bundesverfassung begründet. Ihre Hauptaufgaben sind die Ausarbeitung gemeinsamer Raumordnungsziele,

die fachliche und zeitliche Koordinierung raumwirksamer Planungen, die Vertretung gemeinsamer Raumordnungsinteressen gegenüber Dritten und die gemeinsame Durchführung von Forschungsvorhaben, die Bedeutung für die Raumordnung in den drei Ländern haben.

4.3 Organisation und Arbeitsweise

Das oberste Beschlußorgan bilden die Landeshauptleute sowie die politischen Planungs- und Finanzreferenten. Als Koordinierungsorgan fungieren die Landesamtsdirektoren und der Magistratsdirektor der Stadt Wien. Die Geschäftsstelle wird durch die beamteten

Planungsreferenten (Abteilungsleiter) der drei Planungsstellen gebildet. Kennzeichnend für die Arbeitsweise ist:

- jedes Land hat eine Stimme

- Beschlüsse müssen einstimmig gefaßt werden
- der Vorsitz wechselt jährlich in alphabetischer Reihenfolge
- Beschluß- und Koordinierungsorgan tagen einmal jährlich, die Mitglieder der Geschäftsstelle kommen alle 4 - 6 Wochen zusammen

4.4 Arbeitsschwerpunkte

Die Arbeitsschwerpunkte der PGO lagen bisher vor allem auf den Gebieten Verkehr, Grünraum- und Freiraumschutz, Grundlagenarbeiten für das Siedlungswesen und Öffentlichkeitsarbeit.

Erfolgreich waren die planerischen Initiativen im Freiraum, vor allem für den Nationalpark Neusiedlersee, den Nationalpark Donauauen und die Landschaftskonzepte im Zusammen-

4.5 Herausforderungen für eine Weiterentwicklung der PGO

Bisher hielten sich die Erfolge bei der Umsetzung der Konzepte für die Entwicklung der Region in Grenzen. Eine gemeinsame aktive Siedlungspolitik für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung an Schnellbahnlinien und ein einheitliches Vorgehen bei Entscheidungen über Standorte von Einkaufszentren finden nicht in ausreichender Breite statt.

Erst nach der Grenzöffnung im Osten wurde das Siedlungspolitische Konzept Ostregion

4.6 Siedlungspolitisches Konzept Ostregion (SKO) als Beispiel für verbindliche Pläne

Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangssituation in den Bundesländern der Ostregion, wurden erste vorsichtige Schritte unternommen, verbindliche Konzepte zur regionalen Entwicklung in den jeweiligen Landesgesetzen zu verankern. Das erste Konzept, das in diese Richtung gebracht werden soll, ist das Siedlungspolitische Konzept Ostregion. Die Beziehungen zwischen der Kernstadt und ihrem Umland führen zu dynamische Entwicklungen bei Wohnbautätigkeit und im gewerblichen Bereich. Suburbanisierungstendenzen lassen sich einerseits entlang der hochrangigen Verkehrsadern, wie Südbahn und Südbahn, andererseits entlang des Übergangsbereichs zwischen Wienerwald und Wiener Becken feststellen, der landschaftlich be-

Im Büro der Geschäftsstelle sind fünf abgeordnete Bedienstete aus den Raumplanungsabteilungen der drei Länder tätig. Die Kosten werden anteilig nach Vereinbarung getragen.

hang mit dem Donauausbau und zum Schutz des Wienerwaldes.

Großer Einfluß wurde bei der Mitwirkung an der Einrichtung des Verkehrsverbundes VOR und bei zahlreichen weiteren Verkehrsprojekten bis hin zur Harmonisierung der Länderverkehrskonzepte (Verkehrsleitbild Ostregion) ausgeübt. Überdies wurde die Erstellung des gemeinsamen S-Bahn-konzeptes Region Wien von der PGO unterstützt und mitgetragen.

(SKO) erarbeitet und 1995 von den Landtagen offiziell zur Kenntnis genommen. Das SKO und die Erfahrungen mit früheren Konzepten und Empfehlungen, aber auch aktuelle Herausforderungen durch die neuen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen waren Anlaß für Überlegungen zur künftigen inhaltlichen und organisatorischen Entwicklung der PGO. Erste Schritte zu einer Vertiefung von projektorientierten Kooperationen wurden in jüngster Zeit eingeleitet.

sonders reizvoll und darüber hinaus verkehrlich sehr gut erschlossen ist.

Die Ansiedlung von Einkaufs- und Fachmarktzentren an der Peripherie der Stadt tragen zur Verschärfung der Verkehrssituation bei, da diese Einrichtungen grundsätzlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind. Die Dynamik dieser Zentren ist einerseits durch den wachsenden Flächenbedarf gekennzeichnet, andererseits durch das Bestreben, die eigene Konkurrenzfähigkeit durch Ansiedlung weiterer Freizeitgroßeinrichtungen zu verbessern.

Mit dem Siedlungspolitischen Konzept Ostregion werden folgende Ziele verfolgt:

- Die weitgehend unstrukturierten Siedlungsräume um Wien sollen nicht weiter zu einem unüberwindlichen „Speckgürtel“ anwachsen
- Im Lichte eines stärkeren Zusammenwachsens der europäischen Staaten sollen im Raum Wien Entwicklungspotentiale und Ressourcen für die Zukunft gesichert werden
- Das gemeinsame Siedlungspolitische Konzept soll dem Leitbild der dezentralen Konzentration folgen, um einer noch stärkeren Verstärkung des Wiener Umlandes entgegenzuwirken

Um die befürchteten Folgeerscheinungen zu verhindern sollen Entwicklungszentren außerhalb des Wiener Umlandes ausgestaltet werden.

Die Vorteile einer Umsetzung dieses Konzept wären für eine Entwicklung bis ins Jahr 2011:

- 1/3 weniger Baulandbedarf und damit auch weniger Grünlandverbrauch (etwa 2.300 ha)
- Entsprechend geringere Grundstückskosten/Wohneinheit
- Einsparungen bei den Erschließungskosten (ca. EUR 220 Mio.)
- Effektivere Auslastung der Nahverkehrslinien, Abnahme des Kfz-Berufsverkehrs um ca. 10 %
- Standortvorteile für einzelne Entwicklungszentren durch Ausbau von Bahnstrecken

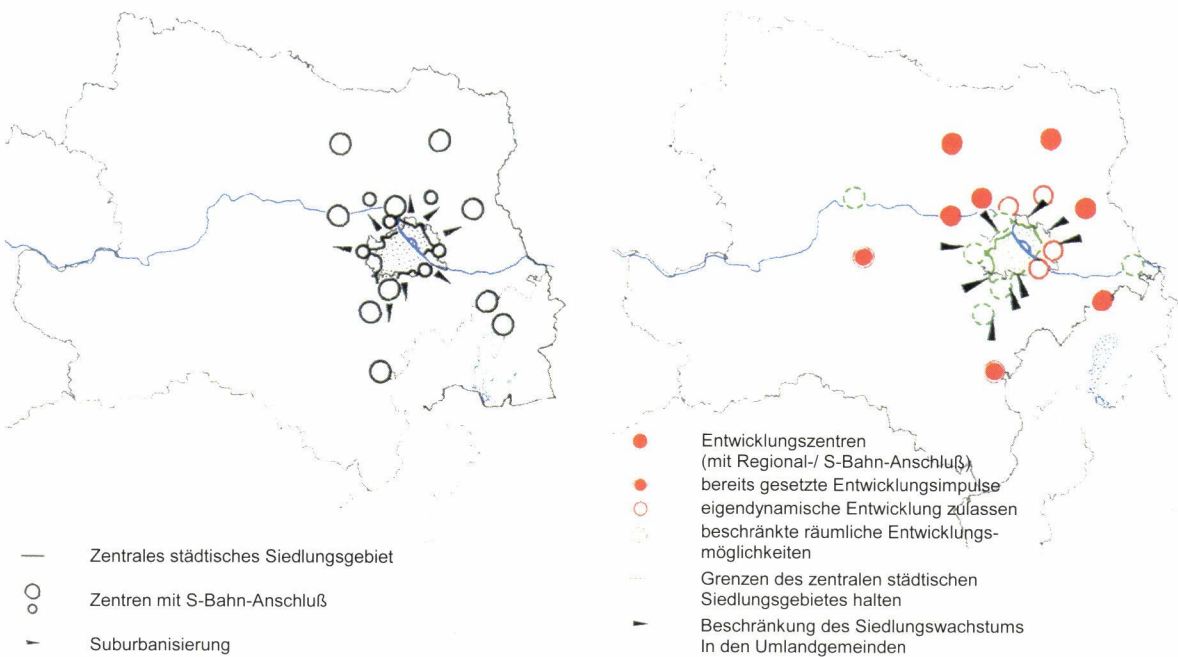
Die Umsetzung dieses Konzeptes bedarf neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmte Maßnahmen im Bereich der Bodenmobilisierung, des Boden- und

des Baulandmanagements, der Wohnbauförderung und der Baulandbegrenzung. Folgende Maßnahmen werden beispielhaft vorgeschlagen:

- Gemeinsame Baulandfonds für vorsorglichen Grundstücksankauf bzw. -tausch und die Weitergabe an Wohnbauträger; dabei aktive Unterstützung der Gemeinden
- Anpassung der Wohnbauförderung/Betriebsstandortförderung; spezielle Förderung bei Ansiedelung im Einzugsbereich von öffentlichen Verkehrsmitteln
- Bodenmobilisierende Maßnahmen wie Nutzungsverträge als Widmungsvoraussetzung
- Infrastrukturabgaben für ungenutztes Bauland, Festlegung von Siedlungsgrenzen und Unterstützung von funktionsgerechter Rückwidmung
- Investitionen in den regionalen Bahnverkehr mit dem Schwerpunkt der Verbesserung bereits bestehender Infrastrukturangebote
- „Regionsvertrag“ über die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen im Zusammenwirken mit Zweckverbänden für spezielle Aufgaben (Verkehrsverbände, Abfallverbände, Abwasserverbände, Grünflächensicherung etc.)

Das SKO wurde 1995 den Landtagen der drei Bundesländer vorgelegt.

Abbildung 16: Siedlungspolitisches Leitbild: Suburbanisierung versus dezentrale Konzentration



Immer deutlicher werden die Vorteile einer engeren Zusammenarbeit, was dazu führt, daß sukzessive Maßnahmen, die im SKO vorgeschlagen werden, in die Gesetze der einzelnen Länder einfließen. Auch im Bereich der informellen Kontakte und vertrauensbil-

denden Maßnahmen werden Erfolge sichtbar, die auf eine lange Vorbereitungszeit aufbauen können. Immer weniger steht der Logik der verstärkten Kooperation das Kalkül des Übervorteilens der regionalen Partner im Wege.

5 Neue Perspektiven und Partnerschaften in der Planung und Projektumsetzung

5.1 Strategien zur Unterstützung von nationalen und internationalen Funktionen in städtischen Bereichen

Mit den Erweiterungsperspektiven der Europäischen Union entsteht staatsgrenzenüberschreitend ein zunehmend verflochtener Wirtschafts- und Lebensraum um Wien, der das Gebiet zwischen St. Pölten im Westen, Brno im Norden, Preßburg im Osten und Győr im Südosten mit einem regionalen Markt von mehr als 7 Millionen Menschen umfaßt. Diese geopolitische Perspektive verleiht der Vienna Region zusätzliches Gewicht.

Zentrales gemeinsames Interesse der staatsgrenzenüberschreitenden Europaregion ist die Stärkung ihrer Konkurrenzfähigkeit auf internationaler Ebene. Gemeinsames Ziel schließt eine offensive Politik zur Überwindung der Wohlstandskante an der Ostgrenze der Europäischen Union mit ein. Wien und sein Umland haben schon in der Vergangenheit von der Ostöffnung profitiert. Besondere Bedeutung wird in diesem Zusammenhang dem Korridor Wien – Preßburg zukommen. Die zu erwartende Entwicklungsdynamik sollte verstärkt durch die forcierten Ausbaupläne des Flughafen Schwechat und der geplanten Infrastrukturinvestitionen noch verstärkt werden. Überdies gilt es ein leistungsfähiges inter-

modales Verkehrsnetz im zentral- und ost-europäischen Raum aufzubauen, die Chance durch transnationale Kooperation die Abwicklung der Güterverkehrsströme effizient zu gestalten. Dazu ist die Anbindung Wiens an die 10 Haupttrouten durch Zentral- und Osteuropa und eine entsprechende Attraktivierung des TEN-Knotens Wien erforderlich.

Wien steht als Wirtschaftsstandort einer Stadtregion im Wettbewerb mit anderen Stadtregionen hochentwickelter Industrieländer. Wettbewerbsvorteile müssen vor allem bei technologie- und know-how - intensiven Herstellungsprozessen in der Sachgüterproduktion sowie bei hochwertigen, auch international handelbaren Dienstleistungen liegen. Die funktionale Spezialisierung der Wirtschaft innerhalb eines breiten Sektorenbündels, mit besonderer Orientierung auf die neuen Märkte in Ost-Mitteleuropa, gilt als wesentliches Leitmotiv der Region. Mit einer verstärkten funktionalen Clusterbildung soll der geopolitische Lagevorteil genutzt werden und eine Spezialisierung Wiens innerhalb der europäischen Städtehierarchie als Ost-West-Transaktionszentrum ermöglicht werden.

5.2 Innerregionale Strategien: Revitalisierung von innerstädtischen Problemzonen versus Potentiale für neue Entwicklungen

5.2.1 Sanfte Stadterneuerung und Schutzzonenmodell

Bedingt durch die steigende Wohnungsnachfrage zu Beginn der 90er Jahre mußte in Wien ergänzend zur inneren Stadtentwicklung auch eine nach klaren Prinzipien geordnete äußere Stadtentwicklung entlang der Achsen des hochrangigen öffentlichen Verkehrs erfolgen. Durch die kurzfristig erreichte Verdoppelung des geförderten Wohnungsbaus in den ersten zwei bis drei Jahren, konnte danach der geförderte Wohnungsbau auf den langjährigen Durchschnitt zurückgenommen werden. Der Schwerpunkt der Stadtentwicklung liegt seit Mitte der 90er Jahre wieder im gewachsenen Stadtgebiet.

Bereits im Stadtentwicklungsplan 1984 (STEP 84) hat man großes Augenmerk auf die

Stadterneuerung gelegt. Parallel zur erforderlichen Neubautätigkeit wurde in den 80ern in Wien das Modell der „**Sanften Stadterneuerung**“ entwickelt. Dieses Konzept, das unterstützt durch derzeit 13 „Gebietsbetreuung“ vor Ort kontinuierlich umgesetzt wird, hat über die Jahrzehnte hinweg ein großräumiges Entstehen von innerstädtischen Problemzonen verhindert.

Die bewährte Erneuerungsstrategie zeichnet sich durch eine erhaltende und bewohnerorientierte Herangehensweise aus, die auf einer möglichst breiten Kooperation zwischen Hauseigentümern und Bewohnern beruht um eine Verdrängung der angestammten Bevölkerung zu verhindern. Dabei wird neben der

Sanierung von Gebäuden und ganzen Baublöcken auch Hofentkernung und – begrünung forciert sowie das Umfeld und der öffentliche Raum in die Erneuerungsanstrengungen einbezogen. Ergänzend zu diesen Aktivitäten werden im Rahmen eines

speziellen Programms besonders schwierig zu sanierende oder stark überschuldete Liegenschaften von gemeinnützigen Wohnbauträgern angekauft um auch in solchen Fällen Sanierungen anbieten zu können.

Abbildung 17: „Lenaugasse“ – Beispiel für „Sanfte Stadterneuerung“



Eine der erfolgreichen Maßnahmen ist das **Schutzzonenmodell Wien**, das einerseits eine stärkere Sicherung der schützenswerten Objekte vorsieht, andererseits für die übrigen Bereiche größeren Veränderungsspielraum zulässt. Wesentliches Ziel bei der Erhaltung der alten Ortskerne und Strukturen ist neben der Bewahrung der baulichen Identität eine zeitgemäße Erneuerung und Belebung der Stadtviertel. Die Festlegung von Wohnzonen, in denen Nutzungsänderungen genehmigungs-

pflichtig sind, dienen der Stabilisierung dynamischer Entwicklungsbereiche, die sonst von Nutzungsentmischung bedroht wären. Die Bewahrung des Altbestandes soll allerdings nicht zu einer musealen Haltung in der architektonischen Entwicklung führen. Eine Stadt wie Wien braucht Elemente zeitgemäßer Architektur, die innovative und qualitätsvolle Lösungen anbietet, ohne die Vorgaben des Bestandes zu ignorieren.

Abbildung 18: Schutzzonenmodell Wien



Man kann also von einer Kombination aus verschiedenen Strategien sprechen, nämlich aus der Inneren Stadtentwicklung in Kombination mit der Sanften Stadterneuerung bzw. dem Management von Brachen. Unterstützt werden diese Maßnahmen durch ein gezieltes Programm mit Ankauf und Sanierung von

Problemhäusern durch gemeinnützige Bauträger, da durch solcherart getätigten Investitionen Sanierungsmaßnahmen in der unmittelbaren Umgebung initiiert werden. Somit werden Standorte durch den Einsatz privaten Kapitals aufgewertet.

5.2.2 Dezentrale Konzentration

Das regional abgestimmte Siedlungspolitische Konzept Ostregion (SKO) enthält klare Vorgaben hinsichtlich Dezentralisation, das im Prinzip der „Dezentralen Konzentration“ seinen Ausdruck findet. Der Wachstums- und Entwicklungsdruck soll dabei aus dem Wiener Umland in die gewachsenen Städte in der

Region, entlang der S-Bahnlinien außerhalb Wiens gelenkt werden. Das bedeutet nicht nur eine aktive Entwicklungspolitik in den ausgewählten Städten und zentralen Orten, sondern auch eine restriktive Siedlungs- und Entwicklungspolitik im Umland außerhalb der Einzugsbereiche der S-Bahn.

5.3 Neue Partnerschaften und Kooperationsformen in Vermarktung und Wirtschaftsförderung

Mit dem **Wiener Wirtschaftsförderungsfonds, EcoPlus** in Niederösterreich und der **WIBAG** im Burgenland, sind in der Region drei Wirtschaftsförderungs- und Betriebsansiedlungsgesellschaften tätig, die bereits in der Vergangenheit die Zusammenarbeit gesucht haben. Gemeinsame Auftritte unter dem Namen **Vienna Region** bei internationalen Messen zeigen bereits erste Erfolge dieser Kooperation.

Überdies arbeiten die drei Gesellschaften mit der Austrian Business Agency (ABA), dem offiziellen „Ansiedlungsberater Österreichs“, zusammen. Dieses Organisationsschema ermöglicht es, die Zusammenarbeit auf eine breitere Basis zu stellen und zu vertiefen. Dazu wird von diesen Organisationen zur Zeit am abgestimmten Aufbau von Datenbank- und Informationssystemen gearbeitet.

Eine von den Landtagen Niederösterreichs und Wiens durch Resolutionsanträge veranlaßte und von den Landtagspräsidialen im Jahre 1997 konstituierte **Regionalkonferenz** brachte bereits erste Ergebnisse. Es wurden zwei Arbeitsausschüsse zu den Themenbereichen „Siedlungs- und Verkehrspolitik“ und „Wirtschaft, Betriebsansiedlung, Arbeit und Telekommunikation“ eingerichtet. Ein erster Bericht

des Ausschusses „Siedlungs- und Verkehrspolitik“ mit Empfehlungen zum Ausbau des Verkehrssystems, zur Umsetzung des SKO und zur Verbesserung der Kooperationsmechanismen wurde im Mai 1998 vorgelegt.

Im Rahmen einer Studie der PGO wurde eine „Best-practise-Analyse“ internationaler regionaler Kooperationsformen erstellt. Diese Arbeit ist ein weiterer Schritt zur Verbesserung der kontinuierlichen Abstimmung relevanter Planungsbereiche zwischen den einzelnen Ländern der Region. In weiterer Folge soll ein regionales Raum-Projekt-Informationssystem (RAPIS) im Zuge des EU-Projekts IMPLAN (Verknüpfung aller verfügbaren, die Region betreffenden Datenbestände auf EDV-Basis) eingerichtet werden. Dabei soll, über die reine Information hinausgehend, ein fachlicher Erfahrungsaustausch ermöglicht werden, der zu einem besseren gegenseitigen Verständnis der jeweiligen Planungsprinzipien führen wird.

Die Einrichtung eines projektorientierten Regionalmanagements für den Südraum Wiens ist in Diskussion. Damit soll ein Pilotprojekt zur intensiven Kooperation lanciert werden. Längerfristiges Ziel ist die Einrichtung einer Dachorganisation zur Planung und Umsetzung von Projekten mit regionaler Bedeutung.

5.4 Kooperation bei regional bedeutsamen Infrastrukturprojekten

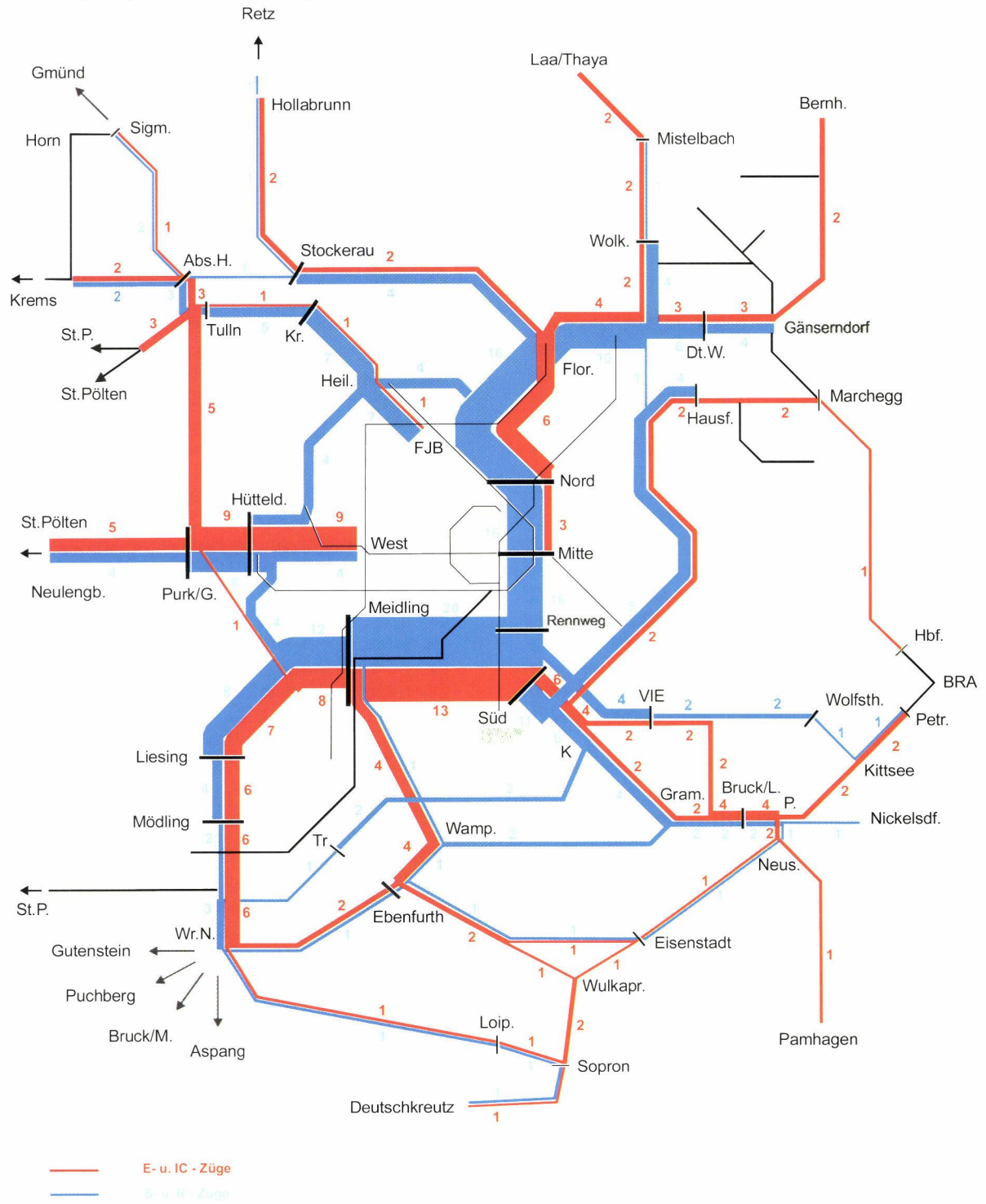
Der zunehmende Kostendruck bei der Bereitstellung hochrangiger Verkehrsinfrastruktur hat bereits zu einem frühen Zeitpunkt zu Kooperationen auf regionaler und gesamtstaatlicher Ebene geführt. Es gilt dabei, Verwaltungseinheiten übergreifend Netzverläufe zu optimieren, Mehrfacherschließungen zu vermeiden, die notwendigen Kapazitäten bereitzustellen und einen gerechten Kostenschlüssel zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften und Institutionen zu finden, sowohl für die Errichtung, als auch für den Betrieb.

Beispielhaft für eine erfolgreiche Kooperation in puncto Verkehrsverbünde ist der **Verkehrsverbund Ostregion (VOR)**, der 1984 ins Leben gerufen, weit über die Grenzen der Stadtregion Wien hinaus ausgedehnt wurde. 1988 wurden Busunternehmen in Niederösterreich und dem Burgenland einbezogen und der Verbundraum auf das nördliche und mittlere Burgenland ausgedehnt. Hauptkri-

terien für den Erfolg der Verbundorganisation sind die Einführung eines einheitlichen Verbundtarifs, eine stetige Verbesserung und Integration des Leistungsangebotes. Die Einnahmen- und Kostenteilung erfolgt nach dem Grund- und Finanzierungsvertrag. Gesellschafter sind die Republik Österreich (50 %) und die Länder Wien (30 %), Niederösterreich (15 %) und Burgenland (5 %).

Für den weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtregion Wien ist der Ausbau der S-Bahnverbindungen in die niederösterreichischen Gemeinden, wie sie im S-Bahn - Konzept Region Wien beschrieben sind, von Bedeutung. Dieses Konzept ist das Ergebnis erfolgreicher Kooperation und Koordination von projektorientierten, fachlichen und regional abgestimmten Arbeitsgruppen, die den jeweils spezifischen Erfordernissen Rechnung tragen können.

Abbildung 19: „S-Bahn – Konzept Region Wien, Angebot der Stufe 4“



Der Ausbau des intermodalen **TEN-Knotens Region Wien** ist für die Stadtregion Wien zur Zeit das hervorragendste Projekt mit Europa-bezug auf dem Gebiet übergeordneter **Eisenbahnplanung** (Schlüsselprojekt). Neben der grundsätzlichen Funktion der Knoten-ausbildung ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ein Hauptziel. Die regionale Verkehrs- und Umweltsituation wird dadurch auf nachhaltige Weise beeinflusst.

Mit dem gemeinsamen Umbau des Süd- und Ostbahnhofes zum **Bahnhof Wien** und der Errichtung einer Verbindung zwischen West-, Ost- und Südstrecke, wird ein hochleistungsfähiger Durchgangsbahnhof entstehen, der den Anforderungen der transeuropäischen und paneuropäischen Verkehrsnetze gerecht wird. Dieser neue Knoten löst nicht nur die bis jetzt bestehenden Kopfbahnhöfe im internationalen Verkehr ab, er wird mit seinem neuen Nahverkehrsteil auch im Rahmen des S-Bahnkonzeptes Region Wien die Attraktivität des Angebotes im Öffentlichen Verkehr steigern.

Ein weiteres Ergebnis der regionalen Kooperation im Zuge des „S-Bahn – Konzept Region Wien“, ist die Planung zur verbesserten Anbindung des Flughafens Wien-Schwechat an das hochrangige Eisenbahnnetz **EWIWA** (Hochrangige Eisenbahnverbindung Wien – Flughafen VIE – Wampersdorf) in Abstimmung mit den Ausbauplänen des Flughafens.

Über diesem und anderen Teilprojekten steht das Verkehrskonzept Wien (key projekt). Es integriert, basierend auf den Zielsetzungen des STEP 94 und der Verkehrskonzeption 1980, die Anforderungen an ein an Nachhaltigkeitsprinzipien orientiertes Verkehrssystem. Gemeinsam mit regionsspezifischen Fachplanungen bietet es den notwendigen Überbau und einen Anknüpfungspunkt zur Integration des Sektors Verkehr in eine umfassende Gesamtplanung.

Abbildung 20: Masterplan 2015, Eisenbahnprojekte

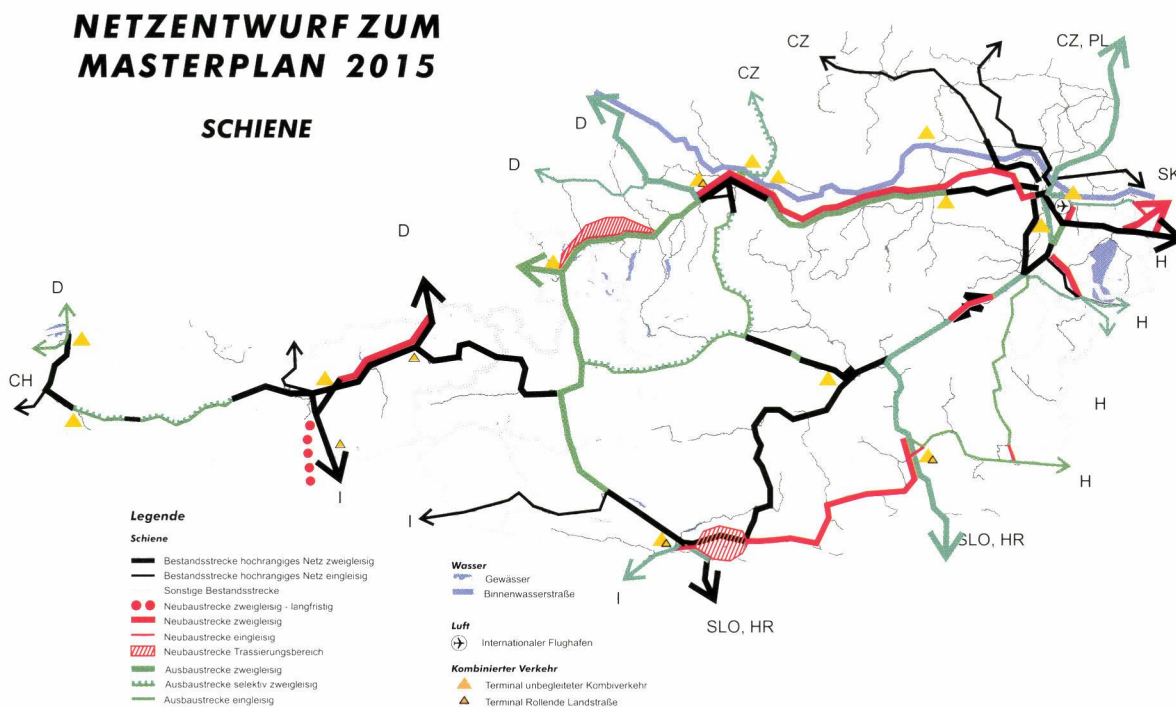
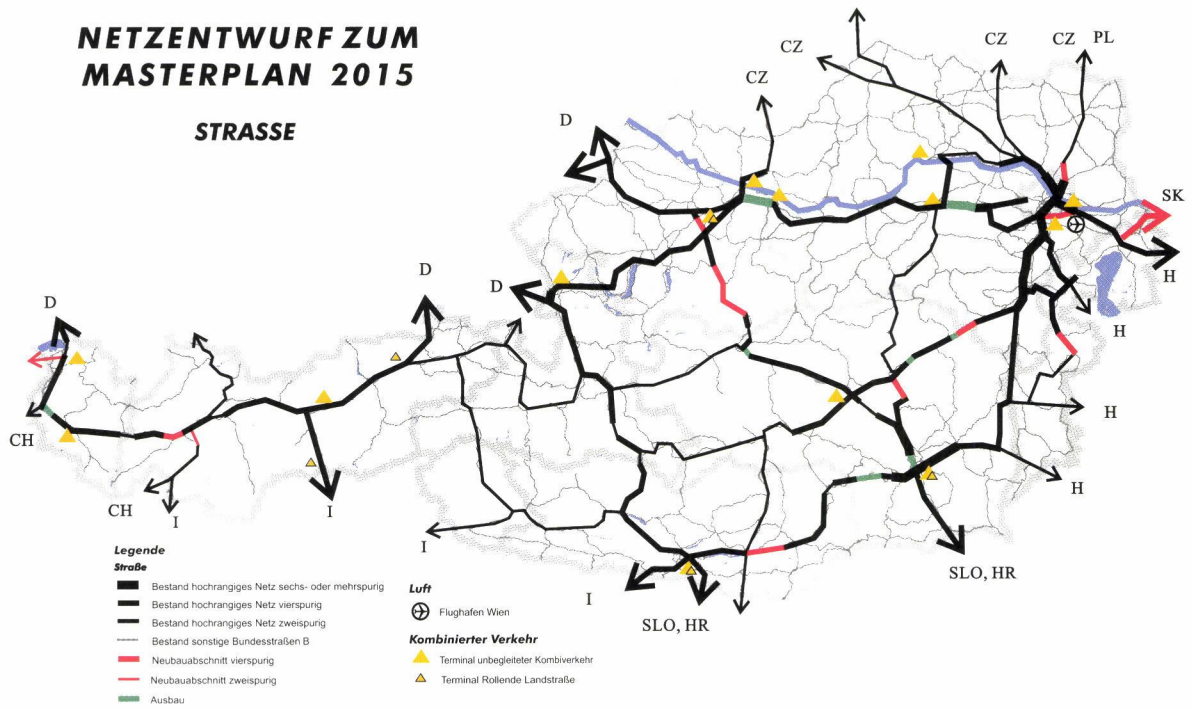


Abbildung 21: Masterplan 2015, Straßenprojekte

NETZENTWURF ZUM MASTERPLAN 2015

STRASSE



6 Erhöhung der Umweltqualität auf städtischer und regionaler Ebene

6.1 Maßnahmen im Siedlungsbereich

Die stabile, über Jahrhunderte gereifte Stadtstruktur mit einem funktionierenden Zentrengefüge bildet in Wien ein Konzept der nachhaltigen Stadtentwicklung. Der nach wie vor als wegweisend anerkannte kommunale Wohnungsbau der Zwischenkriegszeit setzte neue soziale, aber auch funktionale und städtebauliche Maßstäbe. Die Übernahme umfassender Aufgaben im Bereich Gesundheitsfürsorge, des öffentlichen Verkehrs, der Verd- und Entsorgung, haben zu einer stabilen und am Gemeinwohl orientierten Stadtentwicklung geführt.

Neben den wesentlichen Grundlagen für die zukünftige Entwicklung Wiens, dem Stadtentwicklungsplan 1994, dem Wiener Verkehrskonzept, dem Konzept Grüngürtel Wien, tragen Sachkonzepte wie das Wiener Abfallwirtschaftskonzept, das Wiener Energiekonzept und verschiedene Umsetzungsprogramme wie das Wohnbauprogramm, das Stadterneuerungsprogramm und das Klimaschutzprogramm maßgeblich zur Implementierung der Prinzipien einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei.

Wien hat mit der Einführung der **Parkraumbewirtschaftung** (Schlüsselprojekt) ein klares Zeichen gesetzt. Seit November 1999 sind die Bezirke 1-9 und 20 in eine großflächige, zusammenhängende Kurzparkzone im dicht bebauten Stadtgebiet Wiens eingebunden, womit rund 105.000 Stellplätze im öffentlichen Raum bewirtschaftet sind. Diese verkehrsorganisatorische Maßnahme wird, trotzdem sie in das Verkehrsverhalten der Kfz-Benutzer in größerem Umfang restriktiv wirkend eingreift, von den Betroffenen im wesentlichen akzeptiert. Es gelang sowohl die Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung der bewirtschafteten Bezirke merkbar zu verbessern als auch der Wirtschaft dieser Gebiete Vorteile für den Kunden- und Erledigungsverkehr zu verschaffen.

- In den bewirtschafteten Bezirken ist besonders am Vormittag eine deutliche Entlastung der Parkraumsituation zu registrieren. Im 1. Bezirk ging die Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum von 121 % auf 82 % zurück, in den

Bezirken 6-9 von durchschnittlich 109 % auf 71 %. In den Abend- und Nachtstunden ergaben sich in den Bezirken 6-9 Auslastungsverminderungen von durchschnittlich 108 % auf 89 %. Im 4. und 5. Bezirk zeigten sich ähnliche Rückgänge.

- Der ein- und ausströmende Verkehr im 1. Bezirk wurde um ca. 10 % verringert. Innerhalb der Ringstraße konnte die Fahrleistung der Pkw [Pkw-km] um knapp 20 % reduziert werden. Auf das Jahr gerechnet reduzierte sich die Fahrleistung von rund 42 Mio. Pkw-km auf 34 Mio. Pkw-km.
- Durch den Rückgang der Auslastung verringerte sich die Parkplatzsuchzeit in allen bewirtschafteten Bezirken deutlich. Die Fahrleistung im Parkplatzsuchverkehr ging in den Bezirken 6-9 im öffentlichen Straßenraum um etwa 18 % zurück.
- Von den Beschäftigten und Besuchern, die vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum der Bezirke 6-9 abstellten, wählten nachher 25 % den öffentlichen Verkehr. 5 % kamen zu Fuß oder mit dem Fahrrad, weitere 7 % wählten nachher ein anderes Ziel außerhalb der bewirtschafteten Zonen, 5 % parkten in einem Nachbarbezirk. Der Rest parkte entweder mit Kurzparkschein (33 %), mit Ausnahmegenehmigung (7 %) oder nutzte private Stellplätze.
- Der Anteil der Fahrzeuge aus anderen Bundesländern reduzierte sich in den Bezirken 6-9 tagsüber um mehr als zwei Drittel.
- Das gesetzwidrige Parken konnte in allen bewirtschafteten Bezirken stark verringert werden. Der deutliche Rückgang an Falschparkern an den Kreuzungsecken (5 m-Halteverbotsbereich) kommt vor allem den die Straße querenden Fußgängern zugute.

Neben diesem Steuerungssystem im motorisierten Individualverkehr werden mit dem forcierten Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes umweltfreundliche Mobilitätsangebote

geschaffen. Dazu zählt z.B. der weitere Ausbau der U-Bahn mit Verlängerung bestehender Linien (U1) und dem Bau einer weiteren Linie über die Donau (U2/5), ein Programm zur Beschleunigung der Straßenbahnen sowie der städtischen Buslinien durch Einrichtung eigener Busspuren etc.

Mit dem Projekt **Urban Wien Gürtel Plus** (Schlüsselprojekt) wird ein beispielhafter Beitrag zur strukturellen Verbesserung und der Erhöhung der Lebensqualität in einer städtischen Problemzone geleistet. Intensive fachliche und persönliche Betreuung, die Ausarbeitung und Umsetzung unterschiedlicher Projekte, die gezielte Vergabe von Förderungen für Maßnahmen zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Wohnhaussanierung, sind die wesentlichen Maßnahmen.

Das Projektgebiet mit etwa 130.000 Einwohnern liegt am verkehrsreichen „Gürtel“ und ist durch hohe Umweltbelastung, einen hohen Anteil an Substandardwohnungen, einen hohen Ausländer- und überdurchschnittlich hohen Arbeitslosenanteil gekennzeichnet. Das Gebiet wird durch ein bereits mehr als 15 Jahre laufendes Stadterneuerungsprogramm, ergänzt um jüngste Maßnahmen (Sozialprojekte, Projekte der Umfeldgestaltung, Projekte zum Abbau der Langzeitarbeitslosigkeit) im Rahmen des EU-Förderungsprogrammes URBAN sukzessive einer umfassenden Erneuerung unterzogen.

6.2 Maßnahmen für Freiraum und Erholung

Auslastung der Infrastruktur und große Funktionsvielfalt führen in urbanen Räumen zu hoher Dichte, die unter anderem die Qualität des städtischen Raumes ausmacht. Als Ergänzung und Gegenpol sind großzügige Erholungs- und Grünräume erforderlich, die stadtverträglich, also mit öffentlichen Verkehrsmitteln, in kurzer Zeitdistanz zu erreichen sein sollen.

Da Grünflächen im Umfeld von dynamischen Großstädten unter besonderem Druck stehen,

Zentrale Zielvorstellung ist, mit der Kombination aus Maßnahmen zur Verbesserung der Erwerbsmöglichkeit (Angebote zur Weiterbildung), das durchschnittliche Einkommen zu steigern. Ein weiterer Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität sind die neuen Angebote im Bereich Kultur, Freizeit und Gastronomie.

Als unterstützendes Programm zu den gängigen Planungsinstrumenten entwickelte die Stadt Wien ein spezielles Bodenmanagement, um Flächen, deren Entwicklung den Zielen des gesamtstädtischen Entwicklungskonzeptes dient, anzukaufen, zu entwickeln und weiterzuveräußern (siehe Schlüsselprojekt **Optimiertes Boden- und Stadtentwicklungsmanagement**).

Wesentlich ist die aktive Koordination der Bereiche Wohnungsbau und Betriebsansiedlung unter Berücksichtigung des Infrastrukturausbaus durch den Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) und den Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (WBSF). Die Prioritätenreihung hinsichtlich der Umsetzung von Projekten ist an den Kriterien Standortqualität, Infrastrukturerfordernisse und Grundstücksverfügbarkeit orientiert, mit dem Ziel einer Harmonisierung von Planung und Umsetzung (Infrastrukturkommission).

wurde für jene Bereiche im Süden Wiens, in denen in jüngerer Vergangenheit die umfangreichsten Veränderungen zu registrieren waren, das Landschaftskonzept Region Wien-Umland Süd ausgearbeitet. Diese Arbeit, im Auftrag der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, verfolgt das Ziel der Sicherung des „Grünen Rückgrats“ der Region. Dazu wurde ein Leitbild für die künftige Landschaftsentwicklung erstellt, dessen Hauptziel die langfristige Freihaltung der Grünbereiche von baulichen Entwicklungen ist.

Abbildung 22: Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd



<p>LANDSCHAFTSKONZEPT REGION WIEN – UMLAND SÜD Auftraggeber Burgenland, Niederösterreich, Wien im Rahmen der PGO Planung Dipl. Ing. Roman Ivancsics + Dipl. Ing. Heike Langenbach 1090 Wien, Liechtensteinstraße 121/25, Tel./Fax 317 72 31</p>	<p>LEITBILD ZUR LANDSCHAFTSENTWICKLUNG LANDSCHAFTSRÄUMLICHES GRUNDGERÜST Erhaltung vorhandener Grün- und Landschaftsräume Entwicklung zur Erholungslandschaft Sicherung durch Widmung und Ausgestaltung Stabiles Rückgrat der Landschaftsentwicklung</p>	<p>GROSSENLÄCHIGE LANDSCHAFTSFILIE Erhaltung zusammenhängender Landschaftsräume Entwicklung und Pflege der Kulturlandschaft Sicherung durch landwirtschaftliche Nutzung Bearbeitungsgebiet Original M 1:25.000 Stand 01.1997</p>
---	---	---

Die wesentlichen Erholungsräume der Region sind:

Donauinsel

Auf einer Länge von ca. 22 km und einer Breite von 160 - 100 m bietet sie die unterschiedlichsten Erholungsmöglichkeiten, vom Radfahren bis zum Segeln und Wasserschi auf der „Neuen Donau“ sind alle Sportarten möglich. Die **Donauinsel** (Schlüsselprojekt) und das Hochwasserentlastungsgerinne („Neue Donau“) stellen eine Symbiose zwischen einem technischen Bauwerk zum Hochwasserschutz und einem neuen, teilweise künstlich geschaffenen Naturraum dar, der ursprüngliche ökologische Strukturen (Biotope) des alten Überschwemmungsgebietes der Donau einbezieht. Die optimale Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (zwei U-Bahnlinien, S-Bahn sowie Buslinien) bedeutet eine Reduktion des Freizeitverkehrs und trägt somit wesentlich zur Entlastung des Verkehrssystems bei.

Nationalpark Donau-Auen

Ein länderübergreifendes Projekt ist der **Nationalpark Donauauen** (Schlüsselprojekt). Er basiert auf einer der ersten Arbeiten der PGO, dem Landschaftsplan Donauauen und wird gemeinsam von Wiens, Niederösterreich und dem Bund betrieben. Die einzigartige Flusslandschaft an der Donau, die sich von Wien bis Preßburg erstreckt, soll den kommenden Generationen in naturräumlicher Hinsicht erhalten werden.

Neusiedlersee, Nationalpark

Der Steppensalzsee im Grenzgebiet zwischen dem Burgenland und Ungarn ist mit 320 km² der größte See Österreichs. Er bietet mit einer durchschnittlichen Tiefe von 1,5 m ideale Voraussetzungen als Badesee und ist gleichzeitig ein einzigartiges Biotop und ein Rückzugsbereich für bedrohte Tierarten.

Wienerwald

Geschlossene, noch weitgehend intakte Waldlandschaft, die von Wien und Niederösterreich unter Schutz gestellt wurde, befindet sich im Westen der Stadt und versorgt die Stadt aufgrund der vorherrschenden West-Wetterlage mit Frischluft.

Besonders empfindliche oder strukturell bedeutsame Bereiche des Landschaftsraumes sollen gegen allen Nutzungsdruck von jeglicher Beeinträchtigung freigehalten werden. Sie sind gegebenenfalls zu ergänzen, um Verbindungen und Grünkeile zu ermöglichen. Das Konzept **Grüngürtel Wien 95** wurde im November 1995 vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Die Idee des Grüngürtels wird durch Flächensicherung (Widmung, Ankauf) und Gestaltung als städtebauliches Ordnungs- und Gliederungsprinzip weiter verfolgt. Ein großes Anliegen ist die Erweiterung des Grüngürtels in das Umland Wiens. Grünraumbezogene private Interessen sind bei einschlägigen Planungen und Maßnahmen einzubeziehen und zu fördern.

Abbildung 23: Grüngürtelkonzept Wien



Für die Sicherung der Freiflächen im Umland der Stadt und ihre Weiterentwicklung als Erholungsflächen wurde bereits 1974 der Verein Niederösterreich-Wien – gemeinsame Erholungsräume gegründet. Der ebenfalls gemeinsam in der Region erstellte **Landschaftsrahmenplan Donauauen** führte einerseits zur Freihaltung der Donau östlich von Wien von Kraftwerksbauten und andererseits zur Gründung eines eigenen **Nationalparks Donauauen** (*Schlüsselprojekt*).

6.3 Agenda 21 - Strategien zur nachhaltigen Entwicklung

Die Stadt Wien kann nicht nur mit einer langen Tradition als internationale Kulturstadt aufwarten, sondern hat schon früh die Voraussetzungen für nachhaltig und ökologisch orientierte Strukturen geschaffen.

Das diesen Strukturen zugrundegelegte Konzept der nachhaltigen Entwicklung geht weit über den Umweltschutzaspekt hinaus.

Weiters bieten die im **Raumordnungsprogramm Wien-Umland** vom Land Niederösterreich festgelegten Siedlungsgrenzen die Sicherheit der Offenhaltung noch bestehender, zusammenhängender Freiräume um die nach wie vor expandierende Stadt. Die einzelnen Gemeinden dürfen kein Bauland außerhalb dieser Grenzen ausweisen.

Schwerpunkt ist die Erhaltung eines funktionsfähigen, robusten und flexiblen urbanen Lebensraumes mit hoher Lebensqualität für künftige Generationen. Gemeinsame Verantwortung und die Bewußtmachung der sozialen und ethischen Dimension des Gemeinwohls sind Voraussetzung für die Einleitung eines erfolgreichen Prozesses. Weiteres Wachstum kann nur dann erfolgen, wenn die Tragfähigkeit

und Funktionsfähigkeit der natürlichen Umwelt dies zuläßt. Eine nachhaltige Gesamtentwicklung ist eine Herausforderung, die eine interdisziplinäre Zusammenführung und Abstimmung aller Handlungsfelder der Stadt- und Regionalpolitik zu einem ganzheitlichen Ansatz erfordert.

In der Stadtentwicklung ist verstärktes Augenmerk auf fachbereichsübergreifende und verwaltungsgrenzenüberschreitende Kooperationen und die Bildung von Synergien zu legen. Zukunftsfähige Entwicklung bedarf einer stabilen, beschäftigungswirksamen und ressourcenschonenden Wirtschaft. Das Potential der regionalen Wissensgesellschaft ist für Prozeß- und Produktinnovation zu nutzen, um die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten städtischen und regionalen Wirtschaft zu stärken. Das Prinzip der Ressourceneffizienz in den Produktionsprozessen, die Minimierung von Umweltbelastungen und sozialer Polarisierung sind Zielvorstellungen, die es bereits auf einzelbetrieblicher Ebene zu realisieren gilt.

Nachhaltiger Stadtentwicklung kann sich im Lichte der Entwicklungen in den letzten Jahrzehnten nicht auf die Kernstädte beschränken. Verstädterung als zentraler gesellschaftlicher Trend betrifft die gesamte regionale Entwicklung und erfordert Kooperationsformen, die eine längerfristige gemeinsame Nutzen- und Konfliktminimierung zum Ziel haben. Stadtentwicklung und Regionalentwicklung müssen somit enger zusammenarbeiten um lösungsorientierte und nachhaltige Strategien zu entwickeln.

Anstrengungen, wie die Sicherung von Lebensqualität und Umweltstandards, Verbesserung der Qualifikation in der Region und Strategien gegen Arbeitslosigkeit, eine Reduktion der Flächeninanspruchnahme und eine Optimierung der Infrastruktur erfordern breite Akzeptanz. Deshalb ist es notwendig,

die relevanten Akteure und Planbetroffenen in moderierte Prozesse einzubinden und eine entsprechende Form von öffentlich/privaten Partnerschaften zu entwickeln.

Grundprinzipien der nachhaltigen und ökologischen Stadtentwicklung in Wien sind:

- Dynamische Stadtentwicklung mit maßvoller Expansion (u.a. dezentrale Konzentration nach einem Achsen/Zentrenmodell)
- Vorrang für innere Stadtentwicklung (u.a. Nutzung von Siedlungsreserven im Kernstadtbereich, Verbesserung der Grün- und Freiraumversorgung, Neuentwicklung von Gewerbeflächen etc.)
- Sicherung der strukturbildenden Freiräume – Grüngürtel Wien (u.a. Ausweisung von „Tabuzonen“ für die bauliche Entwicklung)
- Ökologischer und sozial verträglicher Wohnbau (u.a. Erhaltung vorhandener Bausubstanz und bestehender sozialer Gefüge, Forcierung ökologischen Wohnbaus etc.)
- Sicherstellung der Mobilität für alle, durch umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Wiener Stadtentwicklung nur gemeinsam mit der Region

Wien ist der „Europäischen Kampagne der nachhaltigen Städte und Gemeinden“ (Aalborg Charta) Ende 1997 beigetreten und hat ein Konzept für einen gesamtstädtischen lokalen Agenda 21 Prozeß erstellt. Vorerst wird im dicht bebauten 9. Wiener Gemeindebezirk auf Stadtteilebene das Pilotprojekt eines lokalen Agenda 21 Prozesses mit massiver Einbindung aller interessierten Akteure durchgeführt.

7 Dokumentation der Schlüsselprojekte zur Förderung der nachhaltigen Regionalentwicklung

OPTIMIERTES BODEN- UND STADTENTWICKLUNGSMANAGEMENT

Hauptziel	Steuerung der gesamträumlichen Entwicklung
Strategie	Ankauf, Entwicklung und Bereitstellung von Grundstücken für Wohnen und Betriebe in Verfolgung der beschlossenen räumlichen Entwicklungskonzepte
Instrumente	Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds, Wiener Wirtschaftsförderungsfonds, Kommission zur Optimierung des Grundstücksmanagements, Infrastrukturkommission

Spezifikation des Schlüsselprojektes

Bedingt durch den geopolitischen Umbruch Europas im Jahr 1989, die Öffnung der Grenzen zu den mittel- und osteuropäischen Reformstaaten, dem damit einhergehenden massiven Bevölkerungswachstum (plus ca. 120.000 Einwohner innerhalb weniger Jahre) sowie der notwendigen Steigerung im geförderten Wohnungsneubau von ca. 5.000 auf 10.000 Wohnungen jährlich, wurden eine Nachjustierung des Steuerungssystems zur Siedlungsentwicklung erforderlich. Die Probleme lagen vor allem bei der Bereitstellung sozialer und technischer Infrastruktur, der Verdrängung von Gewerbebetrieben aus dem dichter bebauten Stadtgebiet, in den steigenden Wohnkosten bei fehlender Innovation im Qualitätsbereich, einem gewissen Übergewicht der äußeren Stadtentwicklung und weitgehend monostrukturierten Stadtentwicklungsgebieten.

Ziel des Projekts ist eine bessere Abstimmung von Stadtentwicklungszielen, Infrastrukturausbau und Umsetzung von Wohnbau- und Wirtschaftsprogrammen, das heißt:

- Sicherstellung ausreichender Flächen für den geförderten Wohnungsbau zu adäquaten Wohnungspreisen in Abstimmung mit den Stadtentwicklungszielen
- Prioritätensetzung hinsichtlich der Realisierung von Wohnbauprojekten nach den Kriterien Standortqualität, Beitrag zur Erreichung von Stadtentwicklungszielen, Kosten der sozialen und technischen Infrastruktur (im Sinne eines möglichst effizienten Ressourceneinsatzes)
- Sicherstellung der sozialen und technischen Infrastruktur nach festgesetzten Prioritäten in Abstimmung mit dem Wohnbauprogramm
- Erwerb, Entwicklung und Weitergabe von Flächen für Betriebsansiedlungen, die Beratung von Unternehmen und die Förderung von Betriebsansiedlungen
- Schaffung eines Überblicks über die Betriebsflächenpotentiale sowie eines entsprechenden Monitorings als Grundlage einer zielgerichteten Stadtentwicklungs- und Wirtschaftspolitik
- Steigerung der Effizienz bei der Betriebsflächenentwicklung durch bessere Abstimmung von Infrastrukturinvestitionen, Liegenschaftsmanagement, Planungsaktivitäten etc.

Durch eine konsequent abgestimmte Entwicklung von Wohn- und Betriebsstandorten wird versucht die Lebensqualität der Bewohner zu erhöhen und in geringer Distanz zu den Wohngebieten entsprechende Erwerbsmöglichkeiten zu schaffen. Mit dieser Maßnahme soll der Siedlungsdruck auf das Umland reduziert werden. Gerade die Verbindung von fachlicher Standort- und Betriebsberatung mit Betriebsflächenmanagement, auch im Sinne der Bereitstellung geeigneter Flächen, bedeutet einen positiven Einfluß auf die Entwicklung der regionalen Siedlungsstruktur.

1982 wurde der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) gegründet. Im Sinne des Stadtentwicklungsplans 1984 wurde im gleichen Jahr der Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (WBSF) eingerichtet. Mit der Tätigkeit dieser Institutionen konnten wesentliche Fortschritte bei einer gezielten Betriebsansiedlungs- und Wohnbaupolitik erzielt werden. Aufgrund der sich ändernden Rahmenbedingungen wurde 1994 im Sinne einer Nachjustierung des Instrumentariums die sogenannte Infrastrukturkommission eingerichtet. 1997 kam die Kommission zur Optimierung des Grundstücksmanagements als Einrichtung zur Harmonisierung all jener Stellen hinzu, die im Bereich des Bodenmanagements tätig sind, bis dato aber noch nicht entsprechend berücksichtigt wurden. Zudem wurden 1995 Bauträgerwettbewerbe eingeführt, um die Qualitätsstandards im Wohnbau weiter zu erhöhen und gleichzeitig die Kosten des geförderten Wohnbaus zu reduzieren.

Aufbauend auf den Stadtentwicklungsplan 1984, der 1994 neu bearbeitet und 1996 fortgeschrieben wurde, arbeiten folgende Einrichtungen im Rahmen des optimierten Boden- und Stadtentwicklungsmanagements zusammen:

Infrastrukturkommission (angesiedelt bei der Magistratsdirektion - Stadtbaudirektion)

Prioritätensetzung bei der Umsetzung von Wohnbauprojekten im Hinblick auf Standortqualität und Infrastrukturerfordernisse -
Zusammensetzung: Stadtbaudirektor (Leitung), Stadtplanungsabteilungen, Infrastrukturabteilungen (auch soziale Infrastruktur), Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (WBSF), Finanzverwaltung, Liegenschaftsabteilung, die bauvorbereitenden Stelle der Stadtbaudirektion

Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF)

Erwerb, Entwicklung und Weitergabe von Flächen für Betriebsansiedlung, Beratung von Unternehmen, Förderung von Betriebsansiedlung

Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (WBSF)

Erwerb, Entwicklung und Weitergabe von Flächen für den geförderten Wohnbau sowie Management in der Stadterneuerung

Kommission zur Optimierung des Grundstücksmanagements

Harmonisierung der Zusammenarbeit der genannten Fonds und der Stellen der Stadt Wien als operative Einrichtung; erste Aktivität war die Erstellung und das Monitoring eines Betriebsflächenprogramms

Wesentliche Partner in diesem komplexen Prozeß sind Bauträger und Unternehmungen.

Abbildung 24: WBSF – Neubau 22 Kamillenweg



Es hat sich gezeigt, daß die langfristige Steuerung der nachhaltigen Entwicklung einer Stadtregion mittels Konzepten und Plänen allein nicht effizient ist. Gerade die öffentliche und fachliche Diskussion und Formulierung von Planungszielen (z.B. Entwicklungsachsen und Grünzonen) würde ohne entsprechende Instrumente zur Sicherung der notwendigen Flächen ad absurdum geführt werden. Oftmals reichen bereits kleinere Anteile der „Schlüsselliegenschaften“, um die notwendigen steuernden Eingriffe zu initiieren.

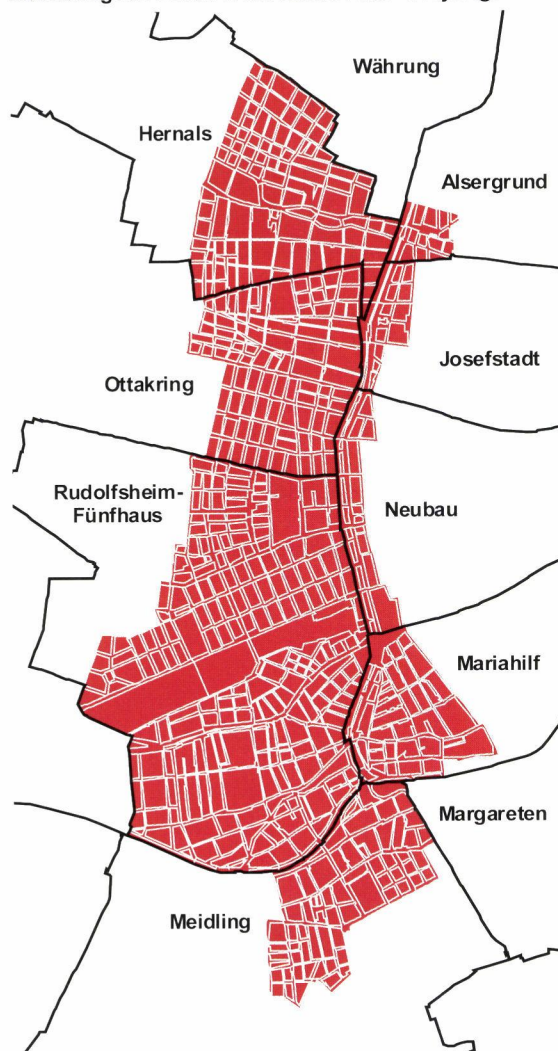
Darüber hinaus ist für die effiziente Entwicklung einer Stadtregion die Koordination der wichtigsten Investitionen in die technische und soziale Infrastruktur wesentlich. Die Abstimmung mit der Entwicklung von Wohnquartieren und Betriebsflächen bedarf eines entsprechend flexiblen und wirksamen Instrumentariums.

Start 1994, nach wie vor laufend

URBAN WIEN GÜRTEL PLUS

Hauptziel	Erhöhung der Umweltqualität auf städtischer Ebene
Strategie	Aufwertung einer innerstädtischen Problemzone durch intensive Betreuung, Ausarbeitung und Umsetzung von Projekten zur Verbesserung der Lebensqualität und Vergabe von gezielten Förderungen für Maßnahmen zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen.
Instrumente	Projektbetreuung, Partizipationsverfahren, Investitionsförderung, Öffentlichkeitsarbeit

Abbildung 25: Urban Wien Gürtel Plus - Projektgebiet



Spezifikation des Schlüsselprojektes

Der „Gürtel“ ist eine sechs- bis achtspurige radiale Stadtstraße, die heute zu den am stärksten befahrenen Straßenzügen Österreichs zählt. Ursprünglich war der Gürtel als großzügige, mit mehreren Reihen Allee-bäumen ausgestaltete Hauptstraße zur Verbindung und Erschließung der älteren inneren Bezirke mit den durch die starke Bautätigkeit der Gründerzeit zusammenwachsenden ehemaligen Vorstädten Wiens gedacht. Ihrer besonderen Bedeutung entsprechend wurde der Querschnitt besonders großzügig ausgelegt. In der Mitte dieser 2. Ringstraße wurde die Stadtbahn angelegt, eine in Hochlage geführte, leistungsfähige Alternative zu der 1895 noch üblichen Pferdetramway. Die ehemalige Stadtbahntrasse ist heute Teil des U-Bahnnetzes.

Die ehemals hohe Wohnqualität des Gürtels mit seiner sehr guten Grünausstattung schwand in dem Maße, in dem der städtische Autoverkehr und die damit verbundenen Umweltbelastungen zunahmen. Durch den großzügigen Querschnitt wurde diese Straße sehr bald zur wichtigsten innerstädtischen Verbindung. Durch die abnehmende Wohnqualität sanken in weiterer Folge die Nachfrage, die Mieten und die Neigung in diesem Bereich der Stadt zu investieren.

So blieb der Anteil an Substandardwohnungen mit 40 % doppelt so hoch als im Durchschnitt der Stadt. Zahlungskräftigere Bevölkerungsschichten wanderten ab, der Arbeitslosenanteil und der Ausländeranteil stiegen kontinuierlich an, Rotlichtviertel entstanden.

Neben einem bereits mehr als 15 Jahre laufenden Programm zur sanften Stadterneuerung in den angrenzenden Bezirken mit Betreuung vor Ort, wurden verschiedene Vorarbeiten zur weiteren Verbesserung der Situation geleistet, u.a. die Abhaltung eines der größten innerstädtischen Ideenwettbewerbe zur Erarbeitung von Lösungen in den Bereichen Verkehr und Wohnen. Mit dem Beitritt zur Europäischen Union wurde es schließlich im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative URBAN möglich, in interdisziplinärer Zusammenarbeit innovative Formen von public-private-partnerships zu realisieren.

Die Urban-Zone befindet sich im Bereich des West-Gürtels, umfaßt eine Fläche von 626 ha und knapp 77.000 Wohnungen (9 % des Wiener Wohnungsbestandes). Rund 64 % der Wohnungen stammen aus der Zeit vor 1919 (Wien 38 %). In der Urban-Zone entfällt auf einen Bewohner lediglich 1 m² Grünfläche. Insgesamt leben 132.000 Einwohner oder 8,6 % der Bevölkerung Wiens in der Urban-Zone, der Arbeitslosenanteil betrug 11,3 % (Stand 1991).

Die Verbesserung der Lebensbedingungen und der Einkommenssituation in dieser gründerzeitlichen Problemzone soll von einem ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatz gekennzeichnet sein. Es sollen wirtschaftliche, arbeitsmarktpolitische, soziale, kulturelle und umweltverbessernde Maßnahmen gefördert werden, um die Chancengleichheit der Bewohner ungeachtet ihrer Herkunft und in enger Zusammenarbeit mit ihnen deutlich zu verbessern. Dabei erfolgt die Förderung sowohl in organisatorischer, als auch in finanzieller Hinsicht. Wesentlich für das Gebiet ist eine positive Veränderung des Images und damit die Attraktivierung des Quartiers für neue Zielgruppen. Weiters hat die Unterstützung von Initiativen, die sich aus dem Gebiet selbst bilden, großen Stellenwert.

Die Ziele im Detail sind:

- Den Bewohnern sollen Möglichkeiten eröffnet werden, sich in die Arbeitswelt einzugliedern, selbständig wirtschaftlich tätig zu werden und eigenständige, spezifische Versorgungsstrukturen aufzubauen und zu betreiben
- Vorrangiges Ziel ist die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung durch gezielte arbeitsmarktpolitische Maßnahmen, Be-

triebsförderung in Hinblick auf Arbeitsplatzschaffung bzw. Arbeitsplatzsicherung (Qualifizierung), Förderung von Betriebsansiedlungen

- Attraktivierung des öffentlichen Raumes, neue Nutzungen für untergenutzte „Stadtbahnbögen“ in der Mitte des Gürtelraumes
- Schaffung von sozialen Einrichtungen, angepaßt an die Probleme und Bevölkerungsstruktur (z.B. spezifische Betreuungs- und Beratungsleistungen, Weiterbildung, Streetwork, Selbsthilfezentren etc.)
- Unterstützung kultureller Aktivitäten und Einrichtungen

Abbildung 26: Luftbild Projektgebiet



Die Attraktivierung und strukturelle Verbesserung eines zentralen Bereiches der Stadt bedeutet nicht nur die Schaffung neuer Angebote und damit gesteigerte Vielfalt in der Region, sondern nimmt auch den Druck von den suburbanen Übergangsbereichen (Verringerung der Abwanderung von Wohnbevölkerung und Betrieben).

Darüber hinaus bietet die Bearbeitung des Urbangebietes die Möglichkeit neue Herangehensweisen in der Revitalisierung alter

Stadtviertel mit negativer Dynamik zu erproben und diese Erfahrungen in der Region weiterzugeben.

Abbildung 27: Stadtbahnbogen



Das Projekt wurde Ende 1995 gestartet und läuft bis Ende 1999 im Rahmen der EU-Förderkulisse.

Zur operativen Abwicklung des Projektes wurde ein eigenes Büro eingerichtet, das einerseits die zentrale Koordinationsstelle, andererseits auch Informations- und Abwicklungsstelle für die einzelnen Projekte ist. Dieses Büro ist mit Mitarbeitern der relevanten Stellen besetzt, die mit ihrem Hintergrundwissen und dem Zusammenspiel der unterschiedlichen Möglichkeiten ihrer Organisationen vor Ort hochkompetente Beratung garantieren. Es sind dies der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF), der Wiener Bodenbereitstellungsfonds (WBSF), der Wiener Integrationsfonds, der Wiener ArbeitnehmerInnenfonds sowie eine für Gestaltungsfragen beauftragten Architektin.

Die Finanzierung der Projekte erfolgt im Rahmen der EU-Förderrichtlinie URBAN, mit entsprechender Kofinanzierung durch die Stadt Wien, des Bundes bzw. einem Eigenmittelanteil der einzelnen Projekt- und Förderungsgeber.

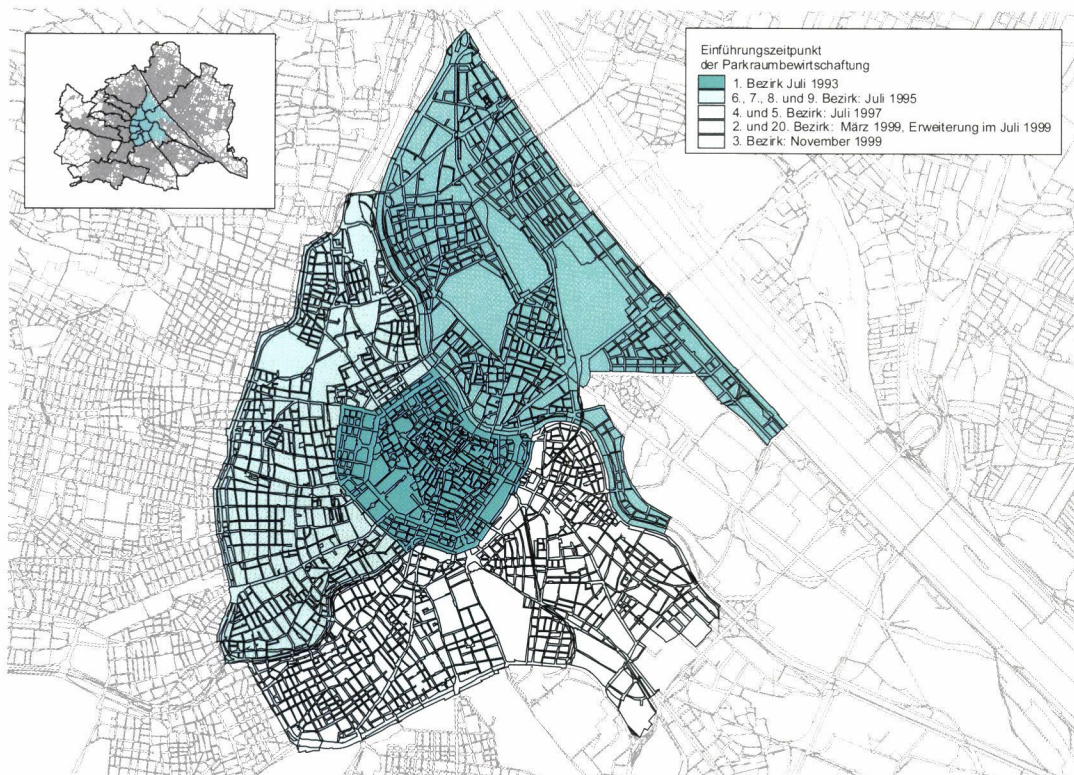
Mit dem im Rahmen diese Projektes erarbeiteten Instrumentarium soll eine den Entwicklungszielen entsprechende Stadtstruktur mit positiven Auswirkungen auf die Gesamtregion forciert werden. Zudem wird die bestmögliche Nutzung vorhandener und die effiziente Bereitstellung neuer Infrastruktur ermöglicht.

Start: 1995, laufend

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Hauptziel	Erhöhung der Umweltqualität auf städtischer Ebene
Strategie	Verminderung des innerstädtischen Verkehrs durch Verhinderung des Parkens von Einpendlern im Straßenraum in den zentralen Bezirken Wiens (1-9 und 20)
Instrumente	Unbefristete, gebührenpflichtige Parkgenehmigungen im Straßenraum nur mehr für Anwohner und Betriebe, die mehrmals täglich erheblichen Warenverkehr aufweisen; sonst gebührenpflichtige Parkdauer von max. 2 Stunden

Abbildung 28: Parkraumbewirtschaftung – aktueller Stand



Spezifikation des Schlüsselprojektes

Durch die deutliche Zunahme der Wohnbevölkerung im Zuge der geopolitischen Veränderungen des Jahres 1989 und den ständig steigenden Motorisierungsgrades, stieß man an die Kapazitätsgrenzen der Verkehrsinfrastruktur (v.a. öffentliche Stellplätze). Folglich mußten Strategien zur Verminderung des innerstädtischen motori-

sierten Individualverkehrs entwickelt werden. Wien weist im Durchschnitt geringe Straßenquerschnitte auf; eine Anpassung der Straßeninfrastruktur an Erfordernisse des motorisierten Individualverkehrs wurde allerdings dem Erhalt der typischen Stadtstruktur klar untergeordnet.

Demzufolge wurde gleichzeitig mit der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes 1994 auch die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes in Angriff genommen. Oberste Priorität hatte dabei die Verbesserung der städtischen Lebensqualität sowie die Bereitstellung einer stadtverträglichen Verkehrsinfrastruktur. Neben dem Ziel, den Modal Split spürbar zu verändern (Senkung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs von 37 % auf 25 % im Jahr 2010), hatte eine Verbesserung der Stellplatzsituation in den zentralen Bezirken höchste Priorität. Gleichzeitig sollte eine Reduktion der PKW-benützenden Arbeitspendler erreicht werden.

Bereits während der Arbeiten zu Stadtentwicklungsplan und Verkehrskonzept wurde ein Pilotprojekt gestartet, bei dem die öffentlichen Stellplätze in der gesamten City (der 1. Bezirk) bewirtschaftet wurden.

Die Veränderung des Modal Split in Richtung verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs setzt eine Änderung im Bewußtsein und in den Verhaltensmustern der Bevölkerung voraus. Diese Bewußtseinsänderung soll durch die Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung unterstützt und beschleunigt werden.

Die Ziele sind:

- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs in den bewirtschafteten Gebieten durch die Reduktion der bezirksfremden Dauerparker (insbesondere Arbeitspendler) und durch Verringerung des Parkplatzsuchverkehrs sowie durch Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch Bevorrangungsmaßnahmen
- Verbesserung der Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung und Aufhebung des Zwanges zum Wegfahren aus tagsüber geltenden Kurzparkzonen
- Verbesserung der Erreichbarkeit der „bewirtschafteten“ Gebiete für den „notwendigen“ motorisierten Individualverkehr: Wirtschaftsverkehr, insbesondere Güterverkehrs-, Erledigungs- und Einkaufsverkehr

- Erhöhung der Einnahmen für die Förderung des Garagenbaus, insbesondere für Wohnsammelgaragen und Park & Ride-Garagen und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (die Einnahmen sind in Wien zweckgebunden)

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung brachte in den betroffenen Gebieten eine Reduktion der Fahrleistungen um 18 %. Der Anteil der Kfz aus anderen Bundesländern sank um mehr als 2/3. Diese Zahlen lassen den Schluß zu, daß es nicht nur in den Bezirken mit Parkraumbewirtschaftung zu einer erheblichen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs kam, sondern daß es auch zu einer deutlichen Verlagerung des landesgrenzenüberschreitenden Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel gekommen ist. Damit kommt es im Zuge der weiteren Ausdehnung der „bewirtschafteten“ Zonen zu einer spürbaren Entlastung der an den Hauptstraßen liegenden Gemeinden der Region.

Dies wurde möglich, da gleichzeitig mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung, in einer koordinierten Vorgangsweise mit den Ländern Niederösterreich und Burgenland sowie dem regionalen Verkehrsverbund entsprechende Maßnahmen gesetzt wurden: Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Verkehr, Ausbau der Park & Ride –Standorte, Informationskampagnen etc.

Das erste Pilotprojekt wurde 1993 gestartet, die vorläufig letzten Bezirke haben die Parkraumbewirtschaftung im Frühjahr bzw. Herbst 1999 gestartet.

Zur Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung in den betroffenen Bezirken wurde bereits beim Pilotprojekt eine sogenannte Parkraumbewirtschaftungskommission unter Leitung des Stadtrates für Planung und Verkehr eingesetzt. Diese Kommission setzt sich aus Vertretern der politischen Parteien, Vertretern der Wirtschaftskammer, der Arbeiterkammer sowie den für Planung und Verkehr zuständigen Dienststellen des Magistrates zusammen. Die Arbeit der Kommission wird wissenschaftlich begleitet und dokumentiert.

Abbildung 29: Parkraumbewirtschaftung – „Kurzparkzone“



Die operative Umsetzung und der organisatorische Ablauf liegt beim Magistrat Wien, der auch für die Finanzierung der ersten Schritte aufgekommen ist. Die Einnahmen, die sich aus den Erlösen der Parkberechtigungen für Anwohner, dem Verkauf der Parkscheine sowie aus den eingenommenen Bußgeldern ergeben, sind zweckgebunden für die Überwachung, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie für den weiteren Ausbau von öffentlichen Stellplätzen.

Angesichts des zunehmenden Motorisierungsgrades sowie des nach wie vor bestehenden Trends zur Suburbanisierung ist mit einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in der Region zu rechnen (abgesehen von der Zunahme des Wirtschaftsinsbesondere des Transitverkehrs). Die Parkraumbewirtschaftung ist eine der wenigen bisher durchgeführten restriktiven Maßnahmen, die auf hohe Akzeptanz der Bevölkerung stößt.

Die positiven Auswirkungen in der Region sind eine Reduktion des landes-grenzüber-schreitenden Berufspendel-verkehrs mit dem Kfz und eine Ausweitung und Attraktivierung des Angebotes im öffentlichen Personen-nahverkehr. Unmittelbar für den einzelnen spürbar sind die Entlastungen in den bewirtschafteten Gebieten und beim reduzierten Parksuchverkehr.

Start 1993, vorläufiger Abschluß mit Bewirtschaftung der Bezirke 1-9 und 20: 1999

DONAUINSEL

Hauptziel	Bestmöglicher Hochwasserschutz und Erhöhung der Umweltqualität auf städtischer Ebene
Strategie	Sicherstellung des Hochwasserschutzes und Schaffung eines Naherholungsraumes mit regionaler Bedeutung und optimaler ÖV -Anbindung
Instrumente	Kooperation mit Hochwassersicherung, Planung, Sicherstellung der Finanzierung

Abbildung 30: Donauinsel – Luftbild



Spezifikation des Schlüsselprojektes

Über Jahrhunderte vollzog sich die städtische Entwicklung Wiens im wesentlichen nur im südlichen Teil der Flußlandschaft der Donau, auf den dort befindlichen Terrassen. Nach schweren Überschwemmungen in den Jahren 1830 und 1862 erfolgte 1870 schließlich der große Durchstich, bei dem die Donau ihren heutigen Verlauf erhielt. Am linken Ufer wurde damals ein 300 m breites Überschwemmungsgebiet freigehalten, rechtsufrig ein 100 m brei-

ter Streifen, der ausschließlich Einrichtungen der Schifffahrt und der Bahn vorbehalten war. So entging Wien die Chance, die Stadt näher an die Donau heranzubringen. Ein verheerendes Hochwasser im Jahr 1954 ließ klar erkennen, daß der vorhandene Ausbau der Hochwasserschutzanlagen im Wiener Stadtgebiet nicht ausreichend war. 1969 wurde der Grundsatzbeschuß zum Bau der neuen

Donau, einem Entlastungsgerinne, und zur Donauinsel gefaßt.

Parallel zur Donau wurde ein zweites rund 160 m breites und 22 km langes Flußbett ausgehoben. Das Material wurde zur Aufschüttung der Donauinsel verwendet. Die drei Wehranlagen der Neuen Donau, die zur Steuerung der Wasserführung dienen, sind im Regelfall geschlossen, womit ein rund 350 ha großer Badesee zur Verfügung steht.

- umfangreicher Hochwasserschutz
- Der Charakter einer Fluß- und Aulandschaft soll im Donaubereich erhalten und betont werden.
- Die Landschaftsgestaltung soll im Norden und Süden der Donauinsel naturnah, im zentralen Bereich städtisch geprägt sein.
- Auf der Donauinsel soll es keine Bebauung geben, die über die Erfordernisse eines Erholungs- und Freizeitgebietes hinausgeht.

- Im Mittelteil soll die Neue Donau seeartig aufgeweitet und verschwenkt werden.
- Am rechten Donauufer soll eine durchgehend begehbare Grünzone als Uferpromenade entstehen.
- Die Erreichbarkeit aus allen Teilen der Stadt soll in erster Linie auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet sein.

Der Ausbau dieses ursprünglich lediglich zu technischen Zwecken benötigten zusätzlichen Flußbettes zu einem attraktiven Naherholungsgebiet, in dem neben einem der längsten Badestrände Europas ein umfassendes Freizeitangebot entstanden ist, trägt wesentlich zur Attraktivierung der Gesamtregion bei. Zusätzlich wurde auf diese Art ein Gutteil des Badeausflugverkehrs im Sommer aus der Stadt und ihrem unmittelbaren Umfeld zum ca. 60 km entfernten Neusiedler See substituiert. Zudem können die Donauinsel und die vorhandenen Freizeiteinrichtungen aufgrund der räumlichen Nähe auch kurzfristig genutzt werden.

Abbildung 31: Donauinsel – „summer in the city“



Verabschiedung des Grundsatzprojektes: 1969, Baubeginn: 1975, Fertigstellung 1984; zur Zeit wird an einer neuerlichen Attraktivierung und Anpassung der Funktionsbereiche der Donauinsel gearbeitet.

Das Projekt wurde in einem zweistufigen Wettbewerbsverfahren erarbeitet. Nach Abschluß der zweiten Projektstufe wurden Jury, Planungsteams sowie ausführende, planende und verwaltende Dienststellen zu einer kooperierenden Einheit zusammengespant. Die Jury übernahm eine die Planungen und Bauarbeiten begleitende und beratende Funktion. Etwa vierteljährlich traten die Jury, die fünf Planungsteams sowie Vertreter der beteiligten Dienststellen zu sogenannten „Kupplungen“ zusammen, bei denen über Arbeiten der vergangenen Monate berichtet und Empfehlungen für die weitere Vorgangsweise ausgearbeitet wurden. Die Koordinierung lag in Händen einer eigens geschaffenen Projektleitstelle.

Die Finanzierung erfolgte aus Mitteln des Landes Wien und des Bundes.

Die Nutzung von Synergien aus Infrastrukturprojekten, insbesondere wenn es sich um Größenordnungen dieser Art handelt, kann als klassisches Beispiel zur Aufwertung einer ganzen Region angesehen werden. Neben der verbesserten Möglichkeiten zur Naherholung, die Bewohnern eines beachtlichen Einzugsbereiches zur Verfügung stehen, hat das Projekt zur Verbesserung des Image der Region wesentlich beigetragen. Darüber hinaus wurden neben neuen Angeboten im Freizeitbereich, die sich aufgrund der großen Ausdehnungen der Donauinsel immer aktuell und flexibel auch an die zeitgemäßen Bedürfnisse anpassen können, neue naturnahe Freiräume geschaffen, die sogar Biotope und Rückzugsbereiche für seltene Arten beinhalten.

Die Donauinsel wurde Mitte der 80er Jahre grundsätzlich fertiggestellt, im Zuge des Baues der Staustufe Wien-Freudenau kam es zu Adaptierungs- und Verbesserungsmaßnahmen. Ein weiterer Maßnahmenplan zur Attraktivierung der gesamten Insel steht kurz vor der Realisierung.

NATIONALPARK DONAUAUEN

Hauptziel	Bewahrung der regionalen Identität: Wiederbelebung des kulturellen Erbes
Strategie	Einrichtung eines Nationalparks in einer europaweit einzigartigen Flußlandschaft
Instrumente	Planung, Finanzierung, Einrichtung einer Betriebsgesellschaft, Unterschutzstellung durch das Nationalparkgesetz

Spezifikation des Schlüsselprojektes

1984, als ein Teil der bestehenden Aulandschaft für die Errichtung eines Flußkraftwerkes gerodet werden sollte, wurde massiver Widerstand gegen dieses Vorhaben laut und mündete schließlich in der Besetzung der Au. Bereits damals wurde die Idee eines sinnvollen Schutzes der gesamten Flußlandschaft östlich von Wien erwogen. Ein eigener Arbeitskreis hat daraufhin die Grundlagen für die Einrichtung eines Nationalparks erarbeitet.

- Erhaltung der freien Fließstrecke zwischen Wien und der Bundesgrenze
- Erhaltung der Aulandschaft in ihren Ausprägungen als harte und weiche Au
- Bewahrung der charakteristischen Pflanzen- und Tierwelt
- Verringerung der weiteren Eintiefung der Donau, die ansonsten zur weiteren Absenkung des Grundwasserspiegels führen würde
- Erstellung eines flußbaulichen Gesamtkonzeptes, das neben der Sohlstabilisierung auch die Freihaltung einer ausreichend tiefen Schiffahrtsrinne vorsieht, sowie hydraulische Verbesserungen die dem Auwald zugute kommen und die Wiederherstellung einer Altarm-Vernetzung
- Angebot eines eindrucksvollen Naturerlebnisses und von Informations- und Bildungsmöglichkeiten

Der Nationalpark Donau-Auen ist ein Feuchtgebiet von internationaler Bedeutung. Er ist

Teil des uns verbliebenen europäischen Naturerbes. Alle anderen vergleichbaren Flüsse und Flußabschnitte in Mitteleuropa wurden in den letzten Jahren verbaut, die Auengebiete abgedämmt und vielfach auch für Landwirtschaft, Siedlungen, Industrie und Schotterabbau genützt. Der Nationalpark verbindet zwei europäische Hauptstädte, Wien und Preßburg. Dabei hat Wien sogar einen Teil des Nationalparks auf eigenem Stadtgebiet. Der Nationalpark wird langfristig das Image und die Entwicklung der Region östlich von Wien mitbestimmen. Dies ist um so bedeutender, wenn man bedenkt, welche wirtschaftliche Dynamik sich in dieser Region mit dem Näherrücken der Slowakei an Europa entfalten kann.

Der Nationalpark ist ein gemeinsames Projekt Wiens, Niederösterreichs und des Bundes. Mit dem Ziel einer nachhaltigen Unterschutzstellung und Sicherung der Rahmenbedingungen für dieses Gebiet, sowohl in rechtlicher als auch in naturräumlicher Hinsicht, wurde eine neue Qualität der Zusammenarbeit zwischen den Ländern Wien und Niederösterreich und dem Bund erreicht. Gerade die Bildung von aufgabenbezogenen Projektteams war richtungsweisend.

Im Nationalpark sollen den Besuchern Bildung, Erholung und geistige Inspiration geboten werden. Darüber hinaus erfolgt eine wissenschaftliche Begleitung aller Projekte und parkbezogenen Aktivitäten. Daneben bietet der Nationalpark Naherholungsmöglichkeiten für die Region und stellt eine Bereicherung des Angebotes der „Destination Wien“ für internationales Publikum dar.

Abbildung 32: Nationalpark Donauauen



1985 wird die Ökologiekommision bei der Bundesregierung eingesetzt. Sie sollte Varianten der freien Fließstrecke bzw. neue Kraftwerksvarianten prüfen; 1990 Staatsvertrag gem. Art. 15a Bundesverfassungsgesetz zwischen den Ländern Wien, Niederösterreich und dem Bund zur Planung, Vorbereitung und Errichtung eines Nationalparks Donauauen, danach Planungstätigkeit; 1996 Einrichtung einer Nationalpark Donau-Auen-GmbH und Eröffnung des Nationalparks. Die Grundlage der Zusammenarbeit ist ein Staatsvertrag gemäß Art. 15a Bundesverfassungsgesetz, der die länderübergreifenden Kompetenzen, die auch Bundeskompetenzen betreffen, regelt. Dies ist eine notwendige Voraussetzung, will man die Inhalte verbindlich regeln und nicht nur gleichlautende Beschlüsse in den einzelnen Ländern herbeiführen. Die Ausarbeitung der Planungsgrundlagen wurde der Marchfeldkanal-Betriebsgesellschaft übertragen, einer Organisation, die bereits in einem anderen Bereich sensibler Gewässerplanung, dem Bau des Marchfeldkanals, Erfahrung sammeln konnte. Als Begleitung im Sinne der Abstimmung der Interessen der Vertragspartner wurden folgende Gremien eingesetzt:

- Nationalparkvorbereitungskommission
6 Beamte Wien

6 Beamte Niederösterreich
6 Beamte Bund

- Nationalparkforum
Vertreter der betroffenen Gemeinden
Interessenvertretungen
Vereine
- Wissenschaftlicher Beirat
Experten der verschiedenen Fachgebiete zur Beratung der Nationalparkvorbereitungskommission

Ab 1996 begann die Nationalpark Donau-Auen GmbH gemeinsam mit den Forstverwaltungen mit den Umsetzungsarbeiten. Die Kosten des Nationalparks werden gemäß einem entsprechenden Schlüssel von den Vertragspartnern Bund, Wien und Niederösterreich getragen. Die Erhaltung der europaweit einmaligen Fluß- und Aulandschaft in Zusammenhang mit der Schaffung eines Nationalparks stellt nicht nur die Sicherstellung eines wesentlichen naturräumlichen Elements der gesamten Region dar, sondern leistet darüber hinaus einen Beitrag zur Identitätsfindung der Region. Zusätzlich stellt der Nationalpark einen wesentlichen Ansatzpunkt für die touristische Entwicklung und Vermarktung dar.

1996 Eröffnung des Nationalparks; laufende Arbeiten an wissenschaftlichen Projekten, Tourismusangeboten etc.

WIENER VERKEHRSKONZEPT

Hauptziel	Kooperation bei bedeutenden Infrastrukturprojekten
Strategie	Modalübergreifendens, integriertes Verkehrskonzept
Instrumente	Leitlinien (Zielsetzungen und Handlungsprinzipien)
	Generelles Maßnahmenprogramm
	Koordination und Abstimmung der Planung mit bauausführenden Stellen, Verfassen von Richtlinien

Spezifikation des Schlüsselprojektes

Mobilität und Verkehr sind nicht Selbstzweck, sondern Ausdruck urbaner Lebensverhältnisse, menschlicher Kommunikation und einer arbeitsteiligen Wirtschaft. Neue Rahmenbedingungen, wie die politischen und ökonomischen Veränderungen in Osteuropa, die Wien von einer Randlage in das Zentrum eines im Aufbruch befindlichen Europas rücken, ausgeprägte Suburbanisierungsprozesse im Wiener Umland und die damit einhergehende Intensität der Verflechtungen, stellen neue Anforderungen an ein umfassendes Mobilitäts- und Verkehrskonzept. Parallel und integrierend zum Stadtentwicklungsplan (STEP 94) wurde ausgehend von der Verkehrskonzeption 1980 ein neues Wiener Verkehrskonzept erstellt, daß laufend durch einschlägige Publikationen erweitert wird.

Aufbauend auf verkehrspolitischen Grundsätzen und den daraus abgeleiteten Handlungsprinzipien für die Planung, die auf das Österreichische Gesamtverkehrskonzept abgestimmt sind, wurden im generellen Maßnahmenprogramm folgende Hauptziele formuliert:

- Reduktion der Schadstoffemissionen (CO, NO_x, HC, SO₂, Ruß, Ozon)
- Reduktion der Lärmbelastung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Rückgewinnung öffentlicher Flächen vom Kfz-Verkehr für andere Nutzungen

Hinter diesen Zielen steht das Bestreben, eine weitestgehende Verlagerung von „vermeidbarem motorisierten Individualverkehr“ auf öffentliche Verkehrsmittel zu forcieren.

Die wirtschaftlichen- und Verkehrsverflechtungen Wiens mit seinem Umland haben bereits früh zu Kooperationen zwischen Wien, Niederösterreich und dem Burgenland geführt, da die Bereitstellung eines funktionierenden und ökologisch verträglichen Verkehrssystems für die weitere Entwicklung Wiens und des Wiener Umlandes als Wohn- und Wirtschaftsstandort von maßgeblicher Bedeutung ist.

Mit der Umsetzung verschiedener Maßnahmen wurde bereits im Zuge der Realisierung einzelner Verkehrsprojekte 1993, also noch während der Ausformulierung des Wiener Verkehrskonzeptes begonnen. Seit diesem Zeitpunkt werden die einzelnen Maßnahmen des generellen Maßnahmenprogramms entsprechend einer Prioritätenreihung umgesetzt. Die Konzeption und Umsetzung des Wiener Verkehrskonzeptes erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Magistratsabteilungen der Stadt Wien, den Wiener Verkehrsbetrieben, den ÖBB, dem Bund, den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland, Bezirken und Gemeinden, dem Verkehrsverbund Ostregion, der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) und sonstigen involvierten Stellen.

Parallel zur Projektumsetzung erfolgt eine laufende Erfolgskontrolle, die letztmalig mit dem STEP-Bericht 1996 dokumentiert wurde.

Viele Maßnahmen des Verkehrskonzeptes sind Handlungsanweisungen bzw. Planungs- und Umsetzungsprinzipien für die laufende Tätigkeit des Magistrats, für die unmittelbar keine zusätzlichen Kosten anfallen. Es handelt sich großteils um organisatorische und legislative Maßnahmen mit unterschiedlicher Intensität und teilweise noch offener

Stadtregion Wien

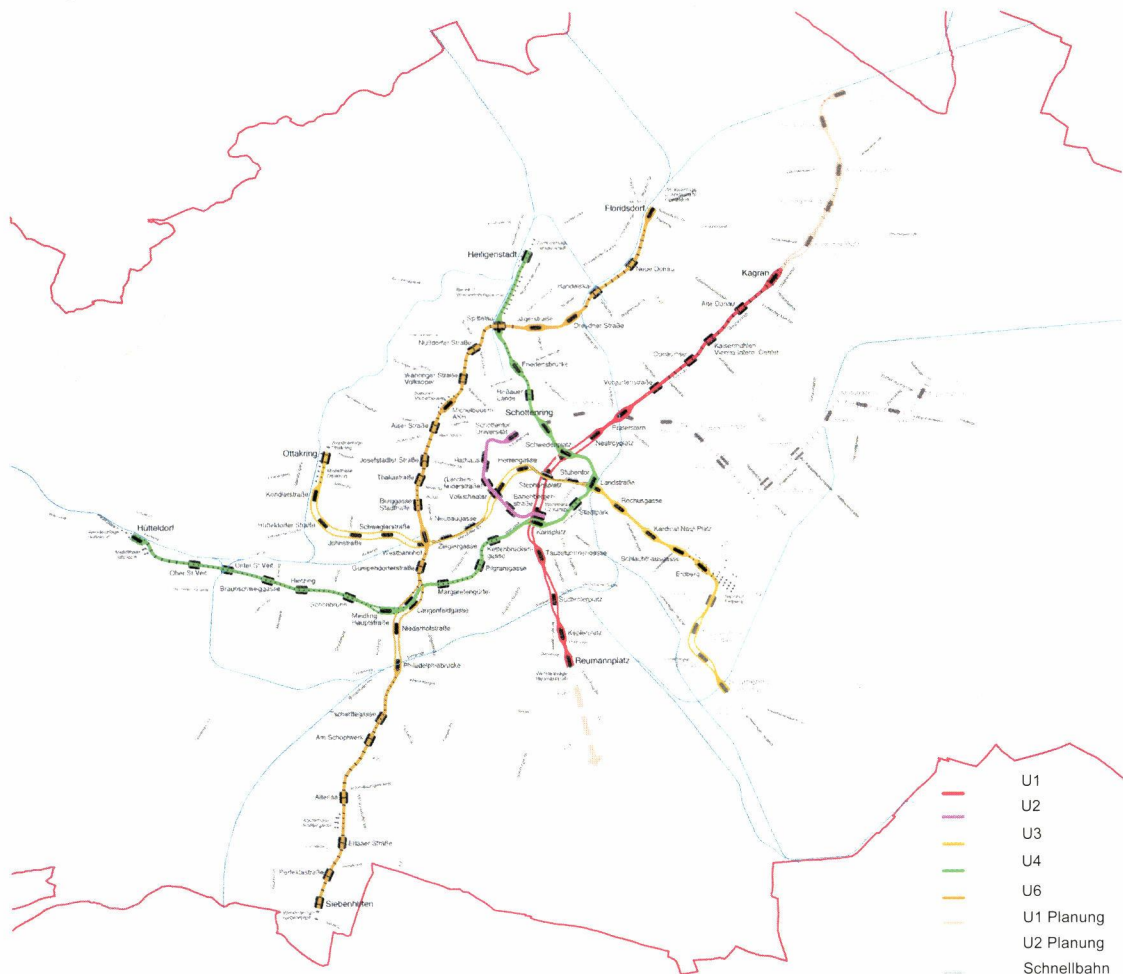
Durchführung. Die Kostenträger sind je nach Maßnahme (U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn, Bahn, Beschleunigungsprogramme etc.), mittelbar oder unmittelbar und zu unterschiedlichen Anteilen, der Bund, die Länder Wien, Niederösterreich und das Burgenland.

Die Maßnahmen und die strategische Ausrichtung des Wiener Verkehrskonzeptes sind in Ergänzung der einschlägigen sektoralen und regionalen Planungen und Konzepte ein gangbarer Weg zur Erreichung eines nachhaltigen Verkehrssystems im Großraum Wien. Vorrang für Sicherheit,

Gesundheit und Umwelt sowie die explizite Förderung des öffentlichen Verkehrs tragen zur Rückgewinnung von Urbanität bei und fördern das Wiederenstehen kleinräumiger Kreisläufe. Gleichzeitig tragen sie auf einem überregionalen Maßstab zu einem optimierten Ablauf der Austauschbeziehungen bei.

Die ersten Projekte mit Bezug auf das Wiener Verkehrskonzept wurden bereits 1993 realisiert. Die Umsetzung einer Vielzahl offener Projekte ist derzeit im Laufen. U-Bahnausbau, Ausbau des S-Bahnnetzes, Verbesserung des Straßenbahnnetzes etc.

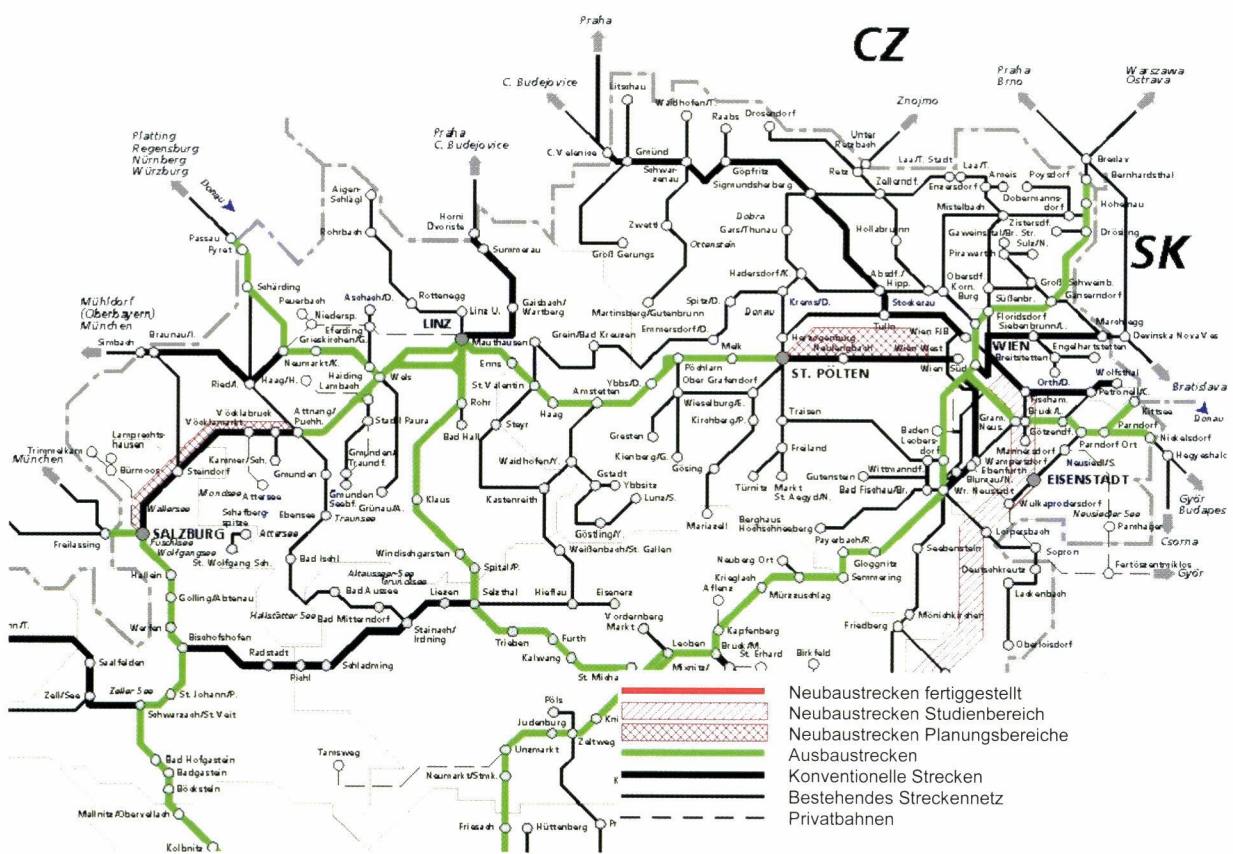
Abbildung 33: Wiener U-Bahnnetz mit Ausbauprioritäten



EISENBAHNPLANUNG

Hauptziel	Kooperation bei bedeutenden Infrastrukturprojekten
Strategie	Infrastrukturelle Großprojekte zur Attraktivierung des Bahnverkehrs im regionalen bzw. im internationalen Verkehrssystem
Instrumente	Konzepte, kooperative Vorgehensweisen, Finanzierung von Umsetzungsmaßnahmen

Abbildung 34: TEN – Eisenbahnstrecken in Österreich



Spezifikation des Schlüsselprojektes

Die Europäische Union verfolgt als wichtigen Bestandteil einer gemeinsamen Politik die Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, wobei Wien die Funktion eines intermodalen Knotenpunktes zukommen soll. Um die dazu notwendigen infrastrukturellen Vor-

aussetzungen zu erfüllen, sind in Wien und im Wiener Umland entsprechende Infrastrukturmaßnahmen, Management- und Logistikaufgaben zu leisten. Das betrifft sowohl die Ausgestaltung des Knotens Wien, als auch das bestehende Schienennetz. Parallel dazu ist es

in den letzten Jahren gelungen, in Hinblick auf regionale und überregionale Aspekte, ein gemeinsames Verfahren der Stadt Wien, den Bundesländern Niederösterreich, Burgenland und der ÖBB sowie den Bundesdienststellen zu erstellen. In diesem Rahmen wurde in Entsprechung des Wiener Verkehrskonzeptes ein Maßnahmenbündel zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs erstellt, das seinen Ausfluß u.a. im „Schnellbahnkonzept Region Wien“ fand.

TEN - Knoten Region Wien:

- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit auf globaler Ebene
- Ausgleich räumlicher Disparitäten
- Steigerung der räumlichen Qualität durch die bestmögliche Kombination von bestehenden Verkehrsträgern (Multimodalität, Interoperabilität)

Beispielhafte Maßnahmen dazu:

Lainzer Tunnel (zur Durchbindung internationaler Personenzüge von West nach Ost und Süd, Entlastung von S-Bahnstrecken von Güterverkehr etc.)

Bahnhof Wien (neuer Nahverkehrsteil und neuer Durchgangsbahnhof West-Ost)

Güterterminalkonzept (Prinzip der dezentralen Konzentration)

Schnellbahnkonzept:

- Schaffung leistungsfähiger Ziel- und Umsteigepunkte
- Verdichtung des Zugangebotes
- Beschleunigungsmaßnahmen
- Erneuerung des Rollmaterials
- nachfrageorientierte Taktgestaltung

Die Optimierung der regionalen und überregionalen Verkehrsströme stellt einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung und Positionierung Wiens und des Wiener Umlandes als Lebens- und Wirtschaftsraum im „Europa der Regionen“ dar und ist auf der regionalen Ebene Voraussetzung für die Bewältigung der Pendlerströme. Die Planung und Bereitstellung der verkehrlichen Infrastruktur stellt überdies einen zentralen Inhalt des Siedlungspolitischen Konzept Ostregion dar.

Die Entwicklung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) rückte nach 1990 ins Zentrum der EU-Politik. Die Initiative TEN - Knoten Region Wien wurde im Dezember 1997 gestartet und soll in einer ersten Phase bis Anfang 2000 abgeschlossen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt soll auch ein kurz- und mittelfristiges Maßnahmenprogramm erarbeitet werden sowie eine Informations- und Kommunikationsplattform für alle Beteiligten, als Instrument einer logistischen Knotenkompetenz.

Das „Schnellbahnkonzept Region Wien“ befindet sich in Umsetzung und ist auch in Zusammenhang mit dem Ausbau der Wiener U-Bahnlinien zu sehen, auf die verstärkt bei der inneren „Schnellerschließung“ gesetzt wird, während die S-Bahn vornehmlich als Zubringer aus der umliegenden Region genutzt wird. Für die weitere Realisierung existiert ein detaillierter Zeitplan bis 2015.

TEN:

Die Träger der TENs sind von EU-Seite die entsprechenden Gremien und Einrichtungen, auf nationaler Seite die relevanten Stellen der Gebietskörperschaften, die Initiative geht auf die Stadt Wien zurück.

Schnellbahnkonzept:

Für die Umsetzung des S-Bahnkonzeptes ist vornehmlich der Bund (Eigentümerversorger ist das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr), in Abstimmung und Kofinanzierung mit Wien und Niederösterreich verantwortlich.

Für die 14 vorrangigen TEN-Projekte ist eine Investitionssumme von rund 100 Mrd. Euro veranschlagt, wovon 40 Mrd. Euro bis 1999 investiert werden sollten. Generell wird die Finanzierung des TEN als nationale Aufgabe der Mitgliedsstaaten gesehen, die Beteiligung der EU beschränkt sich - abgesehen von den Vorhaben zur „Kohäsion“ - auf die Finanzierung von Machbarkeitsstudien.

Über die anstehenden Investitionen wurde seitens der Stadt Wien 1979 eine Vereinbarung gemäß § 15a B-VG mit dem Bund geschlossen, auf dem alle neueren Vereinbarungen fußen. 1996 wurde mit dem Bund das sogenannte „30-Milliarden-Paket“ für die anstehenden Aufgaben ausgehandelt. Die Finanzierungsschlüssel zu den einzelnen Projekten sind unterschiedlich gestaltet.

Die Umsetzung des Schnellbahnkonzeptes TEN -Knoten (wie auch sämtliche anderen Bestrebungen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs) stellt einen gewichtigen Beitrag zur Erreichung der Hauptziele des Wiener Verkehrskonzeptes dar und ist im Gleichklang mit den impliziten Zielen einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt Wien und des gesamten Wiener Umlandes. Somit wird die Sicherung der Grundlagen für künftiges Leben und Wirtschaften gefördert.

Zu den bereits realisierten Maßnahmen zählen diverse Ausbauarbeiten des Schienennetzes im Bereich der S-Bahnstammstrecke sowie die Taktverdichtung der S45 auf ein 15-Minutenintervall. Weitere Maßnahmen befinden sich in Umsetzung.

Derzeit wird an der Ausarbeitung der 14 vorrangigen Verkehrsvorhaben und der neun prioritären Verkehrskorridore intensiv gearbeitet.

Abgestimmtes Vorgehen bei hochrangigen Investitionen im Bereich schienengebundener Infrastruktur und Erarbeitung sowie Implementierung grenzüberschreitender Standards (v.a. im Hinblick auf die Korridorstaaten in Osteuropa).

Schaffung neuer Partnerschaften bei der Planung und Umsetzung von transnationalen Großprojekten.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage in Europa.....	5
Abbildung 2: Geographische Lage Wiens in Europa – Flugdistanz zu ausgewählten Zielen	6
Abbildung 3: Blick über Wien.....	7
Abbildung 4: Transeuropäische Hauptverkehrsachsen durch die Region Wien/Bratislava	9
Abbildung 5: Wiener Umland	10
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung und -prognose 1991 bis 2021 (1991 = 100).....	13
Abbildung 7: Business-Park-Vienna.....	17
Abbildung 8: Personenverkehrsaufkommen am Wiener Stadtrand 6.00-9.00 Uhr früh, stadteinwärts	18
Abbildung 9: Fernwärmewerk Wien Süd.....	20
Abbildung 10: Wiener Hochquellwasserleitung	21
Abbildung 11: Müllverbrennungsanlage „Spittelau“	23
Abbildung 12: Modal Split.....	24
Abbildung 13: Siedlungszentren	25
Abbildung 14: STEP 94, Längerfristiges Leitbild	28
Abbildung 15: PGO-Raum, Wien, Niederösterreich und Burgenland.....	30
Abbildung 16: Siedlungspolitisches Leitbild: Suburbanisierung versus dezentrale Konzentration.....	33
Abbildung 17: „Lenaugasse“ – Beispiel für „Sanfte Stadterneuerung“	35
Abbildung 18: Schutzzonenmodell Wien.....	36
Abbildung 19: „S-Bahn – Konzept Region Wien, Angebot der Stufe 4“	38
Abbildung 20: Masterplan 2015, Eisenbahnprojekte	39
Abbildung 21: Masterplan 2015, Straßenprojekte	40
Abbildung 22: Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd.....	43
Abbildung 23: Grüngürtelkonzept Wien.....	45
Abbildung 24: WBSF – Neubau 22 Kamillenweg	49
Abbildung 25: Urban Wien Gürtel Plus - Projektgebiet.....	50
Abbildung 26: Luftbild Projektgebiet.....	51
Abbildung 27: Stadtbahnbogen.....	52
Abbildung 28: Parkraumbewirtschaftung – aktueller Stand	53
Abbildung 29: Parkraumbewirtschaftung – „Kurzparkzone“.....	55
Abbildung 30: Donauinsel – Luftbild.....	56
Abbildung 31: Donauinsel – „summer in the city“	57
Abbildung 32: Nationalpark Donauauen.....	60
Abbildung 33: Wiener U-Bahnnetz mit Ausbauprioritäten.....	62
Abbildung 34: TEN – Eisenbahnstrecken in Österreich.....	63

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Distanz und geschätzte Reisezeiten von und zu den Hauptstädten der Nachbarstaaten	6
Tabelle 2: Flächenbilanz 1997 für Wien und das nahe Wiener Umland.....	11
Tabelle 3: Entwicklung der Wohnbevölkerung	11
Tabelle 4: Junge Bevölkerung	12
Tabelle 5: Ältere Bevölkerung.....	12
Tabelle 6: Wohnbevölkerung, Fläche, Einwohnerdichte 1998	12
Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung 1996 bis 2021	13

Tabelle 8: Bildungsniveau der über 15jährigen	13
Tabelle 9: Entwicklung der Privathaushalte.....	14
Tabelle 10: Ausländeranteil	14
Tabelle 11: Entwicklung des Wohnungsbestandes	15
Tabelle 12: Arbeitsstättenstruktur 1991.....	16
Tabelle 13: Entwicklung der Berufstätigkeit 1981 - 1991	16
Tabelle 14: Beschäftigte nach Sektoren in Wien 1991	17
Tabelle 15: Pendlerbilanz	18
Tabelle 16: Vorgemerkte Arbeitslose in Wien	19
Tabelle 17: Vorgemerkte Arbeitslose und offene Stellen Ende Juli 1999.....	19
Tabelle 18: Entwicklung des Bruttoregionalprodukts in Wien	19
Tabelle 19: Gereinigte Abwassermengen in Mio. m ³	22
Tabelle 20: Emissionsentwicklung 1990-1996	23
Tabelle 21:Kraftfahrzeugbestand Wien, am jeweiligen Jahresende	24
Tabelle 22: Zielwerte für den Modal Split in Wien 1990 - 2010.....	24

QUELLENVERZEICHNIS

AMS (Arbeitsmarktservice Österreich), Arbeitsmarktdaten 1998, Wien, 1998.

AND Publishers, Travel Profi, ISBN 3-8259-1821-1, 1999.

Arbeitsmarktservice (AMS), Vorgemerkte Arbeitslose nach Gemeinden Ende Juli 1999, Abfrage, Wien, 1999.

Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, Masterplan 2015, Wien, 1999.

Kleidel, Walter, Die Chronik Österreichs, Chronik Verlag, 4., überarbeitete und aktualisierte Auflage, Gütersloh/Munich, 1994.

Magistrat der Stadt Wien, Verkehrskonzept Wien – Generelles Maßnahmenprogramm, in: Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 52, Wien, 1994.

Magistrat der Stadt Wien, Wiener Umweltbericht 96/97, in: Perspektiven, Heft 43, Wien, 1997.

Magistrat der Stadt Wien, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1997, Wien, 1998.

Magistrat der Stadt Wien, Klimaschutz in Wien, in: Perspektiven, Heft 9-10, 98, Wien, 1998.

Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Online-Informations-System (www.oebb.at)

ÖSTAT, Volkszählung (VZ) 1981 und 1991, Hauptergebnisse Niederösterreich I, Wien, 1983, 1993.

ÖSTAT, Volkszählung (VZ) 1981 und 1991, Hauptergebnisse Wien I, Wien, 1983, 1993.

ÖSTAT, Häuser- und Wohnungszählung (HWZ) 1981 und 1991, Hauptergebnisse Niederösterreich I, 1983, 1993.

ÖSTAT, Häuser- und Wohnungszählung (HWZ) 1981 und 1991, Hauptergebnisse Wien I, 1983, 1993.

ÖSTAT; Bevölkerungsfortschreibung 1998, Wien, 1998.

Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR), Siedlungsflächenbilanz Wien, im Auftrag der MA 18, Wien, 1999.

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, in: ÖROK-Schriftenreihe Nr. 96, Wien, 1992.

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Aktionsprogramme und transnationale Netzwerke der Europäischen Union, in ÖROK-Schriftenreihe Nr. 132, Wien, 1997.

Planungsgemeinschaft Ost (PGO), Siedlungspolitisches Konzept Ostregion, Wien, 1994.

Planungsgemeinschaft Ost (PGO), Tätigkeitsbericht 1997, Wien, 1998.

Planungsgemeinschaft Ost (PGO), Europaregion Wien Niederösterreich Burgenland, Wien, 1998.

Planungsgemeinschaft Ost (PGO), Verkehrskonzept Nordostraum Wien, Wien, 1998.

Stadtplanung Wien, Stadtentwicklungsplan für Wien 1994, Wien, 1994.

Stadtplanung Wien, step-bericht 1996, Wien, 1996.

Stadtplanung Wien, Das Transeuropäische Verkehrsnetz - TEN, Wien, 1997.

Stadtplanung Wien, Wien auf dem Weg ins 21. Jahrhundert, Wien, 1997.

Stadtplanung Wien, Parkraumbewirtschaftung in Wien, in: Werkstattberichte, Nr. 19, Wien, 1997.

Stadtplanung Wien, Lokale Agenda 21 – Stadt/Umland, in: Werkstattberichte, Nr. 21, Wien, 1998.

WIFO (Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung), Konjunkturbericht 1997, Wien 1997.