



VERKEHRSKONZEPTE

Institut für Verkehrssystemplanung

Betreuer:

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Michael Klamer
Peter Calließ

Lagger, Anna - 0826071
Schalk, Valentin - 0826557
Sommer, Frederik - 0825800
Spreitzer, Anna - 0526212
Timmerer, Christina - 0827161

19.01.2011

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	3
2. KONZEPTE	4
2.1. Landesentwicklungskonzept (2004)	4
2.2. NÖ Strategie Verkehr (2005)	5
2.3. Landesverkehrskonzept (1997)	7
2.4. Verkehrsraumordnungsprogramm (1975 - 2009).....	10
2.5. Klimabündnis (1990).....	10
2.6. Relevante Konzepte der Planungsgemeinschaft Ost (PGO).....	11
2.6.1. Verkehrsleitlinien Ostregion (1993/94)	11
2.6.2. Verkehrskonzept Südraum Wien (1994).....	11
2.6.3. Verkehrskonzept Nordostrum Wien (1998).....	12
2.7. Verkehrskonzepte der Gemeinden	14
2.8. Verkehrskonzepte des Flughafens und des Verkehrsverbund Ost-Region.....	14
3. FAZIT	15
4. VERZEICHNISSE	17
4.1. Quellenverzeichnis	17
4.2. Abbildungsverzeichnis	19
4.3. Tabellenverzeichnis	19

Präambel

In dieser Arbeit wird die nach der Grammatik männliche Form in einem neutralen Sinne verwendet. Es werden immer Männer und Frauen gemeint. Der Verzicht auf „-Innen“ oder „/-innen“ soll der Lesbarkeit und besseren Verständlichkeit dienen und keine sprachliche oder sonstige Diskriminierung darstellen.

1. EINLEITUNG

Im Rahmen des Studiums der Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Universität Wien wird im fünften und sechsten Semester die zweite Projektarbeit im Laufe des Studiums absolviert.

Das Ziel des Projektes 2 im Wintersemester 2010/2011 und Sommersemester 2011 ist die Erarbeitung eines regionalen Entwicklungskonzeptes für die Region Schwechat beziehungsweise für die acht direkten Anliegergemeinden des Flughafens Wien.

Bei diesem Projekt 2 handelt es sich um eine Gruppenarbeit, die in zwei Abschnitte unterteilt ist. Die vorliegende Arbeit ist Teil des ersten Abschnitts, der Bestandsaufnahme und Analyse, der mit dem Ende des Wintersemesters abgeschlossen sein sollte. Den zweiten Abschnitt des Projektes stellt die Planungsphase dar, die vor allem für das Sommersemester vorgesehen ist.

Die verkehrliche Situation in der Planungsregion wurde durch verschiedenste Konzepte und Initiativen geprägt. Im Rahmen dieser Bestandsanalyse werden die bedeutendsten Konzepte und andere Erarbeitungen mit Relevanz für die Region der letzten 15 Jahre benannt und in ihren Grundzügen beschrieben. Konkrete Maßnahmen und Planungen sowie deren Umsetzungsstand werden im Rahmen dieser Arbeit lediglich erwähnt. Detaillierte Informationen können jeweils den Erarbeitungen der Gruppe R3 am Fachbereich Region entnommen werden.

Das aktuelle Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich stammt aus dem Jahr 2004 und enthält Herausforderungen, Ziele und zum Teil Maßnahmen für die unterschiedlichsten (Planungs-) Bereiche. Neben der NÖ Strategie Verkehr, die im Mai 2005 vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung veröffentlicht wurde und vor allem auf dem Landesentwicklungskonzept aufbaut, stellt dieses das aktuellste Konzept mit Relevanz für die Planungsregion auf überörtlicher Ebene dar. Die NÖ Strategie Verkehr basiert nicht nur auf dem Landesentwicklungskonzept, sondern bindet auch Maßnahmen und Ziele aus älteren Positionierungspapieren und dem Landesverkehrskonzept von 1997 mit ein und enthält Lösungsansätze für alte und neue Probleme und Herausforderungen. Aufbauend auf dem NÖ Landesverkehrskonzept aus dem Jahr 1991 wurde am 7. Oktober 1997 mit Beschluss der Niederösterreichischen Landesregierung das NÖ Landesverkehrskonzept 1997 erlassen. Dieses besteht aus verschiedenen Teilstrategien und Initiativen und enthält rund 170 nach Prioritäten gereichte Infrastrukturmaßnahmen, wobei der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs besondere Bedeutung zukommt. Das Landesverkehrskonzept richtet sich in seinen Maßnahmen und Strategien vor allem an die Gemeinden. So soll im Rahmen der vorliegenden Bestandsanalyse exemplarisch die Initiative Verkehrsspargemeinde, die eine der im Rahmen des Landesverkehrskonzeptes entwickelten Strategien zur CO₂-Emissions-Verminderung darstellt, vorgestellt werden.

Des Weiteren wird das Klimabündnis, das ebenfalls auf kommunaler Ebene ansetzt und für Gemeinden, aber auch für private Unternehmen und Schulen offen ist, beschrieben. Dieses Bündnis existiert bereits seit 1990 und verfolgt im Rahmen einer freiwilligen Partnerschaft das Ziel der Verringerung der Treibhausgasemissionen.

Abschließend werden die von der Planungsregion Ost (PGO) erarbeiteten und für die Planungsregion relevanten Leitlinien und Konzepte vorgestellt. Dazu zählen zum einen die Verkehrsleitlinien Ostregion, die bereits Anfang der 1990er Jahre entwickelt wurden und sich vor allem mit den Entwicklungen nach dem Fall des Eisernen Vorhanges sowie den Auswirkungen des damals geplanten EU-Beitritts Österreichs und den daraus resultierenden neuen Rahmenbedingungen beschäftigen. Diese Leitlinien stellten unter anderem die Grundlage bei der Erarbeitung der hier ebenfalls vorgestellten Verkehrskonzepte Nordostraum Wien und Südostraum Wien dar.

2. KONZEPTE

2.1. Landesentwicklungskonzept (2004)

Das Landesentwicklungskonzept wurde im Jahr 2004 von der Niederösterreichischen Landesregierung auf der rechtlichen Basis des Niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes beschlossen und stellt ein Grundsatzdokument mit strategischer Steuerungs- und Koordinierungsfunktion auf überörtlicher Ebene dar (vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik 2010a: online).

Ursprünglich wurde in den 1970er Jahren auf der Planungsebene der Landesraumordnung in Niederösterreich entschieden, ausschließlich für wichtige Sachbereiche sektorale Landesraumordnungsprogramme (z.B. Zentrale-Orte-ROP, ROP für Industrie und Gewerbe, Fremdenverkehrs-ROP) zu beschließen (vgl. Richter 2002: 4).

Das neue Landesentwicklungskonzept soll diese bestehenden (sektoralen) Raumordnungsprogramme nicht außer Kraft setzen, sondern zur Überprüfung und gegebenenfalls Korrektur anregen. Dies sollte vor allem vor dem Hintergrund neuer Rahmenbedingungen (bspw. Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologien, Globalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft, restriktive Budgetpolitik der öffentlichen Haushalte) und erweiterter Anforderungen an die Raumplanung (bspw. Partizipation) erfolgen. (vgl. Fassmann 2002: 7 & Richter 2002: 4f)

Inhaltlich ist das Landesentwicklungskonzept in sechs Abschnitte gegliedert:

- Struktur und Ziel
- Herausforderungen
- Das generelle Leitbild
- Räumliche Strukturen - Ziele zur Entwicklung
- Sektorale Themen - Herausforderungen und Ziele
- Umsetzung - Zielerreichung

Für den Bereich des Verkehrs beziehungsweise der Verkehrsplanung ist in diesem Zusammenhang vor allem der fünfte Schwerpunkt „Sektorale Themen“, relevant. In diesem Abschnitt wird für unterschiedlichste raumbedeutsame Politikbereiche dargestellt, mit welchen Herausforderungen sie konfrontiert sind und welche Entwicklungsziele für diese Bereiche angestrebt werden.

Für den Bereich Verkehr wurden im Landesentwicklungskonzept für folgende allgemeine Bereiche des raumrelevanten Themas Verkehr Maßnahmen und/oder Ziele formuliert:

- Verkehr vermeiden
- Siedlungsentwicklung nach dem Prinzip der kürzesten Wege und der dezentralen Konzentration
- Verkehr verlagern
- Verkehr sparen
- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr als Vorrangsystem

- Öffentlicher Nahverkehr
- Park and Ride
- Differenzierte Transportketten und kombinierter Verkehr
- Verkehr verbessern
- Systemübergreifende Mobilität
- Ausbau der internationalen Verkehrsachsen
- Verbesserung der inner- und interregionalen Erreichbarkeitsverhältnisse
- Schienengebundener Verkehr
- Straßengebundener Verkehr
- Flugverkehr
- Schiffsverkehr
- Telekommunikation

(vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik 2004: 101-106)

Der Tabelle 1 sind alle für die Planungsregion im Landesentwicklungskonzept vorgesehenen konkreten Maßnahmen und deren Umsetzungsstand zu entnehmen.

Tabelle 1 - Relevante Maßnahmen für die Planungsregion aus dem Landesentwicklungskonzept

Maßnahmen	Umsetzung
Einbindung des Flughafens Wien/Schwechat in das internationale Eisenbahnnetz	in Planung
Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur zwischen Wien und Bratislava	in Planung
Autobahnspange von der Ost-Autobahn nach Bratislava	in Planung
Verbesserung der Schiffbarkeit im Nationalpark Donau Auen	in Planung

Quelle: Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik 2010a: 105f

2.2. NÖ Strategie Verkehr (2005)

Die NÖ Strategie Verkehr wurde von der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr erarbeitet und im Mai 2005 vom Amt der NÖ Landesregierung veröffentlicht.

Die NÖ Strategie Verkehr baut auf dem Landesentwicklungskonzept auf (siehe 2.1 Landesentwicklungskonzept). Vor allem die für Wien vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen sind zum Großteil bereits umgesetzt worden, weshalb in der NÖ Strategie Verkehr Maßnahmen formuliert wurden, die für die verbliebenen alten und auch für neue Herausforderungen Lösungsansätze bieten sollen. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 2010a: online)

Im Vordergrund steht, die negativen Entwicklungen zu dämpfen und den Nutzen des Verkehrssystems zu optimieren. Grundprinzip dabei ist die Nachhaltigkeit, die durch folgende Teilaspekte abgeleitet werden soll:

- Lebensqualität und Mobilität
 - Sicherung des Wirtschaftsstandortes
 - Umweltschutz
- (vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 2010b: 82)

Auch die Leitziele bezüglich des Verkehrs „Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Fördern und Abstimmen“ aus dem Landesverkehrskonzept und weiteren Positionierungspapieren fließen in die NÖ Strategie Verkehr ein (vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 2010b: 83).

Die Maßnahmen sind in der NÖ Strategie Verkehr in folgende Bereiche untergliedert:

- öffentlicher Verkehr
- motorisierter Individualverkehr
- nichtmotorisierter Verkehr
- Güterverkehr
- Schiffsverkehr
- Flugverkehr
- Verkehrssicherheit
- Umwelt
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

(vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 2010b: 88-135).

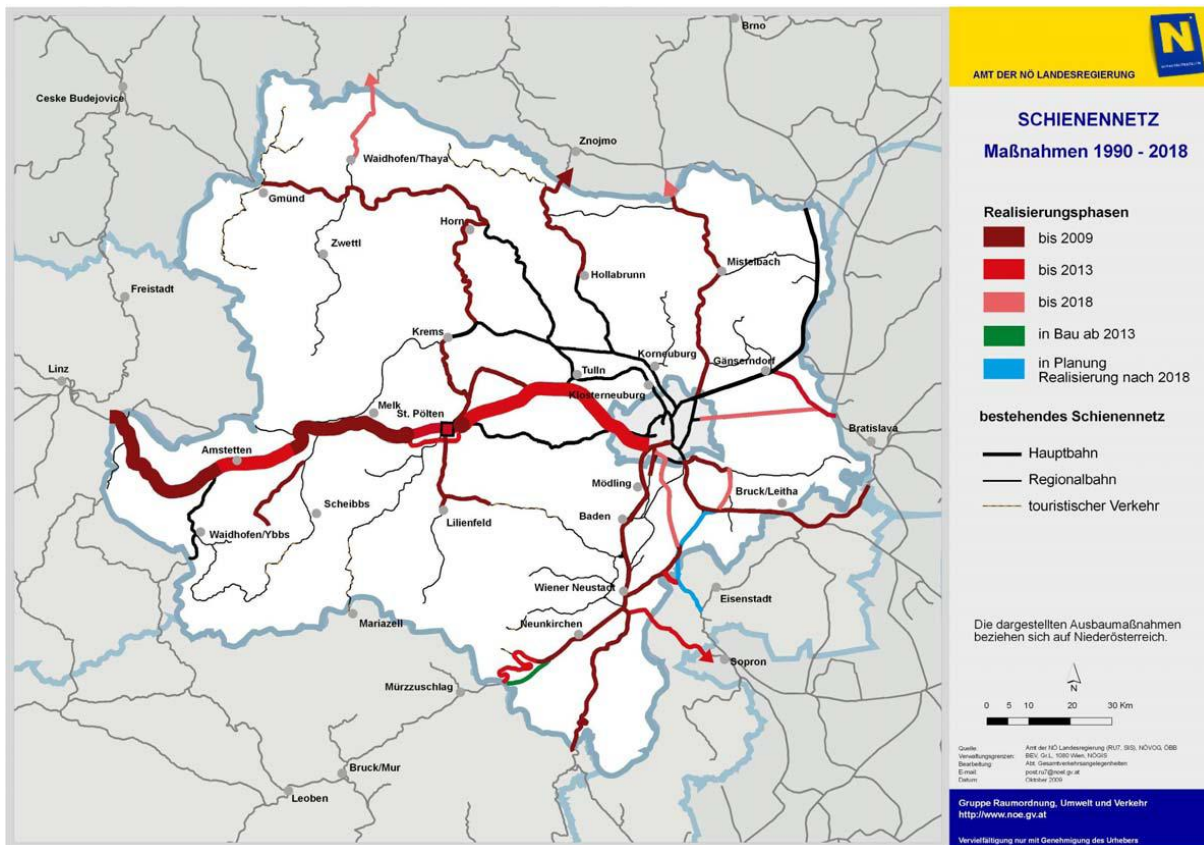
Tabelle 2 - Relevante Maßnahmen für die Planungsregion aus der NÖ Strategie Verkehr

Maßnahmen	Umsetzung
Götzendorfer Spange	geplant
Ausbau der S7	in Planung
Verbesserung der Schiffbarkeit im Nationalpark Donau Auen	im UVP-Verfahren
Ausbau des Flughafens (3. Piste)	im UVP-Verfahren

Quelle: Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 2010a: 88-125

Im öffentlichen Verkehr ist der Ausbau des Schienenverkehrs weiterhin eine der wichtigsten Maßnahmen. Besonders wichtig in Bezug auf das Planungsgebiet ist der Ausbau zweier Strecken Richtung Bratislava. Eine soll über die ÖBB-Strecke Stadlau - Marchegg verlaufen, wobei die andere über den Flughafen Schwechat führen wird (Götzendorfer Spange). (vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 2010b: 88f)

Abbildung 1 - Maßnahmen im Schienennetz bis 2018



Quelle: Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 2010b: 90

Die Verbesserung des Schiffsverkehrs umfasst ein sektorales Maßnahmenbündel sowie ein flussbauliches Gesamtkonzept und ein Schifffahrtsinformationssystem (vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 2010b: 118).

Da auch der Flughafen Schwechat immer mehr an Bedeutung gewinnt und die maximale Auslastung des Flughafens annähernd erreicht ist, soll durch den Bau der dritten Piste eine Erhöhung der Kapazitäten bewirkt werden. Durch ein Mediationsverfahren mit den umliegenden Gemeinden konnte ein Konzept für die dritte Piste erarbeitet werden, welches momentan im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren ist. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 2010b: 120)

2.3. Landesverkehrskonzept (1997)

Aufbauend auf das Niederösterreichische Landesverkehrskonzept aus dem Jahr 1991, bei dessen Beschlussfassung eine periodische Überarbeitung und Fortschreibung des Konzeptes alle fünf bis sechs Jahre vorgesehen wurde, wurde im Jahr 1995 mit der Grundlagenerarbeitung für verkehrsrelevante Einflussgrößen begonnen. Am 7. Oktober 1997 wurde mit Beschluss der Niederösterreichischen Landesregierung das NÖ Landesverkehrskonzept 1997 erlassen. Mit diesem Beschluss „sind alle Abteilungen und Dienststellen des Landes beauftragt, die Umsetzung der Maßnahmen des NÖ Landesverkehrskonzeptes in die Wege zu leiten. Das Landesverkehrskonzept 1997 enthält rund 170 nach Prioritäten gereichte Infrastrukturmaßnahmen, wobei der Verbesserung

des öffentlichen Verkehrs besondere Bedeutung zukommt.“ (Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 1997: 6)

Wie bereits im Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept von 1991 wurde das Leitbild „Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Fördern“ für die weiterführende Arbeit im Bereich des Verkehrs übernommen (vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 1997: 54).

Die Adressaten des Landesverkehrskonzeptes 1997 sind einerseits der Bund sowie das Land Niederösterreich in seinem eigenen Wirkungsbereich, andererseits aber auch die Gemeinden. Wobei das Land Niederösterreich eine unterstützende und fördernde Rolle für die Gemeinden übernehmen soll, die die notwendigen Konzepte und Planungen sowie deren Umsetzungen in die Wege leiten. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 1997: 55)

Es wurden insgesamt acht Strategien zu folgenden Themen entwickelt:

- Öffentlicher Verkehr
- Nichtmotorisierter Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr
- Verkehrssicherheit
- Umwelt
- Telematik
- Initiative "Verkehrssparen"

(vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 1997: 56-87)

Die Initiative "Verkehrssparen" ist eine der Strategien, die im Landesverkehrskonzept entwickelt wurden, und soll an dieser Stelle exemplarisch für die acht entwickelten Strategien vorgestellt werden.

Mit der Initiative "Verkehrssparen" will das Land Niederösterreich eine Senkung der CO₂-Emissionen aus dem motorisierten Individualverkehr und eine Ortsbelebung bewirken. Das Konzept „Verkehrsspargemeinde“ ist ein freiwilliges Programm für niederösterreichische Gemeinden mit bis zu 10.000 Einwohnern, bei dem primär Maßnahmen der Bewusstseinsbildung und Angebotsverbesserung in Bezug auf das Thema Verkehr beziehungsweise Verkehrsverminderung umgesetzt werden sollen. Das Land Niederösterreich fördert Maßnahmen, die im Zuge dieser Initiative durchgeführt werden in der Regel mit 50 Prozent der Projektkosten. (vgl. Hofecker 2010: online)

Das Konzept basiert vor allem auf vier Grundsätzen:

- Verkehrssparen = Bewusstseinsbildung im Vordergrund
- Verkehrssparen = Strategie der kleinen Schritte
- Verkehrssparen = Belebung der lokalen Geschäfte
- Verkehrssparen = nachhaltige Wirkung

(vgl. Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 2003: 5)

Damit eine Gemeinde eine Verkehrsspargemeinde wird, sind verschiedene Schritte notwendig. Zuerst muss ein Verkehrsspar-Projektteam gegründet werden. Grundlegend ist zudem ein Grundsatzbeschluss des Gemeinderates, dass die Gemeinde Verkehrsspargemeinde werden möchte und sich (mindestens) in den folgenden vier Jahren intensiv der Zielsetzung der nachhaltigen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) widmen wird.

Im Folgenden muss ein Vier-Jahres-Grobplan zur schrittweisen, zwangsfreien Reduktion des MIV in der Gemeinde erstellt werden. Maßgeblich dabei sind die oben genannten vier Grundsätze des Konzeptes. Abschließend folgt die Erarbeitung eines Umsetzungsplanes (inkl. Budgetierung). Dabei lautet der Grundsatz „flexible Planung“, da berücksichtigt werden muss, dass sich während des Projektverlaufes neue Erkenntnisse und Ideen und damit auch neue Maßnahmen ergeben können. (vgl. Praschl 2004: 4f)

Zudem existieren im Landesverkehrskonzept 1997 Maßnahmenkataloge für verschiedene Regionen Niederösterreichs, unter anderem für den Bereich des Industrieviertels / Südlichen Wiener Umlands. Diese enthalten Maßnahmen zu folgenden Themenbereichen:

- Öffentlicher Verkehr
- Donauverkehr
- Flugverkehr
- Straßenverkehr

Konkrete Maßnahmen, die im Landesverkehrskonzept formuliert wurden, können samt Umsetzungsstand aus Tabelle 3 entnommen werden.

Tabelle 3 - Für die Planungsregion relevante Maßnahmen aus dem Landesverkehrskonzept 1997

Maßnahmen	Umsetzung
2-gleisiger Ausbau Wien - Flughafen	umgesetzt
Ausbau der Donau östlich von Wien zur Sicherung einer Fahrwassertiefe gemäß Donaukonvention (2,50 m auf 120 m Breite ungestaut bzw. 3,50 m auf 150 m Breite gestaut)	in Planung
A 4 (Ostautobahn): 3-streifiger Ausbau Knoten B10a - Flughafen Schwechat	umgesetzt
AS Flughafen Schwechat West	umgesetzt
B 10a (Budapester Straße Abzw. Schwechat): Schwechat - Anbindung A 4	umgesetzt
B 301 (Wiener Südrand Straße): Verbindung A 2 - A 4	umgesetzt
B 318 (Himberger Straße): UF Zwölfaxing	geplant
UF Himberg	umgesetzt

Quelle: Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten 1997: 104-107

2.4. Verkehrsraumordnungsprogramm (1975 - 2009)

Das Verkehrsraumordnungsprogramm wurde 1975 erlassen und im Jahre 2009 aufgehoben. Es hat daher keine direkte Relevanz für die zukünftigen Planungen und soll an dieser Stelle lediglich der Vollständigkeit halber erwähnt werden.

Beim Verkehrsraumordnungsprogramm handelte es sich um ein sektorales Landesraumordnungsprogramm. Es befasste sich mit den Themenbereichen des Verkehrs, insbesondere mit dem Ausbau des Landesstraßennetzes sowie den zu erwartenden Entwicklungen des Flug-, Kraftfahrlinien- und Eisenbahnverkehrs.

Der niederösterreichische Landesrechnungshof empfahl in zwei Prüfberichten dieses Raumordnungsprogramm aufgrund der Änderung der Rahmenbedingungen und der fehlenden Aktualität zu erneuern oder es außer Kraft zu setzen.

Da sowohl das aktuelle Landesentwicklungskonzept und als auch das Landesverkehrskonzept die aktuellen Rahmenbedingungen und Entwicklungen berücksichtigen, erfolgte keine Erneuerung, sondern die Außerkraftsetzung dieses sektoralen Raumordnungsprogrammes. (vgl. Amt der niederösterreichischen Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik 2010b und 2010c: online)

2.5. Klimabündnis (1990)

Das Klimabündnis ist eine globale Partnerschaft, deren Ziel der Schutz des Klimas ist. Das Bündnis wurde im Jahre 1990 zwischen europäischen Städten und Gemeinden und den Regenwaldvölkern Amazoniens geschlossen und umfasst mittlerweile über 1.700 Gemeinden aus 18 europäischen Ländern. In Österreich sind neben 880 Gemeinden etwa 500 Betriebe und 220 Bildungseinrichtungen Mitglieder des Klimabündnisses. Im Planungsgebiet sind bereits folgende Gemeinden und Einrichtungen dem Bündnis beigetreten:

- Fischamend
- Himberg
- Rauchenwarth
- Schwadorf
- Schwechat
- Allgemeine Sonderschule Schwechat
- Europaschule Schwadorf

(vgl. Klimabündnis 2010: online)

Mit dem Beitritt gehen die Mitglieder Selbstverpflichtungen ein, die in den Grundsatzdokumenten des Klima-Bündnisses festgelegt wurden. Darin sind Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen, die u.a. auf eine umfassende Verringerung der Treibhausgasemissionen abzielen, enthalten. (vgl. Gauzin-Müller 2004: 36)

Handlungsfelder der Kommunen im Klimaschutz sind Energie, Verkehr, Stadtplanung, Beschaffung, Abfall, Land- und Forstwirtschaft. So sollen Städte und Gemeinden umfassende Strategien mit dem Ziel einer nachhaltigen und klimaschonenden Stadtentwicklung erarbeiten. Die zu treffenden

Maßnahmen sollen dabei im direkten Einflussbereich der Kommune liegen sowie die Sensibilisierung der Bürger und die Zusammenarbeit mit Verbänden und Unternehmen umfassen. Die Grundpfeiler des kommunalen Klimaschutzes bilden die Förderung der Energieeinsparung, die Nutzung regenerativer Energiequellen und die klimaschonende Mobilität. (vgl. Becker 2001: 205ff)

2.6. Relevante Konzepte der Planungsgemeinschaft Ost (PGO)

Die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) wurde im Jahre 1978 von den Landeshauptleuten der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland als gemeinsame Organisation zur Vorbereitung und Koordination raumrelevanter Aktivitäten gegründet (vgl. Widder 2000: 425).

2.6.1. Verkehrsleitlinien Ostregion (1993/94)

Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen, die sich aus der Ostöffnung nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und dem EU-Beitritt Österreichs ergaben, sollten im Rahmen der Arbeit an den Verkehrsleitlinien Ostregion die Entwicklungen für die Länderregion Ost abgeschätzt und in Folge dessen gemeinsame Verkehrsleitlinien erarbeitet werden. Diese Erarbeitung fand in den Jahren 1993 und 1994 vor allem im Rahmen der PGO statt.

Für die Verkehrsleitlinien Ostregion wurde eine Diskussion der Verkehrs- und Raumplanung der drei beteiligten Bundesländer geführt. Des Weiteren wurden Ziele und Grundsätze für charakteristische Räume (dicht bebautes Stadtgebiet, Grenzbereich Stadt, Land und Region) und daraus resultierende Netzfunktionen (Verdichtungsachsen, Querverbindungen, Systeme zur Erreichung der dezentralen Konzentration) definiert.

Da die Formulierung von Maßnahmen zu Konflikten zwischen den Beteiligten führte, wurde die Aufgabe entsprechende Maßnahmenkataloge zu entwickeln schließlich in Form von räumlich orientierten Verkehrskonzepten gelöst (z.B. S-Bahnkonzept Region Wien, Verkehrskonzept Südraum Wien und Verkehrskonzept Nordostraum Wien) (vgl. PGO 2010a: online).

2.6.2. Verkehrskonzept Südraum Wien (1994)

Das Verkehrskonzept Südraum Wien wurde 1994 für den besonders für die Betriebsansiedlung begehrten Südraum von Wien von der PGO erstellt und enthält empfohlene Bündel von kurz-, mittel- und längerfristig zu realisierender Verkehrsmaßnahmen, wie den Ausbau der Eisenbahnlinien (u.a. Flughafenbahn), Regionalbusse, P + R-Stellplätze, sowie Errichtung der Südumfahrung Wien (B301/S1) und Ortsumfahrungen in Niederösterreich (Entlastung der Ortsgebiete in Wien und Niederösterreich) (vgl. PGO 2010b: online).

Außerdem wird durch gezielte Investitionen eine weitere Aufwertung der Standortqualitäten erwartet. Klar angeführt wird, dass es eines begleitenden umfassenden Landschaftskonzeptes und eines gemeinsamen Programmes zur Steuerung und Restriktion weiterer Baulandausweisungen bedarf. (vgl. PGO 2010b: online)

Im Verkehrskonzept Südraum Wien sind Maßnahmenpakete für den öffentlichen Verkehr (Regional- und Nahverkehr, Güterverkehr) und für den motorisierten Individualverkehr enthalten. Die für das

Planungsgebiet relevanten Maßnahmen sowie deren Umsetzungsstand sind in den beiden nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Tabelle 4 - Für die Planungsregion relevante ÖV-Maßnahmen

Maßnahmen Öffentlicher Verkehr (Regional- und Nahverkehr, Güterverkehr)	Umsetzung
Verdichtung der Buskorridore Richtung Gaaden, Ebergassing und Schwadorf	nicht umgesetzt
Verdichtung der Ostbahn (S60) auf 30-Minuten-Takt	nicht umgesetzt
Verbesserung des Ortsverkehrs in Schwechat (ÖV)	teilw. umgesetzt
Ausbau der Pressburger-Bahn	umgesetzt
Errichtung von P + R - Stellplätzen u. a. in Himberg, Schwechat und Fischamend	umgesetzt
Straßenbahnverlängerung nach Schwechat	in Planung
Ausbau der Donauquerung der Ostbahn	in Planung

Quelle: PGO 1994: 28-30

Tabelle 5 - Für die Planungsregion relevante MIV-Maßnahmen

Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr	Umsetzung
Umfahrung Himberg	umgesetzt
Umfahrung Schwechat-Zwölfaxing	geplant
Ausbau der B301 (S1)	umgesetzt

Quelle: PGO 1994: 31-32

2.6.3. Verkehrskonzept Nordostraum Wien (1998)

Das Verkehrskonzept Nordostraum Wien wurde von der Regional Consulting Ziviltechniker Gesellschaft m.b.H 1998 im Auftrag der PGO erstellt. Der Realisierungszeitraum ist zwischen dem Erstellungsjahr und 2020 festgelegt.

Die Planungsregion dieses Konzeptes umfasst den 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk sowie das Weinviertel, die Bezirke Schwechat, Bruck an der Leitha, Eisenstadt - Umgebung, Neusiedl und die Städte Eisenstadt und Rust. Diese Region ist durch vielfältige und funktionelle Zusammenhänge geprägt. (vgl. PGO 1998: 3)

Für den innerstädtischen Verkehr und den Regionalverkehr lassen sich drei Tendenzen ablesen: Zentralisierung, Suburbanisierung des Wiener Umlandes und der Bedeutungsgewinn des niederösterreichischen Zentralraumes (vgl. PGO 1998: 11).

Als problematisch wird die Struktur sowohl des Straßen-, als auch des Schienenverkehrs beschrieben. Die Verkehrsstruktur lässt ein radial auf Wien ausgerichtetes Straßen- und Bahnnetz erkennen, dies führt zu Überlagerungen und daraus resultierenden Engpässen des Güter-, Arbeitspendler- und Fernverkehrs. Daher kann das Ziel, den MIV auf den ÖPNV umzulegen, nur durch eine Verbesserung und einen Ausbau des ÖPNV-Angebotes erreicht werden. (vgl. PGO 1998: 13)

Das Verkehrskonzept Nordostraum Wien setzt sich aus Sachkonzepten, Landesverkehrskonzepten und länderübergreifende Verkehrsleitlinien zusammen. Die Sachkonzepte umfassen das „Schnellbahnkonzept Region Wien“ und das Konzept „Schneller Nahverkehr“.

Die Maßnahmenuntersuchung zeigt für jeden Teilraum des von der PGO untersuchten Gebietes Handlungsanweisungen auf, wobei hier nur exemplarisch die für die Planungsregion relevanten Bereiche benannt werden sollen.

Ein Fokus wird im Verkehrskonzept Nordostraum Wien unter anderem auf folgende Verbindungen gelegt:

- Verbindung Wien - Flughafen Schwechat - Burgenland - Bratislava
- Verbindung Wien - Flughafen
- Verbindung Wien - Bratislava

(vgl. PGO 1998: 51, 73-134)

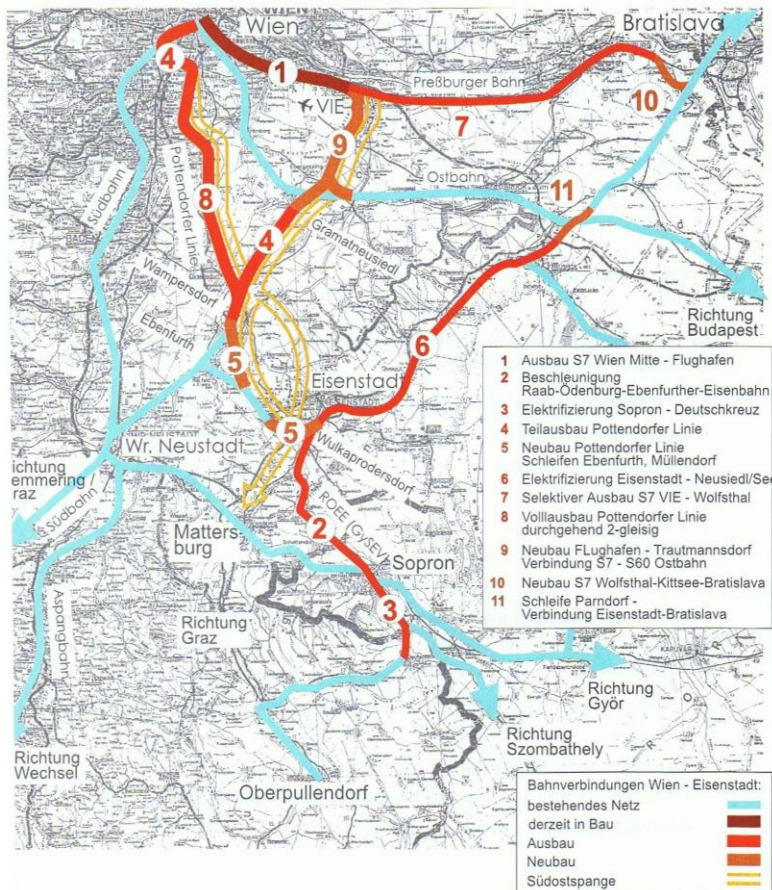
Tabelle 6 zeigt die konkreten Maßnahmen, die für die Planungsregion geplant wurden, und deren aktuellen Stand der Umsetzung.

Tabelle 6 - Für die Planungsregion relevante Maßnahmen

Maßnahmen	Umsetzung
Ausbau der S7 15-Min.-Takt Wien Mitte bis VIE	nicht umgesetzt
Ausbau S70 30-Min.-Takt Bf Wien bis VIE	nicht umgesetzt
Neubau der Verbindung VIE - Trautmannsdorf S 60	nicht umgesetzt
Selektiver Ausbau S7 VIE bis Wolfsthal	nicht umgesetzt

Quelle: PGO 1998: 135f

Abbildung 2 - Bahnverbindungen Wien - VIE - Burgenland - Bratislava



Quelle: PGO 1998: 119

2.7. Verkehrskonzepte der Gemeinden

Verkehrskonzepte, die im Auftrag der Gemeinden erarbeitet wurden, konnten im Rahmen dieser Arbeit leider nicht berücksichtigt werden, da die Gemeinden auf Anfragen keine Rückmeldung erstatteten.

2.8. Verkehrskonzepte des Flughafens und des Verkehrsverbund Ost-Region

Als weitere wichtige Akteure im Verkehrswesen treten in der Planungsregion neben den Gemeinden auch der internationale Flughafen und der in der Region tätige Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) auf. Sicherlich sind beide Akteure im Besitz eines eigenen Verkehrskonzeptes.

Allerdings war der VOR scheinbar nicht an einer Offenlegung interessiert, da auf den Versuch der Kontaktaufnahme keine Reaktion erfolgte.

Vor allem der Flughafen als einer der bestimmenden Wirtschaftsfaktoren in der Region hat eine hohe Relevanz für den Themenbereich des Verkehrs. Allerdings konnte trotz eines Ansprechpartners bei der Flughafen Wien AG kein konkretes Konzept zur Verfügung gestellt werden, so dass eine Bewertung eines derartigen Konzeptes ebenfalls nicht berücksichtigt werden konnte. An dieser Stelle sei aber auf die Erarbeitungen der Gruppe R2 verwiesen, die sich explizit mit der verkehrlichen Organisation des Flughafens auseinandergesetzt hat.

3. FAZIT

Für die Planungsregion des diesjährigen Projektes 2 existiert eine Vielzahl unterschiedlicher Konzepte. Die aktuellste Erarbeitung stellt die NÖ Strategie Verkehr dar, wobei hier festgehalten werden soll, dass sich diese vor allem aus älteren Konzepten zusammensetzt und keine beziehungsweise kaum neue Ideen und Ansätze hervorbringt. So besteht selbst das Leitbild ausschließlich aus den Grundsätzen des Landesentwicklungskonzeptes. Trotzdem hat die NÖ Strategie Verkehr eine hohe Relevanz auf überörtlicher Ebene, da durch die Erarbeitung dieser Strategie vor allem eine Zusammenfassung und Abstimmung der Ziele und Maßnahmen des Landesverkehrskonzept 1997 und des Landesentwicklungskonzept 2004 formuliert wurde.

Das Landesentwicklungskonzept verliert durch die Aufstellung der NÖ Strategie Verkehr allerdings nicht an Wichtigkeit, da in diesem landesweiten Konzept auch Bezug auf viele andere Planungsbereiche und deren Zusammenspiel mit dem Bereich Verkehr genommen wird.

Obwohl bei der Beschlussfassung des ersten Landesverkehrskonzeptes 1991 eine periodische Überarbeitung und Fortschreibung für alle fünf bis sechs Jahre vorgesehen wurde, stammt das letzte Landesverkehrskonzept bereits aus dem Jahr 1997. Die NÖ Strategie Verkehr nimmt zwar Bezug auf dieses Konzept und verknüpft es mit aktuellen Tendenzen und Herausforderungen, trotzdem wäre die Erarbeitung eines aktuellen und umfassenden Landesverkehrskonzeptes angemessen.

Sowohl das Landesentwicklungskonzept, als auch die NÖ Strategie Verkehr bleiben, wie auch viele andere (nicht nur überörtliche) Konzepte, bei der Ausformulierung von konkreten Maßnahmen sehr abstrakt und ungenau.

Die im Landesverkehrskonzept 1997 entwickelte Initiative Verkehrsspargemeinde stellt hingegen einen gut durchdachten Ansatz dar, auf örtlicher Ebene das Bewusstsein für das Mobilitätsverhalten zu wecken und dadurch auf lange Sicht eine Veränderung der CO₂-Emission zu bewirken. Hervorzuheben sei bei diesem Programm zudem, dass es nicht auf Kurzfristigkeit ausgelegt ist, sondern versucht den Verkehrsspar-Gedanken langfristig in den Gemeinden und bei den Bürgern zu etablieren.

Eine ähnliche Zielsetzung verfolgt auch das Klimabündnis, das schon seit 1990 existiert, aber vor allem auf Grund der Aktualität der Diskussionen um den Klimawandel noch immer sehr präsent und aktiv ist. Auch dieses Programm setzt vor allem auf örtlicher Ebene an und gibt Anregungen zur Zusammenarbeit von Gebietskörperschaften, Verbänden und Unternehmen. Es muss allerdings festgehalten werden, dass die im Rahmen des Klimabündnisses definierten Ziele sehr allgemein und schwammig formuliert wurden, wodurch sich keine klar resultierenden Verbindlichkeiten aus dem Beitritt eines Akteurs zu diesem Bündnis ableiten lassen.

Die Außerkraftsetzung des Verkehrsraumordnungsprogrammes durch die Landesregierung im Jahr 2009 lässt sich durchaus als richtigen Schritt bezeichnen, da dieses Programm keine Aktualität mehr besaß und der Themenbereich des Verkehrs mittlerweile durch eine Vielzahl anderer Konzepte und Programme abgedeckt wurde. Es entstand also durch die Außerkraftsetzung zu diesem Zeitpunkt keine Lücke in der (überörtlichen) Planungslandschaft. Allerdings soll hier auch angemerkt werden, dass eine Überarbeitung zu einem früheren Zeitraum durchaus wünschenswert gewesen wäre, da die Beschlussfassung dieses Programmes bereits im Jahr 1975 erfolgte und es somit insgesamt 34 Jahre lang rechtsverbindlich als Verordnung in Geltung stand.

Die von der PGO erarbeiteten Verkehrsleitlinien Ostregion können mittlerweile als veraltet betrachtet werden, da sie sich mit Themen auseinandersetzten, die mittlerweile weit überholt sind. So erfolgten mittlerweile die Erweiterungen der Europäischen Union 2004 und 2007 und in deren

Folge auch weitgehende Grenzöffnungen gen Osten. Zudem blieb die PGO bei der Erarbeitung dieser Leitlinien auf einer Ziel- und Grundsatzebene. Darauf aufbauende Maßnahmen lassen sich in anderen Konzepten finden. Es wäre also anzuregen, die Verkehrsleitlinien Ostregion, auch wenn es sich dabei nur um ein unverbindliches Instrument handelt, ihrer Geltung zu entheben.

Das Verkehrskonzept Südraum Wien baute auf den Verkehrsleitlinien Ostregion auf und stammt aus der ersten Hälfte der 1990er Jahre. Neben positiven realisierten Maßnahmen, gibt es noch immer unbehandelte Themen, die zweifelsohne Nachholbedarf haben. So macht nicht nur die Kritik aufgrund der Verkehrs- und Umweltsituation im Südraum Wien auch aufgrund der mangelhaften Umsetzung des Konzeptes eine Evaluation der umgesetzten Maßnahmen oder begonnenen Realisierungen beziehungsweise laufenden Planungen erforderlich.

Auch das Verkehrskonzept Nordostrum Wien hat die Verkehrsleitlinien Ostregion als Grundlage, stammt allerdings aus dem Jahr 1998. Viele der formulierten Maßnahmen wurden umgesetzt, wobei sich ein Großteil dieser Projekte lediglich auf den MIV im Wiener-Raum bezieht. Der ÖPNV wurde seit Aufstellung des Konzeptes noch nicht wesentlich ausgebaut, obwohl Probleme im Pendlerverkehr und die nicht-abgestimmten Bus und S-Bahn Verbindungen bekannt sind.

Sowohl die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Nordostrum Wien als auch des Verkehrskonzeptes Südraum Wien lassen also zu wünschen übrig und erfordern zudem einer Überarbeitung und Aktualisierung.

Es kann davon ausgegangen werden, dass neben den hier vorgestellten Konzepten auch der in der Planungsregion tätige Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) zumindest ein grundlegendes Konzept für die Anbindung der Gemeinden durch den ÖPNV vorliegen hat. Allerdings reagierte der VOR nicht auf eine Kontaktaufnahme. Gleiches gilt für die Gemeinden der Planungsregion, von denen leider keine Rückmeldung erstattet wurde, wodurch die Berücksichtigung örtlicher Konzepte im Rahmen dieser Arbeit nicht erfolgen konnte. Leider wurde auch von Seiten der Flughafen Wien AG kein konkretes Konzept zur Verfügung gestellt, so dass eine Bewertung eines derartigen Konzeptes ebenfalls nicht berücksichtigt werden konnte. Diese ausbleibende Informationsweitergabe kann unter Umständen als mangelndes Bewusstsein dieser Akteure für das wichtige Themenfeld des Verkehrs interpretiert werden.

4. VERZEICHNISSE

4.1. Quellenverzeichnis

Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik (Hrsg.) (2004): Strategie Niederösterreich. Landesentwicklungskonzept. St. Pölten: Amt der niederösterreichischen Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik

Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (1997): Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept 1997. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung

Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (2010a): NÖ Strategie Verkehr. URL: <http://www.noel.gv.at/verkehr-technik/planungen-beratung/strategie-verkehr.html> (Stand 12.11.2010)

Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (2010b): NÖ Strategie Verkehr. URL: <http://www.noel.gv.at/bilder/d13/noe-strategie-verkehr.pdf> (Stand 12.11.2010)

Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (2003): Handbuch für Verkehrspargemeinden. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung

Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik (2010a): Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich. URL: <http://www.noel.gv.at/Land-Zukunft/Landesentwicklung-Strategie-NOe/Landesentwicklungskonzept.wai.html> (Stand 14.11.2010)

Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik (2010b): Verkehrsraumordnungsprogramm. URL: <http://www.raumordnung-noe.at/dynamisch/showcontainer.php?id=178> (Stand 13.11.2010)

Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik (2010c): Erläuterungen zur Aufhebung der Verordnung über ein Verkehrs-Raumordnungsprogramm. URL: http://www.raumordnung-noe.at/uploads/erlaeuterungen_rp_verkehr.pdf (Stand 13.11.2010)

Becker, Gerhard (2001): Urbane Umweltbildung im Kontext einer nachhaltigen Entwicklung. Opladen: Leske + Budrich

Fassmann, Heinz (2002): Das Land braucht ein Landesentwicklungskonzept! Braucht das Land ein Landesentwicklungskonzept?. In: Amt der niederösterreichischen Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik (Hrsg.) (2002): Raum & Ordnung. St. Pölten: Amt der niederösterreichischen Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik

Gauzin-Müller, Dominique (2004): Nachhaltigkeit in Architektur und Städtebau: Konzepte, Technologien, Beispiele. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften

Hofecker, Christian - Amt der niederösterreichischen Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (2010): Mobilität & Raumordnung: Verkehrsparen. URL: http://www.noel.gv.at/Umwelt/Klima/Klimawandel-Klimaschutz/mobilitaet_verkehrssparen.print.html (Stand 13.11.2010)

Klimabündnis (2010): Über uns. URL: <http://www.klimabuendnis.at/start.asp?ID=100975&b=334&b2=&am=> (Stand 13.11.2010)

PGO – Planungsgemeinschaft Ost (1994): Verkehrskonzept Südraum Wien. Wien: Planungsgemeinschaft Ost

PGO – Planungsgemeinschaft Ost (1998): Verkehrskonzept Nordostraum Wien. Wien: Planungsgemeinschaft Ost

PGO – Planungsgemeinschaft Ost (2010a): Verkehrsleitlinien Ostregion. URL: http://www.pgo.wien.at/projekte/v_verkehrsleitlinien_ostregion.htm (Stand 13.11.2010)

PGO – Planungsgemeinschaft Ost (2010b): Verkehrskonzept Südraum Wien. URL: http://www.pgo.wien.at/projekte/v_verkehrskonzept_wien_sued.htm (Stand 14.11.2010)

Praschl, Michael (2004): „Was sind Verkehrspargemeinden?“. In: Amt der niederösterreichischen Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (Hrsg.): Handbuch für Verkehrspargemeinden. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

Regionalmanagement Wien-Umland (2004): Teilkonzept Bezirk Wien-Umgebung. URL: <http://unser-klosterneuburg.org/archiv/diverses/Regionalkonzept%20Wien%20-%20Umgebung.pdf> (Stand 14.11.2010)

Richter, Brigitta (2002): Den Raum für die Zukunft gestalten. Ein neues Landesentwicklungskonzept für NÖ. In: Amt der niederösterreichischen Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik (Hrsg.) (2002): Raum & Ordnung. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik

Widder, Roland (2000): Burgenland. Wien: Böhlau Verlag

4.2. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Maßnahmen im Schienennetz bis 2018.....	7
Abbildung 2 - Bahnverbindungen Wien - VIE - Burgenland - Bratislava.....	13

4.3. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 - Relevante Maßnahmen für die Planungsregion aus dem Landesentwicklungskonzept	5
Tabelle 2 - Relevante Maßnahmen für die Planungsregion aus der NÖ Strategie Verkehr	6
Tabelle 3 - Für die Planungsregion relevante Maßnahmen aus dem Landesverkehrskonzept 1997	9
Tabelle 4 - Für die Planungsregion relevante ÖV-Maßnahmen	12
Tabelle 5 - Für die Planungsregion relevante MIV-Maßnahmen	12
Tabelle 6 - Für die Planungsregion relevante Maßnahmen	13