



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

Diplomarbeit

Industrie- und Gewerbeparks und deren Anforderungen an bzw. Auswirkungen auf das Verkehrssystem und den Raum

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines

Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Bardo Hörl

(E280/5 Fachbereich für Verkehrssystemplanung)

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Martin Kickinger, BSc.

1025745 (066 440)

Leinpaumgasse 17

3100 St.Pölten

St.Pölten, am 13.09.2016

Martin Kickinger



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

Ich habe zur Kenntnis genommen, dass ich zur Drucklegung meiner Arbeit unter der Bezeichnung

Diplomarbeit

nur mit Bewilligung der Prüfungskommission berechtigt bin.

Ich erkläre weiters Eides statt, dass ich meine Diplomarbeit nach den anerkannten Grundsätzen für wissenschaftliche Abhandlungen selbstständig ausgeführt habe und alle verwendeten Hilfsmittel, insbesondere die zugrunde gelegte Literatur, genannt habe.

Weiters erkläre ich, dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch Ausland (einer Beurteilerin/einem Beurteiler zur Begutachtung) in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit übereinstimmt.

St.Pölten, im September 2016

Martin Kickingger

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei all denjenigen bedanken, die mich während der Anfertigung dieser Diplomarbeit unterstützt und motiviert haben.

Zuerst gebührt mein Dank Herrn Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Bardo Hörl, der meine Diplomarbeit betreut und begutachtet hat und mir hilfreiche Anregungen und konstruktive Kritik bei der Erstellung dieser Arbeit gegeben hat.

Ein besonderer Dank gilt allen InterviewpartnerInnen, ohne die diese Arbeit nicht hätte entstehen können. Mein Dank gilt ihrer Informationsbereitschaft und ihren interessanten Beiträgen und Antworten auf meine Fragen.

Bedanken möchte ich mich auch bei meiner Verlobten und meiner Schwester, die mich während des gesamten Studiums in allen Situationen unterstützt haben und sich die Mühe gemacht haben, die Arbeit Korrektur zu lesen.

Abschließend möchte ich mich bei meiner gesamten Familie, allen voran aber natürlich bei meinen Eltern bedanken, die mir mein Studium durch ihre Unterstützung ermöglicht haben und stets ein offenes Ohr für meine Sorgen hatten.

Hinweis

In den Texten dieser Diplomarbeit findet aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung und der besseren Lesbarkeit lediglich die männliche Form Verwendung. Die Ausführungen beziehen sich gleichermaßen auf weibliche und männliche Personen.

Kurzfassung

Die bedeutende Rolle von Industrie- und Gewerbeparks in den räumlichen aber auch verkehrlichen Strukturen in Österreich wird oftmals stark unterschätzt. Ziel dieser Arbeit ist es, einen Überblick über die Anforderungen an bzw. Auswirkungen auf Verkehr und Raum von Industrie- und Gewerbeparks zu geben. Im ersten Teil werden die theoretischen Grundlagen, die Begriffsdefinitionen sowie die Rahmenbedingungen dargestellt. Im zweiten Teil wird eine Fallbeispielanalyse von vier unterschiedlichen Industrie- und Gewerbeparks anhand eines zuvor definierten Kriterienkatalogs durchgeführt. Darüber hinaus werden weitere Aspekte, wie beispielsweise Nachhaltigkeit, Organisation und Umwelt behandelt und Parameter für die Konzipierung von derartigen Parks aus den Analysen bzw. aus den drei Expertengesprächen, welche mit Personen aus den unterschiedlichsten Bereichen durchgeführt wurden, abgeleitet. Im Hinblick auf eine nachhaltigere Entwicklung von Industrie- und Gewerbeparks soll diese Arbeit eine Hilfestellung zum besseren Verständnis der Komplexität dieser Konstellationen bieten.

Abstract

The significant role of industrial and commercial parks in the spatial but also traffic-related structures in Austria is often highly underestimated. The aim of this work is to provide an overview of the requirements and impacts of industrial and commercial parks on traffic and space. In the first part the theoretical backgrounds, the definition of terms and frame conditions are presented. In the second part a case study analysis of four different industrial and commercial parks is carried out based on a first defined set of criteria. In addition, other aspects, such as the issues of sustainability, organization, environment and others are treated and parameters for the design of such parks from the analyzes of the three expert meetings, which were conducted with people from different sectors, are derived. With regard to a more sustainable development of industrial and commercial parks, this work is to provide guidance to better understand the complexity of these constellations.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Problemstellung und Forschungsfragen	1
1.2	Ziel der Arbeit	6
1.3	Methodik und Aufbau der Arbeit	6
2	Grundlagen und Definitionen	10
2.1	Begriffsdefinitionen	10
2.2	Verkehrsgeographische Bedingungen in Österreich	11
2.2.1	Räumliche Bedingungen in Österreich.....	11
2.2.2	Infrastrukturelle Bedingungen in Österreich	13
2.2.3	Fazit	15
2.3	Typen von Industrie- und Gewerbeparks.....	15
2.4	Nachhaltigkeitsaspekte für Industrie- und Gewerbeparks	20
2.4.1	Nachhaltige Stadtentwicklung.....	20
2.4.2	Nachhaltigkeit im Unternehmensbereich	24
3	Fallbeispielanalyse.....	27
3.1	Kriterienkatalog	27
3.2	Modellgewerbepark Standpunkt Liesing.....	30
3.2.1	Überblick.....	30
3.2.2	Organisation.....	31
3.2.3	Mobilität	33
3.2.4	Raumplanung.....	40
3.2.5	Soziale Infrastruktur	42
3.2.6	Verkehr	43
3.2.7	Raum	43
3.2.8	Umwelt.....	44
3.2.9	Gesellschaft	45
3.2.10	Kriterientabelle	47
3.3	Millennium Park Lustenau	48
3.3.1	Überblick.....	48

3.3.2	Organisation.....	49
3.3.3	Mobilität	51
3.3.4	Raumplanung.....	56
3.3.5	Soziale Infrastruktur.....	57
3.3.6	Verkehr	58
3.3.7	Raum	59
3.3.8	Umwelt.....	59
3.3.9	Gesellschaft	60
3.3.10	Kriterientabelle	62
3.4	Techno-Z Salzburg.....	63
3.4.1	Überblick.....	63
3.4.2	Organisation.....	64
3.4.3	Mobilität	66
3.4.4	Raumplanung.....	70
3.4.5	Soziale Infrastruktur	71
3.4.6	Verkehr	72
3.4.7	Raum	72
3.4.8	Umwelt.....	73
3.4.9	Gesellschaft	74
3.4.10	Kriterientabelle	75
3.5	Industriezentrum NÖ Süd	76
3.5.1	Überblick.....	76
3.5.2	Organisation.....	77
3.5.3	Mobilität	79
3.5.4	Raumplanung.....	85
3.5.5	Soziale Infrastruktur	86
3.5.6	Verkehr	87
3.5.7	Raum	88
3.5.8	Umwelt.....	89
3.5.9	Gesellschaft	90
3.5.10	Kriterientabelle	92
3.6	Ergebnisse	93
4	Schlussfolgerungen und Ausblick	96

5	Anhang.....	100
5.1	Interviews / Expertengespräche	100
5.1.1	Interview 1	100
5.1.2	Interview 2:.....	106
5.1.3	Interview 3	115
6	Literaturverzeichnis	125
7	Abbildungsverzeichnis	132
8	Tabellenverzeichnis	133

1 Einleitung

1.1 Problemstellung und Forschungsfragen

Der Verkehrssektor steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen und Umstrukturierungen, um den Folgen des Klimawandels entgegenzuwirken. Im Jahr 2015 wurden in Österreich 51,5 Millionen Tonnen CO₂ – Äquivalent emittiert, dabei lag der Verkehrsanteil bei rund 43,0%¹. In den Jahren von 1990 bis 2013 stiegen die CO₂ – Emissionen im Verkehrssektor um 61% an, wobei in diesem Bereich der Straßenverkehr den größten Anteil einnimmt. Der Straßenpersonenverkehr emittierte im Jahr 2013 rund 12 Millionen Tonnen CO₂ – Äquivalent, im Vergleich dazu verursachte der Straßengüterverkehr im selben Jahr rund 10 Millionen Tonnen CO₂ – Äquivalent². Anhand dieser Daten lässt sich sehr gut erkennen, dass der Verkehrssektor einer der Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen ist, aber auch zeitgleich ein Sektor mit enormem Einsparungspotenzial und daher spezielle Maßnahmen zur Reduzierung dieser Emissionen erfordert. Dazu gibt es in den unterschiedlichen Ebenen, wie Europäische Union, Bundesebene, Landes- und Gemeindeebene Ziele zur Reduktion der CO₂ – Emissionen durch den Verkehr. Im Folgenden werden jedoch die kommunalen Ziele, aufgrund der Thematik dieser Arbeit, nicht berücksichtigt.

Die Europäische Union definiert dazu im Rahmen von Weißbüchern Maßnahmen für spezielle Bereiche, unter anderem für den Verkehr³. In diesem Weißbuch Verkehr wurden *zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem definiert*⁴. Folgende Ziele sind für den Themenbereich dieser Arbeit relevant:

(1) Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener PKW“ im Stadtverkehr bis 2030; vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050; Erreichung einer im wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030.

¹ vgl. Umweltbundesamt (2015): S.6

² vgl. Umweltbundesamt (2015): S. 23

³ vgl. Europäische Kommission (2016)

⁴ EU Weißbuch Verkehr (2011): S.10

(3) 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 % bis 2050, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden.⁵

Aus diesen Zielen lässt sich ableiten, dass der Personen- und Güterverkehr in den Städten einen enormen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele leisten muss.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) hat im Jahr 2012 im Rahmen des Gesamtverkehrsplans für Österreich zahlreiche Ziele zur Verbesserung des Verkehrssystems bis 2025 definiert⁶. Neben den Zielen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen durch den Verkehr wird es in dieser Strategie als wichtig erachtet, den Flächenbedarf für den fließenden und ruhenden Verkehr nicht wesentlich zu erhöhen. Des Weiteren wird die Verlagerung von knapp 40 Prozent des Güterverkehrs auf die Schiene bis 2025 als Ziel definiert, wobei hier darauf hingewiesen wird, dass zahlreiche Maßnahmen, wie beispielsweise der Ausbau der Schieneninfrastruktur, getroffen werden müssen um dieses Ziel erreichen zu können⁷.

Neben diesen strategischen Papieren auf Europäischer Ebene und Bundesebene, gibt es weitere Konzepte in vielen Bundesländern, wobei im folgenden Abschnitt nur auf die Ziele der Bundesländer Niederösterreich, Wien, Salzburg und Vorarlberg, aufgrund der Auswahl der Fallbeispiele, näher eingegangen wird. Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung hat im Zuge des Mobilitätskonzepts Niederösterreich 2030+ vier große Ziele definiert, wobei drei für den Themenbereich dieser Arbeit relevant sind:

A_Mobilitätschancen verbessern

B_Verkehrsbedingte Klima- und Umweltbelastungen minimieren

C_Das Verkehrssystem effizienter machen⁸

Neben dem bereits bekannten Ziel der Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Rahmen des Ziels B, wird in diesem Konzept detaillierter auf das Verkehrssystem

⁵ EU Weißbuch Verkehr (2011): S.10

⁶ vgl. BMVIT (2012): Gesamtverkehrsplan S.7

⁷ vgl. BMVIT (2012): Gesamtverkehrsplan S.66

⁸ Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2015): S.61

eingegangen. Ziel A ist darauf ausgelegt, dass in zukünftigen Planungen auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mehr Rücksicht genommen und gleichzeitig die mobilitätsbezogenen Erfordernisse von Industrie- und Gewerbe gesichert werden sollen. Ziel C beabsichtigt das bereits vorhandene Verkehrssystem in Niederösterreich zu sichern und darauf aufbauend neue Mobilitätsformen in den Personen- und Güterverkehr zu integrieren⁹.

Das Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien ist ein Teilkonzept des Stadtentwicklungsplans STEP 2025. Darin werden konkrete Ziele und Maßnahmen für den Bereich Mobilität in Wien definiert und detailliert erläutert. Ähnlich wie beim zuvor erwähnten Konzept in Niederösterreich, spielt auch in Wien das Thema Klimaschutz in Verbindung mit Verkehr eine bedeutende Rolle. Des Weiteren sind auch für den Bereich Wirtschaftsverkehr zahlreiche Maßnahmen definiert:

- *Weiterentwicklung der Güterverteilzentren und Erstellung eines Betriebsflächenkonzeptes*
- *Schaffung von gemeinsamen Ladehöfen*
- *Wien international erreichbar*¹⁰

Der Stadt Wien ist es dabei ein Anliegen, speziell den Güterverkehr multimodaler zu gestalten, was durch diese Maßnahmen erreicht werden soll. Ein großer Vorteil ist natürlich die bereits sehr gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, wobei hier auch immer weiter nach Verbesserungen gestrebt wird¹¹.

Das Land Salzburg hat im Jahr 2016 ein neues Landesmobilitätskonzept veröffentlicht, welches die Ziele und Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Salzburg bis 2025 beinhaltet. Folgende Ziele sind in diesem Konzept definiert:

- *Erreichbarkeit*
- *Mobilität für alle*
- *Klima- und umweltfreundlicher Verkehr*
- *Verkehrssicherheit*
- *Effizienter Mitteleinsatz*¹²

⁹ vgl. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2015): S.61

¹⁰ Stadtentwicklung Wien (2014): S.120

¹¹ vgl. Stadtentwicklung Wien (2014)

¹² Land Salzburg (2016): S.14

In den einzelnen Handlungsfeldern, welche an die definierten Ziele anknüpfen, gibt es konkretere, für diese Arbeit relevante, Maßnahmen in Bezug auf den zukünftigen Güterverkehr in Salzburg. Im Handlungsfeld 7 sind dabei zwei Maßnahmengruppen, „Nachhaltige Citylogistik“ und „Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene“, angeführt, in denen die einzelnen Maßnahmen detailliert beschrieben sind.¹³

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung hat im Jahr 2006 das Verkehrskonzept Vorarlberg herausgegeben und damit die Strategie des Bundeslandes für den Verkehr dargelegt. Folgende sechs Ziele sind im Rahmen des Konzeptes definiert:

- *Verkehr vermeiden und verlagern*
- *Verkehr umweltverträglich und sicher abwickeln*
- *Ein fairer Zugang zur Mobilität*
- *Gut erreichbar für Wirtschaft und Bevölkerung*
- *Innovationen fördern*
- *Kooperationen eingehen*¹⁴

Für diese Arbeit ist vor allem das Ziel 4 „Gut erreichbar für Wirtschaft und Bevölkerung“ von großer Bedeutung. Dabei ist es dem Bundesland Vorarlberg wichtig, dass der Standort durch den Ausbau des Straßen- und Schienennetzes weiterhin verbessert wird und die Standortqualität darunter nicht leidet.¹⁵

Neben den bereits genauer beschriebenen Verkehrskonzepten der Bundesländer Wien, Niederösterreich, Salzburg und Vorarlberg definieren auch alle anderen Bundesländer ihre Ziele in Bezug auf die Verkehrsentwicklung im Land in den jeweiligen Konzepten bzw. strategischen Papieren. Im Folgenden werden alle Konzepte erwähnt, wobei nicht näher auf die Ziele und Inhalte eingegangen wird:

- Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+
- Gesamtverkehrsstrategie Burgenland
- Mobilitätsmasterplan Kärnten 2035
- Oberösterreich: regionale Verkehrskonzepte
- Tirol: regionale Mobilitätskonzepte

¹³ vgl. Land Salzburg (2016)

¹⁴ Amt der Vorarlberger Landesregierung (2006): S.38ff.

¹⁵ vgl. Amt der Vorarlberger Landesregierung (2006)

Der soeben beschriebene Mobilitätsaspekt steht immer in sehr enger Verbindung mit dem Problem des Flächenverbrauchs. In Österreich wurde zwischen 2009 und 2012 täglich eine neue Fläche von 22,4 Hektar für Bau- und Verkehrsflächen, Sportanlagen und Infrastrukturf lächen in Anspruch genommen, wovon rund 4,3 Hektar täglich versiegelt wurden. Durch die teilweise starke Zersiedelung wird immer mehr Verkehr erzeugt, da die alltäglichen Funktionen wie Arbeiten, Wohnen und Einkaufen weit voneinander getrennt sind. Bezogen auf Industrie- und Gewerbe parks bedeutet dies Probleme, wie steigendes Verkehrsaufkommen oder weite Wege für Kunden, Mitarbeiter und Güter. Diese Probleme haben zur Folge, dass in den Bereichen Personen- und Güterverkehr Mobilitätszwänge entstehen, die allerdings durch eine gezielte Raumentwicklung und eine effiziente Verkehrspolitik nicht notwendig wären.¹⁶

Basierend auf den weiter oben festgehaltenen Problem- und Zielstellungen der EU, des Bundes und der Bundesländer ist festzustellen, dass die Bereiche Verkehr und Raum stark miteinander verflochten sind und somit Probleme nur durch Maßnahmen in beiden Bereichen gelöst werden können. Dabei spielen auch Industrie- und Gewerbe parks eine sehr wichtige Rolle, da diese teilweise sehr große Flächen in Anspruch nehmen und dadurch eine wichtige Funktion im Raum einnehmen. Aufgrund ihrer Dichte an Betrieben erzeugen sie auch dementsprechend viel Verkehr, wobei die Höhe des Verkehrsaufkommens natürlich von zahlreichen Faktoren, wie beispielsweise dem Standort, der Branchen oder der Organisation abhängt.

Mit dieser Angelegenheit beschäftigt sich diese Arbeit, wozu auch folgende vier Forschungsfragen definiert wurden:

1. Welche Anforderungen, mit Hauptaugenmerk auf den Verkehr, haben unterschiedliche Branchen?
2. Welche Auswirkungen haben Industrie- und Gewerbe parks auf das Verkehrssystem und den Raum?
3. Inwiefern spielt das Thema Nachhaltigkeit in Bezug auf die Mobilität von Personen und Gütern in den Industrie- und Gewerbe parks eine Rolle?
4. Welche Parameter spielen für die Konzipierung von Industrie- und Gewerbe parks in Zukunft eine Rolle?

¹⁶ vgl. Umweltbundesamt (2013): S.209 ff.

Ziel ist es, diese Forschungsfragen im letzten Kapitel durch die vorhergehenden Analysen beantworten zu können.

1.2 Ziel der Arbeit

Das wesentliche Ziel der Arbeit ist es, einen Überblick über die Anforderungen und die Auswirkungen von Industrie- und Gewerbeparks auf das Verkehrssystem und den Raum zu geben. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf den verkehrlichen Aspekten, da verschiedene, in den Wirtschaftsparks angesiedelte Branchen unterschiedlich viel Verkehr erzeugen. Allerdings werden viele weitere Faktoren, wie beispielsweise der Standort, die Organisation, die Raumordnung sowie die Nachhaltigkeit berücksichtigt und in die Analyse miteingebunden.

Der praktische Teil soll anhand von ausgewählten Beispielen einen Einblick in derartige Industrie- und Gewerbeparks geben. Dabei werden vier unterschiedliche Wirtschaftsparks anhand eines zuvor definierten Kriterienkatalogs analysiert und jeweils deren Anforderungen und Auswirkungen auf das Verkehrssystem und den Raum erläutert, wobei auch die möglichen Einflüsse der Parkbetreiber zur Entwicklungssteuerung untersucht werden. Diese gewonnenen Erkenntnisse werden abschließend in dem Kapitel Schlussfolgerungen zusammengefasst.

1.3 Methodik und Aufbau der Arbeit

Der theoretische Rahmen dieser Arbeit wird einerseits mittels Literaturrecherche und andererseits anhand von Experteninterviews abgehandelt. Die notwendigen theoretischen Grundlagen zu den verwendeten Begriffen, sowie zu den Rahmenbedingungen von Industrie- und Gewerbeparks werden anhand von einschlägiger Literatur analysiert und aufgearbeitet.

Des Weiteren werden Interviews mit Experten aus den betroffenen Branchen durchgeführt, um möglichst viele Meinungen und Ansichten einzuholen. Diese Erkenntnisse werden in die Schlussfolgerungen miteinfließen.

Folgende Personen wurden interviewt:

- Ing. Mag. Andrés Pena (Quartiersmanager Standpunkt Liesing)
- Hr. Mag. Jörg Huber-Wilhelm (Geschäftsführer Kika/Leiner Immobilien GmbH)
- Fr. Irmgard Balint (Projektmanagerin Wirtschaftsparks, ecoplus)

Hr. Ing. Mag. Andrès Pena arbeitet als Quartiersmanager bei Standpunkt Liesing in Wien, wodurch dieses Interview einen sehr guten Einblick die Organisation eines Gewerbe Parks gibt und einen Mehrwert für die anschließende Analyse des Modellgewerbe Parks Standpunkt Liesing darstellt.

Um die Unternehmersicht zu erfahren, bietet das Interview mit Herrn Mag. Jörg Huber-Wilhelm, dem Geschäftsführer von Kika/Leiner Immobilien GmbH, die perfekte Möglichkeit. Das Möbelhaus hat unter anderem im Industriezentrum NÖ Süd, welches auch Teil der praktischen Analyse ist, einen Lagerstandort. Dieses Gespräch wird dazu beitragen, die Herausforderungen und Probleme aus Sicht eines Betriebs zu erhalten und so möglicherweise die Anforderungen von Betrieben an Gewerbe Parks herauszufiltern.

Das dritte Gespräch mit Fr. Irmgard Balint, Projektmanagerin für Wirtschaftsparks bei der Firma ecoplus, rundet die Experteninterviews ab. Ecoplus betreibt 17 Wirtschaftsparks in ganz Niederösterreich, wodurch Fr. Balint über sehr viel Knowhow in diesem Bereich verfügt. Durch dieses Interview werden die Anforderungen von Betrieben und die möglichen positiven aber auch negativen Auswirkungen herausgefiltert.

Im praktischen Teil werden mittels einer Fallbeispielanalyse von vier unterschiedlichen Industrie- und Gewerbe Parks die Anforderungen bzw. Auswirkungen dieser auf das Verkehrssystem und den Raum dargelegt. Dazu wird zuerst ein Kriterienkatalog definiert, anhand dem die Analysen der einzelnen Wirtschaftsparks durchgeführt werden. Für diese Untersuchung wurden folgende Standorte herangezogen (siehe Abbildung 1):

- Modellgewerbe Park Standpunkt Liesing - Wien
- Millennium Park Lustenau - Vorarlberg
- Techno-Z Salzburg - Salzburg
- Industriezentrum NÖ Süd – Niederösterreich

Abbildung 1: Übersichtskarte Fallbeispiele

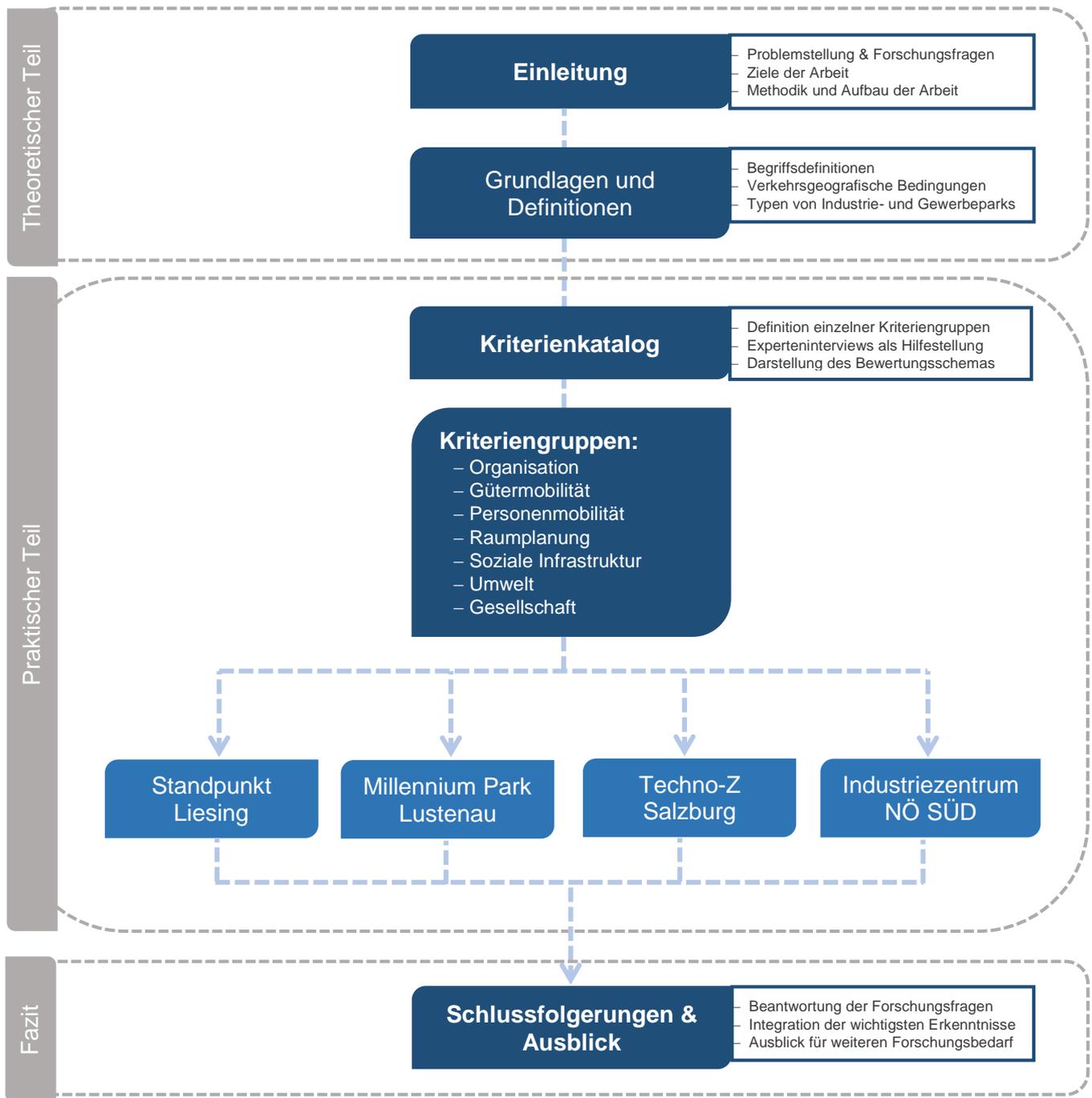
Quelle: WIBIS Kärnten, eigene Darstellung

Diese Industrie- und Gewerbeparks sind über ganz Österreich verteilt und befinden sich in vier unterschiedlichen Bundesländern, da die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die Standortqualitäten in Österreich stark variieren. Während beispielsweise Wien und Niederösterreich die stark ausgebaute Infrastruktur als Standortvorteil aufweisen kann, ist diese in den beiden anderen Standorten nicht derart gut ausgebaut und kann als kleiner Nachteil gesehen werden. Diese Wirtschaftsparks wurden so gewählt, dass sie eine möglichst große Spanne an Branchen und Größen abdecken. So stellt beispielsweise das Industriezentrum Niederösterreich Süd den größten Gewerbepark in Österreich dar und besitzt einen sehr großen Branchenmix. Der Techno-Z Park in Salzburg hingegen ist hauptsächlich auf Technologiebetriebe spezialisiert, wodurch möglicherweise komplett andere Anforderungen an das Verkehrssystem gestellt werden.

Abschließend werden im Kapitel 4 „Schlussfolgerungen“ die Forschungsfragen beantwortet bzw. wird versucht, ein Ausblick auf den weiteren Forschungsbedarf gegeben. Des Weiteren werden die durch die Arbeit gesammelten, persönlichen und fachlichen Erfahrungen in diesem Abschnitt zusammengefasst.

In Abbildung 2 ist eine schematische Darstellung des gesamten Aufbaus der Arbeit zu erkennen.

Abbildung 2: Aufbau der Arbeit



Quelle: eigene Darstellung

2 Grundlagen und Definitionen

2.1 Begriffsdefinitionen

Der Begriff „Verkehrssystem“ kann folgendermaßen definiert werden:

„Als Verkehrssystem bezeichnet man eine bestimmte Menge funktionell miteinander verknüpfter Komponenten, welche nach bestimmten Merkmalen aus der Gesamtheit aller im Verkehrswesen vorhandenen Systemelemente abgegrenzt werden. Die Abgrenzung erfolgt z. B. nach räumlichen, zeitlichen, technischen, organisatorischen, politischen, juristischen oder betrieblichen Gesichtspunkten und dient der Vereinfachung des Umgangs mit den komplexen Strukturen des Verkehrswesens. Es gibt offene oder geschlossene V. Die isolierte Betrachtung eines Verkehrssystems unter Vernachlässigung der Systemumgebung kann zu fehlerhaften Schlussfolgerungen führen.“

Ein Verkehrssystem verkörpert das Zusammenwirken von Verkehrsmitteln zwecks Raumüberwindung von Personen, Gütern und Nachrichten, wobei die Systemkomponenten durch funktionale Zusammenhänge miteinander verknüpft sind, so dass ein komplexes Gebilde aus verschiedenen Verkehrszweigen, Verkehrsmärkten usw. entsteht.“¹⁷

Der Begriff „Raum“ wird in vielen Fachdisziplinen, wie beispielsweise der Architektur, der Physik, der Soziologie oder der Raumplanung verwendet, hat jedoch in jeder eine unterschiedliche Bedeutung. In dieser Arbeit wird unter diesem Begriff folgendes verstanden:

„Unter Raum versteht man ein Gebiet unter Berücksichtigung seiner topographischen und/oder anthropogenen Raumeigenschaften, wobei diese Eigenschaften (z. B. räumliche Inhomogenitäten) das Dasein miteinander verflochtener natürlicher und anthropogener Raumstrukturen determinieren sowie die Distanzeigenschaften der Verteilung menschlicher Aktivitäten beeinflussen. Je nach Abgrenzung der Raumeigenschaften kann man unterscheiden: Kultur-R., Wirtschafts-R., Verkehrs-R. usw. Der R. ist Arbeitsgegenstand der Raum- und Verkehrsplanung, Raumordnung, u.“

¹⁷ Ammoser, Hoppe (2006): S.37

a. sowie wissenschaftlicher Gegenstand der Verkehrsgeografie und der Raumwirtschaftslehre.“¹⁸

2.2 Verkehrsgeographische Bedingungen in Österreich

In diesem Abschnitt werden sowohl die räumlichen als auch die infrastrukturellen Bedingungen in Österreich erläutert. Im Hinblick auf den Titel dieser Arbeit ist es notwendig, dass einerseits die räumlichen Gegebenheiten, wie beispielsweise das Siedlungssystem oder die einzelnen Wirtschaftsräume, und andererseits das vorhandene und zukünftige Verkehrsnetz in Österreich näher betrachtet werden, um später die Fallbeispielanalyse besser durchführen zu können.

2.2.1 Räumliche Bedingungen in Österreich

Im österreichischen Siedlungssystem ist die Bundeshauptstadt Wien mit rund 1,7 Millionen Einwohnern die mit Abstand größte Stadt Österreichs. Sie ist daher die einzige Metropole die im europäischen Vergleich mit anderen Großstädten mithalten kann. Die nächstgrößeren Städte sind mit großem Abstand die Landeshauptstädte Graz, Linz, Salzburg und Innsbruck, mit Einwohnerzahlen zwischen 100.000 und 250.000. Im europäischen Vergleich ist die Verstädterung in Österreich relativ gering, da es darauffolgend nur noch 19 Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern gibt.

Die Siedlungsentwicklung in den letzten Jahrzehnten hat gezeigt, dass rund um die größeren Landeshauptstädte, wie Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck und Klagenfurt, Siedlungsagglomerationen entstanden sind und diese dadurch mit deren Umlandsiedlungen zusammengewachsen sind. Neben diesen Zentren ist das Zusammenwachsen von kleineren Städten auch in ländlicheren Gebieten in Österreich zu beobachten, wie beispielsweise im Vorarlberger Rheintal (Feldkirch, Dornbirn, Bregenz) oder in der Mur-Mürz-Furche (Knittelfeld, Kapfenberg, Bruck an der Mur, Leoben).

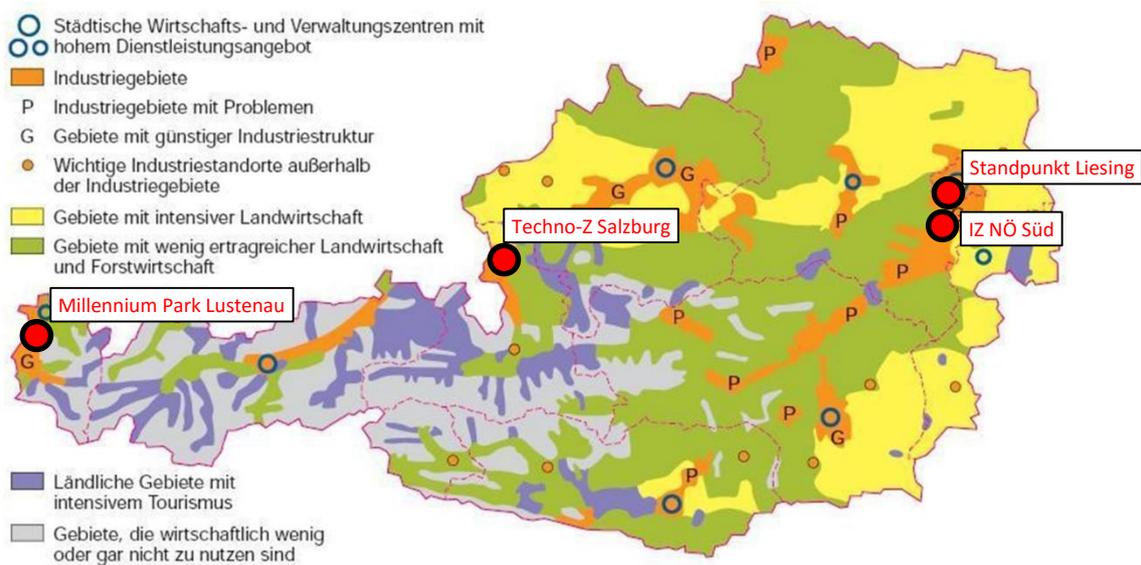
Die Analyse der räumlichen Struktur Österreichs zeigt, dass diese klar von der Metropolregion Wien dominiert wird, wobei es wie bereits beschrieben, weitere zwar kleinere aber nicht unbedeutendere Zentren in den einzelnen Bundesländern gibt.¹⁹

¹⁸ Ammoser, Hoppe (2006): S.16

¹⁹ Giffinger u. a., 2001

Die räumliche Struktur Österreichs spiegelt sich auch in den unterschiedlichen Wirtschaftsräumen wider. Wie in Abbildung 3 gut erkennbar sind vor allem in und rund um die größeren Siedlungsagglomerationen Industriegebiete angesiedelt. Neben den räumlichen Voraussetzungen, spielt auch die gute Anbindung an das höherrangige Verkehrsnetz eine bedeutende Rolle. Beinahe alle wichtigen Industriezonen sind entlang der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur zu finden, da diese für die dort angesiedelten Betriebe von sehr großer Bedeutung sind. Neben den Industriegebieten weisen die größeren Stadt-Umland-Agglomerationen auch einen hohen Anteil am Dienstleistungssektor auf.

Abbildung 3: Wirtschaftsräume Österreichs



Quelle: Universität Wien (<http://homepage.univie.ac.at/>), eigene Bearbeitung

Des Weiteren ist ein starkes Ost-West-Gefälle im Tourismussektor auffällig. Während der Tourismus in den westlichen Bundesländern Vorarlberg, Tirol, Salzburg und Kärnten stark ausgeprägt ist, was auf den starken Wintertourismus zurückzuführen ist, sind in den restlichen Bundesländern die Bereiche Land- und Forstwirtschaft die vorherrschenden Wirtschaftssektoren. Dies resultiert wiederum aus den topographischen Gegebenheiten in Österreich.

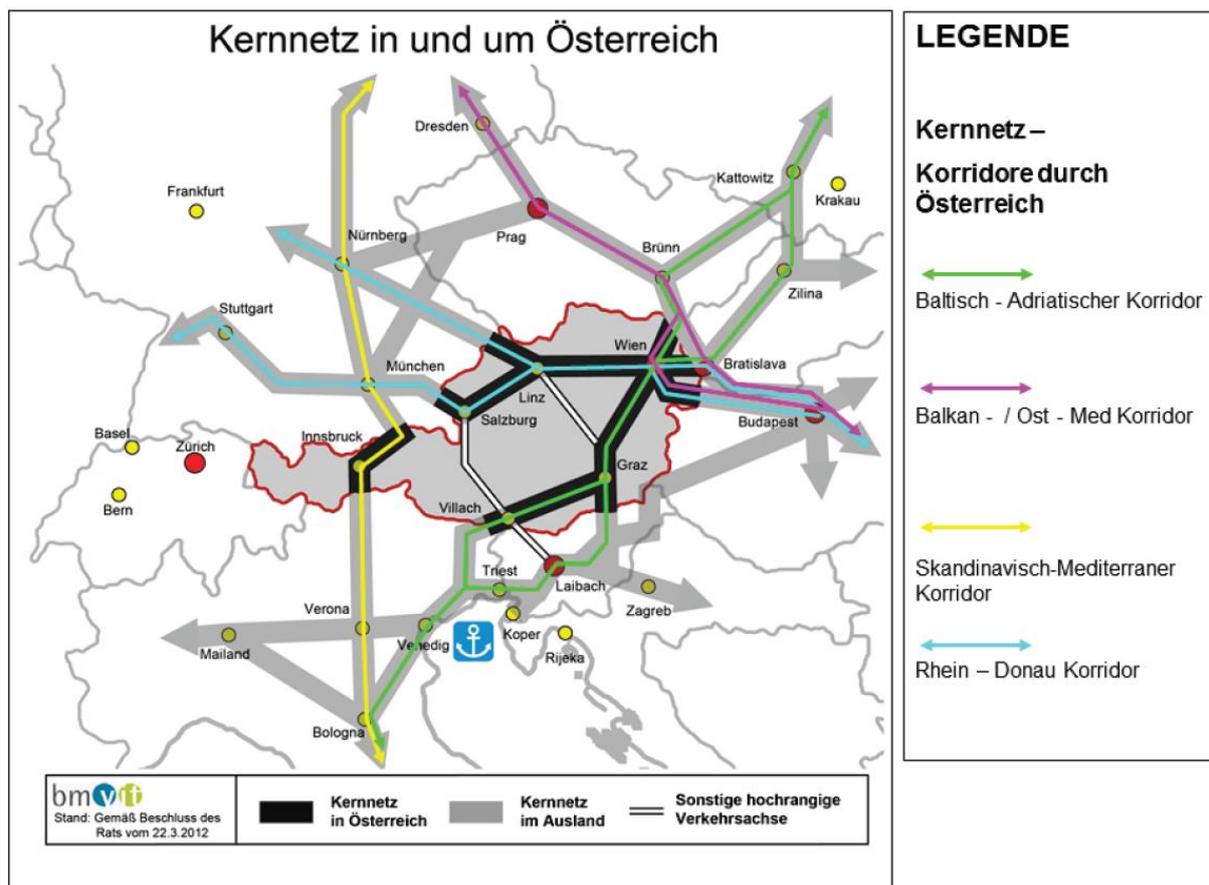
Zusammenfassend ist zu erwähnen, dass die Wirtschaftsräume in Österreich einen bunten Mix aufweisen. Einerseits die industrielastigen städtischen Gebiete und andererseits die ländlichen Räume mit intensivem Tourismus im Westen und ertragreicher Land- und Forstwirtschaft im Osten.

2.2.2 Infrastrukturelle Bedingungen in Österreich

In diesem Kapitel soll das bestehende Verkehrsinfrastrukturnetz, das Verkehrsaufkommen, sowie die Ausbaupläne der Verkehrsinfrastruktur dargestellt und analysiert werden. Die Beschreibung dieser Verkehrsaspekte dient dazu, einen Überblick über die vorhandene Infrastruktur und deren Ausmaße zu erhalten und darüber hinaus das Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr mit Zahlen zu belegen, um die Entwicklung in den letzten Jahren zu veranschaulichen.

Österreich ist durch die Binnenlage in Europa ein wichtiges Transitland und von drei TEN-Verkehrsachsen²⁰ betroffen: Rhein-Donau Korridor, Baltisch-Adriatischer Korridor und Skandinavisch-Mediterraner Korridor (siehe Abbildung 4).²¹

Abbildung 4: TEN – Korridore in Österreich



Quelle: BMVIT (2014): Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V). S.6

Das Verkehrsinfrastrukturnetz in Österreich ist im Vergleich zu anderen europäischen Ländern ein sehr gut ausgebautes und dichtes Netz. Die bedeutendsten

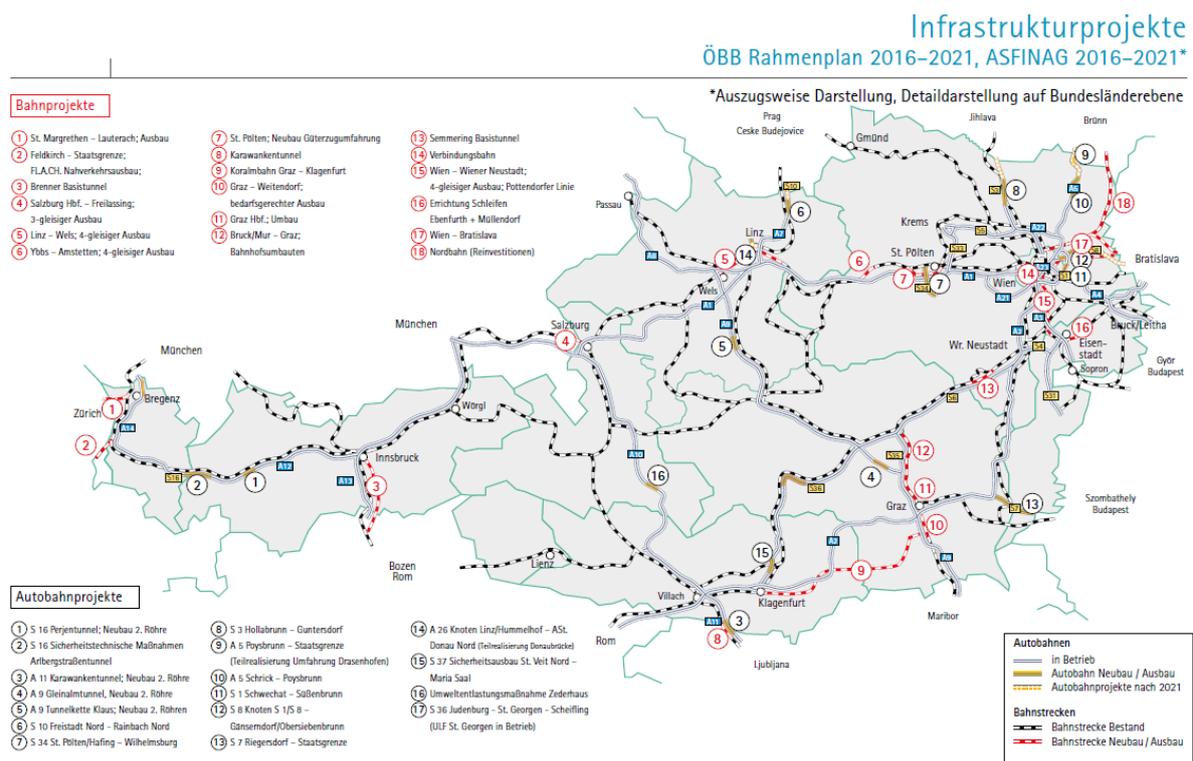
²⁰ TEN: Transeuropäische Netze

²¹ vgl. BMVIT (2014): Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V). S.6

Verkehrsträger sind dabei die Straße und Schiene, wobei auch das Wasser (vor allem die Wasserstraße Donau) sowie die Luft (hauptsächlich der internationale Flughafen Wien-Schwechat) wichtige Komponenten im österreichischen Verkehrsnetz darstellen.²²

In Abbildung 5 lässt sich das bestehende sowie das geplante Straßen- und Schienennetz in Österreich sehr gut erkennen. Dabei ist auffällig, dass es bei der Infrastrukturdichte ein starkes Ost-West Gefälle gibt. Vor allem in der Metropolregion Wien ist das Straßen- und Schienennetz sehr gut und dicht ausgebaut, was einerseits auf die hohe Bevölkerungsdichte und andererseits auf das hohe Verkehrsaufkommen in dieser Region zurückzuführen ist. Das Verkehrsaufkommen in Österreich ist generell sehr stark durch geografische, wirtschaftliche und räumliche Gegebenheiten beeinflusst.

Abbildung 5: Bestands- und Projektplan Straßen- und Schieninfrastruktur



Quelle: BMVIT (2016): Rahmenplan ÖBB Infrastruktur AG und ASFINAG

Im Personenverkehr ist der Pkw mit 48 Prozent das dominierende Verkehrsmittel in Österreich, wobei hier regional große Unterschiede erkennbar sind. Während in den

²² vgl. BMVIT (2012): Gesamtverkehrsplan S.18

Städten öffentliche Verkehrsmittel häufiger genutzt werden, ist der Anteil der Pkws in den ländlichen Gebieten deutlich höher. Der Bahnverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen, was auf den Ausbau der Hauptverkehrsachsen, wie beispielsweise die Verbindung St. Pölten – Wien, zurückzuführen ist.

Der Güterverkehr ist ebenfalls stark durch die geografischen und topologischen Gegebenheiten in Österreich beeinflusst. Durch die Binnenlage Österreichs in Europa ist der Anteil des Transitverkehrs mit 32 Prozent, im Vergleich zu anderen Staaten, sehr hoch. Des Weiteren ist auffällig, dass der Güterverkehrsanteil auf der Schiene mit rund 32 Prozent ebenfalls sehr hoch ausfällt, was mit der Verlagerungspolitik, nämlich den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, im Zusammenhang steht.²³

2.2.3 Fazit

Die räumlichen und infrastrukturellen Gegebenheiten in Österreich sind sehr stark miteinander verknüpft. Wie bereits beschrieben ist die Straßen- und Schieneninfrastruktur stark durch die räumlichen Bedingungen beeinflusst. Dies spiegelt sich auch bei den TEN-Achsen wider, wo beispielsweise keine Achse durch Vorarlberg verläuft, wohingegen drei Achsen Niederösterreich und Wien passieren. Diese Voraussetzungen sind natürlich ausschlaggebend für die Standortwahl von Unternehmen und damit auch für die Konzipierung von Industrie- und Gewerbeparks. Ein weiterer wichtiger Faktor für die Standortentscheidung ist die Nähe bzw. Häufigkeit von multimodalen Knoten. Je näher und je mehr Verkehrsträger in unmittelbarer Nähe, desto besser ist dieser Standort zu bewerten, wodurch die Multimodalität eine sehr bedeutende Rolle bei der Standortfindung spielt.

2.3 Typen von Industrie- und Gewerbeparks

Unter dem Sammelbegriff „Industrie- und Gewerbepark“ werden in der gesamten Arbeit und in den Interviews folgende unterschiedliche Typen zusammengefasst:

- Industrie- und Gewerbepark im engeren Sinn
- Technologiepark
- Technologiezentrum
- Gründerzentrum

²³ vgl. BMVIT (2012): Gesamtverkehrsplan S.22 ff.

Nachfolgend sollen die unterschiedlichen Typen von Industrie- und Gewerbeparks genauer definiert und beschrieben und anschließend ein Überblick über die wichtigsten Industrie- und Gewerbeparks in Österreich gegeben werden.

Industrie- und Gewerbepark im engeren Sinn

In der Regel sind Industrie- und Gewerbeparks Liegenschaften mit Einzelparzellen ab einer Größe von rund zehn Hektar. Diese haben das Ziel, Betriebe mit möglichst vielen Arbeitsplätzen anzusiedeln, wobei dies meist auf Betriebe mit größerem Flächenbedarf zutrifft, wie beispielsweise Produktion, Logistik oder Handel. Auffällig ist hier, dass die Beteiligung der öffentlichen Hand gering ausfällt. Oft werden vorweg die Grundstücke durch die öffentliche Hand gesichert, erschlossen und anschließend weiterverkauft. Solche parkähnlichen Anlagen beherbergen selten Gemeinschaftseinrichtungen, da das Hauptaugenmerk auf den Verkauf der Parzellen gerichtet ist.^{24 25}

Technologiepark

Die Ziele von Technologieparks sind einerseits die Innovationskraft zu fördern und andererseits regionalwirtschaftliche Impulse zu setzen. Dabei werden hauptsächlich hochqualifizierte Arbeitsplätze geschaffen, um Technologiebetriebe mit spezialisierter Produktion anzusiedeln. Der Platzbedarf beläuft sich dabei auf Einzelgebäude oder Liegenschaften mit Größen zwischen zwei und vier Hektar. Diese Parks werden oft von einem zentralen Management aus gesteuert, wodurch auch der Verkauf oder die Vermietung der Parzellen bzw. Hallen erfolgt.^{26 27}

Technologiezentrum

Technologiezentren haben das Ziel Innovationen, vor allem im Bereich Forschung und Entwicklung, zu fördern und hochqualifizierte Arbeitsplätze zu schaffen. Meistens sind Gebäude mit Nutzflächen zwischen 1.500 m² und 6.000 m² ausreichend.^{28 29}

²⁴ vgl. Gutheil-Knopp-Kirchwald (2015): S.137

²⁵ vgl. Blaas, Schausberger (1995)

²⁶ vgl. Gutheil-Knopp-Kirchwald (2015): S.137

²⁷ vgl. Blaas, Schausberger (1995)

²⁸ vgl. Gutheil-Knopp-Kirchwald (2015): S.137

²⁹ vgl. Blaas, Schausberger (1995)

Gründerzentrum

Gründerzentren sind, im Gegensatz zu den Technologiezentren, auf Neugründungen in den verschiedensten Branchen und regionalwirtschaftliche Impulse ausgerichtet. Der Platzbedarf beschränkt sich meist auf Nutzflächen zwischen 1.500 m² und 6.000 m². Dabei ist die Trägergesellschaft meist in öffentlicher Hand und bietet den Mietern diverse Förderungen und Unterstützungsleistungen an.^{30 31}

Überblick über Industrie- und Gewerbeparks in Österreich:

Nachfolgend wird ein Überblick über die wichtigsten Industrie- und Gewerbeparks in den einzelnen österreichischen Bundesländern gegeben. Die folgende Übersicht wurde anhand von zahlreichen unterschiedlichen Quellen (Quellenangabe über Fußnote des jeweiligen Bundeslandes) zusammengefasst.

Tabelle 1: Übersicht über Industrie- und Gewerbeparks in Österreich

	Name	Kategorie	Fläche
Burgenland³²	Technologiezentrum Neusiedl am See	Technologiezentrum	8.750 m ²
	Technologiezentrum Eisenstadt	Technologiezentrum	25.000 m ²
	Technologiezentrum Mittelburgenland	Technologiezentrum	4.200 m ²
	Technologiezentrum Pinkafeld	Technologiezentrum	4.500 m ²
	Technologiezentrum Güssing	Technologiezentrum	4.800 m ²
	Technologiezentrum Jennersdorf	Technologiezentrum	4.300 m ²
	Businesspark Parndorf	Wirtschaftspark	1.130.000 m ²
	Businesspark Heiligenkreuz	Wirtschaftspark	680.000 m ²
	Businesspark Kittsee	Wirtschaftspark	350.000 m ²
Wien³³	asperm IQ	Technologiezentrum	10.620 m ²
	Standpunkt Liesing	Industrie- und Gewerbepark	2.400.000 m ²
	Vienna Biocenter	Technologiezentrum	90.000 m ²
	Techbase	Technologiezentrum	13.000 m ²
Niederösterreich³⁴	ecoplus IZ NÖ-Süd	Wirtschaftspark	2.800.000 m ²
	ecoplus Wolkersdorf	Wirtschaftspark	910.000 m ²
	ecoplus Wiener Neustadt	Wirtschaftspark	750.000 m ²
	ecoplus Ennsdorf	Wirtschaftspark	900.000 m ²
	ecoplus Poysdorf	Wirtschaftspark	140.000 m ²
	ecoplus Heidenreichststein	Wirtschaftspark	120.000 m ²
	ecoplus Bruck/Leitha	Wirtschaftspark	720.000 m ²
	ecoplus Marchegg	Wirtschaftspark	450.000 m ²
	Access Industrial Park Austria Gmünd	Industrie- und Gewerbepark	800.000 m ²

Fortsetzung nächste Seite

³⁰ vgl. Gutheil-Knopp-Kirchwald (2015): S.137

³¹ vgl. Blaas, Schausberger (1995)

³² Wirtschaft Burgenland GmbH WiBuG

³³ Wirtschaftsagentur Wien

³⁴ ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH

Fortsetzung von letzter Seite

	Wohn- und Wirtschaftspark St.Pölten	Wirtschaftspark	81.000 m ²
	Kematen	Wirtschaftspark	250.000 m ²
	CCK Kottlingbrunn	Wirtschaftspark	430.000 m ²
	Techno-Park Tulln	Technologiepark	53.000 m ²
	GIP Wien Nord Ost	Industrie- und Gewerbepark	1.300.000 m ²
	Schrems	Wirtschaftspark	85.000 m ²
	Wolfpassing	Wirtschaftspark	290.000 m ²
Steiermark³⁵	Auersbach	Technologiezentrum	13.712 m ²
	Bruck an der Mur	Gründerzentrum	2.130 m ²
	Grambach	Technologiepark	31.925 m ²
	Graz West	Technologiezentrum	7.000 m ²
	Kapfenberg	Industrie- und Gewerbepark	20.000 m ²
	Lebring	Technologiezentrum	15.881 m ²
	Leoben IZR	Technologiezentrum	729 m ²
	Leoben IZW	Technologiezentrum	5.437 m ²
	Liezen	Gründerzentrum	23.600 m ²
	Mureck	Gründerzentrum	2.446 m ²
	Niklasdorf	Technologiezentrum	13.800 m ²
	Radkersburg	Technologiezentrum	9.584 m ²
	Unterpremstätten	Technologiezentrum	17.200 m ²
	Zeltweg	Technologiezentrum	5.000 m ²
	ZWT Graz	Technologiepark	43.000 m ²
Oberösterreich³⁶	Bad Ischl	Technologiezentrum	
	Mondseeland	Technologiezentrum	1.500 m ²
	Gmunden	Technologiezentrum	
	Attnang-Puchheim	Technologiezentrum	
	Kirchdorf	Technologiezentrum	
	Steyr	Technologiepark	350.000 m ²
	Ennstal	Technologiezentrum	
	Perg	Technologiezentrum	3.400 m ²
	Techcenter Linz	Technologiezentrum	13.700 m ²
	Softwarepark Hagenberg	Technologiepark	200.000 m ²
	Böhmerwald	Technologiepark	250.000 m ²
	Grieskirchen	Technologiezentrum	
	Techno Z Ried	Technologiezentrum	9.099 m ²
	Techno Z Braunau	Technologiezentrum	3.352 m ²
	Freistadt	Technologiezentrum	1.600 m ²
Schärding	Technologiezentrum	1.450 m ²	
Kärnten³⁷	St.Veit / Glan	Industrie- und Gewerbepark	475.000 m ²
	Fürnitz	Industrie- und Gewerbepark	1.600.000 m ²
	Völkermarkt	Industrie- und Gewerbepark	540.000 m ²

Fortsetzung nächste Seite

³⁵ Steirische Wirtschaftsförderungsgesellschaft³⁶ Business Upper Austria – OÖ Wirtschaftsagentur GmbH³⁷ BABEG Kärntner Betriebsansiedlungs- und Beteiligungsgesellschaft

Fortsetzung von letzter Seite

Salzburg³⁸	Anif Niederalm	Industrie- und Gewerbepark	
	Ebster	Industrie- und Gewerbepark	
	Hochkönig	Industrie- und Gewerbepark	
	Urstein	Industrie- und Gewerbepark	1.000.000 m ²
	Hallein	Industrie- und Gewerbepark	23.000 m ²
	Verien Stadtwerk	Industrie- und Gewerbepark	420.000 m ²
	Techno-Z Salzburg	Technologiepark	
	Techno-Z Bischofshofen	Technologiezentrum	
	Techno-Z Pfarrwerfen	Technologiezentrum	
	Techno-Z Saalfelden	Technologiezentrum	
	Techno-Z Zell am See	Technologiezentrum	
	Techno-Z Uttendorf	Technologiezentrum	
	Techno-Z Mariapfarr	Technologiezentrum	
Tirol³⁹	IC Reutte	Technologiezentrum	2.000 m ²
	Innotech Kufstein	Gründerzentrum	
	Osttiroler Wirtschaftspark Lienz	Industrie- und Gewerbepark	
	Regio-Tech Hochfilzen	Gründerzentrum	
	Competence Center Innsbruck	Gründerzentrum	
	Wirtschaftspark Innsbruck	Technologiepark	55.000 m ²
	SOHO II Innsbruck	Technologiezentrum	10.300 m ²
Vorarlberg⁴⁰	Millennium Park Lustenau	Technologiepark	90.000 m ²
	Rhomberg's Fabrik Dornbirn	Industrie- und Gewerbepark	66.000 m ²
	Fabrik Steinebach Dornbirn	Technologiepark	30.000 m ²
	Schoeller 2Welten Bregenz+	Technologiepark	36.000 m ²
	otten Wirtschaftspark Hohenems	Industrie- und Gewerbepark	28.000 m ²
	element Dornbirn	Gründerzentrum	6.900 m ²
	Interpark Focus Röthis	Industrie- und Gewerbepark	120.000 m ²
	Impulszentrum Fabrik Lustenau	Technologiezentrum	3.000 m ²

Quelle: Quellenangaben bei den jeweiligen Bundesländern

Durch die in Tabelle 1 gelisteten Industrie- und Gewerbeparks lässt sich auch ein Rückschluss zu den infrastrukturellen Gegebenheiten in Österreich ziehen. Betrachtet man die Standorte der einzelnen Industrie- und Gewerbeparks, lässt sich feststellen, dass der Großteil der Parks direkt am bzw. in unmittelbarer Nähe zum hochrangigen Verkehrsnetz liegt. Daraus lässt sich schließen, dass die Verkehrsanbindung einer der wichtigsten Faktoren für die Standortentscheidung ist.

³⁸ StandortAgentur Salzburg GmbH

³⁹ Standortagentur Tirol

⁴⁰ Wirtschaftsstandort Vorarlberg Betriebsansiedlung

2.4 Nachhaltigkeitsaspekte für Industrie- und Gewerbe

Im Nachfolgenden soll zuerst der Begriff Nachhaltigkeit definiert werden, um weiter die Bedeutung des Aspektes der Nachhaltigkeit in Betrieben und den Städten näher erläutern zu können.

Der Begriff Nachhaltigkeit bzw. eine umfangreiche Definition wurde erstmals im Jahr 1983 von der UN-Kommission für Umwelt und Entwicklung entwickelt. In einem Bericht, der nach dem damaligen Vorsitzenden Gro Harlem Brundtland benannt wurde, mit dem Titel "Our Common Future" ("Unsere gemeinsame Zukunft") definiert er eine nachhaltige Entwicklung als eine „die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen.“⁴¹

Neben der Definition im Brundtland Bericht gibt es weitere zahlreiche Begriffsdefinitionen:

"Mit dem Konzept einer nachhaltig zukunftsverträglichen Entwicklung wird ein Entwicklungskonzept gesucht, das den durch die bisherige Wirtschafts- und Lebensweise in den Industrieländern verursachten ökologischen Problemen und den Bedürfnissen in der Dritten Welt unter Berücksichtigung der Interessen künftiger Generationen gleichzeitig Rechnung trägt." ⁴²

"Das in der Forstwirtschaft seit Jahrhunderten angewandte Prinzip der Nachhaltigkeit ist unter dem Aspekt der Ökonomik als Art des Wirtschaftens zu bezeichnen, bei welcher derzeitige Bedürfnisse befriedigt werden, ohne zukünftigen Generationen die Lebensgrundlagen zu entziehen (Sustainable Development). Kennzeichnung durch langfristig orientiertes Denken und Handeln, um ein Fließgleichgewicht der natürlichen Ressourcen zu erreichen." ⁴³

2.4.1 Nachhaltige Stadtentwicklung

Heutzutage leben rund 70% der europäischen Bevölkerung in Städten, wobei der Trend in den nächsten Jahren bzw. Jahrzehnten steigend ist. Städte sind ein sehr

⁴¹ Aachener Stiftung Kathy Beys (2015): Brundtland Bericht 1987

⁴² Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages 1993, zit. In: Kletzer 2010, S.18

⁴³ Springer Gabler Verlag (2016)

wichtiger Bestandteil des Wirtschaftswachstums, da sie aufgrund der geballten wirtschaftlichen Kraft die Hauptträger von Wissen und Innovation sind. In der Europäischen Union haben viele Städte mit dem Verfall der Innenstädte zu kämpfen. Die sogenannte Zersiedelung ist eine Folge dieser Entwicklungen, wo Außenbezirke immer stärker wachsen und die inneren Stadtteile weitgehend aussterben. Neben diesem Problem ist die Senkung der Luft- und Lärmbelastung durch den Verkehr in den europäischen Städten eine große Herausforderung.⁴⁴

Auf Ebene der **Europäischen Union** gibt es im Rahmen der Strategie Europa 2020 zahlreiche Fonds, mit deren Hilfe die wirtschaftliche, soziale und territoriale Kohäsion gestärkt werden soll. Einer dieser Fonds ist der Europäische Fond für regionale Entwicklung (EFRE).⁴⁵ Im Artikel 2 der Verordnung über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung sind die Aufgaben des EFRE folgendermaßen festgeschrieben:

„Der EFRE trägt zur Finanzierung der Unterstützung bei, die den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt stärken soll, und zwar mittels eines Ausgleichs der wichtigsten regionalen Ungleichgewichte in der Union durch die nachhaltige Entwicklung und Strukturanpassung der regionalen Wirtschaften, einschließlich der Umstellung der Industrieregionen mit rückläufiger Entwicklung und der Regionen mit Entwicklungsrückstand.“⁴⁶ In Artikel 5 werden die Investitionsprioritäten des EFRE beschrieben. Folgende, für den Themenbereich dieser Arbeit relevante Bereiche werden gefördert:

- Stärkung von Forschung, technologischer Entwicklung und Innovation
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von KMU
- Förderung der Bestrebungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen in allen Branchen der Wirtschaft
- Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen
- Förderung nachhaltiger und hochwertiger Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte⁴⁷

⁴⁴ vgl. Europäische Kommission (2009): S.7 ff.

⁴⁵ vgl. Europäische Kommission (2015): S.8

⁴⁶ VO (EU) 1301/2013: Artikel 2

⁴⁷ vgl. VO (EU) 1301/2013: Artikel 5

Mit dem EFRE-Fond wird das Bestreben der Europäischen Union gestärkt, eine nachhaltige Stadt- und Wirtschaftsentwicklung zu erreichen.

Im **Österreichischen Raumentwicklungskonzept 2011** (ÖREK 2011) werden für Bund, Länder, Städte und Gemeinden strategische Ziele für eine gemeinsame Raumentwicklung definiert. Für einen Zeitraum von zehn Jahren sind dabei zahlreiche Leitlinien und Handlungsanleitungen für eine nachhaltige Entwicklung festgeschrieben. Das Handlungsprogramm ist über vier Säulen und 14 Handlungsfelder aufgebaut. Folgende Säulen und Handlungsfelder sind als Grundlage für diese Arbeit relevant:⁴⁸

- Säule 1: Regionale und nationale Wettbewerbsfähigkeit
 - Erreichbarkeit schafft wettbewerbsfähige Standorte: Integrierte Weiterentwicklung der linienhaften Infrastruktur
 - Wachstumsmotor Forschung, Technologie und Innovation
- Säule 3: Klimawandel, Anpassung und Ressourceneffizienz
 - Nachhaltige Siedlungs- und Freiraumentwicklung
 - Nachhaltige Mobilität⁴⁹

Zusammenfassend geht es darum, dass durch dieses Entwicklungskonzept die Herausforderungen, wie beispielsweise der verstärkte Standortwettbewerb, der Klimawandel, die Flächeninanspruchnahme und der Ressourcenverbrauch, gemeistert werden können. Zusätzlich soll einer räumlichen Entwicklung entgegengewirkt werden, die weder nachhaltig noch effizient ist.

Seit dem Jahr 2010 gibt es in Österreich eine sogenannte „**Smart-Cities-Initiative**“ des Klima- und Energiefonds, eine Förderschiene des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Ziele dieser Initiative sind unter anderem die „Erhöhung der individuellen Lebensqualität und die Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes Österreich“⁵⁰. Seit 2010 gab es bereits sechs Smart-City-Calls, an denen zahlreiche österreichische Städte teilgenommen und Projekte eingereicht haben. Folgende 32 Städte wurden bereits im Rahmen der Initiative gefördert: ⁵¹

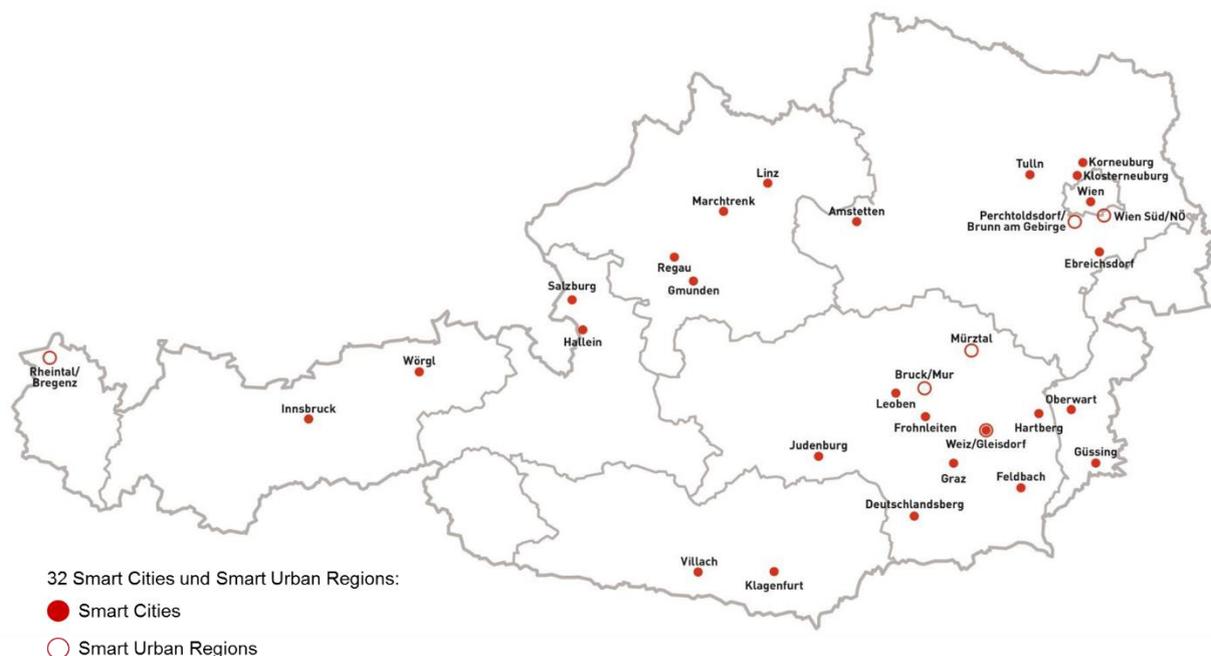
⁴⁸ Vgl. ÖROK (2011): S.13

⁴⁹ ÖROK (2011): S.28f

⁵⁰ Klima- und Energiefonds (2015): S.2

⁵¹ vgl. Klima- und Energiefonds (2015): S.3 ff.

Abbildung 6: Städte der Smart-City-Initiative



Quelle: Klima- und Energiefonds (2015) – S.9, eigene Bearbeitung

Die „smart-city Wien“ wurde beispielsweise beim ersten Call eingereicht und ist aus dieser Initiative entstanden. Dabei wurden zahlreiche Ziele hinsichtlich einer nachhaltigen Stadtentwicklung definiert und mittlerweile wurden bereits einige Projekte aus diesem Programm umgesetzt.⁵²

Neben der Smart-City-Initiative wurde im Jahr 2013 eine neue Programmlinie „Smart Urban Logistics“ ins Leben gerufen. Im Rahmen dieses Papiers wurden Ziele und Maßnahmen hinsichtlich eines effizienten Güterverkehrs in Ballungszentren definiert.⁵³ Folgende Ziele sind in diesem Handlungspapier formuliert:

- *Reduktion von Emissionen*
- *Optimierung des Ressourceneinsatzes*
- *Sicherstellung der Nachhaltigkeit*
- *Steigerung der Effizienz*
- *Verbesserung der Integration*
- *Erhöhung der Transparenz*⁵⁴

⁵² vgl. MA 18 (2012)

⁵³ vgl. Klima- und Energiefonds (2013)

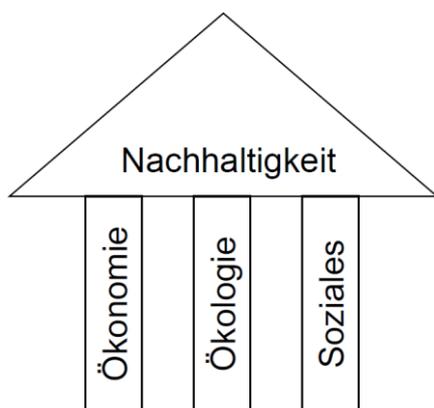
⁵⁴ Klima- und Energiefonds (2013): S.26 f.

Wie in ähnlichen Programmen auf anderen Ebenen hat auch hier der Begriff Nachhaltigkeit eine sehr hohe Bedeutung. Es wird immer wieder betont, dass alle drei Säulen der Nachhaltigkeit, Ökologie, Ökonomie und Soziales, gleich zu behandeln sind. Das Ergebnis dieser Plattform zeigt, dass eine nachhaltige Entwicklung einer Stadt, aber auch der Wirtschaft und Logistik, mit einer Vielzahl an Akteuren, wie beispielsweise die Logistik- und Transportwirtschaft, die Politik und die Bevölkerung zusammenhängt.⁵⁵

2.4.2 Nachhaltigkeit im Unternehmensbereich

Im Jahr 1992 wurde im Rahmen der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro ein Aktionsprogramm für eine weltweite nachhaltige Entwicklung, die Agenda 21, beschlossen. Fünf Jahre später wurden im Vertrag von Amsterdam die drei Säulen der Nachhaltigkeit von der EU festgeschrieben. Demnach sind die drei wichtigen Stützen für eine nachhaltige Entwicklung die Ökonomie, die Ökologie und Soziales (siehe Abbildung 7). Im Sinne der in Kapitel 2.4 beschriebenen Definitionen von Nachhaltigkeit, soll anhand dieses Drei-Säulen-Modells, jedoch nicht nur aus unternehmerischer Sicht, der Ausgleich zwischen den Interessen erzielt werden.⁵⁶

Abbildung 7: Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit



Quelle: E. Spindler - Geschichte der Nachhaltigkeit

Zwar gibt es von vielen Seiten Kritik an diesem Modell, jedoch hat es einen sehr hohen Stellenwert in der Praxis. Der Hintergrund, warum sich Unternehmen mit Nachhaltigkeitsthemen auseinandersetzen, ist die Vorstellung einer Win-Win-Win-Situation. Dabei geht es darum, dass die Umwelt und die Gesellschaft in derselben

⁵⁵ vgl. Klima- und Energiefonds (2013): S.18 ff.

⁵⁶ vgl. Aachener Stiftung Kathy Beys (2015): Drei-Säulen-Modell

Weise durch betriebliche Maßnahmen profitieren. Derartige betriebliche Nachhaltigkeitskonzepte führen oft zu positiven Effekten in ökologischer, sozialer sowie ökonomischer Hinsicht.⁵⁷

Ziel der ökonomischen Säule ist die dauerhafte Existenzsicherung von Unternehmen und, unter Rücksichtnahme auf ökologische sowie soziale Faktoren, das Aufrechterhalten der Wettbewerbsfähigkeit. Neben zahlreichen üblichen betrieblichen Faktoren, wie beispielsweise Rentabilität, Wachstum, Marktanteil und dergleichen, kommen im Rahmen dieser Säule zwei neue Indikatoren hinzu, die Öko-Effizienz und die Sozial-Effizienz. Dabei gilt es das Optimum des Verhältnisses zwischen erwünschten und unerwünschten Wirkungen und Einflussgrößen zu erreichen.⁵⁸

Der ökologischen Säule liegt ein bereits bestens bekanntes Problem zugrunde, dass Betriebe als Hauptverursacher von Umweltproblemen gelten. Dabei gilt es für Unternehmen die Emissionen ihrer Produktionsprozesse, Produkte, Dienstleistungen etc. zu reduzieren bzw. zu stoppen. Dadurch, dass Betriebe für den gesamten Produktlebenszyklus verantwortlich sind, gilt es diesen Zyklus im Rahmen dieser Säule zu optimieren. Dabei spielt natürlich die Nutzung bzw. der Einsatz von erneuerbaren Ressourcen gemäß dem Nachhaltigkeitsprinzip eine bedeutende Rolle, wie beispielsweise die Nutzung von erneuerbaren Energiequellen für Unternehmensgebäude oder der Einsatz von alternativen Materialien in Produktionsprozessen. Ein messbares Kriterium zur Bewertung von Unternehmen ist dabei die sogenannte Öko-Effektivität, welche den Grad der Umweltverträglichkeit misst.⁵⁹

Die dritte Säule „Soziales“ umfasst alle Elemente der sozialen Verantwortung von Unternehmen (corporate social responsibility – CSR). Die Europäische Kommission hat diesen Bereich definiert „als ein Konzept, das den Unternehmen als Grundlage dient, auf freiwilliger Basis soziale Belange und Umweltbelange in ihre Unternehmenstätigkeit und in die Wechselbeziehungen mit den Stakeholdern zu integrieren. Die soziale Verantwortung der Unternehmen betrifft Maßnahmen, die die Unternehmen über ihre rechtlichen Verpflichtungen gegenüber Gesellschaft und Umwelt hinaus ergreifen. Bestimmte Regulierungsmaßnahmen schaffen ein Umfeld,

⁵⁷ vgl. Aachener Stiftung Kathy Beys (2015): Kritische Beleuchtung der Drei-Säulen-Konzepte

⁵⁸ vgl. Wilkens S. (2007): S.7 ff.

⁵⁹ vgl. Wilkens S. (2007): S.7 ff.

das Unternehmen eher dazu veranlasst, freiwillig ihrer sozialen Verantwortung nachzukommen⁶⁰. In dieser Mitteilung werden die Mitgliedsländer dazu aufgefordert Aktionspläne zu diesem Thema auszuarbeiten. In Österreich wurden dabei drei Ministerien BMLFUW (Lebensministerium), BMASK (Sozialministerium) und BMWFW (Wissenschaftsministerium) mit der Ausarbeitung betraut. Seit 2012 wird an diesem Aktionsplan gearbeitet und zahlreiche Workshops und Diskussionsrunden abgehalten. Zum jetzigen Zeitpunkt ist jedoch noch kein Aktionsplan veröffentlicht worden.⁶¹

Aufgrund von zahllosen Standards, Managementsystemen und Werkzeugen im Bereich der Nachhaltigkeit von Unternehmen werden im Folgenden nur jene festgehalten, die in der Praxis eine hohe Bedeutung haben.

Managementsysteme:⁶²

- Sustainable Excellence
- Sustainability Balanced Scorecard
- Umweltstandard ISO 14001
- Sozialstandard SA 8000
- Qualitätsstandard ISO 9000
- Nachhaltigkeitslinie ISO 26000
- EMAS – The European Eco-management and audit scheme

Werkzeuge und Instrumente:⁶³

- Ökoeffizienzanalyse
- Ökobilanzierung & ökologischer Fußabdruck
- CO2-Fußabdruck
- Lebenszyklusanalysen & Product Lifecycle Management
- Sustainable Value Ansatz
- Stakeholder-Dialoge

⁶⁰ EK/2011/0681: Kapitel 1

⁶¹ vgl. BMLFUW (2015): nachhaltigkeit.at

⁶² EMAS 2016

⁶³ Aachener Stiftung Kathy Beys (2015): Standards und Werkzeuge

3 Fallbeispielanalyse

Das folgende Kapitel stellt den praktischen Teil dieser Arbeit dar. Dazu werden mittels einer Fallbeispielanalyse von vier unterschiedlichen Industrie- und Gewerbeparks die Anforderungen bzw. Auswirkungen dieser auf das Verkehrssystem und den Raum untersucht und bewertet. Dabei werden folgende Standorte der Analyse unterzogen:

- Modellgewerbepark Standpunkt Liesing - Wien
- Millennium Park Lustenau - Vorarlberg
- Techno-Z Salzburg - Salzburg
- Industriezentrum NÖ Süd – Niederösterreich

Dieses Kapitel dient dazu, Anforderungen bzw. Auswirkungen von Industrie- und Gewerbeparks zu bestimmen, um in den beiden darauffolgenden Kapiteln „Schlussfolgerungen“ und „Handlungsempfehlungen“ diese Erkenntnisse zu reflektieren und allgemeine Aussagen treffen zu können.

3.1 Kriterienkatalog

Bevor in den folgenden Kapiteln die detaillierte Analyse der einzelnen Fallbeispielparks durchgeführt wird, wird in diesem Abschnitt ein Kriterienkatalog definiert. Anhand dieser Kriterien werden die vier Industrie- und Gewerbeparks Modellgewerbepark Standpunkt Liesing, Millennium Park Lustenau, Techno-Z Salzburg und das Industriezentrum NÖ Süd analysiert. Zu Beginn jeder Analyse werden für jeden Park Indikatoren definiert, wie beispielsweise die Verkehrsnetzlänge pro ha und die Anzahl der Beschäftigten, um im Kapitel 3.6 „Ergebnisse“ die Parks miteinander vergleichen und die Ergebnisse interpretieren zu können. Neben der Definition der Indikatoren wird bei jeder Analyse der Park sehr detailliert beschrieben bzw. die gesammelten Daten so aufbereitet, um daraufhin den Kriterienkatalog ausfüllen zu können. Der Katalog ist dabei in zwei Teile, Anforderungen und Auswirkungen, gegliedert, um bereits bei der Analyse die Anforderungen bzw. die Auswirkungen der einzelnen Fallbeispielparks herausfiltern zu können. Die Kriterien sind dabei in Tabellenform, siehe Tabelle 3, aufbereitet, um am Ende eine bessere Übersicht zu erhalten. Die Bewertung der einzelnen Kriterien erfolgt mittels der Klassifikationen sehr gut, gut, mittel und schlecht. Abschließend wird es pro Industrie- und Gewerbepark ein kurzes Fazit, mit ersten Erkenntnissen und Auffälligkeiten zur vorhergehenden Analyse geben.

Tabelle 2: Schema für die Bewertung einzelner Kriterien

	sehr gut
	gut
	mittel
	schlecht

Quelle: Eigene Bearbeitung

Die in den nachfolgenden Kapiteln beschriebenen Konfliktpotenziale sind in dieser Arbeit auf Nutzungskonflikte bezogen. Häufig sind direkt im bzw. in unmittelbarer Nähe zu einem Industrie- und Gewerbepark Wohnsiedlungen oder ähnliche Nutzungen angesiedelt, wodurch das Potenzial für Konflikte hoch ist. Einerseits bedeutet der geringe Abstand meist kurze Wege und Effizienz in Bezug auf die Flächennutzung, andererseits ist die Lärm- bzw. Luftbelastung für die Wohnbevölkerung durch Emissionen der Betriebe und des Verkehrs im Vergleich zu anderen Gebieten höher. Bei der Analyse wird zwischen zwei Konfliktpotenzialarten unterschieden, nämlich innen und außen, wobei das innere Potenzial rot gekennzeichnet ist und das äußere Potenzial mit der Farbe Gelb im Plan dargestellt ist.

Anmerkung: Die Entfernungs- und Flächenangaben in den folgenden Analysen basieren auf der Routenplanung über Google Maps bzw. Google Earth.

Tabelle 3: Kriterienkatalog zur Analyse von vier Industrie- und Gewerbeparks

Kriterienkatalog zur Analyse von vier Industrie- und Gewerbeparks				
Kriterien zur Analyse der Anforderungen an Raum und Verkehr				
Nr.	Bereich	Nr.	Kriterium	Bewertung
1.	Organisation	1.1.	Lage des Parks	
		1.2.	Zentrale Organisationseinrichtung	1.2.1. Angebot an Dienstleistungen 1.2.2. Angebot an Gemeinschaftseinrichtungen
		1.3.	Einzugsgebiet	
		1.4.	Arbeitsstätten	
		1.5.	Bodenmarkt	1.5.1. Mieten 1.5.2. Grundstückspreise
2.	Gütermobilität	2.1.	Straßengüterverkehr	2.1.1. Entfernung zum nächsten Autobahn/Schnellstraßenanschluss
				2.1.2. Entfernung zum nächsten Landesstraßenanschluss
				2.1.3. Anzahl und Kapazitäten der bestehenden Straßeninfrastruktur
				2.1.4. Qualität der vorhandenen Straßeninfrastruktur
				2.1.5. Anzahl der vorhandenen Stellplätze für den Güterverkehr
	2.2.	Schienengüterverkehr	2.2.1. Zustand der Bahninfrastruktur	
			2.2.2. Bedienbarkeit des Industrie- und Gewerbeparks	
			2.2.3. Befahrbarkeit der Bahninfrastruktur	
			2.2.4. Ausbaubarkeit im Industrie- und Gewerbepark	
2.3.	Multimodale Knoten			
3.	Personenmobilität	3.1.	Motorisierter Individualverkehr	3.1.1. Entfernung zum nächsten Autobahn/Schnellstraßenanschluss
				3.1.2. Entfernung zum nächsten Landesstraßenanschluss
				3.1.3. Anzahl und Kapazitäten der bestehenden Straßeninfrastruktur
				3.1.4. Qualität der vorhandenen Straßeninfrastruktur
				3.1.5. Anzahl der vorhandenen Stellplätze für den Personenverkehr
	3.2.	Öffentlicher Verkehr	3.2.1. Entfernung zum nächsten Bahnhof	
			3.2.2. Lage und Anzahl der ÖV-Haltestellen	
			3.2.3. Verteilung und Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen	
			3.2.4. Bedienungsqualität der ÖV-Einrichtungen	
			3.2.5. Betriebszeiten und Intervalle der ÖV-Einrichtungen	
			3.2.6. Zustand der Bahninfrastruktur	
			3.2.7. Tauglichkeit zur Verwendung für den Personenverkehr	
	3.3.	Fußgängerkehr	3.3.1. Anzahl und Längen der vorhandenen Gehwege	
			3.3.2. Zustand der Gehwege	
			3.3.3. Sicherheitstechnische Einrichtungen	
			3.3.4. Wegelängen zu den wichtigsten Knotenpunkten	
			3.3.5. Angebot (Anzahl und Lage) an Bikesharing-Anlagen	
3.4.	Radverkehr	3.4.1. Anzahl und Längen der vorhandenen Radwege		
		3.4.2. Anzahl und Lage der Radabstellanlagen		
		3.4.3. Zustand der Radwege		
		3.4.4. Wegelängen zu den wichtigsten Knotenpunkten		
		3.4.5. Angebot (Anzahl und Lage) an Bikesharing-Anlagen		
3.5.	Elektromobilität	3.5.1. Anzahl und Lage der Ladestationen 3.5.2. Verteilung der Ladestationen im Park		
4.	Raumplanung	4.1.	Anzahl und Zustand der bestehenden Gebäude	
		4.2.	Standortanbindung	4.2.1. Anknüpfung an das übergeordnete Verkehrsnetz
				4.2.2. Anzahl der unmittelbar erreichbaren multimodalen Knoten
				4.2.3. Anbindung an den nächsten Flughafen
		4.3.	Technische Infrastruktur	4.3.1. Stromversorgung
				4.3.2. Gasversorgung
				4.3.3. Wasserversorgung
				4.3.4. Abwasserbeseitigung
				4.3.5. Abfallentsorgung
4.3.6. Fernwärmeanschluss				
4.3.7. Breitbandanschluss				
4.4.	Fremdnutzung			
4.5.	Standortsicherheit und Erweiterungsmöglichkeiten			
5.	Soziale Infrastruktur	5.1.	Anzahl und Lage von Kinderbetreuungseinrichtungen	
		5.2.	Anzahl und Einzugsgebiet von Polizeistationen	
		5.3.	Anzahl und Einzugsgebiet von Feuerwehrestationen	
		5.4.	Art und Anzahl von Sport- und Freizeitmöglichkeiten	
Kriterien zur Analyse der Auswirkungen auf Raum und Verkehr				
Nr.	Bereich	Nr.	Kriterium	Bewertung
1.	Organisation	1.1.	Netzwerke innerhalb des Industrie- und Gewerbeparks	
		1.2.	Anzahl der Kooperationen zwischen den Betrieben	
2.	Mobilität	2.1.	Motorisierter Individualverkehr	2.1.1. Auslastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur
				2.1.2. Auslastung der bestehenden Stellplätze
		2.2.	Öffentlicher Verkehr	2.2.1. Auslastung der ÖV-Linien
				2.2.2. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Linien
		2.3.	Fußgängerkehr	2.3.1. Nutzung des bestehenden Angebots
				2.3.2. Barrieren im bestehenden Gehwegenetz
		2.4.	Radverkehr	2.4.1. Auslastung der vorhandenen Radwege
				2.4.2. Barrieren im bestehenden Radwegenetz
		2.5.	Elektromobilität	2.5.1. Auslastung der bestehenden Ladestationen
				2.5.2. Nutzung von Seiten der Betriebe 2.5.3. Förderinitiativen
3.	Raum	3.1.	Anzahl der leerstehenden Gebäude und Flächen	
		3.2.	Altlasten	
		3.3.	Barriere bzw. Abgrenzung nach außen	
		3.4.	Umgebung	3.4.1. Entfernung zum nächsten Wohngebiet
3.4.2. Entfernung zum nächsten Freizeitgebiet				
4.	Umwelt	4.1.	Emissionen/Immissionen	4.1.1. Lärm
				4.1.2. Luft
				4.1.3. Boden
				4.1.4. Wasser
5.	Gesellschaft	5.1.	Image des Industrie- und Gewerbeparks in der Bevölkerung	
		5.2.	Konfliktpotenziale	

Quelle: Eigene Bearbeitung

3.2 Modellgewerbepark Standpunkt Liesing

3.2.1 Überblick

Abbildung 8: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing Lageplan



Tabelle 4: Eckdaten Standpunkt Liesing

Modellgewerbepark Standpunkt Liesing	
Bundesland	Wien
Bezirk	23. Wiener Gemeindebezirk Liesing
Gründungsjahr	1828 (erster Betrieb am heutigen Standort)
Typ	Industrie- und Gewerbepark
Fläche	ca. 240 ha
Anzahl Betriebe	563 (Stand 2011)
Anzahl Beschäftigte	ca. 11.984
Betriebe pro ha	2,35 Betriebe pro ha
Beschäftigte pro ha	49,93 Beschäftigte pro ha
Straßennetzlänge pro ha	0,10 km Straße pro ha
Gehweglänge pro ha	0,07 km Gehweg pro ha
Radwege pro ha	0,02 km Radweg pro ha
Versiegelungsgrad	70% der Flächen sind versiegelt
Grünflächenanteil	4,10% Grünflächen

Quelle: Quartiersmanagement Standpunkt Liesing (<http://www.standpunkt-liesing.at>) – 11.05.2016

Anforderungen an Raum und Verkehr

3.2.2 Organisation

Der Modellgewerbepark Standpunkt Liesing liegt im Süden Wiens, im 23. Wiener Gemeindebezirk Liesing. Das Unternehmen Braun und Wagenmann, spezialisiert auf die Produktion von Spiritus und Branntwein, siedelte sich im Jahr 1828 als erster Betrieb im heutigen Industrie- und Gewerbepark an. Auf dem gesamten Areal von rund 240 ha sind, laut der letzten Zählung im Jahr 2011, 563 Betriebe angesiedelt in denen knapp 12.000 Menschen beschäftigt sind. Die Unternehmensgrößen reichen dabei von Ein-Personen-Unternehmen (EPU) bis hin zu Großunternehmen, wie folgende Übersicht zeigt⁶⁴:

- Ein-Personen-Unternehmen (1): 189
- Kleinstunternehmen (<10): 174
- Kleinunternehmen (<50): 130
- Mittlere Unternehmen (<250): 52
- Großunternehmen (>250): 18⁶⁵

Diese zahlreichen Betriebe gehören auch vielen unterschiedlichen Branchen an, wobei die Vielfalt von Baugewerbe, Energieversorgung, Erzeugung & Verarbeitung über Forschung & Entwicklung, Informations- und Kommunikationstechnologie bis hin zu Logistik & Spedition reicht. ⁶⁶

Das Einzugsgebiet des Modellgewerbeparks Standpunkt Liesing ist natürlich aufgrund der Lage innerhalb der Metropole Wien enorm groß. Mit knapp 1,8 Millionen Einwohnern gehört Wien zu den größten Städten in der Europäischen Union und gilt als Stadt mit hoher Lebensqualität. Wirtschaftlich betrachtet fungiert Wien oft als Sprungbrett in den Osten und ist daher für zahlreiche Unternehmen ein beliebter Standort. Neben Wien zählen natürlich einige südliche Wiener Umlandgemeinden in den Bezirken Mödling, Baden oder Bruck an der Leitha zum Einzugsgebiet des Industrie- und Gewerbeparks.

Als zentrale Anlaufstelle für Standortsuchende bzw. Projektentwickler bietet das Quartiersmanagement Standpunkt Liesing ein großes Spektrum an

⁶⁴ vgl. Wirtschaftskammer Wien (2011): Der Standpunkt Liesing

⁶⁵ Wirtschaftskammer Wien (2011): Der Standpunkt Liesing

⁶⁶ vgl. Wirtschaftskammer Wien (2011): Der Standpunkt Liesing

Beratungsleistungen an. Das Ziel des Quartiersmanagements ist es, eine Drehscheibe für Informations- und Beratungsleistungen, Kooperationsstärkung und Innovationsentwicklung zu sein. Die Tätigkeitsbereiche sehen dabei wie folgt aus:

- „Netzwerkaufbau und –pflege
- Stärkung des regionalen Netzwerkes
- Aufbau eines regionalen Wissensmanagements
- Unterstützung bei der Standortsuche
- Information und Beratung im Förderungsbereich
- Organisation von Veranstaltungen
- Vermittlerrolle zwischen ansässigen sowie standortsuchenden Unternehmern, Betriebsgründern, Grundeigentümern, Investoren und Projektentwicklern, Bezirkspolitik und Verwaltung“⁶⁷

Das Quartiersmanagement ist ein von der Wirtschaftskammer Wien, der Wirtschaftsagentur Wien und der Stadt Wien (MA 21 Stadtteilplanung und Flächennutzung) ins Leben gerufene Projekt, welches zusätzlich durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) unterstützt wird. Ziel dieses Projekts ist es, attraktive und zukunftsorientierte Standortvoraussetzungen und Anreize im Industrie- und Gewerbepark Liesing zu schaffen.⁶⁸

Bodenmarkt

Der Bodenmarkt umfasst in dieser Arbeit den Grundstückspreis für Betriebsansiedlung pro m², den Mietpreis für Büroflächen pro m² und den Mietpreis für Geschäftslokale pro m². Aufgrund der Datenlage beziehen sich die Preise auf den gesamten 23. Wiener Gemeindebezirk Liesing. Datengrundlage für diese Analyse ist der Immobilienpreisspiegel 2015 der Wirtschaftskammer Österreich. Die angegebenen Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, wodurch diese natürlich von der Realität abweichen können.

Wie in Tabelle 5 gut erkennbar, liegen die Preise in allen drei Preissegmenten unter dem Wiener Durchschnitt. Dies ist sicherlich einerseits auf die teilweise hohen Preise in anderen Bezirken und auf die Randlage des Bezirks Liesing zurückzuführen. Des Weiteren ist auffällig, dass die Mietpreise 2015 für Büroflächen und Geschäftslokale

⁶⁷ Wirtschaftskammer Wien (2011): Das Quartiersmanagement

⁶⁸ vgl. Wirtschaftskammer Wien (2011): Das Quartiersmanagement

im Vergleich zum Vorjahr gestiegen sind, im Gegensatz zu den Grundstückspreisen für Betriebsansiedlungen. Wie bei allen Immobilien ist der Preis stark von der Lage abhängig, wobei speziell die Grundstückspreise für Betriebsansiedlungen sehr stark variieren. Hier wird in drei Kategorien unterschieden: einfacher Nutzungswert, guter Nutzungswert und sehr guter Nutzungswert. Die Einordnung zum jeweiligen Nutzungswert richtet sich nach der technischen Ausstattung, der Verkehrsanbindung und der Infrastruktur.⁶⁹

Tabelle 5: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing - Bodenmarkt

Grundstückspreis für Betriebsansiedlung pro m ²					
Bezirk	2011	2012	2013	2014	2015
23. Liesing	223,3 €	234,7 €	241,1 €	269,2 €	236,8 €
Ø Wien	244,9 €	261,2 €	267,9 €	277,2 €	270,3 €

Mietpreis für Büroflächen pro m ²					
Bezirk	2011	2012	2013	2014	2015
23. Liesing	9,8 €	9,6 €	9,9 €	9,0 €	9,6 €
Ø Wien	10,3 €	10,2 €	10,7 €	10,0 €	10,5 €

Mietpreis für Geschäftslokale pro m ²					
Bezirk	2011	2012	2013	2014	2015
23. Liesing	10,2 €	10,4 €	10,1 €	10,1 €	10,1 €
Ø Wien	15,0 €	15,8 €	16,0 €	16,1 €	16,8 €

Quelle: Wirtschaftskammer Österreich - Immobilienpreisspiegel 2015, eigene Bearbeitung

3.2.3 Mobilität

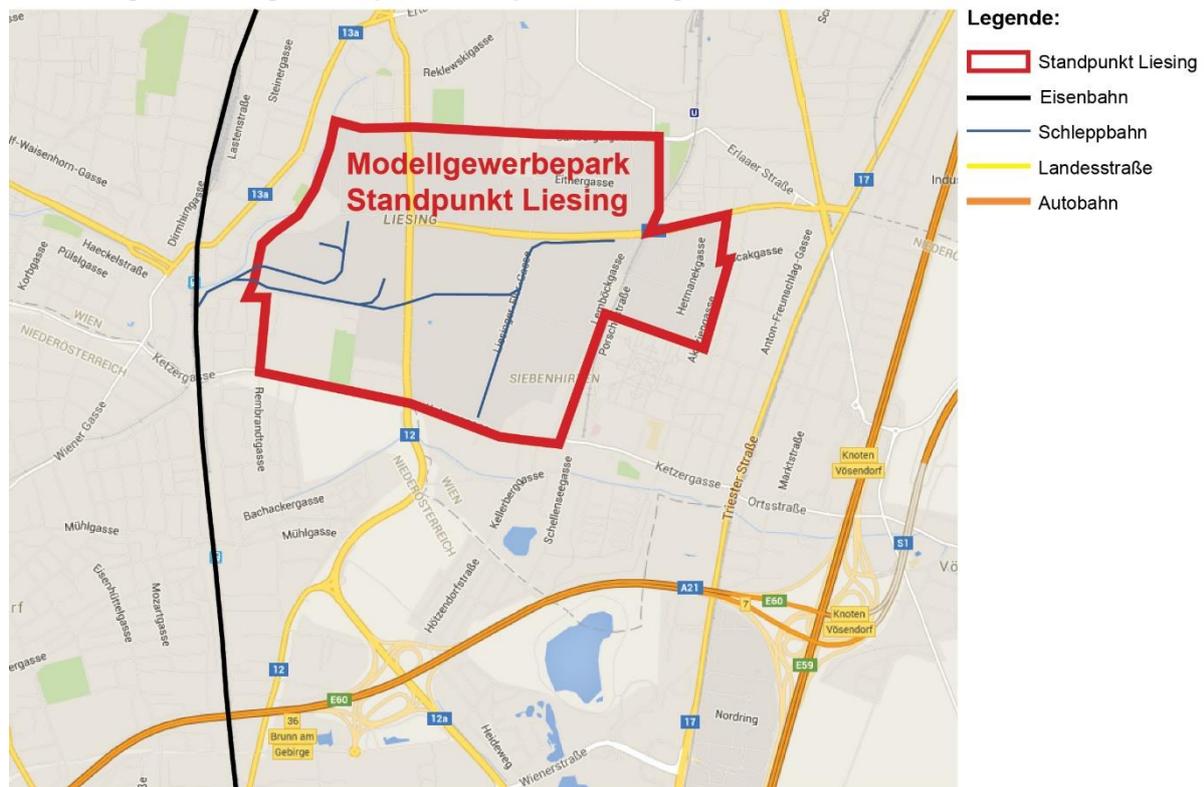
Motorisierter Individualverkehr

Der Modellgewerbepark Standpunkt Liesing ist von drei hochrangigen Straßen umgeben. Rund 3 km südlich des Parks befindet sich die Anschlussstelle Brunn am Gebirge an die A21 Außenringautobahn, wodurch die Erschließung in Richtung Westen ermöglicht wird. Die Erreichbarkeit von Süden erfolgt über die A2 Südbahn und die Erschließung in Richtung Osten über die S1 Wiener Außenring Schnellstraße, über diese auch der Flughafen Wien-Schwechat erreichbar ist. Die Entfernung vom Modellgewerbepark bis zum Flughafen beträgt rund 25 km, wobei diese Strecke je nach Verkehrslage circa 24 Minuten in Anspruch nimmt. Die nördliche

⁶⁹ vgl. Wirtschaftskammer Österreich (2015): Immobilienpreisspiegel 2015

Erschließung bzw. die Anbindung in Richtung Stadtzentrum erfolgt einerseits über die Anschlussstelle Inzersdorf (Entfernung rund 3,8 km) und die A23 Südosttangente Wien und andererseits über die B12 Breitenfurter Straße und die B224 Altmannsdorfer Straße. Wichtige Verkehrsachsen innerhalb des Industrie- und Gewerbeparks sind die B12 Brünner Straße und die B13a Perfektastraße. Abbildung 9 bietet einen Überblick über die Anbindung des Modellgewerbeparks Standpunkt Liesing an das übergeordnete Straßennetz in unmittelbarer Nähe.

Abbildung 9: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing - Verkehrsnetz



Quelle: Google Maps (Stand: 15.06.2016), eigene Bearbeitung

Im Bereich ruhender Verkehr gibt es im Untersuchungsgebiet eine Park&Ride Anlage bei der U6-Station Perfektastraße im östlichen Teil des Industrie- und Gewerbeparks. Diese Anlage hat eine Kapazität von 735 Stellplätzen und ist kostenpflichtig. Des Weiteren gibt es in der näheren Umgebung des Parks zwei weitere kostenpflichtige Park&Ride Anlagen bei der U6 Station Siebenhirten mit 732 Stellplätzen sowie die Park&Ride Anlage Liesing mit 320 Stellplätzen⁷⁰. Ansonsten gibt es im Park entlang der Hauptverkehrsachsen und der einzelnen Erschließungsstraßen öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten. In unmittelbarer Nähe zur U6-Station Perfektastraße gibt es einen größeren öffentlichen Parkplatz, der ursprünglich als Busbahnhof

⁷⁰ vgl. Fachverband der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen (2016)

gedacht war, heute allerdings als Parkplatz genutzt wird. Stellplätze für den Schwerverkehr sind in den einzelnen Straßen kaum vorhanden.

Güterverkehr

In Bezug auf den Güterverkehr lässt sich festhalten, dass die Anbindung an das hochrangige Straßennetz als „mittel“ eingestuft wird. Dies ist damit zu erklären, dass zwar die Weglänge vom Industrie- und Gewerbepark bis zur nächsten Anschlussstelle nicht weit ist, jedoch durch zahlreiche Wohngebiete führt und dadurch die Lärmbelastung für die Bevölkerung ansteigt. Die Straßeninfrastruktur innerhalb des Untersuchungsgebiets kann hingegen als „gut“ bewertet werden, da vor allem die beiden bereits erwähnten Hauptverkehrsachsen eine hohe Kapazität aufweisen und sehr gut ausgebaut sind. Die Eisenbahninfrastruktur im Zusammenhang mit dem Güterverkehr muss als „schlecht“ bewertet werden. Zwar existierte bis zum Jahr 2004 eine Schlepplahn, welche früher zur Versorgung der ansässigen Betriebe genutzt wurde. Die Bahn zweigt von der Südbahnstammstrecke ab und verläuft anschließend über einige kurze Äste, die Teile des Betriebsgebiets erschließen. Der Zustand der Gleise ist jedoch sehr schlecht und bedarf einer umfassenden Sanierung.⁷¹ An dieser Stelle muss allerdings festgehalten werden, dass die Revitalisierung der Schlepplahn als Maßnahme im Masterplan für den Industrie- und Gewerbepark Standpunkt Liesing definiert ist, wodurch die Bewertung dementsprechend milder ausfällt.⁷²

Die Lage bzw. Erreichbarkeit von multimodalen Knoten in unmittelbarer Nähe kann für diesen Industrie- und Gewerbepark mit „gut“ bewertet werden, da einerseits, wie bereits beschrieben die Schlepplahn vorhanden ist und langfristig reaktiviert werden soll und andererseits der Flughafen Wien-Schwechat mit nur wenig Zeitaufwand erreichbar ist.

Öffentlicher Verkehr

Die Erschließung des Modellgewerbeparks Standpunkt Liesing durch den öffentlichen Verkehr ist sehr vielfältig, wie in Abbildung 10 gut erkennbar. Der Park ist innerhalb durch die drei Autobuslinien (61A, 64A und 266) erschlossen, sowie durch den Bus 60A am nördlichen Rand bedient. Dabei hat die Linie 61A 14, die Linie 64A 10, die Linie 266 1 und die Linie 60A 2 Haltestellen im gesamten Areal. Die Anbindung an das

⁷¹ vgl. Wirtschaftskammer Wien (2013) – Fachexpertise Verkehr: S.35

⁷² vgl. Wirtschaftskammer Wien (2013) – Fachexpertise Verkehr: S.65ff.

höherrangige öffentliche Verkehrsnetz erfolgt einerseits über die U-Bahnlinie 6 mit den Haltestellen Perfektastraße und Siebenhirten am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets und andererseits durch die Hauptstrecke der Südbahn mit der Haltestelle Liesing in der näheren westlichen Umgebung. Die U6 Haltestelle Perfektastraße ist von der Mitte des Parks rund 1 km entfernt und die U6 Haltestelle Siebenhirten circa 1,8 km. Die Südbahnhaltestelle Liesing ist 1,6 km vom Gewerbeparkzentrum entfernt.

Abbildung 10: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing – ÖV-Erschließung



Quelle: Vienna GIS (Stand: 15.06.2016) – eigene Bearbeitung

Der Park ist durch die drei Autobuslinien (61A, 64A und 266) innerhalb erschlossen, sowie durch den Bus 60A am nördlichen Rand bedient. Dabei hat die Linie 61A 14, die Linie 64A 10, die Linie 266 1 und die Linie 60A 2 Haltestellen im gesamten Areal. Die Anbindung an das höherrangige öffentliche Verkehrsnetz erfolgt einerseits über die U-Bahnlinie 6 mit den Haltestellen Perfektastraße und Siebenhirten am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets und andererseits durch die Hauptstrecke der Südbahn mit der Haltestelle Liesing in der näheren westlichen Umgebung. Die U6 Haltestelle Perfektastraße ist von der Mitte des Parks rund 1 km entfernt und die U6 Haltestelle Siebenhirten circa 1,8 km. Die Südbahnhaltestelle Liesing ist 1,6 km vom Gewerbeparkzentrum entfernt. In unmittelbarer Nähe zu dem Modellgewerbepark Liesing gibt es keine Straßenbahnhaltestelle. Die wichtigsten ÖV-Knotenpunkte sind dabei die U6-Station Perfektastraße sowie die Bushaltestelle bei der Kreuzung Brunner Straße – Perfektastraße.

U-Bahnlinie 6

Die U-Bahnlinie 6 verbindet den 23. Wiener Gemeindebezirk Liesing mit dem 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf. Wie bereits beschrieben, sind für das Untersuchungsgebiet die zwei Stationen Siebenhirten und Perfektastraße relevant. Die Betriebszeiten liegen werktags zwischen 5:08 Uhr und 0:30 Uhr am nächsten Tag. Von Freitag 5:08 Uhr bis Montag 0:33 Uhr ist die U-Bahnlinie im Dauerbetrieb. Zu den Hauptverkehrszeiten liegen die Intervalle zwischen vier und fünf Minuten und zu den übrigen Tageszeiten bei rund neun Minuten.⁷³

S-Bahn⁷⁴

Die Station Liesing wird von folgenden S-Bahnlinien angefahren: S1, S2 und S3. Nachfolgende Übersicht zeigt die Endstationen der jeweiligen S-Bahnlinien, sowie deren Intervalle:

S1: Wien Meidling – Gänserndorf – Intervall: 30 Minuten

S2: Wien Meidling – Laa an der Thaya – Intervall: 30 Minuten

S3: Wien Meidling – Hollabrunn – Intervall: 30 Minuten

Buslinien⁷⁵

Buslinie 61A

Endstationen: Vösendorf – Liesing

Betriebszeiten: Mo – Fr (5:14 Uhr bis 23:52 Uhr), Sa (5:46 Uhr bis 23:52 Uhr), Sonntag und Feiertag (7:46 Uhr bis 23:52 Uhr)

Intervalle: 15 Minuten (5 bis 9 Uhr, 15 bis 18 Uhr), 30 Minuten (9 bis 15 Uhr, 18 bis 0:00 Uhr)

Buslinie 64A

Endstationen: Hetzendorf - Liesing

Betriebszeiten: Mo – Fr (5:26 Uhr bis 19:15 Uhr)

Intervall: 30 Minuten

Buslinie 266

Endstationen: Reumannplatz - Siebenhirten

⁷³ Wiener Linien - Fahrpläne

⁷⁴ ÖBB - Fahrpläne

⁷⁵ Wiener Linien - Fahrpläne

Betriebszeiten: Mo – Fr (4:48 Uhr bis 21:05 Uhr), Sa (5:44 Uhr bis 19:50 Uhr), Sonn- und Feiertag (8:15 Uhr bis 19:50 Uhr)

Intervall: unregelmäßig

Buslinie 60A

Endstationen: Alterlaa - Liesing

Betriebszeiten: Mo-Sa (5:03 Uhr bis 0:05 Uhr), Sonn- und Feiertag (6:35 Uhr bis 0:05 Uhr)

Intervall: 10 Minuten (5:00 Uhr bis 19 Uhr), 30 Minuten (19 Uhr bis 0:00 Uhr)

Fußgängerverkehr

Im Untersuchungsgebiet existiert ein Gehwegenetz von rund 17 Kilometern, wobei die Qualität der einzelnen Gehwege stark unterschiedlich ist. Während die Gehsteige entlang der Hauptverkehrsachsen Brunner Straße und Perfektastraße gut ausgebaut sind, sind viele Gehsteige in anderen Straßen qualitativ minderwertig. Diese sind teilweise sehr eng und der Belagszustand ist schlecht. Ähnliches ist im Bereich der sicherheitstechnischen Einrichtungen erkennbar. Zwar gibt es teilweise auch in den Erschließungsstraßen Zebrastreifen bei den Querungsmöglichkeiten, Ampelsignalanlagen (sieben) gibt es jedoch nur entlang der Hauptverkehrsachsen.⁷⁶

Die wichtigsten Knotenpunkte innerhalb des Untersuchungsgebiets sind vom Parkzentrum aus innerhalb von 20 Minuten fußläufig erreichbar. Die U-Bahnstation Perfektastraße ist beispielsweise rund 1,1km entfernt und innerhalb von 13 Minuten zu erreichen.

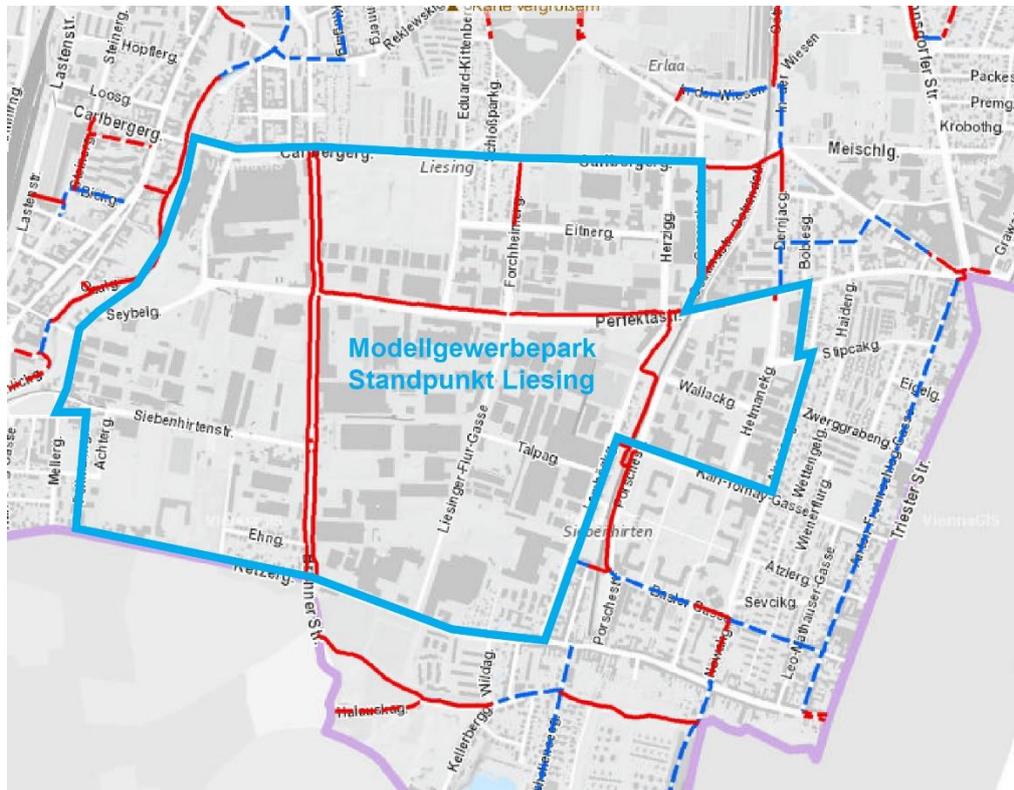
Radverkehr

Im Modellgewerbepark Standpunkt Liesing existiert ein Radwegenetz mit einer Länge von rund 5 Kilometern. Die in Abbildung 11 rot gekennzeichneten Linien stellen das Radwegenetz innerhalb des Industrie- und Gewerbeparks dar. Dabei ist gut zu erkennen, dass, ähnlich wie bei den Gehwegen, Radwege hauptsächlich entlang der Hauptverkehrsachsen Perfektastraße und Brunner Straße existieren. Dies sind baulich getrennte Radwege und weisen somit einen hohen Komfort und mehr Sicherheit auf. Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es sechs Radabstellanlagen mit insgesamt 66 Abstellplätzen, wobei nur zwei der sechs Fahrradabstellanlagen überdacht sind.

⁷⁶ vgl. Wirtschaftskammer Wien (2013) – Fachexpertise Verkehr: S.14

Die Wegelängen sind ähnlich wie beim Fußgängerverkehr, wobei sich die Reisezeit bei der Strecke Parkzentrum – U-Bahnstation Perfektastraße auf rund drei Minuten reduziert. Allgemein lässt sich festhalten, dass vom Parkzentrum ausgehend das gesamte Gebiet innerhalb von rund acht Minuten mit dem Fahrrad erreichbar ist.⁷⁷

Abbildung 11: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing Radverkehrsanlagen



Quelle: Vienna GIS (Stand: 15.06.2016) – eigene Bearbeitung

Bezüglich Bikesharing-Stationen gibt es im Modellgewerbepark Standpunkt Liesing eine „Nextbike“-Station unterhalb der U-Bahnstation Perfektastraße.⁷⁸

Elektromobilität

Im Analysegebiet gibt es insgesamt zwei Elektroladestationen. Eine Station befindet sich auf dem Areal der Firma „Fastbox“ im südlichen Teil des Parks mit einem Parkplatz für E-Autos und zwei Parkplätzen für einspurige E-Fahrzeuge. Die zweite Station ist in der Park&Ride Anlage Perfektastraße installiert, wobei hier zehn Parkplätze für E-Autos und zwei Parkplätze für einspurige E-Fahrzeuge vorhanden sind.⁷⁹

⁷⁷ Vienna GIS (Stand: 15.06.2016)

⁷⁸ vgl. nextbike (2016)

⁷⁹ vgl. Kelag (2016)

Für Betriebe im Industrie- und Gewerbepark Standort Liesing gibt es ausschließlich bundesweite Förderungen für die Anschaffung von elektrischen betriebenen Fahrzeugen. Da die Stadt Wien in diesem Fall die Unternehmen nicht fördert, wird dieser Punkt im Kriterienkatalog mit „mittel“ bewertet.⁸⁰

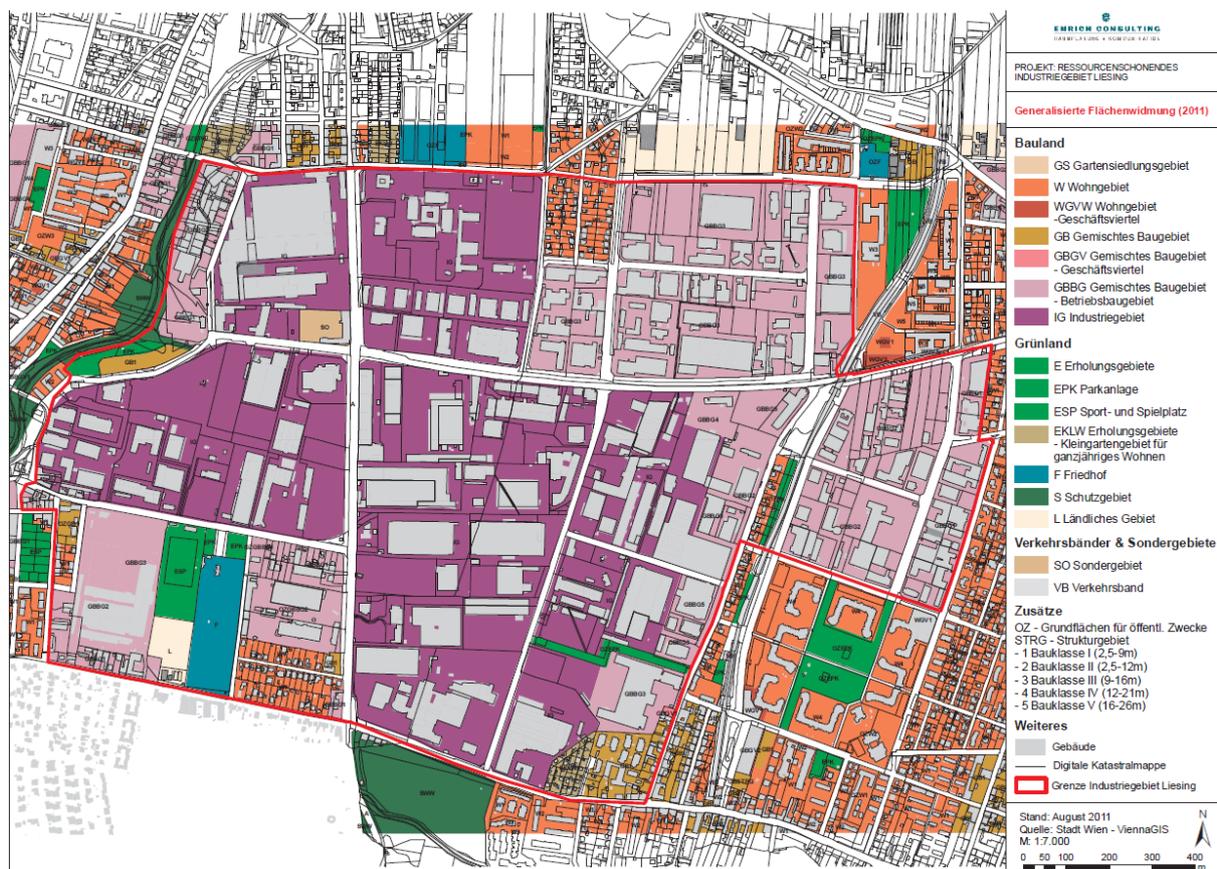
3.2.4 Raumplanung

Die Analyse der Flächenwidmungen innerhalb des Untersuchungsgebiets zeigt, dass erwartungsgemäß der Großteil der Flächen entweder die Widmung IG (Industriegebiet) oder GBBG (Gemischtes Baugebiet – Betriebsbaugebiet) aufweisen. Auffällig ist hier, wie in Abbildung 12 gut ersichtlich, dass es allerdings auch einige andere Flächennutzungen innerhalb des Industrie- und Gewerbeparks gibt. Auf rund 11 ha gibt es reine Wohnnutzung, 4,5 ha entfallen auf den südlich gelegenen Friedhof und circa 10 ha werden von sonstigen Grünflächen in Anspruch genommen. Die allgemeine Flächenbilanz zeigt, dass von den insgesamt 234 ha, 160 ha bebaut und 30 ha unbebaut sind und rund 19 ha auf Straßen entfallen. Dieser Bilanz folgend bedeutet dies, dass es innerhalb des Parks noch einige freie Flächen gibt und so das Potenzial noch nicht ganz ausgeschöpft ist.⁸¹

⁸⁰ vgl. Austrian Mobile Power (2016) – Factsheet: Ankaufförderungen für Unternehmen, Gemeinden & Vereine

⁸¹ Wirtschaftskammer Wien (2011) – Karten

Abbildung 12: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing - Flächenwidmung



Quelle: Wirtschaftskammer Wien (2011) – Karten (Stand: 17.06.2016)

Der Zustand der bestehenden Gebäude lässt sich nur schwer abschätzen, wobei die Begehung vor Ort gezeigt hat, dass der Zustand sehr unterschiedlich ist. Einzelne Betriebe haben ihre Gebäude bereits saniert und modernisiert, einige andere Gebäude weisen allerdings eine bereits augenscheinlich schlechte Bausubstanz auf. Die Analyse der Baualter der Bauwerke zeigt, dass der Großteil zwischen 1946 und 1996 errichtet wurde. Einige wenige wurden vor 1945 erbaut und ein paar nach 1996.⁸²

Die technische Infrastruktur bzw. die Erschließung für Heizung, Wasser und Strom ist aufgrund der Lage im dicht bebauten Stadtgebiet im gesamten Areal gegeben. Die Abfallentsorgung wird durch die Magistratsabteilung 48 (MA48) der Stadt Wien durchgeführt, wobei auch im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets ein Mistplatz vorhanden ist.⁸³ Der einzige Kritikpunkt bei der Analyse der technischen Infrastruktur ist die Breitbandversorgung innerhalb des Modellgewerbeparks Standpunkt Liesing. Die Daten des Österreichischen Breitbandatlas weisen große Lücken im

⁸² Wirtschaftskammer Wien (2011) – Karte Baualter

⁸³ vgl. Stadt Wien (2016) – MA48

Untersuchungsgebiet auf und die vorhandenen Anschlüsse sind nicht am neuesten Stand der Technik. Es können maximale Geschwindigkeiten von bis zu 30 Mbit/s erreicht werden, wobei heutzutage schon mehr als 100 Mbit/s möglich wären. Dies ist ein entscheidender Standortnachteil, da schnelle Breitbandanschlüsse für viele Betriebe unerlässlich sind.⁸⁴

Im Wiener Stadtentwicklungsplan 2025 wird festgehalten, dass Flächen der bestehenden, aber auch für neue Betriebsgebiete gesichert und Quartiersmanagements nach dem Vorbild Standpunkt Liesing etabliert werden sollen. Dies zeigt, dass die Stadt Wien an diesem Industrie- und Gewerbepark festhält und den Betrieben vor Ort somit eine gewisse Standortsicherheit geboten werden kann.⁸⁵

3.2.5 Soziale Infrastruktur

In Bezug auf die soziale Infrastruktur weist der Modellgewerbepark Standpunkt Liesing einige Einrichtungen und Möglichkeiten auf. Im nördlichen Bereich gibt es beispielsweise zwei Kindergärten, eine islamische Universität sowie eine Einrichtung der Wiener Sozialdienste. Des Weiteren ist im nordwestlichen Eck des Gebiets eine Einrichtung für Erwachsenenbildung situiert, im westlichen Bereich ein Feuerwehrstützpunkt, sowie im östlichen Teil eine Ambulanz. Dies zeigt, dass es innerhalb des Industrie- und Gewerbeparks auch Möglichkeiten der Kinderbetreuung während der Arbeit bzw. zur Weiterbildung gibt. In unmittelbarer Umgebung des Parks gibt es einige weitere Bildungs- und Sozialeinrichtungen. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Feuerwehrstation innerhalb des Untersuchungsgebiets, da diese bei möglichem Feuer schnell reagieren und vor Ort sein kann.

Im Industrie- und Gewerbepark sind nur einige wenige Sport- und Freizeitmöglichkeiten vorhanden. Im südwestlichen Bereich ist der Fußballverein Liesinger ASK mit zwei Fußballfeldern angesiedelt und im westlichen Teil gibt es die Möglichkeit in der „Europahalle“ Tennis zu spielen. Ansonsten gibt es noch einige kleine Einrichtungen, wie beispielsweise einen Skaterpark entlang der Perfektastraße.⁸⁶

⁸⁴ vgl. BMVIT (2016) – Breitbandatlas Österreich

⁸⁵ vgl. Stadtentwicklung Wien (2016) – STEP 2025

⁸⁶ Wirtschaftskammer Wien (2011) – Karte Nutzung der Gebäude und Freiflächen

Auswirkungen auf Verkehr und Raum

3.2.6 Verkehr

Die beiden Hauptverkehrsachsen B12 Brünner Straße und B13a Perfektastraße sind innerhalb des Parks vierspurige Straßen. Die übrigen Straßen sind zweispurige Erschließungsstraßen innerhalb des Parks und weisen somit eine deutlich geringere Kapazität auf als die beiden Hauptverkehrsstraßen. Folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile für wichtige Knotenpunkte im Modellgewerbepark Standpunkt Liesing.

Tabelle 6: Verkehrsstärken Modellgewerbepark Standpunkt Liesing

Zählstelle	JDTVw [Kfz/24h Mo-Fr]			Anteile in %	
	Pkw	Schwer- verkehr	Gesamt	Pkw	Schwer- verkehr
Perfektastraße unter U6	11.662	1.088	12.750	91,5%	8,5%
Anton-Baumgartner-Straße unter U6	28.730	1.650	30.380	94,6%	5,4%
Breitenfurter Str. zw. Loosgasse und Höpflergasse	14.678	559	15.237	96,3%	3,7%
Brunner Straße - Ketzergasse	28.882	3.976	32.858	87,9%	12,1%

Quelle: Wirtschaftskammer Wien (2013) – Fachexpertise Verkehr

In Bezug auf den ruhenden Verkehr ist anzumerken, dass die Stellplätze einerseits rund um die U6-Station Perfektastraße in der Regel stark ausgelastet sind und andererseits die Stellplätze in den übrigen Bereichen des Parks oftmals frei sind.⁸⁷

Aufgrund der schlechten Datenlage bzw. fehlender Informationen lassen sich die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, den Fußgängerverkehr und den Radverkehr nur einschätzen. Die Auslastung der öffentlichen Verkehrslinien ist erwartungsgemäß zu den Stoßzeiten in der Früh und am Abend hoch, da diese von vielen Beschäftigten des Modellgewerbeparks genutzt werden. Die bestehenden Radverkehrsanlagen werden, nach persönlicher Einschätzung, nicht stark genutzt.

3.2.7 Raum

Der Modellgewerbepark Standpunkt Liesing ist, wie bereits beschrieben, in ein dicht bebautes städtisches Gefüge eingebettet. Rund um den Park sind die Flächen größtenteils für reine Wohnnutzung gewidmet, was einerseits kurze Wege für Mitarbeiter und Kunden bedeutet, andererseits aber auch ein Konfliktpotenzial mit sich bringt. Die Grenzen des Parks sind zwar auf den einzelnen Karten und Darstellungen klar definiert, allerdings sind diese in der Realität bzw. im öffentlichen Raum kaum

⁸⁷ vgl. Wirtschaftskammer Wien (2013) – Fachexpertise Verkehr: S.45ff.

wahrnehmbar. Zwar bemüht sich das Quartiersmanagement Standpunkt Liesing mit auffallenden Beschriftungen, Wegweisern und Landmarks, wie beispielsweise das große „L“ bei der U-Bahnstation Perfektastraße, den Park sichtbarer zu machen, dennoch sind die Grenzen oftmals verschwommen und nicht klar ersichtlich.⁸⁸

Altlasten sind ein Standortnachteil, da sie oft eine Gefährdung für Wasser, Boden und Luft darstellen. Die Analyse der Altlasten innerhalb des Untersuchungsgebiets zeigt, dass es im westlichen Bereich eine 32 ha große, gefährdete Fläche gab. Dort wurde im 19. Jahrhundert Schwefelsäure gewonnen und Gaswerksprodukte verarbeitet. In den Jahren 2002 und 2003 wurde diese Fläche allerdings durch zahlreiche Maßnahmen gesichert und stellt seitdem keine Gefahr für das Grundwasser mehr dar.⁸⁹

3.2.8 Umwelt

Lärm

Die Auswirkungen des Straßenverkehrs im Modellgewerbepark Standpunkt Liesing auf den Lärm werden über die Lärminfokarte des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft analysiert. Diese Karte zeigt, dass erwartungsgemäß entlang der Hauptverkehrsachsen Perfektastraße und Brunner Straße die Lärmbelastung teilweise über 75db liegt. Auffällig ist auch, dass die Lärmbelastung entlang der Ketzergasse an der südlichen Grenze des Parks verhältnismäßig hoch ist und somit erhebliche Auswirkungen auf die dort angesiedelten Wohnhäuser hat. Zusätzlich zur Lärmbelastung durch den Verkehr gibt es ebenso Emissionen durch industrielle Tätigkeiten im Industrie- und Gewerbepark. Die Daten der Lärminfokarte zeigen, dass es im Modellgewerbepark Standpunkt Liesing keine Lärmbelastung durch die Industrie gibt.⁹⁰

Luftschadstoffe

Die Analyse der Luftschadstoffe im Industrie- und Gewerbepark Standpunkt Liesing erfolgt über die aktuellen Luftgütemesswerte des Umweltbundesamtes. Im Untersuchungsgebiet ist im nördlichen Teil in der Carlberggasse eine Messstation installiert, wodurch Messwerte für die Schadstoffe Feinstaub (PM10),

⁸⁸ Wirtschaftskammer Wien (2011) – Karte Generalisierte Flächenwidmung

⁸⁹ vgl. BMLFUW (2011) – Gesicherte Altlast W8: Siebenhirten

⁹⁰ BMLFUW (2015): Lärminfokarte

Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid vorliegen. Für die restlichen Luftschadstoffe Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid liegen keine Werte vor. Stand der Messwerte: 17.06.2016.

Die Auswertung der Messwerte des Schadstoffs Feinstaub (PM10) zeigt, dass in den vergangenen vier Wochen die Werte nur einmal über dem Grenzwert gelegen sind. Der Durchschnitt liegt bei rund 20 µg/m³ wobei der Grenzwert gemäß Immissionsschutzgesetz bei 50 µg/m³ liegt. Beim Schadstoff Stickstoffmonoxid zeigt sich, dass der Wert relativ konstant bleibt, mit einigen wenigen Ausreißern nach oben. Ähnlich verhalten sich die Messwerte des Schadstoffs Stickstoffdioxid, wobei die Werte in den vergangenen vier Wochen sogar unterhalb des Zielwerts gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft bleibt.⁹¹

Boden

Wie bereits im Kapitel 3.2.4 Raumplanung beschrieben, besteht im Untersuchungsgebiet eine 32 ha große Altlastenfläche, welche allerdings seit dem Jahr 2003 als saniert und somit als ungefährlich bewertet wird.

Wasser

Die Auswirkungen des Industrie- und Gewerbeparks auf das Grundwasser in der unmittelbaren Umgebung werden über das Wasserinformationssystem WISA des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft analysiert. Laut den Informationen des Informationssystems WISA gibt es keine negativen Auswirkungen des Modellgewerbeparks Standpunkt Liesing auf das Wasser. Das Grundwasser befindet sich in einem guten Zustand bzw. gibt es keine Belastungen für das Grundwasser.⁹²

3.2.9 Gesellschaft

Das Image des Modellgewerbeparks Standpunkt Liesing wird, aufgrund der Arbeit des Quartiersmanagements, in den letzten Jahren immer besser. Konflikte mit der Bevölkerung in der unmittelbaren Umgebung gibt es keine, diese setzt sich eher für eine Verbesserung der Infrastruktur ein. Früher gab es im Industrie- und Gewerbepark

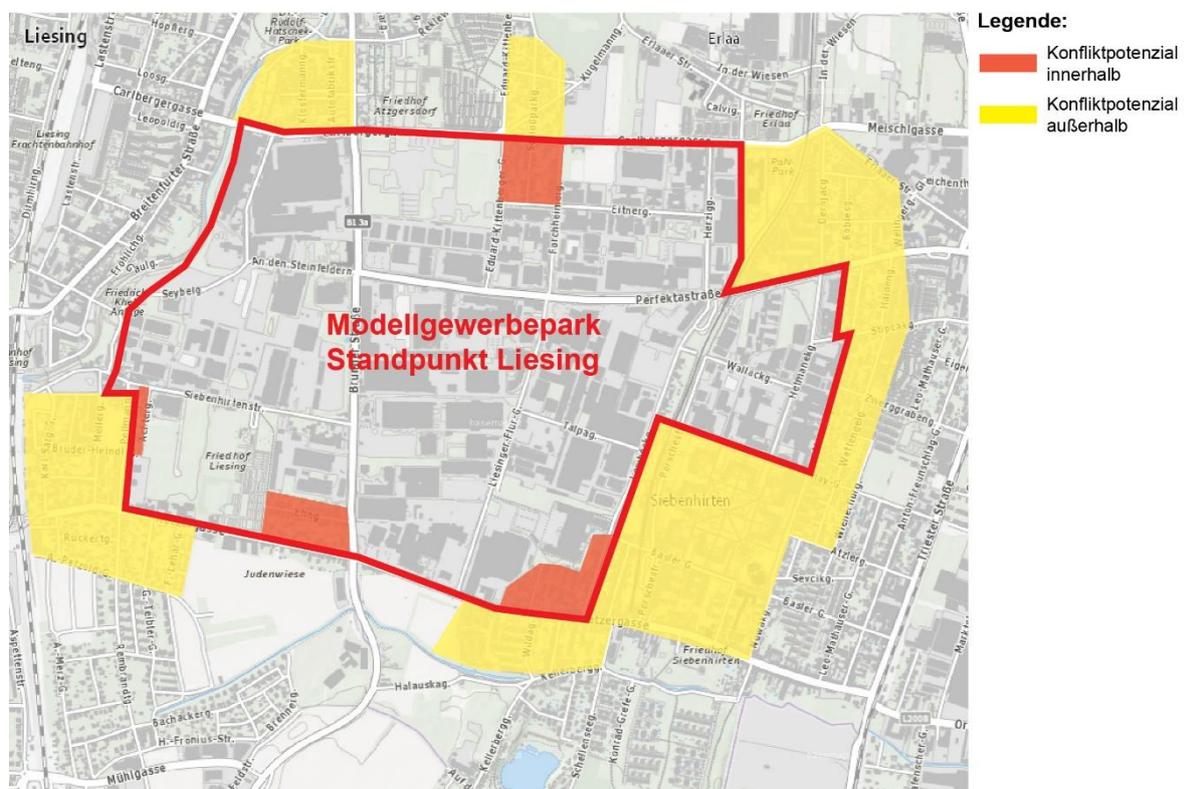
⁹¹ BMLFUW (2016): Luftgütemesswerte

⁹² BMLFUW (2015): Wasserinformationssystem

Probleme mit dem Thema Prostitution, wodurch es zu negativen Meldungen aus der Bevölkerung kam.⁹³

In Abbildung 13 sind die möglichen Konfliktpotenziale in der Flächennutzung aufgezeigt. Hier ist auffällig, dass einige Flächen, vor allem Wohngebiete, im Untersuchungsgebiet liegen und dadurch ein hohes Konfliktpotenzial aufweisen. Auch wenn es bisher keine Konflikte mit der Bevölkerung gab, stellt die unmittelbare Nähe zu einem Industrie- und Gewerbepark immer ein Potenzial für Konflikte dar. Rund um den Park, speziell an der östlichen Grenze, befinden sich ebenso einige Wohngebiete, welche ein mögliches Konfliktpotenzial aufweisen.

Abbildung 13: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing – Konfliktpotenziale Flächennutzung



Quelle: basemap Österreich (Stand: 22.07.2016) – eigene Bearbeitung

⁹³ vgl. Peña, Andrés (2016)

3.2.10 Kriterientabelle

Tabelle 7: Standpunkt Liesing - Kriterientabelle

Kriterienkatalog zur Analyse von Industrie- und Gewerbeparks								
Kriterien zur Analyse der Anforderungen an Raum und Verkehr								
Nr.	Bereich	Nr.	Kriterium	Nr.	Kriterium	Bewertung		
1.	Organisation	1.1.	Lage des Parks			gut		
		1.2.	Zentrale Organisationseinrichtung	1.2.1.	Angebot an Dienstleistungen	gut		
				1.2.2.	Angebot an Gemeinschaftseinrichtungen	mittel		
		1.3.	Einzugsgebiet			sehr gut		
		1.4.	Arbeitsstätten			sehr gut		
2.	Gütermobilität	2.1.	Straßengüterverkehr	1.5.1.	Mieten	mittel		
				1.5.2.	Grundstückspreise	mittel		
				2.1.1.	Entfernung zum nächsten Autobahn/Schnellstraßenanschluss	mittel		
				2.1.2.	Entfernung zum nächsten Landesstraßenanschluss	gut		
				2.1.3.	Anzahl und Kapazitäten der bestehenden Straßeninfrastruktur	gut		
				2.1.4.	Qualität der vorhandenen Straßeninfrastruktur	gut		
				2.1.5.	Anzahl der vorhandenen Stellplätze für den Güterverkehr	mittel		
		2.2.	Schienengüterverkehr	2.2.1.	Zustand der Bahninfrastruktur	schlecht		
				2.2.2.	Bedienbarkeit des Industrie- und Gewerbeparks	schlecht		
				2.2.3.	Befahrbarkeit der Bahninfrastruktur	schlecht		
		2.2.4.	Ausbaubarkeit im Industrie- und Gewerbepark	mittel				
2.3.	Multimodale Knoten			gut				
3.	Personenmobilität	3.1.	Motorisierter Individualverkehr	3.1.1.	Entfernung zum nächsten Autobahn/Schnellstraßenanschluss	gut		
				3.1.2.	Entfernung zum nächsten Landesstraßenanschluss	sehr gut		
				3.1.3.	Anzahl und Kapazitäten der bestehenden Straßeninfrastruktur	gut		
				3.1.4.	Qualität der vorhandenen Straßeninfrastruktur	gut		
				3.1.5.	Anzahl der vorhandenen Stellplätze für den Personenverkehr	mittel		
				3.2.	Öffentlicher Verkehr	3.2.1.	Entfernung zum nächsten Bahnhof	gut
						3.2.2.	Lage und Anzahl der ÖV-Haltestellen	gut
		3.2.3.	Verteilung und Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen			gut		
		3.2.4.	Bedienungsqualität der ÖV-Einrichtungen			sehr gut		
		3.2.5.	Betriebszeiten und Intervalle der ÖV-Einrichtungen			gut		
		3.2.6.	Zustand der Bahninfrastruktur			schlecht		
		3.2.7.	Tauglichkeit zur Verwendung für den Personenverkehr			schlecht		
		3.3.	Fußgängerverkehr	3.3.1.	Anzahl und Längen der vorhandenen Gehwege	gut		
				3.3.2.	Zustand der Gehwege	mittel		
				3.3.3.	Sicherheitstechnische Einrichtungen	mittel		
		3.4.	Radverkehr	3.3.4.	Wegeängen zu den wichtigsten Knotenpunkten	mittel		
				3.4.1.	Anzahl und Längen der vorhandenen Radwege	gut		
				3.4.2.	Anzahl und Lage der Radabstellanlagen	gut		
				3.4.3.	Zustand der Radwege	gut		
				3.4.4.	Wegeängen zu den wichtigsten Knotenpunkten	gut		
3.4.5.	Angebot (Anzahl und Lage) an Bikesharing-Anlagen			mittel				
3.5.	Elektromobilität			3.5.1.	Anzahl und Lage der Ladestationen	gut		
		3.5.2.	Verteilung der Ladestationen im Park	mittel				
4.	Raumplanung	4.1.	Anzahl und Zustand der bestehenden Gebäude	mittel				
		4.2.	Standortanbindung	4.4.1.	Anknüpfung an das übergeordnete Verkehrsnetz	gut		
				4.4.2.	Anzahl der unmittelbar erreichbaren multimodalen Knoten	gut		
				4.4.3.	Anbindung an den nächsten Flughafen	gut		
		4.3.	Technische Infrastruktur	4.5.1.	Stromversorgung	sehr gut		
				4.5.2.	Gasversorgung	sehr gut		
				4.5.3.	Wasserversorgung	sehr gut		
				4.5.4.	Abwasserbeseitigung	sehr gut		
				4.5.5.	Abfallentsorgung	sehr gut		
				4.5.6.	Fernwärmeanschluss	sehr gut		
4.5.7.	Breitbandanschluss			schlecht				
4.4.	Fremdnutzung	mittel						
4.5.	Standortsicherheit und Erweiterungsmöglichkeiten	gut						
5.	Soziale Infrastruktur	5.1.	Anzahl und Lage von Kinderbetreuungseinrichtungen	gut				
		5.2.	Anzahl und Einzugsgebiet von Polizeistationen	mittel				
		5.3.	Anzahl und Einzugsgebiet von Feuerwehrestationen	gut				
		5.4.	Art und Anzahl von Sport- und Freizeitmöglichkeiten	gut				
Kriterien zur Analyse der Auswirkungen auf Raum und Verkehr								
Nr.	Bereich	Nr.	Kriterium	Nr.	Kriterium	Bewertung		
1.	Organisation	1.1.	Netzwerke innerhalb des Industrie- und Gewerbeparks			mittel		
		1.2.	Anzahl der Kooperationen zwischen den Betrieben			mittel		
2.	Mobilität	2.1.	Motorisierter Individualverkehr	2.1.1.	Auslastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur	sehr gut		
				2.1.2.	Auslastung der bestehenden Stellplätze	gut		
		2.2.	Öffentlicher Verkehr	2.2.1.	Auslastung der ÖV-Linien	sehr gut		
				2.2.2.	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Linien	gut		
		2.3.	Fußgängerverkehr	2.3.1.	Nutzung des bestehenden Angebots	mittel		
				2.3.2.	Barrieren im bestehenden Gehwegenetz	schlecht		
		2.4.	Radverkehr	2.4.1.	Auslastung der vorhandenen Radwege	mittel		
				2.4.2.	Barrieren im bestehenden Radwegenetz	mittel		
				2.4.3.	Nutzung des vorhandenen Bikesharing-Angebots	mittel		
		2.5.	Elektromobilität	2.5.1.	Auslastung der bestehenden Ladestationen	mittel		
2.5.2.	Nutzung von Seiten der Betriebe			schlecht				
2.5.3.	Förderinitiativen			mittel				
3.	Raum	3.1.	Anzahl der leerstehenden Gebäude und Flächen			mittel		
		3.2.	Altlasten			mittel		
		3.3.	Barriere bzw. Abgrenzung nach außen			mittel		
		3.4.	Umgebung	3.4.1.	Entfernung zum nächsten Wohngebiet			schlecht
3.4.2.	Entfernung zum nächsten Freizeitgebiet					gut		
4.	Umwelt	4.1.	Emissionen/Immissionen	4.1.1.	Lärm	mittel		
				4.1.2.	Luft	gut		
				4.1.3.	Boden	mittel		
				4.1.4.	Wasser	gut		
5.	Gesellschaft	5.1.	Image des Industrie- und Gewerbeparks in der Bevölkerung			gut		
		5.2.	Konfliktpotenziale			sehr gut		

Quelle: eigene Bearbeitung

3.3 Millennium Park Lustenau

3.3.1 Überblick

Abbildung 14: Millennium Park Lustenau Lageplan



Tabelle 8: Eckdaten Millennium Park Lustenau

Millennium Park Lustenau	
Bundesland	Vorarlberg
Bezirk	Dornbirn
Gründungsjahr	1997
Typ	Technologiepark
Fläche	ca. 9 ha
Anzahl Betriebe	ca. 50
Anzahl Beschäftigte	ca. 750
Betriebe pro ha	5,55 Betriebe pro ha
Beschäftigte pro ha	83,33 Beschäftigte pro ha
Straßennetzlänge pro ha	0,13 km Straße pro ha
Gehweglänge pro ha	0,07 km Gehweg pro ha
Radwege pro ha	0,03 km Radweg pro ha
Versiegelungsgrad	78% der Flächen sind versiegelt (Schätzwert)
Grünflächenanteil	5,1% Grünflächen (Schätzwert)

Quelle: Prisma Holding AG – Millennium Park Lustenau (<http://www.prismazentrum.com/standorte/vorarlberg/millennium-park-lustenau/>) – 11.05.2016

Anforderungen an Raum und Verkehr

3.3.2 Organisation

Der Millennium Park Lustenau liegt, wie in Abbildung 14 ersichtlich, im östlichen Gemeindegebiet von Lustenau. Dieser Industrie- und Gewerbepark ist mit seinen rund 9 ha Fläche ein vergleichsweise kleiner Park. Im Jahr 1997 wurde der Park auf einer Fläche gegründet, auf der noch kein Betrieb angesiedelt war und ist deshalb im Vergleich zu den anderen Analyseparcs ein relativ junger Industrie- und Gewerbepark. Derzeit beherbergt der Park rund 50 Unternehmen mit knapp 750 Beschäftigten. Die meisten Betriebe im Millennium Park Lustenau kommen aus der Technologiebranche, wie beispielsweise die Firma THIEN eDrivers, welche in der Forschung, Entwicklung und Herstellung von elektrischen Antriebssystemen aktiv ist. Des Weiteren sind noch einige Unternehmen aus anderen Branchen, wie beispielsweise eine Druckerei, ein Architekturbüro sowie eine Lebensmittellogistikfirma, im Park ansässig.⁹⁴

Mit knapp 23.000 Einwohnern ist Lustenau, hinter Dornbirn, Feldkirch und Bregenz, die viertgrößte Stadt in Vorarlberg. Aufgrund des dichtbesiedelten Rheintals geht das Einzugsgebiet des Millennium Parks Lustenau über die Gemeindegrenzen hinaus, wodurch sicherlich rund 100.000 Menschen im Einzugsgebiet des Industrie- und Gewerbeparks leben. Lustenau ist die größte Marktgemeinde Österreichs, was sich ebenfalls in der Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren widerspiegelt, wo es zwischen 2001 und 2015 ein Bevölkerungswachstum von rund 7,5% gab. Eine Besonderheit der Gemeinde Lustenau ist mit Sicherheit die unmittelbare Nähe zur Schweiz, welche am anderen Ufer des Rheins liegt.⁹⁵

Die Initiative in den 1990er Jahren zur Entwicklung eines Industrie- und Gewerbeparks in Lustenau ging gemeinsam von der Marktgemeinde Lustenau und der Prisma Holding AG aus. Dazu wurden Grundstücke von der Gemeinde Lustenau gekauft und das Unternehmen Prisma Holding AG mit der Entwicklung des Standorts betraut.⁹⁶ Die Prisma Unternehmensgruppe hat bis heute rund 40 Standorte in Österreich, Deutschland und der Schweiz konzipiert, entwickelt und betreut.⁹⁷ „Die Kompetenzfelder liegen dabei in der aktiven Gestaltung von Stadtquartieren und

⁹⁴ vgl. Prisma Holding AG (2016) – Millennium Park Lustenau

⁹⁵ vgl. Marktgemeinde Lustenau (2016) – Lustenau Porträt

⁹⁶ vgl. Fleisch, Martina (2016)

⁹⁷ vgl. Prisma Holding AG (2016) - Unternehmen

Dorfzentren sowie der Entwicklung, Umsetzung und langfristigen Führung von Impulsstandorten für Innovation, Technologie und Kreativität.“⁹⁸

Das Competence Center Rheintal und der icub im Millennium Park Lustenau wurden ebenfalls vom Unternehmen Prisma Holding AG entwickelt und gebaut und befinden sich heute noch im Eigentum der Firma.⁹⁹

Bodenmarkt

Der Bodenmarkt umfasst in dieser Arbeit den Grundstückspreis für Betriebsansiedlungen pro m², den Mietpreis für Büroflächen pro m² und den Mietpreis für Geschäftslokale pro m². Aufgrund der Datenlage beziehen sich die Preise auf den Bezirk Dornbirn. Datengrundlage für diese Analyse ist der Immobilienpreisspiegel 2015 der Wirtschaftskammer Österreich. Die angegebenen Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, wodurch diese natürlich von der Realität abweichen können.

In Tabelle 9 sind die einzelnen Preise für den Bezirk Dornbirn und im Vergleich dazu der Durchschnittswert für das Bundesland Vorarlberg zwischen 2011 und 2015 angegeben. Hierbei ist auffällig, dass zwar die einzelnen Preise über dem bundeslandweiten Durchschnitt liegen, jedoch nur geringfügig. Am größten ist die Differenz bei den Grundstückspreisen für Betriebsansiedlungen, wo ein m² in Dornbirn rund 216,7€ kostet und im vorarlbergischen Durchschnitt nur 195,7€. Dies ist mit Sicherheit auf die infrastrukturellen und standortbezogenen Vorteile im Bezirk Dornbirn bzw. im gesamten Rheintal zurückzuführen. Die Preise im Bezirk Bludenz liegen aufgrund der topographischen Gegebenheiten und der wirtschaftlichen Konzentration auf den Tourismus unter dem bundeslandweiten Durchschnitt. In den beiden anderen Kategorien Mietpreise für Büroflächen und Geschäftslokale liegen die Preise im Bezirk Dornbirn ebenfalls über dem Durchschnitt, wobei hier die Unterschiede nur minimal ausfallen.

Tabelle 9: Millennium Park Lustenau - Bodenmarkt

Grundstückspreis für Betriebsansiedlung pro m ²					
	2011	2012	2013	2014	2015
Dornbirn	175,8 €	191,4 €	198,6 €	209,1 €	216,7 €
Vorarlberg	158,5 €	165,7 €	176,6 €	187,6 €	195,7 €

⁹⁸ Prisma Holding AG (2016) - Tätigkeitsfelder

⁹⁹ vgl. Fleisch, Melanie (2016)

Mietpreis für Büroflächen pro m ²					
	2011	2012	2013	2014	2015
Dornbirn	7,2 €	7,6 €	7,8 €	8,4 €	8,1 €
Vorarlberg	7,2 €	7,3 €	7,5 €	8,1 €	7,9 €

Mietpreis für Geschäftslokale pro m ²					
	2011	2012	2013	2014	2015
Dornbirn	10,5 €	10,9 €	10,9 €	11,9 €	11,4 €
Vorarlberg	9,8 €	9,7 €	9,8 €	10,4 €	10,2 €

Quelle: Wirtschaftskammer Österreich – Immobilienpreisspiegel 2015, eigene Bearbeitung

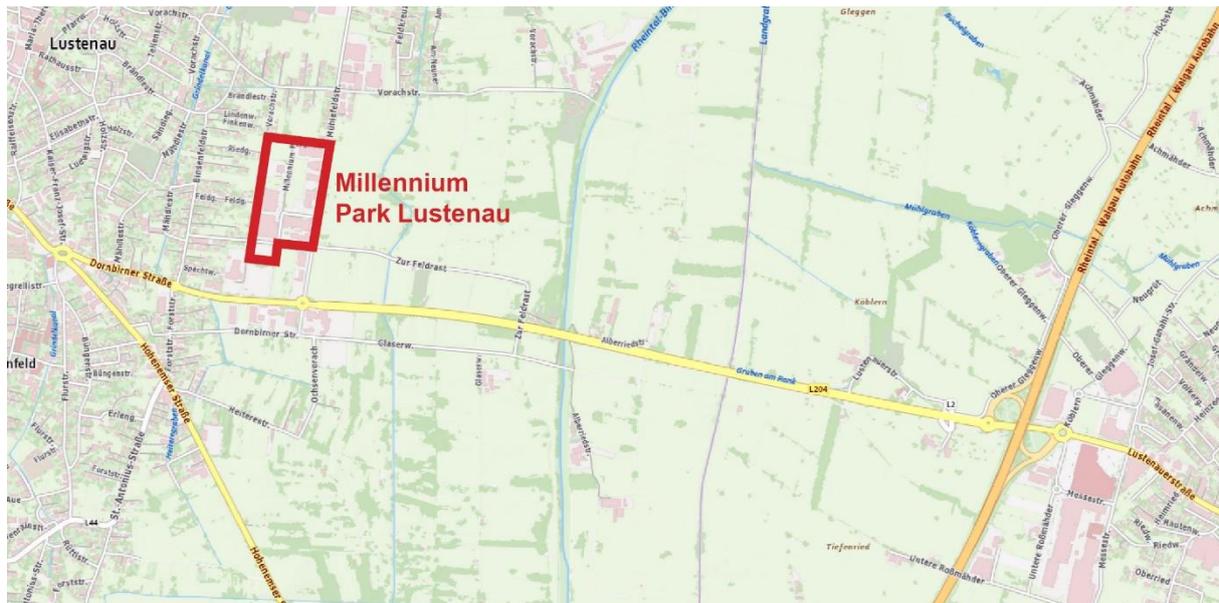
3.3.3 Mobilität

Motorisierter Individualverkehr

Der Millennium Park Lustenau ist über die L204 Lustenauer Straße an das hochrangige Verkehrsnetz angeschlossen. Rund 4 km östlich des Industrie- und Gewerbeparks befindet sich die Anschlussstelle Dornbirn-Süd an die A14 Rheintal Autobahn. Diese führt von Bludenz bis zur deutschen Staatsgrenze und ermöglicht für den motorisierten Individualverkehr somit die Erschließung in Richtung Osten und Norden. Die L204 Lustenauer Straße, welche südlich des Parks verläuft, stellt die Verbindung in Richtung Lustenauer Innenstadt und in Richtung Dornbirn dar. Am Ende dieser Straße führt eine Brücke über den Rhein und verbindet somit Österreich mit der Schweiz, wobei es einige weitere Querverbindungen entlang des Flusses gibt. Der nächste internationale Flughafen in Österreich liegt in Innsbruck, welcher rund 176 km entfernt und mit einem Zeitaufwand von ca. zwei Stunden erreichbar ist. Diese Verkehrsbeziehungen sind in Abbildung 15 gut ersichtlich.

Die L204 Lustenauer Straße ist zwischen dem Industrie- und Gewerbepark und Dornbirn vierspurig ausgebaut, während diese innerorts und alle anderen Straßen im Park lediglich zwei Spuren aufweisen. Aufgrund der Größe des Parks und der Anzahl der angesiedelten Betriebe ist davon auszugehen, dass das durch den Millennium Park Lustenau induzierte Verkehrsaufkommen im Rahmen bleibt.

Abbildung 15: Millennium Park Lustenau - Verkehrsnetz



Quelle: basemap.at (Stand: 29.08.2016) – eigene Bearbeitung

Der ruhende Verkehr ist im Millennium Park Lustenau größtenteils über die Stellplätze der jeweiligen Betriebe geregelt. Bis auf 20 Stellplätze, welche von Seiten der Gemeinde Lustenau errichtet wurden, gibt es keine öffentlichen Parkplätze. Neben zahlreichen Außenstellplätzen auf den Betriebsgeländen gibt es zwei Tiefgaragen, welche ebenfalls nur für die dort ansässigen Firmen reserviert sind.¹⁰⁰

Güterverkehr

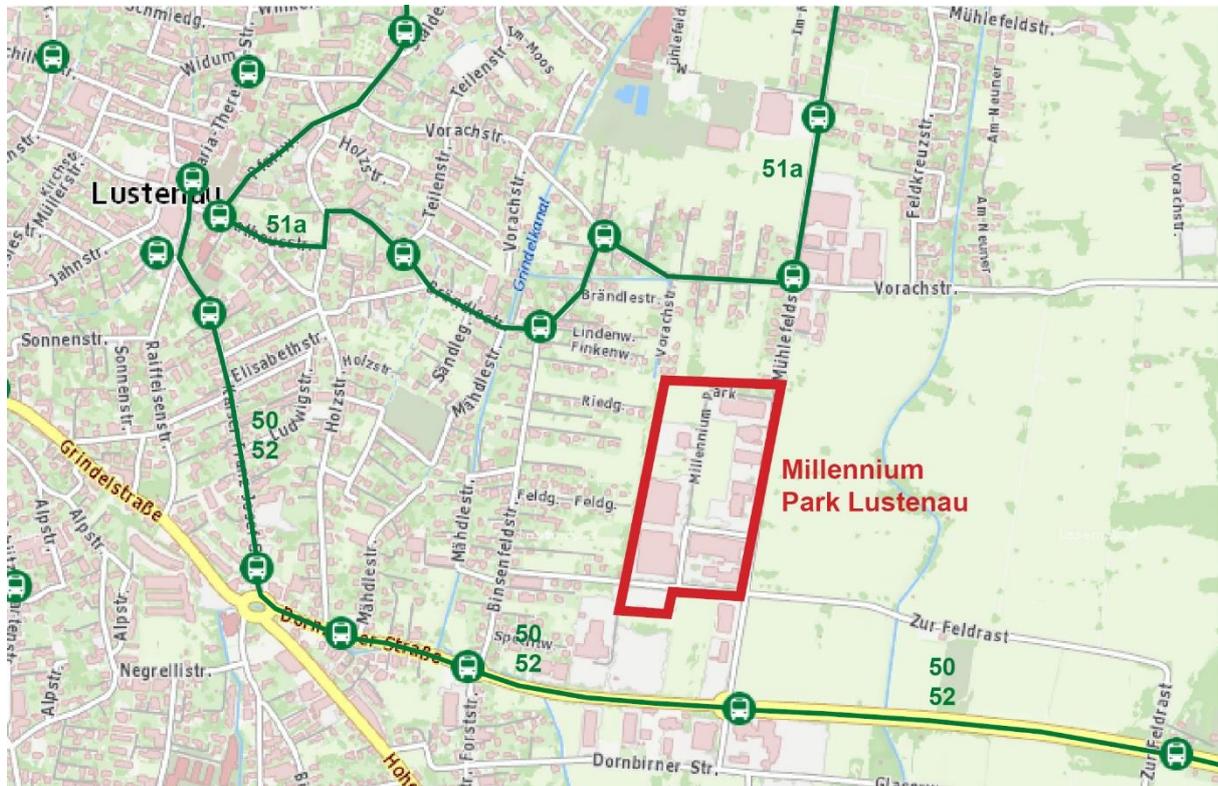
In Bezug auf den Güterverkehr muss vorweg festgehalten werden, dass aufgrund der Größe des Parks und der ansässigen Branchen und Betriebsgrößen von keinem hohen Schwerverkehrsaufkommen ausgegangen werden kann. Die Verbindung zwischen der Autobahnanschlussstelle Dornbirn und dem Industrie- und Gewerbepark ist sehr gut, da diese erstens durch kein Wohngebiet führt und zweitens hohe Kapazitätsreserven hat. Die Bedienbarkeit und Befahrbarkeit sind daher als „gut“ zu bewerten. Im Untersuchungsgebiet gibt es keinen Gleisanschluss bzw. die Möglichkeit Güter per Bahn in und aus dem Park zu transportieren, wobei dies aufgrund der angesiedelten Branchen nicht notwendig ist. Das Kriterium „Multimodale Knoten“ muss bei diesem Fallbeispiel mit „mittel“ bewertet werden. Zwar ist ein Autobahnanschluss in der Nähe und ein Gleisanschluss wird, wie bereits beschrieben, nicht benötigt, allerdings ist die Anbindung an den nächsten Flughafen sehr schlecht.

¹⁰⁰ vgl. Prisma Holding AG (2016) – Infrastruktur Millennium Park

Öffentlicher Verkehr

Der Millennium Park Lustenau ist ausschließlich über Busse an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen, wie in Abbildung 16 gut ersichtlich ist.

Abbildung 16: Millennium Park Lustenau – Öffentlicher Verkehr



Quelle: VVV Verkehrsverbund Vorarlberg (Stand: 28.06.2016) – eigene Bearbeitung

Im Untersuchungsgebiet befindet sich keine Haltestelle einer Buslinie, wobei sich in unmittelbarer Nähe zwei Stationen befinden. Diese sind rund 600 Meter vom Zentrum des Parks entfernt und werden insgesamt von vier Buslinien angefahren. Die für den öffentlichen Verkehr bedeutendere Haltestelle ist mit Sicherheit die südliche, da diese von drei Buslinien angefahren wird, während die nördliche von nur einer Linie bedient wird. Der Bahnhof Lustenau befindet sich mit knapp 4,5 km Entfernung im nördlichen Teil der Stadt und ist über das Busnetz in ungefähr 20 Minuten erreichbar. Im Untersuchungsgebiet gibt es allerdings keinen Gleisanschluss bzw. keine Möglichkeit die Güter per Bahn in und aus dem Park zu transportieren.

Buslinien¹⁰¹Buslinie 50

Endstationen: Dornbirn - Gaißau

Betriebszeiten: Mo – Fr (5:10 Uhr bis 0:21 Uhr), Sa (6:25 Uhr bis 0:21 Uhr), Sonn- und Feiertag (7:25 bis 0:21 Uhr)

Intervalle: 30 Minuten (Mo – Fr), 60 Minuten (Sa, Sonn- und Feiertag)

Buslinie 51a

Endstationen: Lustenau Bahnhof - Wiesenrain

Betriebszeiten: Mo – Fr (5:55 Uhr bis 19:27 Uhr)

Intervalle: 30 Minuten

Buslinie 52

Endstationen: Dornbirn - Lustenau

Betriebszeiten: Mo – Fr (4:59 Uhr bis 22:26 Uhr), Sa (6:55 Uhr bis 22:26 Uhr), Sonn- und Feiertag (7:55 Uhr bis 22:26 Uhr)

Intervalle: 30 Minuten (Mo – Fr), 60 Minuten (Sa, Sonn- und Feiertag)

Buslinie 351

Endstationen: Dornbirn - Heerbrugg

Betriebszeiten: Mo – Fr (6:27 Uhr bis 20:58 Uhr), Sa, Sonn- und Feiertag (8:27 Uhr bis 20:58 Uhr)

Intervalle: 60 Minuten (Mo – So und Feiertag)

¹⁰¹ Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) - Fahrpläne

Fußgängerverkehr

Im Millennium Park Lustenau gibt es in Summe Gehwege mit einer Länge von rund 1,3 km. Diese befinden sich ausschließlich am Rand des Untersuchungsgebiets entlang der Sägerstraße und zur Feldrast. Der Gehweg entlang der Sägerstraße ist ein baulich getrennter Gehweg, wodurch dieser, aufgrund der erhöhten Sicherheit, qualitativ höher einzuschätzen ist. Entlang der gesamten Gehwege gibt es nur einen Zebrastreifen, wobei die Funktion dessen auch zu hinterfragen ist, da auf der anderen Seite der Straße ein landwirtschaftlich genutztes Feld ist und es keine weiteren befestigten Gehwege gibt.

Aufgrund der Größe des Parks sind die Wege innerhalb des Industrie- und Gewerbeparks relativ kurz. Alle Eckpunkte sind vom Zentrum ausgehend in vier Minuten fußläufig erreichbar. Zum bedeutendsten ÖV-Knotenpunkt südlich des Parks gelangt man zu Fuß in acht Minuten.

Radverkehr

Im Millennium Park Lustenau gibt es keine baulich getrennten bzw. markierten Radwege. Auf der Straße zur Feldrast gibt es eine beschilderte Radroute, die einerseits ins Zentrum von Lustenau führt und andererseits Dornbirn erschließt. Das Zentrum von Lustenau ist über diese Route in rund acht Minuten erreichbar.¹⁰²

Elektromobilität

In Bezug auf das Thema Elektromobilität gibt es im gesamten Untersuchungsgebiet keine Elektrotankstelle. Wie bereits im Kapitel 3.3.2 Organisation beschrieben, gibt es allerdings ein Unternehmen, welches Antriebssysteme für Elektrofahrzeuge produziert.

Für Betriebe im Industrie- und Gewerbepark Millennium Park Lustenau gibt es ausschließlich bundesweite Förderungen für die Anschaffung von elektrischen betriebenen Fahrzeugen. Da das Bundesland Vorarlberg in diesem Fall die Unternehmen nicht fördert, wird dieser Punkt im Kriterienkatalog mit „mittel“ bewertet.¹⁰³

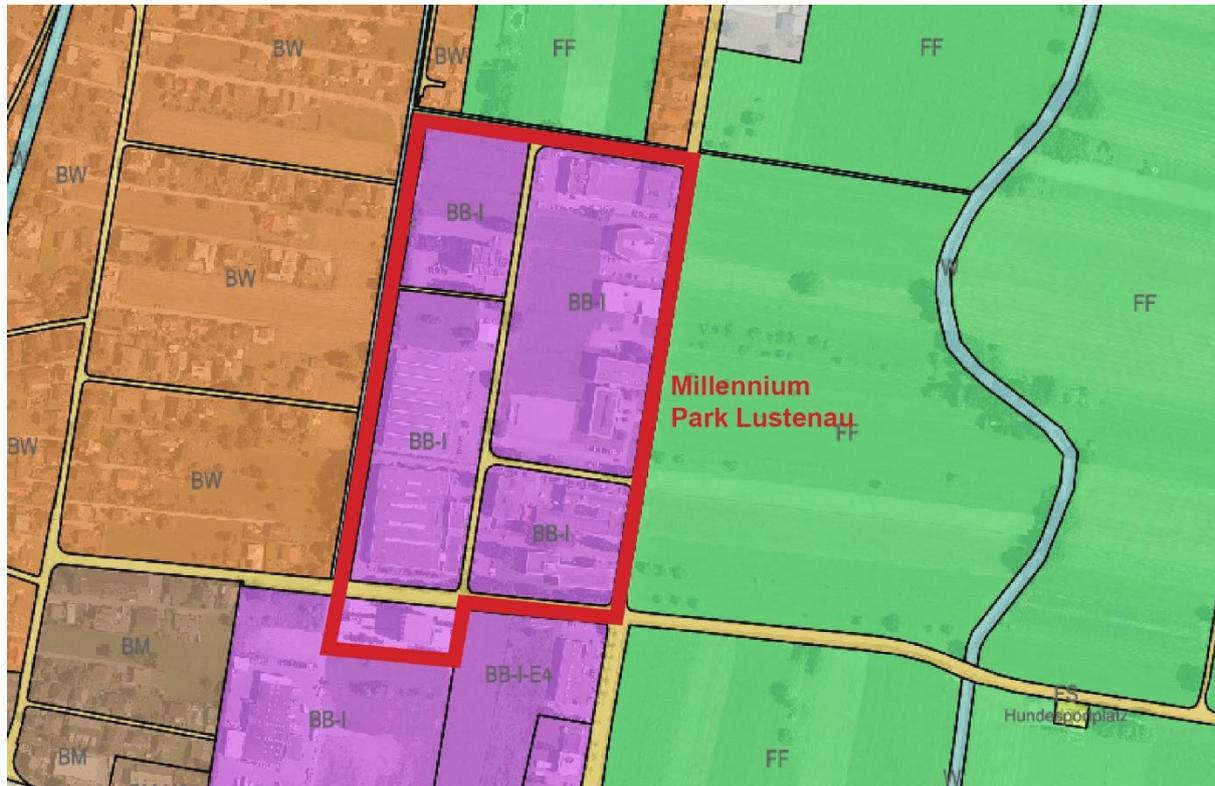
¹⁰² vgl. Land Vorarlberg (2016) – Landesamt für Vermessung und Geoinformation

¹⁰³ vgl. Austrian Mobile Power (2016) – Factsheet: Ankaufsförderungen für Unternehmen, Gemeinden & Vereine

3.3.4 Raumplanung

Alle Flächen des Millennium Parks Lustenau verfügen, wie in Abbildung 17 erkennbar, über die Widmung Baufläche – Betriebsgebiet Kategorie 1. In diese Kategorie fallen Betriebe, die keine wesentliche Störung für die Umgebung verursachen.¹⁰⁴

Abbildung 17: Millennium Park Lustenau - Flächenwidmung



Quelle: Land Vorarlberg (2016) – Vorarlberg Atlas Flächenwidmungen (Stand: 29.06.2016), eigene Bearbeitung

Die Flächenaufteilung innerhalb des Parks lässt sich, aufgrund schlechter Datenlage, nur abschätzen. Dabei sehen die Schätzwerte wie folgt aus:

- 6,0 ha bebaut
- 1,9 ha unbebaut
- 1,1 ha Straßen

Die Marktgemeinde Lustenau hat gemeinsam mit dem Unternehmen Prisma Holding AG einen Masterplan für den Millennium Park entwickelt. Unter dem Namen „2016 plus“ wurde die Weiterentwicklung des Parks, mit neuen durchmischten Nutzungen, Coworking und Start-ups, Nahversorgungsangebote und dergleichen, geplant. Dabei sollen vorrangig die leeren Flächen innerhalb des Parks durch neue Bebauung und

¹⁰⁴ vgl. §14 Abs 5 VlbG LGBl Nr. 54/2015 RPG

einem Grünraumkonzept mit einem kleinen See entwickelt werden. Diese geplante Weiterentwicklung und das Bekenntnis der Gemeinde Lustenau zu diesem Industrie- und Gewerbepark zeigt die Wichtigkeit des Standorts und bietet den ansässigen Unternehmen dadurch ein hohes Maß an Standortsicherheit.¹⁰⁵

Berichte durch Vertreter der Gemeinde Lustenau und des Unternehmens Prisma Holding AG und diverse Aufnahmen haben gezeigt, dass die Bausubstanz der bestehenden Gebäude als sehr gut eingestuft werden kann. Einerseits ist dies mit Sicherheit auf die noch sehr junge Geschichte des Parks und andererseits auf die teilweise modernen und architektonisch anspruchsvollen Bauwerke im Park zurückzuführen, wie in den folgenden Abbildungen gut erkennbar ist.

Abbildung 19: Millennium Park Lustenau - iCube



Abbildung 18: Millennium Park Lustenau – Competence Center



Quelle: Prisma Holding AG (2016) – Millennium Park Impressionen

Die Erschließung des gesamten Industrie- und Gewerbeparks für Heizung, Wasser und Strom ist durch die unmittelbare Nähe zum Gemeindegebiet Lustenaus gegeben. Die Abfallentsorgung erfolgt durch die Marktgemeinde Lustenau.¹⁰⁶ Hervorzuheben ist in diesem Bereich auf jeden Fall die gute Anbindung an das Breitbandnetz, wodurch Geschwindigkeiten mit mehr als 100 Mbit/s möglich sind. Dieser Aspekt ist speziell für die dort ansässigen Betriebe mit technologischem Schwerpunkt von großer Bedeutung und stellt einen großen Standortvorteil dar.¹⁰⁷

3.3.5 Soziale Infrastruktur

In Bezug auf die soziale Infrastruktur gibt es im Millennium Park Lustenau, im Verhältnis zur Größe des Industrie- und Gewerbeparks, zahlreiche Einrichtungen. Neben einer Kinderbetreuungseinrichtung sind auch zwei Restaurants im Areal situiert. Durch diese Kinderbetreuungseinrichtung wird sehr hoher Wert auf die Work-

¹⁰⁵ vgl. Prisma Holding AG (2016) – Masterplan Millennium Park 2016 Plus

¹⁰⁶ vgl. Marktgemeinde Lustenau (2016) - Abfallwirtschaft

¹⁰⁷ vgl. BMVIT (2016) – Breitbandatlas Österreich

Life Balance gelegt, da die Beschäftigten ihre Kinder, aufgrund der kurzen Wege, in deren Pausen besuchen können. Durch die beiden Gastronomieeinrichtungen wird auch das soziale Netzwerk innerhalb des Parks gestärkt und gefördert. Sport- und Freizeitmöglichkeiten gibt es innerhalb des Untersuchungsgebiets nicht, wobei natürlich das Angebot der Gemeinde Lustenau genutzt werden kann. Aufgrund der Nähe zum Ortsgebiet gibt es keine eigenen sicherheitstechnischen Einrichtungen, wie Feuerwehr oder Polizei im Park.¹⁰⁸

Auswirkungen auf Verkehr und Raum

3.3.6 Verkehr

Nach Rücksprache mit einem Vertreter der Marktgemeinde Lustenau gibt es keine Verkehrszählungen für den Millennium Park Lustenau. Allerdings gibt es im Vorarlberger Online-GIS Atlas Verkehrszählstellen bei der Autobahnanschlussstelle Dornbirn-Süd und auf der L203 im innerstädtischen Bereich von Lustenau. Diese Daten sind in Tabelle 10 zusammengefasst. Aufgrund der Entfernung zwischen dem Untersuchungsgebiet und den einzelnen Zählstellen kann nur eine Abschätzung über das Verkehrsaufkommen im und durch den Millennium Park Lustenau abgegeben werden. Es ist allerdings erkennbar, dass sich das Verkehrsaufkommen in den letzten fünf Jahren nicht sehr verändert hat. Einerseits hat der KFZ-Verkehr pro Tag bei der Anschlussstelle Dornbirn-Süd knapp zugelegt, andererseits ist jedoch der SV-Verkehr pro Tag geringfügig weniger geworden. Noch geringer sind die Veränderungen bei der Zählstelle in der Lustenauer Innenstadt, wo die Werte in den vergangenen fünf Jahren konstant geblieben sind.¹⁰⁹

Tabelle 10: Millennium Park Lustenau - Verkehrsstärken

Zählstelle	JDTV 2011		JDTV 2012		JDTV 2013		JDTV 2014		JDTV 2015	
	KFZ-Verkehr / Tag	SV-Verkehr / Tag								
A14 Anschlussstelle Dornbirn Süd	22.189	1.767	22.263	1.697	22.709	1.717	22.885	1.628	23.699	1.548
L203 Innenstadt Lustenau	18.589	1.936	18.380	1.716	18.981	1.634	18.818	1.744	18.522	1.778

Quelle: Land Vorarlberg, Abt. Straßenbau–Verkehrsdatenbank (Stand: 24.06.2016), eigene Bearbeitung

Aufgrund der schlechten Datenlage bzw. fehlender Informationen lassen sich die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, den Fußgängerverkehr und den

¹⁰⁸ vgl. Prisma Holding AG (2016) – Infrastruktur Millennium Park

¹⁰⁹ vgl. Land Vorarlberg (2016) – Abt. Straßenbau

Radverkehr nur einschätzen. Die induzierte Auslastung der öffentlichen Verkehrslinien durch den Millennium Park Lustenau ist als gering einzuschätzen, da einerseits die Größe des Parks verhältnismäßig klein ist und andererseits die hohe Auslastung der bestehenden Stellplätze darauf schließen lässt, dass der Großteil der Beschäftigten mit dem eigenen KFZ an- bzw. abreist. Die bestehenden Radverkehrsanlagen werden, nach persönlicher Einschätzung, nicht stark genutzt.

3.3.7 Raum

Der Millennium Park Lustenau ist an der westlichen und nördlichen Grenze durch reine Wohnbebauung umgeben und an den übrigen beiden Seiten von landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Einfamilienhaussiedlungen sind teilweise bis an die Grenze und ohne jeglichen Abstand zum Park ausgebreitet. Die östlich und südlich gelegenen freien Flächen würden sich natürlich in der Zukunft für eine mögliche Erweiterung anbieten, wobei eine Erweiterung nach außen im aktuellen Masterplan nicht vorgesehen ist. Die Grenzen sind auch bei diesem Park im öffentlichen Raum kaum wahrnehmbar.¹¹⁰

Die Analyse von möglichen Altlasten innerhalb des Untersuchungsgebiets hat ergeben, dass es keinerlei gefährdete bzw. bereits sanierte und gesicherte Flächen gibt. In Vorarlberg gibt es nur zwei Altlastenflächen in Bregenz und in Dornbirn.¹¹¹

3.3.8 Umwelt

Lärm

Die Analyse der Auswirkungen des Straßenverkehrs im Millennium Park Lustenau über die Lärminfokarte des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zeigt, dass die Lärmbelastung innerhalb des Parks sehr gering ist. Dies ist sicherlich einerseits auf die geringe Größe des Parks und die damit einhergehende kleine Anzahl an Betrieben und andererseits auf die angesiedelten Branchen, welche vergleichsweise wenig Verkehr induzieren, zurückzuführen. Eine hohe Lärmbelastung besteht in unmittelbarer Nähe nur entlang der L204 Lustenauer Straße. Zusätzlich zur Lärmbelastung durch den Verkehr gibt es ebenso Emissionen durch industrielle Tätigkeiten im Industrie- und Gewerbepark. Die Daten der

¹¹⁰ vgl. Land Vorarlberg (2016) – Landesamt für Vermessung und Geoinformation

¹¹¹ vgl. BMLFUW (2014) – Altlasten GIS

Lärminfokarte zeigen, dass es im Millennium Park Lustenau keine Lärmbelastung durch die Industrie gibt.¹¹²

Luftschadstoffe

Aufgrund schlechter Datenlage lässt sich zu den Luftschadstoffen im Millennium Park Lustenau keine Aussage treffen.

Boden

Wie bereits im Kapitel 3.3.4. beschrieben, besteht im Untersuchungsgebiet keine Verdachts- bzw. Altlastenfläche.

Wasser

Die Auswirkungen des Industrie- und Gewerbeparks auf das Grundwasser in der unmittelbaren Umgebung werden über das Wasserinformationssystem WISA des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft analysiert. Laut den Informationen des Informationssystems WISA gibt es keine negativen Auswirkungen des Millennium Parks Lustenau auf das Wasser. Das Grundwasser befindet sich in einem guten Zustand bzw. gibt es keine Belastungen für das Grundwasser.¹¹³

3.3.9 Gesellschaft

Der Millennium Park Lustenau wird von der Bevölkerung als sehr positiv betrachtet, wodurch das Image des Parks also mit „sehr gut“ bewertet werden kann. Bis dato sind keinerlei Konflikte mit Anrainern bekannt und diese zeigen sich sehr kooperativ.¹¹⁴

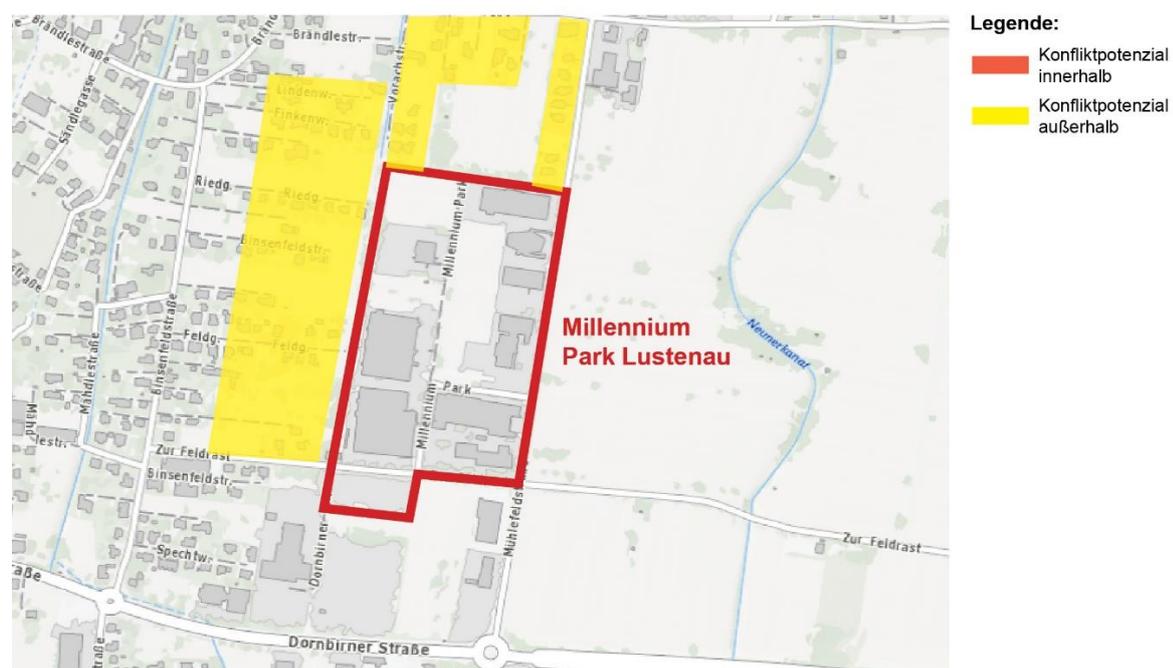
Ähnlich wie bei der Analyse des Modellgewerbeparks Standpunkt Liesing gab es bisher keine Konflikte mit der Bevölkerung, jedoch gibt es rund um den Millennium Park Lustenau Flächen mit Potenzial für Konflikte. Wie in Abbildung 20 erkennbar, grenzen westlich und nördlich Wohngebiete an das Untersuchungsgebiet, wodurch Spannungen zwischen den Nutzungen entstehen könnten.

¹¹² BMLFUW (2015): Lärminfokarte

¹¹³ BMLFUW (2015): Wasserinformationssystem

¹¹⁴ vgl. Zirker, Raimund (2016)

Abbildung 20: Millennium Park Lustenau - Konfliktpotenziale



Quelle: basemap Österreich (Stand: 22.07.2016) – eigene Bearbeitung

3.3.10 Kriterientabelle

Tabelle 11: Millennium Park Lustenau - Kriterientabelle

Kriterienkatalog zur Analyse von Industrie- und Gewerbetarks						
Kriterien zur Analyse der Anforderungen an Raum und Verkehr						
Nr.	Bereich	Nr.	Kriterium	Nr.	Kriterium	Bewertung
1.	Organisation	1.1.	Lage des Parks			mittel
		1.2.	Zentrale Organisationseinrichtung	1.2.1.	Angebot an Dienstleistungen	sehr gut
				1.2.2.	Angebot an Gemeinschaftseinrichtungen	sehr gut
		1.3.	Einzugsgebiet			gut
		1.4.	Arbeitsstätten			gut
2.	Gütermobilität	2.1.	Straßengüterverkehr	1.5.	Mieten	mittel
				1.5.1.	Mieten	mittel
				1.5.2.	Grundstückspreise	gut
				2.1.1.	Entfernung zum nächsten Autobahn/Schnellstraßenanschluss	gut
				2.1.2.	Entfernung zum nächsten Landesstraßenanschluss	gut
		2.1.3.	Anzahl und Kapazitäten der bestehenden Straßeninfrastruktur	gut		
		2.1.4.	Qualität der vorhandenen Straßeninfrastruktur	gut		
		2.1.5.	Anzahl der vorhandenen Stellplätze für den Güterverkehr	mittel		
		2.2.1.	Zustand der Bahninfrastruktur	schlecht		
		2.2.2.	Bedienbarkeit des Industrie- und Gewerbetarks	schlecht		
2.2.3.	Beliehbarkeit der Bahninfrastruktur	schlecht				
2.2.4.	Ausbaubarkeit im Industrie- und Gewerbetark	schlecht				
2.3.	Multimodale Knoten			mittel		
3.	Personenmobilität	3.1.	Motorisierter Individualverkehr	3.1.1.	Entfernung zum nächsten Autobahn/Schnellstraßenanschluss	gut
				3.1.2.	Entfernung zum nächsten Landesstraßenanschluss	gut
				3.1.3.	Anzahl und Kapazitäten der bestehenden Straßeninfrastruktur	gut
				3.1.4.	Qualität der vorhandenen Straßeninfrastruktur	gut
				3.1.5.	Anzahl der vorhandenen Stellplätze für den Personenverkehr	gut
		3.2.	Öffentlicher Verkehr	3.2.1.	Entfernung zum nächsten Bahnhof	schlecht
				3.2.2.	Lage und Anzahl der ÖV-Haltestellen	mittel
				3.2.3.	Verteilung und Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen	mittel
				3.2.4.	Bedienungsqualität der ÖV-Einrichtungen	mittel
				3.2.5.	Betriebszeiten und Intervalle der ÖV-Einrichtungen	mittel
				3.2.6.	Zustand der Bahninfrastruktur	schlecht
				3.2.7.	Tauglichkeit zur Verwendung für den Personenverkehr	schlecht
		3.3.	Fußgängerverkehr	3.3.1.	Anzahl und Längen der vorhandenen Gehwege	mittel
				3.3.2.	Zustand der Gehwege	mittel
				3.3.3.	Sicherheitstechnische Einrichtungen	schlecht
		3.4.	Radverkehr	3.3.4.	Wegelängen zu den wichtigsten Knotenpunkten	mittel
				3.4.1.	Anzahl und Längen der vorhandenen Radwege	mittel
				3.4.2.	Anzahl und Lage der Radabstellanlagen	schlecht
				3.4.3.	Zustand der Radwege	gut
				3.4.4.	Wegelängen zu den wichtigsten Knotenpunkten	gut
3.5.	Elektromobilität	3.4.5.	Angebot (Anzahl und Lage) an Bikesharing-Anlagen	keine Angabe möglich		
		3.5.1.	Anzahl und Lage der Ladestationen	keine Angabe möglich		
		3.5.2.	Verteilung der Ladestationen im Park	keine Angabe möglich		
4.	Raumplanung	4.1.	Anzahl und Zustand der bestehenden Gebäude		gut	
		4.2.	Standortanbindung	4.4.1.	Anknüpfung an das übergeordnete Verkehrsnetz	mittel
				4.4.2.	Anzahl der unmittelbar erreichbaren multimodalen Knoten	mittel
				4.4.3.	Anbindung an den nächsten Flughafen	schlecht
		4.3.	Technische Infrastruktur	4.5.1.	Stromversorgung	gut
				4.5.2.	Gasversorgung	gut
				4.5.3.	Wasserversorgung	gut
				4.5.4.	Abwasserbeseitigung	gut
				4.5.5.	Abfallentsorgung	gut
				4.5.6.	Fernwärmeschluss	gut
4.5.7.	Breitbandanschluss			sehr gut		
4.4.	Fremdnutzung		sehr gut			
4.5.	Standortsicherheit und Erweiterungsmöglichkeiten		sehr gut			
5.	Soziale Infrastruktur	5.1.	Anzahl und Lage von Kinderbetreuungseinrichtungen		sehr gut	
		5.2.	Anzahl und Einzugsgebiet von Polizeistationen		keine Angabe möglich	
		5.3.	Anzahl und Einzugsgebiet von Feuerwehrestationen		keine Angabe möglich	
		5.4.	Art und Anzahl von Sport- und Freizeitmöglichkeiten		mittel	
Kriterien zur Analyse der Auswirkungen auf Raum und Verkehr						
Nr.	Bereich	Nr.	Kriterium	Nr.	Kriterium	Bewertung
1.	Organisation	1.1.	Netzwerke innerhalb des Industrie- und Gewerbetarks			gut
		1.2.	Anzahl der Kooperationen zwischen den Betrieben			mittel
2.	Mobilität	2.1.	Motorisierter Individualverkehr	2.1.1.	Auslastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur	gut
				2.1.2.	Auslastung der bestehenden Stellplätze	gut
		2.2.	Öffentlicher Verkehr	2.2.1.	Auslastung der ÖV-Linien	gut
				2.2.2.	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Linien	sehr gut
		2.3.	Fußgängerverkehr	2.3.1.	Nutzung des bestehenden Angebots	mittel
				2.3.2.	Barrieren im bestehenden Gehwegenetz	schlecht
		2.4.	Radverkehr	2.4.1.	Auslastung der vorhandenen Radwege	mittel
				2.4.2.	Barrieren im bestehenden Radwegenetz	gut
				2.4.3.	Nutzung des vorhandenen Bikesharing-Angebots	keine Angabe möglich
		2.5.	Elektromobilität	2.5.1.	Auslastung der bestehenden Ladestationen	keine Angabe möglich
2.5.2.	Nutzung von Seiten der Betriebe			keine Angabe möglich		
2.5.3.	Förderinitiativen			mittel		
3.	Raum	3.1.	Anzahl der leerstehenden Gebäude und Flächen		gut	
		3.2.	Alllasten		sehr gut	
		3.3.	Barriere bzw. Abgrenzung nach außen		gut	
		3.4.	Umgebung	3.4.1.	Entfernung zum nächsten Wohngebiet	schlecht
3.4.2.	Entfernung zum nächsten Freizeitgebiet			mittel		
4.	Umwelt	4.1.	Emissionen/Immissionen	4.1.1.	Lärm	gut
				4.1.2.	Luft	keine Angabe möglich
				4.1.3.	Boden	gut
				4.1.4.	Wasser	sehr gut
5.	Gesellschaft	5.1.	Image des Industrie- und Gewerbetarks in der Bevölkerung		sehr gut	
		5.2.	Konfliktpotenziale		sehr gut	

Quelle: eigene Bearbeitung

3.4 Techno-Z Salzburg

3.4.1 Überblick

Abbildung 21: Techno-Z Salzburg Lageplan



Tabelle 12: Eckdaten Techno-Z Salzburg

Techno-Z Salzburg	
Bundesland	Salzburg
Bezirk	Salzburg
Gründungsjahr	1988
Typ	Technologiepark
Fläche	ca. 3,3 ha
Anzahl Betriebe	ca. 90
Anzahl Beschäftigte	ca. 1000
Betriebe pro ha	27,3 Betriebe pro ha
Beschäftigte pro ha	303,0 Beschäftigte pro ha
Straßennetzlänge pro ha	0,16 km Straße pro ha
Gehweglänge pro ha	0,23 km Gehweg pro ha
Radwege pro ha	0,13 km Radweg pro ha
Versiegelungsgrad	44% der Flächen sind versiegelt (Schätzwert)
Grünflächenanteil	32% Grünflächen (Schätzwert)

Quelle: Techno-Z Verbund GmbH – Techno-Z Salzburg (<http://www.techno-z.at/start/>) – 11.05.2016

Anforderungen an Raum und Verkehr

3.4.2 Organisation

Der Technologiepark Techno-Z Salzburg liegt, wie in Abbildung 21 ersichtlich, im nördlichen Stadtgebiet der Landeshauptstadt Salzburg. Mit seinen rund 3,3 ha Fläche ist der Park der kleinste der vier Beispielparks. Im Jahr 1988 wurde der erste Bauteil des Technologieparks eröffnet und schrittweise in den folgenden Jahren erweitert und ausgebaut. Zurzeit sind im Untersuchungsgebiet rund 90 Unternehmen mit knapp 1000 Beschäftigten angesiedelt. Der überwiegende Anteil der Betriebe ist, wie der Park-Typ vermuten lässt, aus der Technologiebranche, wie beispielsweise Telekommunikation, Luftfahrttechnologie oder Softwareentwicklung. Des Weiteren sind noch einige wenige Unternehmen aus anderen Branchen, unter anderem Beratungsfirmen, Energieversorgung oder Immobilienentwicklung im Park ansässig.¹¹⁵

Mit rund 152.000 Einwohnern ist die Stadt Salzburg die größte Stadt im Bundesland Salzburg und die viertgrößte Stadt Österreichs. Das Einzugsgebiet des Techno-Z Salzburgs lässt sich sicherlich, aufgrund der Nähe zu den Umlandgemeinden mit rund 200.000 Menschen beziffern. Erwähnenswert ist hierbei mit Sicherheit die Nähe zur deutsch-österreichischen Grenze, welche rund vier Kilometer entfernt ist.¹¹⁶

Im Jahr 1978 wurde die Salzburger Betriebsansiedlungsgesellschaft zur Zeit der Wirtschaftskrise gegründet. Das Hauptaugenmerk dieser Gesellschaft liegt auf der Ansiedlung von High-Tech Unternehmen und auf der Entwicklung von Gründer- und Technologiezentren. Der später daraus resultierende Techno-Z Verbund betreibt und entwickelt derzeit sieben Standorte in ganz Salzburg, unter anderem Bischofshofen, Pfarrwerfen, Zell am See oder Saalfelden. Die Leistungen der Techno-Z Verbund GmbH reichen dabei von der persönlichen Betreuung über die Bereitstellung der technischen Infrastruktur bis hin zur Kinderbetreuung. Der Technologiepark Techno-Z Salzburg wurde dabei nach dem Prinzip „Arbeiten, Studieren und Wohnen“ entwickelt und errichtet. Denn neben Büros und der unmittelbar angrenzenden Universität

¹¹⁵ vgl. Techno-Z Verbund GmbH (2016) – Standort Salzburg

¹¹⁶ vgl. Stadtgemeinde Salzburg (2016) – Zahlen und Fakten

Salzburg beherbergt der Park zahlreiche Wohnungen für Studenten und Beschäftigte der ansässigen Unternehmen.¹¹⁷

Bodenmarkt

Der Bodenmarkt umfasst in dieser Arbeit den Grundstückspreis für Betriebsansiedlungen pro m², den Mietpreis für Büroflächen pro m² und den Mietpreis für Geschäftslokale pro m². Aufgrund der Datenlage beziehen sich die Preise auf den Bezirk Dornbirn. Datengrundlage für diese Analyse ist der Immobilienpreisspiegel 2015 der Wirtschaftskammer Österreich. Die angegebenen Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, wodurch diese natürlich von der Realität abweichen können.

In Tabelle 13 sind die einzelnen Preisangaben für die Stadt Salzburg und im Vergleich dazu die Durchschnittswerte für das Bundesland Salzburg angeführt. Die Analyse zeigt, dass die Werte der Stadt Salzburg in allen drei Kategorien über dem Durchschnitt liegen. Vor allem bei den Grundstückspreisen für Betriebsansiedlungen sind die Preise in der Stadt Salzburg rund doppelt so hoch wie der bundeslandweite Durchschnitt. Diese Differenz lässt sich sicherlich durch die infrastrukturellen und standortbezogenen Vorteile der Stadt Salzburg gegenüber den anderen Bezirken erklären. Des Weiteren sind die Mietpreise für Geschäftslokale ebenfalls knapp dreimal so hoch wie in den anderen Bezirken, was wiederum auf die Vorteile der Stadt Salzburg zurückzuführen ist. Die Mietpreise für Büroflächen sind in der Stadt Salzburg auch über dem Durchschnitt, wobei hier die Unterschiede nur minimal sind.

Tabelle 13: Techno-Z Salzburg - Bodenmarkt

Grundstückspreis für Betriebsansiedlung pro m ²					
	2011	2012	2013	2014	2015
Stadt Salzburg	282,1 €	272,4 €	297,2 €	347,9 €	356,0 €
Ø Salzburg	143,5 €	145,4 €	153,2 €	163,5 €	168,7 €

Mietpreis für Büroflächen pro m ²					
	2011	2012	2013	2014	2015
Stadt Salzburg	8,7 €	9,1 €	9,3 €	9,6 €	9,0 €
Ø Salzburg	6,8 €	7,3 €	7,5 €	7,6 €	7,5 €

¹¹⁷ vgl. Techno-Z Verbund GmbH (2016) – Meilensteine

Mietpreis für Geschäftslokale pro m ²					
	2011	2012	2013	2014	2015
Stadt Salzburg	51,9 €	51,7 €	54,0 €	60,0 €	53,3 €
Ø Salzburg	15,9 €	15,7 €	15,8 €	17,0 €	15,7 €

Quelle: Wirtschaftskammer Österreich – Immobilienpreisspiegel 2015, eigene Bearbeitung

3.4.3 Mobilität

Motorisierter Individualverkehr

Der Technologiepark Techno-Z Salzburg ist über die westlich angrenzende Rosa-Kerschbaumer - Straße an das Straßennetz angeschlossen. Weiter über die Bahnhofstraße in Richtung Norden erfolgt die Anbindung an die Autobahn A1 Westautobahn über die Anschlussstelle Salzburg Nord. Diese ist rund drei Kilometer entfernt und in knapp sechs Minuten erreichbar. Über diese Autobahn erfolgt die westliche Erschließung in Richtung Deutschland bzw. Tirol und die östliche Erschließung in Richtung Wien. Über die Rosa-Kerschbaumer-Straße erfolgt die direkte Anbindung an die Salzburger Innenstadt und die nördliche Erschließung in Richtung Oberösterreich bzw. Deutschland. Diese Verkehrsbeziehungen sind in Abbildung 22 gut ersichtlich. Der Flughafen Salzburg ist vom Technologiepark Techno-Z Salzburg rund 12 Kilometer entfernt, wofür rund 15 Minuten bei ruhiger Verkehrslage benötigt werden.

Abbildung 22: Techno-Z Salzburg - Verkehrsnetz



Quelle: Google Maps (Stand: 11.07.2016) – eigene Bearbeitung

Im Areal des Techno-Z Salzburgs gibt es zahlreiche KFZ-Stellplätze, wobei diese größtenteils kostenpflichtig sind bzw. von den Beschäftigten der Unternehmen angemietet werden können. Diese Stellplätze befinden sich ausnahmslos im Eigentum der Techno-Z Verbund GmbH.

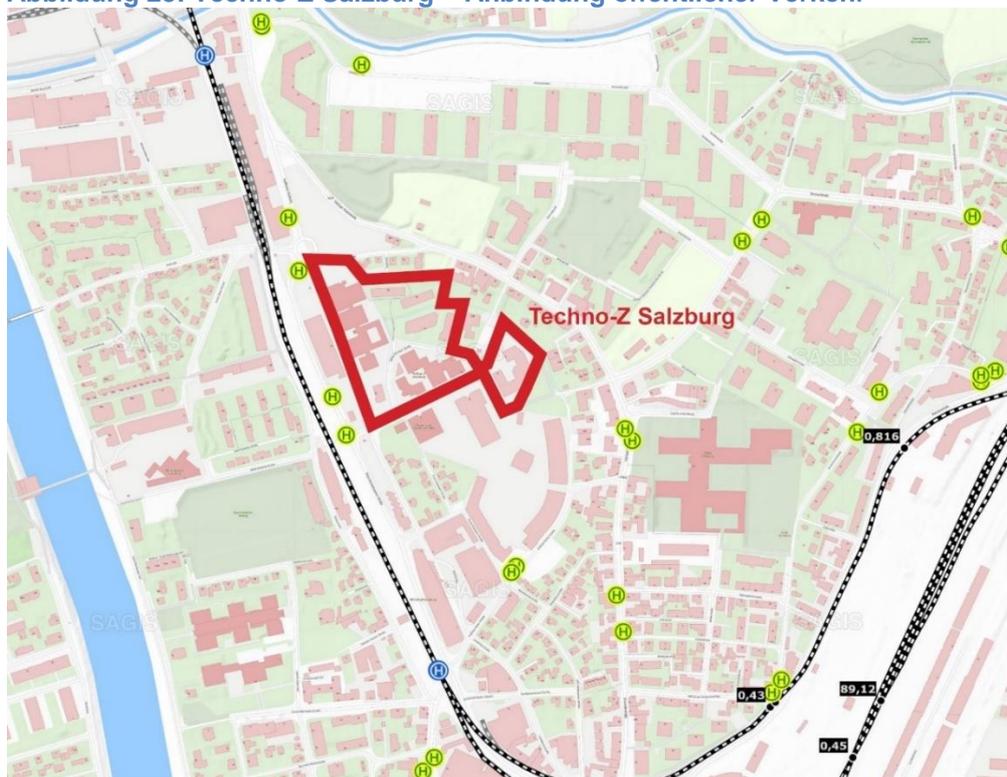
Güterverkehr

In Bezug auf den Güterverkehr muss vorweg festgehalten werden, dass aufgrund der Größe des Parks und der ansässigen Branchen und Betriebsgrößen von keinem hohen Schwerverkehrsaufkommen ausgegangen werden kann. Die vorhandene Straßeninfrastruktur ist dennoch gut ausgebaut und in einem guten Zustand und hätte gewisse Schwerverkehrskapazitäten. Im Untersuchungsgebiet gibt es keinen Gleisanschluss bzw. keine Möglichkeit Güter per Bahn in und aus dem Park zu transportieren, wobei dies aufgrund der angesiedelten Branchen nicht notwendig ist. Die Anbindung an multimodale Knoten ist durch den Autobahnanschluss und die Anbindung an den Flughafen Salzburg gegeben und wird dadurch mit „gut“ bewertet.

Öffentlicher Verkehr

Wie in Abbildung 23 gut erkennbar, ist der Technologiepark Techno-Z Salzburg über Busse und Schnellbahnen an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen.

Abbildung 23: Techno-Z Salzburg – Anbindung öffentlicher Verkehr



Quelle: Land Salzburg SAGIS (Stand: 11.07.2016) – eigene Bearbeitung

Im Untersuchungsgebiet befindet sich keine Haltestelle einer Buslinie bzw. einer Schnellbahnlinie, wobei zwei Bushaltestellen und zwei Schnellbahnstationen in unmittelbarer Nähe zum Park situiert sind. Die Bushaltestellen sind zwischen 180 Meter und 250 Meter vom Zentrum des Parks entfernt und werden von zwei Linien bedient. Die beiden Schnellbahnstationen sind rund 500 Meter vom Technologiepark entfernt und werden von zwei Linien angefahren. Der Salzburger Hauptbahnhof ist knapp 1,5 Kilometer entfernt und über die Bus- bzw. Schnellbahnlinien in wenigen Minuten erreichbar.

Buslinien¹¹⁸

Buslinie 6

Endstationen: Parsch – Itzling West

Betriebszeiten: Mo – Fr (5:25 Uhr bis 1:02 Uhr), Sa (5:45 Uhr bis 1:02 Uhr), So- und Feiertag (5:26 Uhr bis 1:02 Uhr)

Intervalle: 10 Minuten (Mo – Fr), 20 Minuten (Sa, So- und Feiertag)

Buslinie 111

Endstationen: Salzburg - Feldkirchen

Betriebszeiten: Mo – Fr (6:59 Uhr bis 21:11 Uhr)

Intervalle: unregelmäßig

Schnellbahnlinien¹¹⁹

Schnellbahn S 1

Endstationen: Salzburg - Ostermiething

Betriebszeiten: Mo – Sa (5:00 Uhr bis 2:35 Uhr), So- und Feiertag (5:00 Uhr bis 2:35 Uhr)

Intervalle: 30 Minuten (Mo – Fr, Sa, So- und Feiertag)

¹¹⁸ Salzburger Verkehrsverbund GmbH (2016) - Fahrpläne

¹¹⁹ Salzburger Verkehrsverbund GmbH (2016) - Fahrpläne

Schnellbahn S 11

Endstationen: Salzburg Ostermiething

Betriebszeiten: Mo – Fr (5:05 Uhr bis 0:58 Uhr), So- und Feiertag (5:00 Uhr bis 0:58 Uhr)

Intervalle: 30 Minuten (Mo – Fr, Sa, So- und Feiertag)

Fußgängerverkehr

Im Technologiepark Techno-Z Salzburg gibt es Gehwege mit einer Gesamtlänge von rund 0,77 km. Der Großteil der Gehwege befindet sich im östlichen Teil des Untersuchungsgebiets und erschließt die dort errichteten Wohngebäude für Studenten und Mitarbeiter der ansässigen Unternehmen. Diese Gehwege weisen eine sehr hohe Qualität auf, da sie parkähnlich angelegt sind und mit dem Straßenverkehr nicht in Berührung kommen. Aufgrund der geringen Größe des Parks sind auch die fußläufigen Wegelängen dementsprechend gering. In der Regel sind alle Eckpunkte vom Zentrum des Parks in rund drei Minuten zu Fuß zu erreichen.

Radverkehr

Im gesamten Areal des Techno-Z Salzburgs gibt es rund 0,44 km Radwege. Der größte Anteil verläuft auf einem baulich getrennten Radweg entlang der Jakob-Haringer-Straße im südlichen Teil des Parks. Ähnlich wie bei den Gehwegen sind auch mit dem Rad die Wege innerhalb des Parks sehr kurz.

Elektromobilität

In Bezug auf Elektromobilität befindet sich im Untersuchungsgebiet keine Elektrotankstelle. Allerdings ist eine Elektrotankstelle im benachbarten Areal der Firma Post AG situiert, welche sicherlich von Mitarbeitern, Kunden bzw. Studenten des Parks mitbenutzt werden kann. Diese Tankstelle bietet Platz für ein Elektroauto und ist jederzeit benutzbar.¹²⁰

Für Betriebe im Industrie- und Gewerbepark Techno-Z Salzburg gibt es ausschließlich bundesweite Förderungen für die Anschaffung von elektrische betriebenen

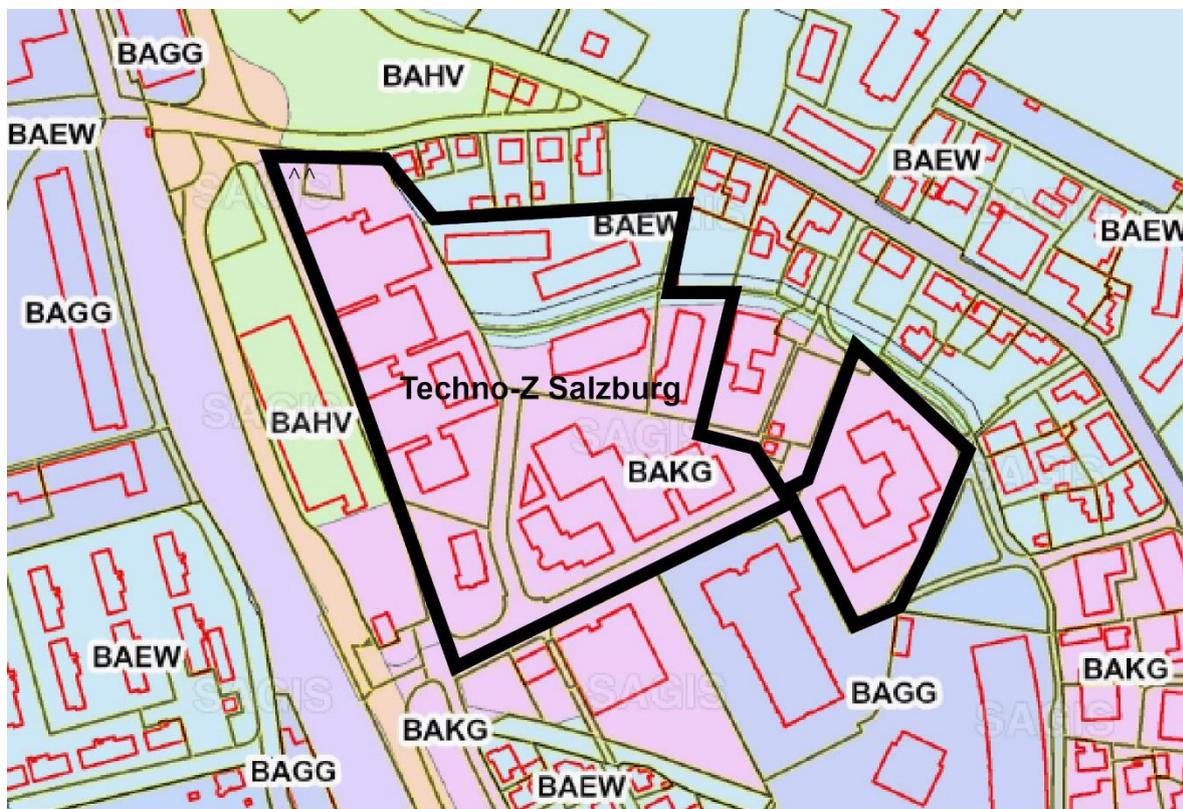
¹²⁰ vgl. Kelag (2016)

Fahrzeugen. Da das Bundesland Salzburg die Unternehmen in diesem Fall nicht fördert, wird dieser Punkt im Kriterienkatalog mit „mittel“ bewertet.¹²¹

3.4.4 Raumplanung

Der Großteil der Flächen des Techno-Z Salzburgs weisen eine Widmung der Kategorie „Bauland Kerngebiet“ auf. Ein kleiner Teil im nördlichen Bereich des Areals besitzt die Widmung „Bauland erweitertes Wohngebiet“. Auf dieser Fläche wurden die Studentenwohnheime errichtet. Die Zusammenhänge und die einzelnen Widmungen sind in Abbildung 24 ersichtlich.

Abbildung 24: Techno-Z Salzburg - Flächenwidmung



Legende:

BAGG - Bauland Gewerbegebiet BAHV - Bauland Handelsbetriebe Verbrauchermärkte
 BAEW - Bauland erweiterte Wohngebiete BAKG - Bauland Kerngebiete

Quelle: Land Salzburg SAGIS (Stand: 13.07.2016) – eigene Bearbeitung

Aufgrund fehlender Informationen bzw. Daten lässt sich die Flächenbilanz des Industrie- und Gewerbeparks nur abschätzen. Diese Werte sehen wie folgt aus:

¹²¹ vgl. Austrian Mobile Power (2016) – Factsheet: Ankaufsförderungen für Unternehmen, Gemeinden & Vereine

- 1,20 ha bebaut
- 1,87 ha unbebaut
- 0,23 ha Straßen

Der Zustand der Gebäude kann, aufgrund von Aussagen durch Vertreter des Techno-Z Salzburgs und Aufnahmen, als sehr gut eingestuft werden. Dies ist sicherlich auf die noch verhältnismäßig junge Geschichte des Parks zurückzuführen.

In Bezug auf das Thema technische Infrastruktur ist der Park aufgrund der Einbettung in das städtische Gefüge von Salzburg komplett aufgeschlossen. Die Abfallentsorgung erfolgt durch das Abfallservice der Stadt Salzburg.¹²² Auffallend ist hier die gute Anbindung an das Breitbandnetz. Der Anschluss ermöglicht Geschwindigkeiten von bis zu 100 Mbit/s, die auch von den ansässigen Technologiebetrieben benötigt werden.¹²³

Die Geschichte des Parks mit der kontinuierlichen Erweiterung und die vergleichsweise hohe Auslastung der Mietflächen zeigen, dass der Standort bei den Unternehmen beliebt ist und seitens der Betriebe als sicher eingestuft wird. Viele Betriebe nutzen die unmittelbare Nähe zur Universität Salzburg und kooperieren mit den universitären Einrichtungen.

3.4.5 Soziale Infrastruktur

Wie bereits in den vorherigen analysierten Parks wird auch im Techno-Z Salzburg großer Wert auf eine qualitativ hochwertige soziale Infrastruktur gelegt. Neben zwei Gastronomieeinrichtungen und einer Polizeistation gibt es ebenfalls eine Kinderbetreuungseinrichtung. Im Gegensatz zu den anderen Beispielparks hat der Techno-Z Salzburg mit den in den Park integrierten Wohnungen für Studenten und Mitarbeitern ein Alleinstellungsmerkmal. Mit dieser Möglichkeit hebt der Industrie- und Gewerbepark den Begriff „work-life-balance“ auf eine neue Stufe, denn hier wird das Wohnen und Arbeiten räumlich stark miteinander vereint.¹²⁴

¹²² vgl. Stadtgemeinde Salzburg (2016) – Abfall & Abwasser

¹²³ vgl. BMVIT (2016) – Breitbandatlas Österreich

¹²⁴ vgl. Techno-Z Verbund GmbH (2016) – Standort Salzburg

Auswirkungen auf Verkehr und Raum

3.4.6 Verkehr

Alle Straßen im und rund um das Untersuchungsgebiet sind zweispurig ausgebaut, wodurch diese eine begrenzte Kapazität aufweisen. Aufgrund schlechter Datenlage lässt sich allerdings zu den Verkehrsmengen innerhalb und rund um den Technologiepark Techno-Z Salzburg keine Aussage treffen. Allerdings ist davon auszugehen, dass der durch den Industrie- und Gewerbepark induzierte Verkehr aufgrund der Größe, der Anzahl der Betriebe und der ansässigen Branchen verhältnismäßig gering ist.

Aufgrund fehlender Informationen lassen sich die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, den Fußgängerverkehr und den Radverkehr nur einschätzen. Jedoch ist aufgrund der sehr guten Anbindung des Techno-Z Salzburgs an das öffentliche Verkehrsnetz davon auszugehen, dass dieses Angebot von den Beschäftigten aber auch von Kunden genutzt wird und die Auslastung dadurch durchaus als hoch einzuschätzen ist. Die bestehenden Radverkehrsanlagen werden, nach persönlicher Einschätzung, nicht stark genutzt.

3.4.7 Raum

Der Technologiepark Techno-Z Salzburg ist, wie bereits beschrieben, in das städtische Gefüge von Salzburg eingebettet und hat in unmittelbarer Nähe keine möglichen Erweiterungsflächen. Nördlich und östlich des Industrie- und Gewerbeparks sind direkt angrenzende Einfamilienhaussiedlungen situiert, südlich zum Teil Siedlungen und ein großes Areal der ÖBB Postbusse und westlich ist der Park durch bestehende Gleisanlagen begrenzt. Da bereits im Untersuchungsgebiet Wohnungen für Studenten und Mitarbeiter errichtet wurden, lässt sich daraus schließen, dass der Park keinen störenden Faktor in der unmittelbaren Umgebung darstellt.

Die Analyse von möglichen Altlasten innerhalb des Untersuchungsgebiets hat ergeben, dass es keinerlei gefährdete bzw. bereits sanierte und gesicherte Flächen gibt. Es gibt im gesamten Stadtgebiet von Salzburg nur zwei Altlastenflächen, die allerdings schon gesichert bzw. saniert wurden.¹²⁵

¹²⁵ vgl. BMLFUW (2014) – Altlasten GIS

3.4.8 Umwelt

Lärm

Die Analyse der Auswirkungen des Straßenverkehrs im Techno-Z Salzburg über die Lärminfokarte des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zeigt, dass die Lärmbelastung innerhalb des Parks nicht zu unterschätzen ist. Diese Belastung entsteht hauptsächlich durch die Straßen Rosa-Kerschbaumer-Straße und Itzlinger Hauptstraße. Allerdings ist davon auszugehen, dass der Schwerverkehrsanteil im Park durch die Art der Unternehmen relativ gering ist und dadurch kaum Lärm durch den Verkehr im Park entsteht. Zusätzlich zur Lärmbelastung durch den Verkehr gibt es ebenso Emissionen durch industrielle Tätigkeiten im Industrie- und Gewerbepark. Die Daten der Lärminfokarte zeigen, dass es im Techno-Z Salzburg keine Lärmbelastung durch die Industrie gibt.¹²⁶

Luftschadstoffe

Aufgrund schlechter Datenlage, lässt sich zu den Luftschadstoffen im Techno-Z Salzburg keine Aussage treffen.

Boden

Wie bereits im Kapitel 3.4.4. beschrieben, besteht im Untersuchungsgebiet keine Verdachts- bzw. Altlastenfläche.

Wasser

Die Auswirkungen des Industrie- und Gewerbeparks auf das Grundwasser in der unmittelbaren Umgebung werden über das Wasserinformationssystem WISA des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft analysiert. Laut den Informationen des Informationssystems WISA gibt es keine negativen Auswirkungen des Techno-Z Salzburgs auf das Wasser. Das Grundwasser befindet sich in einem guten Zustand bzw. gibt es keine Belastungen für das Grundwasser.¹²⁷

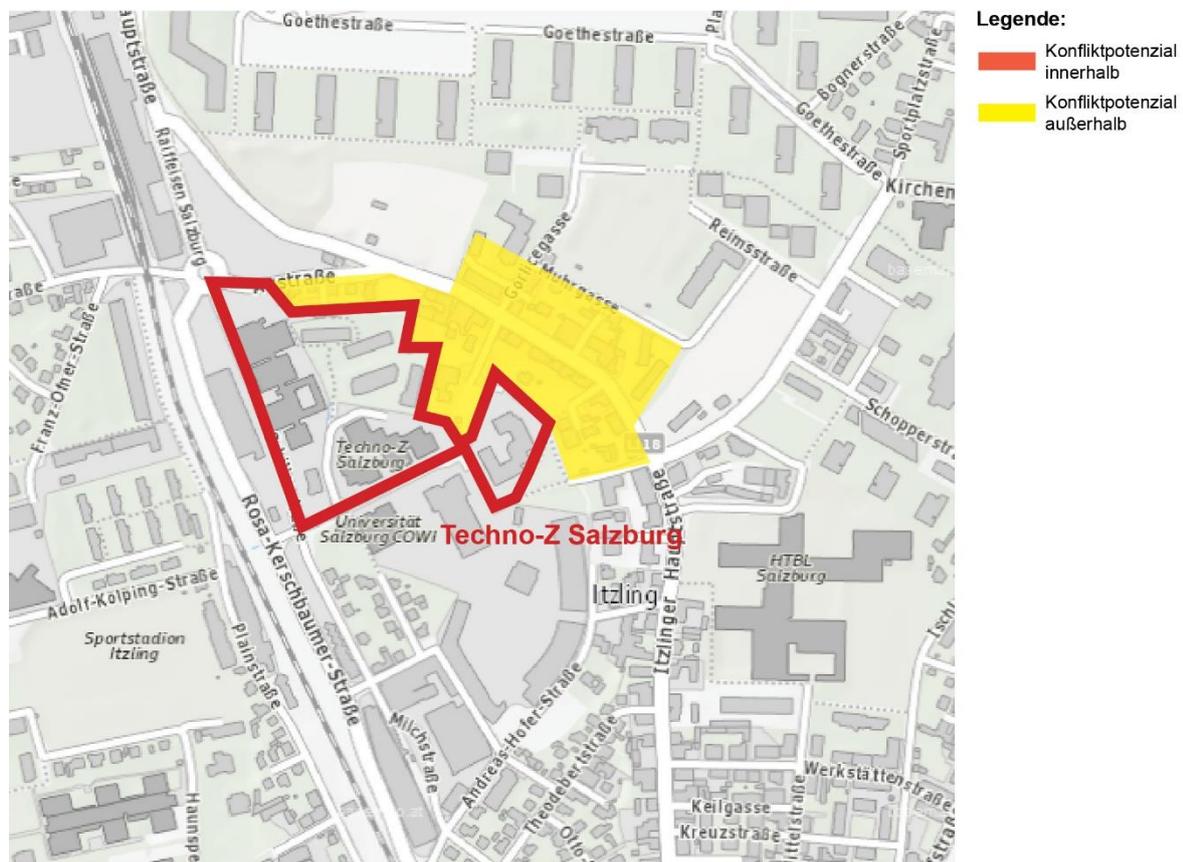
¹²⁶ BMLFUW (2015): Lärminfokarte

¹²⁷ BMLFUW (2015): Wasserinformationssystem

3.4.9 Gesellschaft

In der folgenden Abbildung 25 sind die möglichen Konfliktpotenziale in der unmittelbaren Umgebung des Techno-Z Salzburgs aufgezeigt. Es befindet sich zwar ein Wohngebiet in unmittelbarer Nähe zum Untersuchungsgebiet, jedoch ist hier, im Gegensatz zu den anderen Fallbeispiel-parks, das Potenzial für Konflikte nicht sehr hoch. Aufgrund der geringen Größe des Parks und der bereits im Industrie- und Gewerbepark bestehenden Wohngebäude für Studenten und Mitarbeiter, ist davon auszugehen, dass es in der Nutzung der beiden Flächen kein Potenzial für Konflikte gibt.

Abbildung 25: Techno-Z Salzburg - Konfliktpotenziale



Quelle: basemap Österreich (Stand: 22.07.2016) – eigene Bearbeitung

3.4.10 Kriterientabelle

Tabelle 14: Techno-Z Salzburg - Kriterientabelle

Kriterienkatalog zur Analyse von Industrie- und Gewerbe Parks						
Kriterien zur Analyse der Anforderungen an Raum und Verkehr						
Nr.	Bereich	Nr.	Kriterium	Nr.	Kriterium	Bewertung
1.	Organisation	1.1.	Lage des Parks			sehr gut
		1.2.	Zentrale Organisationseinrichtung	1.2.1.	Angebot an Dienstleistungen	sehr gut
				1.2.2.	Angebot an Gemeinschaftseinrichtungen	sehr gut
		1.3.	Einzugsgebiet			gut
		1.4.	Arbeitsstätten			gut
2.	Gütermobilität	2.1.	Straßengüterverkehr	1.5.1.	Mieten	mittel
				1.5.2.	Grundstückspreise	mittel
				2.1.1.	Entfernung zum nächsten Autobahn/Schnellstraßenanschluss	gut
				2.1.2.	Entfernung zum nächsten Landesstraßenanschluss	sehr gut
				2.1.3.	Anzahl und Kapazitäten der bestehenden Straßeninfrastruktur	gut
				2.1.4.	Qualität der vorhandenen Straßeninfrastruktur	gut
				2.1.5.	Anzahl der vorhandenen Stellplätze für den Güterverkehr	mittel
				2.2.1.	Zustand der Bahninfrastruktur	schlecht
		2.2.	Schienengüterverkehr	2.2.2.	Bedienbarkeit des Industrie- und Gewerbe Parks	schlecht
				2.2.3.	Befahrbarkeit der Bahninfrastruktur	schlecht
2.2.4.	Ausbaubarkeit im Industrie- und Gewerbe Park			schlecht		
2.3.	Multimodale Knoten			gut		
3.	Personenmobilität	3.1.	Motorisierter Individualverkehr	3.1.1.	Entfernung zum nächsten Autobahn/Schnellstraßenanschluss	gut
				3.1.2.	Entfernung zum nächsten Landesstraßenanschluss	sehr gut
				3.1.3.	Anzahl und Kapazitäten der bestehenden Straßeninfrastruktur	gut
				3.1.4.	Qualität der vorhandenen Straßeninfrastruktur	sehr gut
				3.1.5.	Anzahl der vorhandenen Stellplätze für den Personenverkehr	mittel
		3.2.	Öffentlicher Verkehr	3.2.1.	Entfernung zum nächsten Bahnhof	sehr gut
				3.2.2.	Lage und Anzahl der ÖV-Haltestellen	gut
				3.2.3.	Verteilung und Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen	gut
				3.2.4.	Bedienungsqualität der ÖV-Einrichtungen	gut
				3.2.5.	Betriebszeiten und Intervalle der ÖV-Einrichtungen	gut
				3.2.6.	Zustand der Bahninfrastruktur	sehr gut
				3.2.7.	Tauglichkeit zur Verwendung für den Personenverkehr	sehr gut
		3.3.	Fußgängerkehr	3.3.1.	Anzahl und Längen der vorhandenen Gehwege	sehr gut
				3.3.2.	Zustand der Gehwege	gut
				3.3.3.	Sicherheitstechnische Einrichtungen	sehr gut
				3.3.4.	Wegelängen zu den wichtigsten Knotenpunkten	sehr gut
				3.3.5.	Wegelängen zu den wichtigsten Knotenpunkten	gut
		3.4.	Radverkehr	3.4.1.	Anzahl und Längen der vorhandenen Radwege	gut
				3.4.2.	Anzahl und Lage der Radabstellanlagen	mittel
				3.4.3.	Zustand der Radwege	gut
3.4.4.	Wegelängen zu den wichtigsten Knotenpunkten			gut		
3.4.5.	Angebot (Anzahl und Lage) an Bikesharing-Anlagen			keine Angabe möglich		
3.5.	Elektromobilität	3.5.1.	Anzahl und Lage der Ladestationen	mittel		
		3.5.2.	Verteilung der Ladestationen im Park	schlecht		
4.	Raumplanung	4.1.	Anzahl und Zustand der bestehenden Gebäude		sehr gut	
		4.2.	Standortanbindung	4.4.1.	Anknüpfung an das übergeordnete Verkehrsnetz	gut
				4.4.2.	Anzahl der unmittelbar erreichbaren multimodalen Knoten	gut
				4.4.3.	Anbindung an den nächsten Flughafen	sehr gut
		4.3.	Technische Infrastruktur	4.5.1.	Stromversorgung	sehr gut
				4.5.2.	Gasversorgung	sehr gut
				4.5.3.	Wasserversorgung	sehr gut
				4.5.4.	Abwasserbeseitigung	sehr gut
				4.5.5.	Abfallentsorgung	sehr gut
				4.5.6.	Fernwärmeanschluss	sehr gut
4.5.7.	Breitbandanschluss			gut		
4.4.	Fremdnutzung		gut			
4.5.	Standortsicherheit und Erweiterungsmöglichkeiten		sehr gut			
5.	Soziale Infrastruktur	5.1.	Anzahl und Lage von Kinderbetreuungseinrichtungen		sehr gut	
		5.2.	Anzahl und Einzugsgebiet von Polizeistationen		sehr gut	
		5.3.	Anzahl und Einzugsgebiet von Feuerwehrestationen		keine Angabe möglich	
		5.4.	Art und Anzahl von Sport- und Freizeitmöglichkeiten		mittel	
Kriterien zur Analyse der Auswirkungen auf Raum und Verkehr						
Nr.	Bereich	Nr.	Kriterium	Nr.	Kriterium	Bewertung
1.	Organisation	1.1.	Netzwerke innerhalb des Industrie- und Gewerbe Parks			gut
		1.2.	Anzahl der Kooperationen zwischen den Betrieben			gut
2.	Mobilität	2.1.	Motorisierter Individualverkehr	2.1.1.	Auslastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur	gut
				2.1.2.	Auslastung der bestehenden Stellplätze	mittel
		2.2.	Öffentlicher Verkehr	2.2.1.	Auslastung der ÖV-Linien	gut
				2.2.2.	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Linien	gut
		2.3.	Fußgängerkehr	2.3.1.	Nutzung des bestehenden Angebots	sehr gut
				2.3.2.	Barrieren im bestehenden Gehwegenetz	gut
		2.4.	Radverkehr	2.4.1.	Auslastung der vorhandenen Radwege	gut
				2.4.2.	Barrieren im bestehenden Radwegenetz	mittel
		2.5.	Elektromobilität	2.4.3.	Nutzung des vorhandenen Bikesharing-Angebots	keine Angabe möglich
				2.5.1.	Auslastung der bestehenden Ladestationen	schlecht
2.5.2.	Nutzung von Seiten der Betriebe			schlecht		
		2.5.3.	Förderinitiativen	mittel		
3.	Raum	3.1.	Anzahl der leerstehenden Gebäude und Flächen		gut	
		3.2.	Altlasten		sehr gut	
		3.3.	Barriere bzw. Abgrenzung nach außen		sehr gut	
		3.4.	Umgebung	3.4.1.	Entfernung zum nächsten Wohngebiet	mittel
3.4.2.	Entfernung zum nächsten Freizeitgebiet			keine Angabe möglich		
4.	Umwelt	4.1.	Emissionen/Immissionen	4.1.1.	Lärm	mittel
				4.1.2.	Luft	keine Angabe möglich
				4.1.3.	Boden	keine Angabe möglich
				4.1.4.	Wasser	gut
5.	Gesellschaft	5.1.	Image des Industrie- und Gewerbe Parks in der Bevölkerung		keine Angabe möglich	
		5.2.	Konfliktpotenziale		keine Angabe möglich	

Quelle: eigene Bearbeitung

3.5 Industriezentrum NÖ Süd

3.5.1 Überblick

Abbildung 26: Industriezentrum NÖ Süd Lageplan

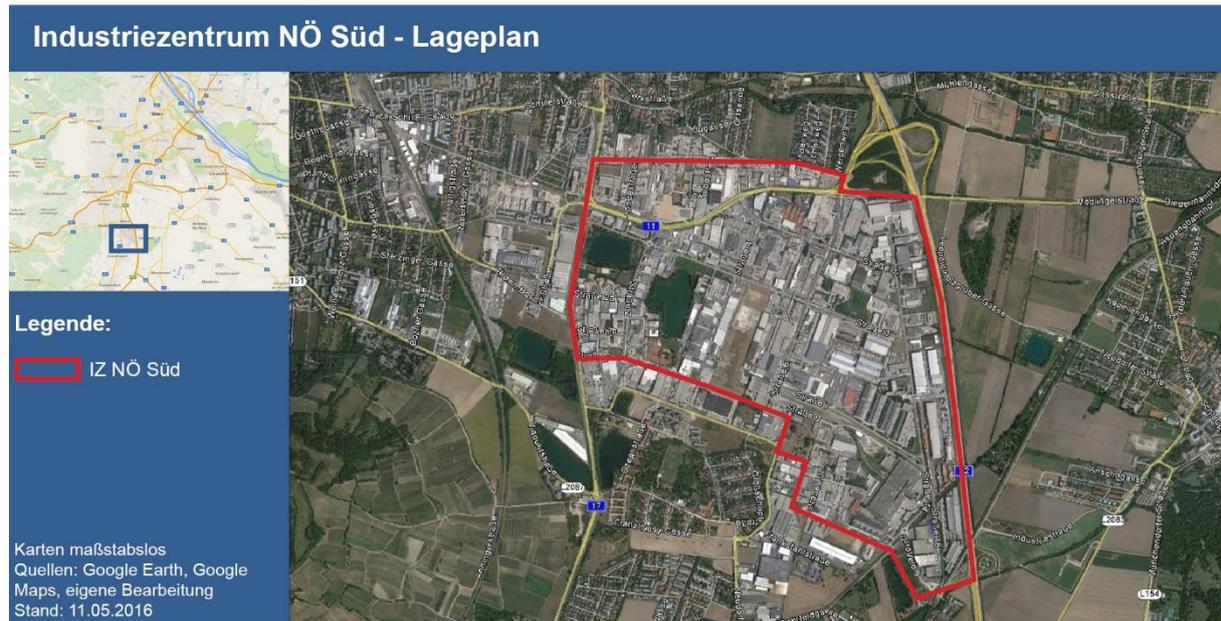


Tabelle 15: Eckdaten Industriezentrum NÖ Süd

Industriezentrum NÖ Süd	
Bundesland	Niederösterreich
Bezirk	Mödling
Gründungsjahr	1962
Typ	Industrie- und Gewerbepark
Fläche	ca. 280 ha
Anzahl Betriebe	ca. 360 Unternehmen
Anzahl Beschäftigte	11.250 Beschäftigte
Betriebe pro ha	1,29 Betriebe pro ha
Beschäftigte pro ha	40,18 Beschäftigte pro ha
Straßennetzlänge pro ha	0,06 km Straße pro ha
Gehweglänge pro ha	0,01 km Gehweg pro ha
Radwege pro ha	0,003 km Radweg pro ha
Versiegelungsgrad	67% der Flächen sind versiegelt (Schätzwert)
Grünflächenanteil	3,57% Grünflächen

Quelle: ecoplus – Industriezentrum NÖ Süd (<http://www.ecoplus.at/de/ecoplus/investorenservice-wirtschaftsparks/standort/wirtschaftspark-iz-noe-sued>) – 11.05.2016

Anforderungen an Raum und Verkehr

3.5.2 Organisation

Das Industriezentrum Niederösterreich Süd liegt, wie in Abbildung 26 gut erkennbar, südlich von Wien und erstreckt sich mit einer Fläche von rund 280 ha über die vier Gemeinden Wr. Neudorf, Biedermannsdorf, Guntramsdorf und Laxenburg. Der Industrie- und Gewerbepark wurde 1962 gegründet, indem das Land Niederösterreich das Areal der ehemaligen Flugmotorenwerke Ostmark übernahm und auf diesen Flächen begann, einen Wirtschaftspark zu entwickeln. Mit Stand Dezember 2015 sind auf der rund 280 ha großen Fläche circa 360 Unternehmen angesiedelt, wobei im gesamten Industriezentrum NÖ Süd ungefähr 11.250 Menschen beschäftigt sind.

In diesem Park sind zahlreiche nationale und internationale Unternehmen angesiedelt, wie beispielsweise Castrol Austria, CWS-boco, Hans Grohe, Hornbach, INKU Jordan, Isovolta, Kenwood, Linde, LKW Walter, Ölz, Rewe Zentrale usw. Die soeben genannten Betriebe zählen auch zu den größten im Industriezentrum NÖ Süd.¹²⁸ Hervorzuheben ist dabei auf jeden Fall der Walter Business Park, welcher über 98 ha Fläche verfügt, wobei davon rund 56 ha bebaut sind und 42 ha Expansionsflächen darstellen. In diesem Park sind 61 Firmen mit insgesamt rund 1.000 Beschäftigten ansässig.¹²⁹

Das Einzugsgebiet des Industriezentrums NÖ Süd ist aufgrund der Unternehmensgrößen im Park enorm und hat eine dementsprechende Reichweite. Einerseits erstreckt sich das Einzugsgebiet über die Bezirke Mödling und Baden und andererseits auch über Teile Wiens, da auch ein nicht unbedeutender Anteil der Beschäftigten aus Wien zu ihrem Arbeitsplatz im Industriezentrum NÖ Süd pendeln. Aufgrund der Datenlage lässt sich das Einzugsgebiet nur schätzen, wobei dieses mit Sicherheit um die 500.000 Einwohner umfasst.

Das Unternehmen ecoplus ist die Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich und betreibt derzeit 17 Wirtschaftsparks in Niederösterreich. Diese sind im ganzen Bundesland verteilt und beherbergen zurzeit rund 940 Unternehmen mit 20.000 Mitarbeitern. Hauptaufgabe dieser Agentur ist es, Betriebe bei Ansiedlungen bzw.

¹²⁸ vgl. ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH (2015): Wirtschaftspark IZ NÖ Süd

¹²⁹ vgl. Walter Business-Park GmbH (2016) - Firmeninformation

Erweiterungen, Förderungen und Kooperationen zu beraten und zu begleiten. Dabei sieht das Leistungsprofil der ecoplus wie folgt aus:

- *Regionalförderung*
- *Investorenservice & Wirtschaftsparks*
- *Technologie & Forschung*
- *Cluster Niederösterreich*
- *Internationalisierung*¹³⁰

Eine Besonderheit im Industriezentrum NÖ Süd sind die Eigentumsverhältnisse der Grundstücke, da rund die Hälfte im Eigentum der ecoplus stehen und die andere Hälfte den dort ansässigen Unternehmen gehören. Aufgrund dieser Konstellation ist es der ecoplus möglich, Mietobjekte nach den Bedürfnissen und Vorstellungen der Unternehmen zu bauen und anschließend zu vermieten. Bis dato wurden 63 Mietobjekte errichtet, in denen 99 Unternehmen eingemietet sind. Des Weiteren befindet sich die Infrastruktur, wie Straße, Eisenbahn, Kanal, Kläranlage, im Eigentum der ecoplus, welche diese auch verwaltet.¹³¹

Bodenmarkt

Der Bodenmarkt umfasst in dieser Arbeit den Grundstückspreis für Betriebsansiedlung pro m², den Mietpreis für Büroflächen pro m² und den Mietpreis für Geschäftslokale pro m². Aufgrund der Datenlage beziehen sich die Preise auf den Bezirk Mödling. Datengrundlage für diese Analyse ist der Immobilienpreisspiegel 2015 der Wirtschaftskammer Österreich. Die angegebenen Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, wodurch diese natürlich von der Realität abweichen können.

Tabelle 16 gibt einen Überblick über die einzelnen Preise aus dem Bezirk Mödling und im Vergleich dazu den Durchschnittswert von ganz Niederösterreich. Hier ist auffällig, dass in allen drei Kategorien der Preis im Bezirk Mödling über dem bundeslandweiten Durchschnitt liegt. Besonders bei den Grundstückspreisen für Betriebsansiedlungen ist der Unterschied enorm groß. Während der Preis pro m² in Mödling bei rund 176€ liegt, kostet ein m² Grundstück für Betriebsansiedlung im niederösterreichischen Durchschnitt nur ca. 56€. Diese große Differenz ist größtenteils auf die großen räumlichen Unterschiede in Niederösterreich zurückzuführen, wie beispielsweise der

¹³⁰ ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH (2013): Kurzdarstellung

¹³¹ vgl. ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH (2015): Wirtschaftspark IZ NÖ Süd

Unterschied zwischen dem strukturschwachen Waldviertel und dem wirtschaftlich starken Wiener Umland. Diese Herleitung lässt sich höchstwahrscheinlich auch auf die beiden anderen Kategorien Mietpreise für Büroflächen und Geschäftslokale umlegen, wobei hier die Unterschiede nicht so markant sind.¹³²

Tabelle 16: Industriezentrum NÖ Süd - Bodenmarkt

Grundstückspreis für Betriebsansiedlung pro m ²					
	2011	2012	2013	2014	2015
Mödling	160,3 €	173,6 €	177,1 €	166,0 €	176,2 €
Ø Niederösterreich	50,2 €	55,6 €	55,7 €	56,0 €	56,3 €

Mietpreis für Büroflächen pro m ²					
	2011	2012	2013	2014	2015
Mödling	7,9 €	7,7 €	7,7 €	7,9 €	8,3 €
Ø Niederösterreich	5,8 €	6,1 €	6,1 €	6,3 €	6,5 €

Mietpreis für Geschäftslokale pro m ²					
	2011	2012	2013	2014	2015
Mödling	7,6 €	7,9 €	8,4 €	8,6 €	9,1 €
Ø Niederösterreich	7,6 €	7,7 €	7,7 €	7,7 €	7,8 €

Quelle: Wirtschaftskammer Österreich – Immobilienpreisspiegel 2015, eigene Bearbeitung

3.5.3 Mobilität

Motorisierter Individualverkehr

Das Industriezentrum NÖ Süd ist über zwei Anschlussstellen, Wiener Neudorf und IZ NÖ Süd, an das hochrangige Straßennetz, genauer an die A2 Südbahn, angeschlossen. Diese beiden Knotenpunkte liegen in unmittelbarer Nähe zum Industrie- und Gewerbepark, wodurch sich eine hervorragende Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz ergibt. Ein weiterer Vorteil ist, dass die täglichen Verkehrsströme auf diese beiden Anschlussstellen verteilt werden, wodurch es zu weniger Staubildung zu Spitzenzeiten auf der Südbahn kommt. Diese Anbindung über die A2 ermöglicht eine Erschließung in die Richtungen Süden und Norden, wobei der Knoten Vösendorf, mit Verbindungen über die A21 Wiener Außenringautobahn in

¹³² vgl. Wirtschaftskammer Österreich (2015): Immobilienpreisspiegel 2015

Richtung Linz und die S1 Wiener Außenring Schnellstraße in Richtung Flughafen Wien-Schwechat, nur rund 6 km entfernt ist. Die Entfernung vom Industriezentrum NÖ Süd zum Flughafen Wien-Schwechat beträgt rund 27 km, wobei diese Strecke bei normaler Verkehrslage in 17 min zu bewältigen ist. Des Weiteren gibt es zwei wichtige Verkehrsachsen in Nord-Süd und in Ost-West Richtung. Einerseits die Landesstraße B17 Wiener Neustädter Straße vom Matzleinsdorfer Platz in Wien über Wiener Neustadt bis Gloggnitz und andererseits die Landesstraße B11 Mödlinger Straße von Schwechat bis Alland. Neben der Autobahn A2 sind diese beiden Straßen die Hauptverkehrsachsen für das Industriezentrum NÖ Süd, wie in Abbildung 27 gut ersichtlich ist.

Abbildung 27: Industriezentrum NÖ Süd - Verkehrsnetz



Quelle: Google Maps (Stand: 20.06.2016) – eigene Bearbeitung

Diese beiden Landesstraßen sind im gesamten Areal des Industriezentrums NÖ Süd vierspurig ausgebaut, wodurch diese höhere Kapazitäten aufweisen als die übrigen Straßen im Park. Ansonsten gibt es noch einige wenige wichtigere Querverbindungen innerhalb des Industrie- und Gewerbeparks, wie die Straßen 1, 3, 6 und 14, wobei

diese ebenso nur zweispurig sind wie die übrigen kleineren Erschließungsstraßen. Insgesamt hat das Straßennetz im Untersuchungsgebiet eine Länge von rund 17 km.

Im gesamten Industrie- und Gewerbepark gibt es kaum öffentliche Parkplätze, wie beispielsweise Park&Ride Anlagen. Bis auf wenige Längsparkplätze entlang der Straßen, gibt es ausschließlich Stellplätze auf den Grundstücken der einzelnen Betriebe. Stellplätze für den Schwerverkehr gibt es, ähnlich wie bei den Pkw-Stellplätzen, hauptsächlich auf den Betriebsgeländen. Allerdings gibt es von Seiten der ecoplus Überlegungen, freie Flächen bei den Autobahnanschlussstellen für Park&Ride Anlagen zu nutzen und die Mitarbeiter von dort ausgehend mit Bussen zu den einzelnen Betrieben zu bringen.¹³³

Güterverkehr

In Bezug auf den Güterverkehr bieten die beiden erwähnten Autobahnanschlussstellen eine hervorragende Anbindung an das höherrangige Verkehrsnetz. Des Weiteren sind auch die beiden Hauptverkehrsachsen sehr gut ausgebaut und sind auch im Stande große Mengen an Schwerverkehr abzufertigen. Innerhalb des Industriezentrums NÖ Süd sind rund 13 km Eisenbahngleise mit Anschluss an das bestehende ÖBB Schienennetz verlegt, wobei derzeit nur mehr ein Teil davon in Betrieb ist. Momentan wird ein Frachtenbahnhof im südöstlichen Teil von den Unternehmen Castrol, Rewe und LKW Walter genutzt. Im Jahr 2015 wurden über diesen Frachtenbahnhof rund 200.000 Tonnen Güter transportiert, wobei dieser Wert vor knapp 20 Jahren noch doppelt so hoch war. Die restlichen Gleise sind Nebenanschlussbahngleise, welche allerdings nicht genutzt werden.¹³⁴ Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Industriezentrum NÖ Süd den Anforderungen des Güterverkehrs gerecht wird und dadurch mit einem „sehr gut“ bewertet werden kann. Aus diesem Grund wird auch das Kriterium „Multimodale Knoten“ mit einem „sehr gut“ bewertet, da das Industriezentrum Niederösterreich dabei alle Anforderungen erfüllt.

Öffentlicher Verkehr

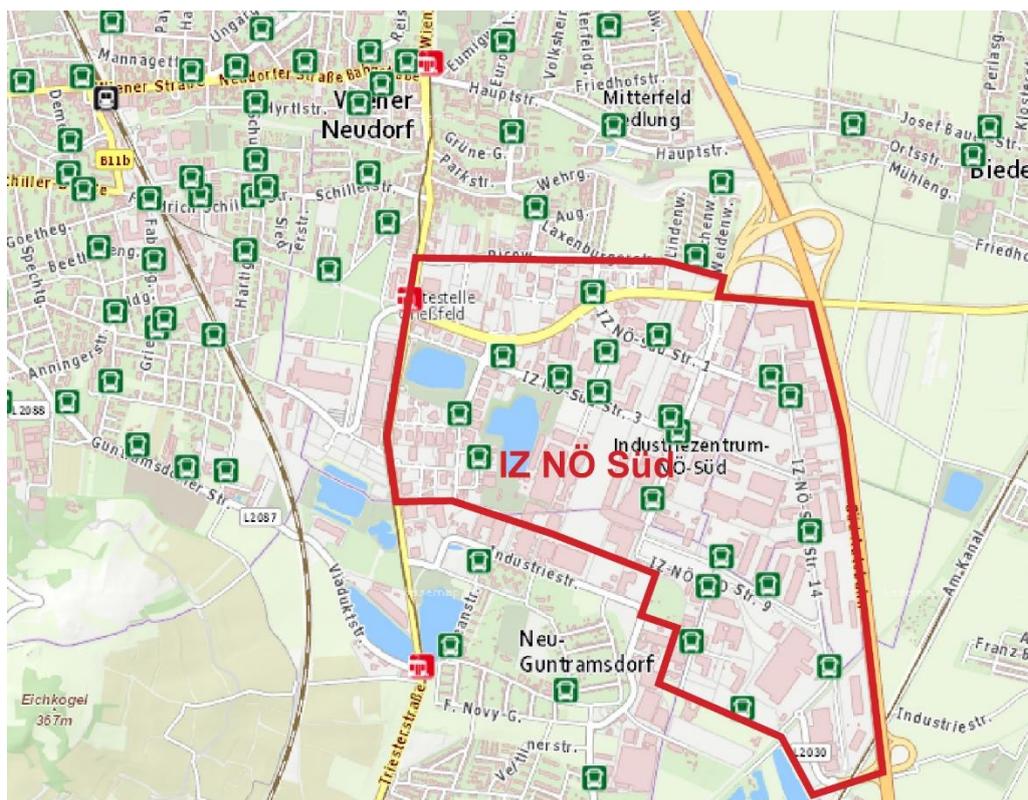
Die Erschließung des Industriezentrums NÖ-Süd durch den öffentlichen Verkehr erfolgt hauptsächlich durch Busse und durch die Wiener Lokalbahn (Badner Bahn) am westlichen Rand des Areals. Das Untersuchungsgebiet wird durch die vier Buslinien

¹³³ vgl. Anhang, Interview 2 - Z.292 - 312

¹³⁴ vgl. Anhang, Interview 2 – Z.92 - 101

261, 263, 360 und 361 bedient. Dabei hat die Buslinie 261 16, die Linie 263 14, die Linie 360 2 und die Linie 361 14 Haltepunkte im gesamten Untersuchungsgebiet. Wie bereits beschrieben, gibt es neben den Buslinien noch die direkte Anbindung an die Wiener Lokalbahn (Badner Bahn) am westlichen Rand des Gebiets. Diese Bahnstrecke verläuft von der Wiener Oper über Wr. Neudorf bis nach Baden. Ein weiterer wichtiger ÖV-Knotenpunkt, welcher allerdings nicht im Industriezentrum liegt, ist der Bahnhof Mödling und dadurch der Anschluss an die Südbahnstrecke. Der Bahnhof liegt vom Zentrum des Gebiets rund 4 km entfernt und ist ebenfalls durch die öffentlichen Buslinien innerhalb von 20 Minuten erreichbar. Der wichtigste ÖV-Knotenpunkt innerhalb des Industrie- und Gewerbeparks ist sicherlich die Wiener Lokalbahnhaltestelle an der Kreuzung B11 Mödlingerstraße und B17 Triester Straße.¹³⁵

Abbildung 28: Industriezentrum NÖ Süd – ÖV-Erschließung



Quelle: VOR (Verkehrsverbund Ost-Region (Stand: 20.06.2016) – eigene Bearbeitung

¹³⁵ vgl. Verkehrsverbund Ost-Region (2016): AnachB Atlas

Wiener Lokalbahn (Badner Bahn)¹³⁶

Die Badner Bahn verbindet, wie bereits beschrieben, die Wiener Oper mit dem Bahnhof Baden. Die Betriebszeiten für die Station Griesfeld/IZ NÖ Süd liegen Montag bis Samstag zwischen 5:19 Uhr und 0:20 Uhr am nächsten Tag. Sonn- und Feiertags liegen sie zwischen 6:49 Uhr und 0:20 Uhr am nächsten Tag. Die Intervalle belaufen sich bis auf wenige Ausnahmen zu den Hauptverkehrszeiten auf 15 Minuten.

Buslinien¹³⁷Buslinie 261

Endstationen: Wien Hauptbahnhof – IZ NÖ Süd Straße 1

Betriebszeiten: Mo – Fr (6:15 Uhr bis 17:31 Uhr)

Intervalle: unregelmäßig (zwischen 7 und 30 Minuten)

Buslinie 263

Endstationen: Mödling Bahnhof – IZ NÖ Süd Straße 1

Betriebszeiten: Mo – Fr (5:45 Uhr bis 18:35 Uhr)

Intervalle: 30 Minuten (5:45 Uhr bis 10:34 Uhr), 60 Minuten (10:34 Uhr bis 18:35 Uhr)

Buslinie 360

Endstationen: Wien Kärntner Ring/Oper – Bad Vöslau Kurpark

Betriebszeiten: Mo – Sa (07:24 Uhr bis 21:14 Uhr), Sonn- und Feiertag (08:19 Uhr bis 21:14 Uhr)

Intervalle: unregelmäßig (zwischen 15 und 60 Minuten)

Buslinie 361

Endstationen: IZ NÖ Süd Straße 1 – Oeynhausen

Betriebszeiten: Mo – Fr (6:00 Uhr bis 22:12 Uhr)

Intervalle: unregelmäßig (zwischen 60 und 120 Minuten)

¹³⁶ Wiener Lokalbahn 515 - Fahrplan

¹³⁷ Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) - Fahrpläne

Fußgängerverkehr

Im Industriezentrum NÖ Süd gibt es in Summe Gehwege mit einer Länge von rund 3 km. Im Verhältnis zur Größe des gesamten Areals ist das sehr wenig, was allerdings auf die weiten Wege innerhalb des Untersuchungsgebiets zurückzuführen ist, da beispielsweise die Mitarbeiter der einzelnen Firmen in deren Pausen kaum mehr als 1 Kilometer zum nächsten Nahversorger gehen wollen. Sicherheitstechnische Einrichtungen wie Zebrastreifen oder Ampelsignalanlagen gibt es hauptsächlich nur bei Knotenpunkten bzw. an Stellen um zur gegenüberliegenden Bushaltestelle zu gelangen.

Alle Eckpunkte des gesamten Areals sind vom Zentrum ausgehend in 20 Minuten zu Fuß zu erreichen, wie beispielsweise der wichtigste ÖV-Knotenpunkt bei der Kreuzung B11 Mödlingerstraße und B17 Triester Straße.

Radverkehr

Ähnlich wie beim Fußgängerverkehr ist die Länge der markierten bzw. baulich getrennten Radwege mit knapp 1 km, im Verhältnis zur Größe des Areals, verschwindend gering. Dieser Radweg verläuft entlang der westlichen Grenze des Gebiets und verbindet die Innenstadt Mödlings mit dem Industriezentrum NÖ Süd.

Elektromobilität

In Bezug auf das Thema Elektromobilität gibt es im gesamten Industrie- und Gewerbepark zwei Elektrotankstellen. Eine davon befindet sich auf dem Firmenareal des Unternehmens „Weidmüller GmbH“ mit zwei Parkplätzen für E-Autos und vier Parkplätzen für einspurige E-Fahrzeuge. Die zweite Tankstelle befindet sich vor dem Unternehmensgebäude der ecoplus. Seit Juni 2016 besitzt das Unternehmen ecoplus zwei Elektroautos für deren Techniker und für Außendiensttätigkeiten. Mit diesen Fahrzeugen möchte die ecoplus mit gutem Beispiel vorangehen und den anderen Betrieben im Park zeigen, was bereits Stand der Technik ist bzw. was mit diesen Autos heutzutage bereits möglich ist.^{138 139}

Für Betriebe im Industrie- und Gewerbepark Industriezentrum NÖ Süd gibt es sowohl bundesweite Förderungen als auch Anschlussförderungen von Seiten des

¹³⁸ vgl. Kelag (2016)

¹³⁹ vgl. Anhang, Interview 2 – Z.181 - 202

Bundeslandes Niederösterreich für die Anschaffung von elektrische betriebenen Fahrzeugen. Aus diesem Grund wird der Punkt „Förderinitiativen“ im Kriterienkatalog mit „gut“ bewertet.¹⁴⁰

3.5.4 Raumplanung

Aufgrund der Tatsache, dass sich das Areal des Industriezentrums NÖ Süd über vier unterschiedliche Gemeinden erstreckt, erfolgt die Zusammenfassung der Widmungen nicht auf einer Abbildung, sondern in Form einer Tabelle.

Tabelle 17: Industriezentrum NÖ Süd - Flächenwidmungen

Gemeinde	Widmungskategorie(n)
Biedermannsdorf	Bauland Industriegebiet (BI)
Guntramsdorf	Bauland Betriebsgebiet (BB)
Laxenburg	Bauland Industriegebiet (BI)
Wiener Neudorf	Bauland Betriebsgebiet (BB), Bauland Industriegebiet (BI)

Quelle: NÖ Atlas (Stand 20.06.2016) - eigene Bearbeitung

Der Großteil des gesamten Areals verfügt über Flächen der Widmungskategorie Bauland Industriegebiet (BI). Ausnahmen sind dabei die Flächen nördlich der B11 Mödlingerstraße und der Teil des Industriezentrums in der Gemeinde Guntramsdorf. Die Flächenaufteilung innerhalb des Untersuchungsgebiets lässt sich aufgrund schlechter Datenlage nur schwer abschätzen. Die ungefähren Schätzwerte sehen wie folgt aus:

- 190 ha bebaut
- 65 ha unbebaut
- 25 ha Straßen

Die Begehung vor Ort hat gezeigt, dass eine Vielzahl an bestehenden Gebäuden in den letzten Jahren bereits thermisch saniert und modernisiert wurden. Dennoch gibt es noch zahlreiche Betriebsgebäude, welche bereits Mängel in der Bausubstanz aufweisen. Die meisten sanierten Gebäude sind jene im Eigentum der ecoplus befindlichen Gebäude. Hier möchte, ähnlich wie bei der Elektromobilität, die ecoplus

¹⁴⁰ vgl. Austrian Mobile Power (2016) – Factsheet: Ankaufsförderungen für Unternehmen, Gemeinden & Vereine

mit gutem Beispiel vorangehen und die anderen Betriebe mit dem Knowhow und der Erfahrung unterstützen.¹⁴¹

Die technische Infrastruktur ist, was Heizung, Wasser und Strom betrifft, im gesamten Industrie- und Gewerbepark vorhanden. Insgesamt sind 17,4 km Regenwasserleitungen, 13,9 km Schmutzwasserleitungen und 16,7 km Trinkwasserleitungen verlegt und erschließen das gesamte Areal. Zusätzlich ist eine Kläranlage, mit einer Leistung von 15.000 EGW (Einwohnergleichwert) vorhanden und wird durch die ecoplus betrieben. Die Abfallentsorgung erfolgt durch die örtliche Müllabfuhr der jeweiligen Gemeinde.¹⁴² Der einzige Kritikpunkt bei der Analyse der technischen Infrastruktur ist, ähnlich wie bei den vorherigen Analyseparcs, die Breitbandversorgung innerhalb des Industriezentrums NÖ Süd. Die Daten des Österreichischen Breitbandatlas weisen große Lücken im Untersuchungsgebiet auf und die vorhandenen Anschlüsse sind nicht am neuesten Stand der Technik. Es können maximale Geschwindigkeiten von bis zu 30 Mbit/s erreicht werden, wobei heutzutage schon mehr als 100 Mbit/s möglich wären. Dies ist ein entscheidender Standortnachteil, da schnelle Breitbandanschlüsse für viele Betriebe unerlässlich sind.¹⁴³

Wie bereits in Kapitel 3.5.2. beschrieben, wird seitens der ecoplus jährlich sehr viel Geld in die Sanierung bzw. Modernisierung der bestehenden Gebäude im Industriezentrum investiert. Da die ecoplus die Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreichs ist, lässt sich daraus schließen, dass der Industrie- und Gewerbepark einen sehr hohen Stellenwert für das Land Niederösterreich hat. Dies bedeutet wiederum, dass die Flächen mit Sicherheit weiterhin in den nächsten Jahren bzw. Jahrzehnten für die vorgesehene Nutzung freigehalten werden, wodurch der Park eine sehr hohe Standortsicherheit für die Unternehmen aufweist.

3.5.5 Soziale Infrastruktur

Im Industriezentrum NÖ Süd befinden sich zahlreiche Einrichtungen im Bereich der sozialen Infrastruktur. Hervorzuheben ist dabei der sogenannte „IZIBIZI kids corner“ im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebiets. Dies ist eine private Kinderbetreuungseinrichtung und bietet den Beschäftigten im Industrie- und

¹⁴¹ vgl. Anhang, Interview 2 – Z.117 - 158

¹⁴² vgl. ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH (2015): Wirtschaftspark IZ NÖ Süd

¹⁴³ vgl. BMVIT (2016) – Breitbandatlas Österreich

Gewerbepark die Möglichkeit, deren Kinder während der Arbeitszeit beaufsichtigen zu lassen. Des Weiteren weist der Park einige Möglichkeiten in der Nahversorgung auf, wie beispielsweise eine Apotheke, ein Hotel, ein Postamt, einen Supermarkt, fünf Tankstellen sowie ein Zollamt. Im Bereich der Gastronomie sind ebenfalls zahlreiche Restaurants bzw. Fast-Food-Ketten vertreten. Im Industriezentrum befinden sich zehn Gastronomieeinrichtungen und in unmittelbarer Nähe ebenfalls einige Gasthäuser bzw. Restaurants.

In Bezug auf Sport- und Erholungsmöglichkeiten befinden sich im Areal des Parks zwei Badeteiche, der Gemeindeteich und der Erikateich. Diese dienen als Naherholungsgebiet einerseits für die Bevölkerung in den umliegenden Gemeinden und andererseits für die Beschäftigten im Industriezentrum. Südlich des Erikateichs befindet sich eine Tennisanlage, ein Fußballplatz sowie ein Beachvolleyballplatz. Am östlichen Rand des Parks befindet sich außerdem eine Indoor-Golfanlage.¹⁴⁴

Auswirkungen auf Verkehr und Raum

3.5.6 Verkehr

Im Jahr 2009 wurde vom Verkehrsplanungsbüro Snizek & Partner eine Verkehrszählung im Industriezentrum NÖ Süd durchgeführt. Diese Zählung hat ergeben, dass in Summe pro Tag rund 23.500 Fahrzeuge in den Industrie- und Gewerbepark ein- bzw. aus dem Park ausfahren. Wie in Tabelle 18 gut erkennbar, ist das Verkehrsaufkommen bei der Zählstelle Straße 6 mit Abstand am höchsten. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Straße 6 zu der Anschlussstelle „Wiener Neudorf“ an die A2 Südbahn führt. Dies war einer der Gründe für den Bau der zweiten Anschlussstelle „IZ NÖ Süd“, welche zum Zeitpunkt der Verkehrszählung noch nicht existierte. Aus diesem Grund ist diese Zählung zwar ein guter Anhaltspunkt zur Einschätzung der Dimensionen der Verkehrsstärken im Industriezentrum NÖ Süd, allerdings hat diese eher wenig Aussagekraft für das heutige Verkehrsaufkommen. Aufgrund der zweiten Anschlussstelle im südlichen Teil und dem jährlichen Zuwachs an Betrieben im Industrie- und Gewerbepark lässt sich das aktuelle Verkehrsaufkommen nur schwer abschätzen, wobei die Zahlen mit Sicherheit gestiegen sind.

¹⁴⁴ vgl. ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH (2015): Wirtschaftspark IZ NÖ Süd

Tabelle 18: Industriezentrum NÖ Süd - Verkehrsstärken

Zählstelle	Einfahrten		Ausfahrten	
	Pkw	Lkw	Pkw	Lkw
Straße 1	2.513	423	2.251	430
Straße 2	1.367	194	1.993	172
Straße 6	3.610	1.315	3.319	1.423
Kreisverkehr heutige Anschlussstelle "IZ NÖ Süd"	1.835	401	1.751	450
Summe	9.325	2.333	9.314	2.475

Quelle: Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH 2009, eigene Bearbeitung

Aufgrund fehlender Informationen lassen sich die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, den Fußgängerverkehr und den Radverkehr nur einschätzen. Jedoch ist aufgrund der sehr guten Anbindung des Industriezentrums NÖ Süd an das öffentliche Verkehrsnetz davon auszugehen, dass dieses Angebot von den Beschäftigten aber auch von Kunden genutzt wird und die Auslastung dadurch durchaus als hoch einzuschätzen ist. Eine nicht unbedeutende Anzahl der Beschäftigten des Industrie- und Gewerbeparks lebt in Wien und nutzt die gute Bahnverbindung um in die Arbeit zu gelangen. Die bestehenden Radverkehrsanlagen werden, nach persönlicher Einschätzung, nicht stark genutzt. Die Auslastung der Gehwege ist aufgrund der Größe des Untersuchungsgebiets als sehr gering einzuschätzen, da die Wege dementsprechend lang sind.

3.5.7 Raum

Das Industriezentrum NÖ Süd liegt eingebettet zwischen Siedlungsgebieten im Norden (Mödling und Wr. Neudorf) und im Süden (Guntramsdorf). Südwestlich und östlich hinter der Autobahn A2 befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen. Dies ergibt, dass es in unmittelbarer Umgebung kaum freie Flächen für eine mögliche Erweiterung des Parks gibt, wobei dies von Seiten der ecoplus nicht angestrebt wird. Diese verfolgt das raumplanerische Prinzip Innen vor Außen und möchte zuerst die noch freien Flächen im Industrie- und Gewerbepark bebauen, bevor über eine mögliche Erweiterung diskutiert wird.¹⁴⁵ Die Grenzen des Parks sind in der Realität, wie bei den vorherigen Analyseparcs, eher schwammig. Die östliche Grenze ist durch die Autobahn A2 relativ klar, die anderen im Plan gekennzeichneten Grenzen sind im

¹⁴⁵ vgl. Anhang, Interview 2 – Z.263 – 312

öffentlichen Raum kaum wahrnehmbar, obwohl es durch das einheitliche Wegeleitsystem leicht fällt sich zu orientieren.

Die Analyse von möglichen Altlasten innerhalb des Untersuchungsgebiets zeigt, dass es keinerlei gefährdete bzw. bereits sanierte und gesicherte Flächen gibt. Die nächsten Altlastenflächen befinden sich in der südlichen näheren Umgebung in der Gemeinde Guntramsdorf.¹⁴⁶

3.5.8 Umwelt

Lärm

Die Analyse der Auswirkungen des Straßenverkehrs im Industriezentrum NÖ Süd über die Lärminfokarte des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zeigt, dass speziell an den Hauptverkehrsrouten B17 Triester Straße und B11 Mödlingerstraße eine hohe Lärmbelastung entsteht. Hervorzuheben ist dabei der Knotenpunkt Anschlussstelle A2 „Wr. Neudorf“ und B11 Mödlingerstraße, an dem im 24-Stunden Durchschnitt Werte über 75db erreicht werden. Dies ist sicherlich auf das hohe Verkehrsaufkommen, mit hohem Schwerverkehrsanteil, zurückzuführen. Im übrigen Areal des Parks ist auf den einzelnen Verbindungsstraßen zu Spitzenzeiten ebenfalls ein relativ hohes Verkehrsaufkommen, wodurch es ebenfalls zu einer nicht unbeachtlichen Lärmbelastung kommt. Zusätzlich zur Lärmbelastung durch den Verkehr gibt es ebenso Emissionen durch industrielle Tätigkeiten im Industrie- und Gewerbepark. Die Daten der Lärminfokarte zeigen, dass es zwar im Industriezentrum NÖ Süd ein Unternehmen gibt, welches teilweise die Grenzwerte überschreitet, die Emissionen allerdings die umliegende Wohnbevölkerung nicht beeinträchtigen.¹⁴⁷

Luftschadstoffe

Aufgrund schlechter Datenlage, lässt sich zu den Luftschadstoffen im Industriezentrum NÖ Süd keine qualitative Aussage treffen.

Boden

Wie bereits im Kapitel 3.5.4 beschrieben, besteht im Untersuchungsgebiet keine Verdachts- bzw. Altlastenfläche.

¹⁴⁶ vgl. BMLFUW (2014) – Altlasten GIS

¹⁴⁷ BMLFUW (2015): Lärminfokarte

Wasser

Die Auswirkungen des Industrie- und Gewerbeparks auf das Grundwasser in der unmittelbaren Umgebung werden über das Wasserinformationssystem WISA des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft analysiert. Laut den Informationen des Informationssystems WISA gibt es keine negativen Auswirkungen des Industriezentrums NÖ Süd auf das Wasser. Das Grundwasser befindet sich in einem guten Zustand bzw. gibt es keine Belastungen für das Grundwasser.¹⁴⁸

3.5.9 Gesellschaft

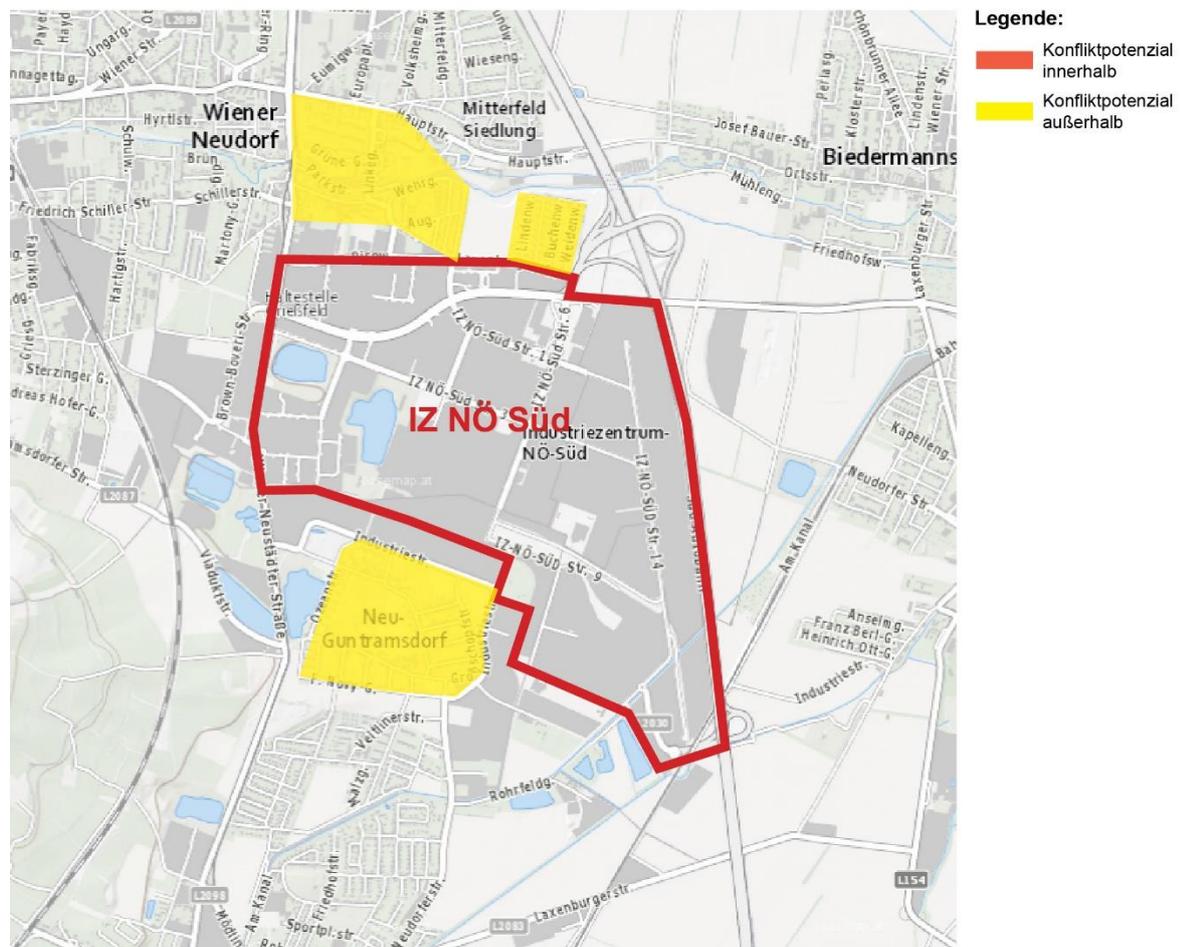
Das Industriezentrum NÖ Süd wird bei der Bevölkerung der umliegenden Gemeinden akzeptiert und diese sind auch sehr mit dem Industrie- und Gewerbepark verbunden. Die meisten Einwohner sind mit der Historie bzw. der Entwicklung des Parks sehr vertraut und sehen ihn als einen der wichtigsten Arbeitgeber in der Region an. Aus diesen Gründen gibt es so gut wie keine Konflikte mit den Bewohnern der Anrainergemeinden, bis auf wenige individuelle, persönliche Befindlichkeiten.¹⁴⁹

Die Analyse von möglichen Konfliktpotenzialen mit der Nutzung in der unmittelbaren Umgebung hat ergeben, dass es insgesamt drei an das Untersuchungsgebiet angrenzende Flächen mit Wohnnutzung gibt. Diese weisen aufgrund ihrer Nähe zum Industrie- und Gewerbepark ein hohes Konfliktpotenzial auf. Innerhalb des Industriezentrums NÖ Süd gibt es zwar einige unterschiedliche Nutzungen, wie beispielsweise die beiden Seen als Naherholungsgebiete oder zahlreiche Sportanlagen, jedoch haben diese kein Potenzial für Konflikte, ganz im Gegenteil, denn diese Orte werden von der Bevölkerung bzw. den Beschäftigten als sehr positiv angenommen.

¹⁴⁸ BMLFUW (2015): Wasserinformationssystem

¹⁴⁹ vgl. Balint, Irmgard (2016)

Abbildung 29: Industriezentrum NÖ Süd - Konfliktpotenziale



Quelle: basemap Österreich (Stand 22.07.2016) - eigene Bearbeitung

3.5.10 Kriterientabelle

Tabelle 19: Industriezentrum NÖ Süd - Kriterientabelle

Kriterienkatalog zur Analyse von Industrie- und Gewerbe Parks					
Kriterien zur Analyse der Anforderungen an Raum und Verkehr					
Nr.	Bereich	Nr.	Kriterium	Bewertung	
1.	Organisation	1.1.	Lage des Parks	sehr gut	
		1.2.	Zentrale Organisationseinrichtung	sehr gut	
		1.3.	Einzugsgebiet	gut	
		1.4.	Arbeitsstätten	sehr gut	
		1.5.	Bodenmarkt	1.5.1. Mieten 1.5.2. Grundstückspreise	gut gut
2.	Gütermobilität	2.1.	2.1.1.	Entfernung zum nächsten Autobahn/Schnellstraßenanschluss	sehr gut
			2.1.2.	Entfernung zum nächsten Landesstraßenanschluss	sehr gut
			2.1.3.	Anzahl und Kapazitäten der bestehenden Straßeninfrastruktur	gut
			2.1.4.	Qualität der vorhandenen Straßeninfrastruktur	gut
			2.1.5.	Anzahl der vorhandenen Stellplätze für den Güterverkehr	gut
		2.2.	2.2.1.	Zustand der Bahninfrastruktur	mittel
			2.2.2.	Bedienbarkeit des Industrie- und Gewerbe Parks	gut
3.	Personenmobilität	3.1.	3.1.1.	Entfernung zum nächsten Autobahn/Schnellstraßenanschluss	sehr gut
			3.1.2.	Entfernung zum nächsten Landesstraßenanschluss	sehr gut
			3.1.3.	Anzahl und Kapazitäten der bestehenden Straßeninfrastruktur	gut
			3.1.4.	Qualität der vorhandenen Straßeninfrastruktur	gut
			3.1.5.	Anzahl der vorhandenen Stellplätze für den Personenverkehr	gut
		3.2.	3.2.1.	Entfernung zum nächsten Bahnhof	gut
			3.2.2.	Lage und Anzahl der ÖV-Haltestellen	sehr gut
			3.2.3.	Verteilung und Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen	gut
			3.2.4.	Bedienungsqualität der ÖV-Einrichtungen	gut
			3.2.5.	Betriebszeiten und Intervalle der ÖV-Einrichtungen	gut
			3.2.6.	Zustand der Bahninfrastruktur	schlecht
		3.3.	3.2.7.	Tauglichkeit zur Verwendung für den Personenverkehr	mittel
			3.3.1.	Anzahl und Längen der vorhandenen Gehwege	gut
3.4.	Fußgängerverkehr	3.3.2.	Zustand der Gehwege	mittel	
		3.3.3.	Sicherheitstechnische Einrichtungen	gut	
		3.3.4.	Wegelängen zu den wichtigsten Knotenpunkten	mittel	
		3.4.1.	Anzahl und Längen der vorhandenen Radwege	mittel	
3.5.	Radverkehr	3.4.2.	Anzahl und Lage der Radabstellanlagen	mittel	
		3.4.3.	Zustand der Radwege	gut	
		3.4.4.	Wegelängen zu den wichtigsten Knotenpunkten	mittel	
		3.4.5.	Angebot (Anzahl und Lage) an Bikesharing-Anlagen	keine Angabe möglich	
4.	Raumplanung	4.1.	4.1.1.	Anzahl und Lage der bestehenden Gebäude	mittel
			4.1.2.	Standortanbindung	sehr gut
		4.3.	4.4.1.	Anknüpfung an das übergeordnete Verkehrsnetz	sehr gut
			4.4.2.	Anzahl der unmittelbar erreichbaren multimodalen Knoten	gut
			4.4.3.	Anbindung an den nächsten Flughafen	sehr gut
			4.5.1.	Stromversorgung	sehr gut
			4.5.2.	Gasversorgung	sehr gut
			4.5.3.	Wasserversorgung	sehr gut
4.5.4.	Abwasserbeseitigung		sehr gut		
4.5.5.	Abfallentsorgung	sehr gut			
4.5.6.	Fernwärmeanschluss	sehr gut			
4.5.7.	Breitbandanschluss	schlecht			
5.	Soziale Infrastruktur	4.4.	Fremdnutzung	gut	
		4.5.	Standortsicherheit und Erweiterungsmöglichkeiten	sehr gut	
		5.1.	Anzahl und Lage von Kinderbetreuungseinrichtungen	sehr gut	
		5.2.	Anzahl und Einzugsgebiet von Polizeistationen	keine Angabe möglich	
		5.3.	Anzahl und Einzugsgebiet von Feuerwehrestationen	sehr gut	
5.4.	Art und Anzahl von Sport- und Freizeitmöglichkeiten	sehr gut			
Kriterien zur Analyse der Auswirkungen auf Raum und Verkehr					
Nr.	Bereich	Nr.	Kriterium	Bewertung	
1.	Organisation	1.1.	Netzwerke innerhalb des Industrie- und Gewerbe Parks	gut	
		1.2.	Anzahl der Kooperationen zwischen den Betrieben	gut	
2.	Mobilität	2.1.	2.1.1.	Auslastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur	mittel
			2.1.2.	Auslastung der bestehenden Stellplätze	mittel
		2.2.	2.2.1.	Auslastung der ÖV-Linien	gut
			2.2.2.	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Linien	gut
		2.3.	2.3.1.	Nutzung des bestehenden Angebots	mittel
			2.3.2.	Barrieren im bestehenden Gehwegenetz	mittel
		2.4.	2.4.1.	Auslastung der vorhandenen Radwege	mittel
2.4.2.	Barrieren im bestehenden Radwegenetz		mittel		
2.5.	2.4.3.	Nutzung des vorhandenen Bikesharing-Angebots	keine Angabe möglich		
	2.5.1.	Auslastung der bestehenden Ladestationen	mittel		
	2.5.2.	Nutzung von Seiten der Betriebe	mittel		
3.	Raum	2.5.3.	Förderinitiativen	gut	
		3.1.	Anzahl der leerstehenden Gebäude und Flächen	mittel	
		3.2.	Alllasten	sehr gut	
		3.3.	Barriere bzw. Abgrenzung nach außen	gut	
4.	Umwelt	3.4.	3.4.1.	Entfernung zum nächsten Wohngebiet	mittel
			3.4.2.	Entfernung zum nächsten Freizeitgebiet	sehr gut
		4.1.	4.1.1.	Lärm	mittel
			4.1.2.	Luft	keine Angabe möglich
5.	Gesellschaft	4.1.3.	Boden	gut	
		4.1.4.	Wasser	gut	
		5.1.	Image des Industrie- und Gewerbe Parks in der Bevölkerung	sehr gut	
5.2.	Konfliktpotenziale	sehr gut			

Quelle: eigene Bearbeitung

3.6 Ergebnisse

In diesem Abschnitt werden die Analysen der vier Beispielparks zusammengefasst und Erkenntnisse daraus beschrieben. Die Auswahl der vier Industrie- und Gewerbeparks erfolgte, wie bereits im Kapitel 1.3. beschrieben, durch unterschiedliche Kriterien. Einerseits war es wichtig, dass die Beispielparks räumliche Differenzen aufweisen und andererseits die Größen, in Bezug auf Fläche und Anzahl der Betriebe, variieren. So unterschiedlich wie die Auswahl der Beispielparks, so unterschiedlich sind auch die Ergebnisse der einzelnen Kriterientabellen, wie in Tabelle 20 ersichtlich.

Tabelle 20: Vergleich der einzelnen Kriterientabellen

Kriterien zur Analyse der Anforderungen an Raum und Verkehr				
	Standpunkt Liesing	Millennium Park Lustenau	Techno-Z Salzburg	IZ NÖ Süd
1. Organisation	gut	gut	gut	sehr gut
2. Gütermobilität	mittel	mittel	mittel	gut
3. Personenmobilität	gut	mittel	gut	gut
4. Raumplanung	gut	gut	sehr gut	gut
5. Soziale Infrastruktur	gut	gut	sehr gut	sehr gut

Kriterien zur Analyse der Auswirkungen auf Raum und Verkehr				
	Standpunkt Liesing	Millennium Park Lustenau	Techno-Z Salzburg	IZ NÖ Süd
1. Organisation	mittel	gut	gut	gut
2. Mobilität	mittel	gut	mittel	mittel
3. Raum	mittel	mittel	gut	gut
4. Umwelt	mittel	gut	mittel	mittel
5. Gesellschaft	sehr gut	sehr gut	k.A.	sehr gut

Quelle: eigene Bearbeitung

Allgemein lässt sich festhalten, dass die Parks in Bezug auf die Anforderungen an Raum und Verkehr insgesamt besser bewertet wurden als im Bereich der Auswirkungen. Bei den Kriterien zur Analyse der Anforderungen ist auffällig, dass im Bereich der Gütermobilität drei von vier Parks nur die Bewertung „mittel“ erhalten haben, was darauf schließen lässt, dass die jeweiligen Industrie- und Gewerbeparks nur teilweise den Anforderungen des Güterverkehrs gerecht werden. Ein in diesem

Fall sehr wichtiges Kriterium ist der Anschluss an die Bahninfrastruktur und dessen Zustand bzw. Tauglichkeit zur Verwendung für den Güterverkehr. Hier unterscheidet sich das Industriezentrum NÖ Süd von den anderen Parks, da hier der Anschluss an das Bahnnetz vorhanden ist und auch genutzt wird, wenn auch die Nutzungszahlen in den letzten Jahren stetig sinken. In Bezug auf die Personenmobilität lässt sich allgemein festhalten, dass alle Parks einen durchwegs guten Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz aufweisen. Dieses Kriterium ist der Grund für das schlechtere Abschneiden des Millennium Parks Lustenau in diesem Bereich, da hier die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz vergleichsweise schlechter ausfällt. Des Weiteren ist bei der Analyse der Bewertungen der Punkt Soziale Infrastruktur hervorzuheben. Hier wurden zwei Parks mit der Bestnote „sehr gut“ und die beiden anderen mit einem „gut“ bewertet. Dies ist mit Sicherheit auf das in allen Parks erkennbare Bemühen zur Verbindung von Arbeiten und Leben zurückzuführen. In allen vier Industrie- und Gewerbeparks gibt es Kinderbetreuungseinrichtungen für Eltern, die in dem jeweiligen Park beschäftigt sind. Außerdem gibt es auch in allen Untersuchungsgebieten bzw. in deren unmittelbarer Umgebung zahlreiche Sport- und Freizeitmöglichkeiten.

Bei der Analyse der Auswirkungen der vier Beispielparks auf Raum und Verkehr gilt es festzuhalten, dass in Summe mehr schlechtere Bewertungen, im Gegensatz zu den Anforderungen, abgegeben wurden. Speziell der Industrie- und Gewerbepark Standpunkt Liesing hat bei diesen Bewertungen in Summe nicht gut abgeschnitten. Dies ist sicherlich auf die Tatsache zurückzuführen, dass das Quartiersmanagement Standpunkt Liesing erst seit einigen Jahren den Park betreut. Zwar hat sich das Image des Parks in den letzten Jahren positiv entwickelt, jedoch besteht in den übrigen Kategorien noch Handlungsbedarf. Allerdings ist davon auszugehen, dass die Arbeit des Quartiersmanagements erst in den kommenden Jahren wirksam wird, was sich auch in den Bewertungen widerspiegeln wird. Des Weiteren ist bei der Analyse der Kriterien der Auswirkungen auf Raum und Verkehr auffällig, dass drei von vier Parks im Bereich der Gesellschaft mit der Bestnote „sehr gut“ bewertet werden. Aufgrund von Aussagen von Vertretern der einzelnen Parks ist das Image der Industrie- und Gewerbeparks in der jeweiligen Bevölkerung ein positives und es gibt kaum Konfliktpotenziale. Für die Einwohner der Städte bzw. Gemeinden stellen diese Parks einen wichtigen Arbeitgeber in der Region dar.

Die Analyse der einzelnen Industrie- und Gewerbeparks hat auch gezeigt, dass die Anforderungen an einen solchen Park unter anderem stark branchenabhängig sind. Vergleicht man beispielsweise das Industriezentrum NÖ Süd und das Techno-Z Salzburg wird relativ schnell klar, dass die Anforderungen, welche Betriebe an einen Industrie- und Gewerbepark haben, sehr unterschiedlich sein können. Während beispielsweise Unternehmen aus der Technologiebranche, wie im Techno-Z Salzburg, kaum mehr Platz brauchen als Büros und Produktionsräume und dadurch wenig Schwerverkehr benötigt wird, sind Betriebe wie zum Beispiel aus der Logistikbranche auf mehr Platz und eine dementsprechend ausgebaute Straßen- bzw. Eisenbahninfrastruktur angewiesen.

Ein weiterer wichtiger Ergebnispunkt ist die Erkenntnis, dass, aufgrund des technologischen Fortschritts und der immer größer werdenden digitalen Welt, ein guter Breitbandanschluss einer der bedeutendsten Standortfaktoren ist. Durch Trends, wie beispielsweise Industrie 4.0 oder der immer dichteren globalen Vernetzung, ist ein guter Breitbandanschluss ein unabdingbarer Faktor.

4 Schlussfolgerungen und Ausblick

Im folgenden Kapitel werden, aufgrund des erworbenen Wissens und der durchgeführten Analysen, die zu Beginn der Arbeit gestellten Forschungsfragen beantwortet und ein Ausblick mit einem möglichen offenen Forschungsbedarf gegeben.

Die **erste Forschungsfrage**, welche Anforderungen, mit Hauptaugenmerk auf den Verkehr, unterschiedliche Branchen haben, ist nach der Bearbeitung der Analysen nicht so eindeutig zu beantworten. Erwartungsgemäß hat sich herausgestellt, dass die Anforderungen zwischen den einzelnen Branchen stark variieren. So ist beispielsweise ein guter Anschluss an das höherrangige Verkehrsnetz für Betriebe in der Logistikbranche sehr wichtig und für Unternehmen in der Technologiebranche ein guter Breitbandanschluss bedeutender. Dennoch hat sich gezeigt, dass auch innerhalb von Branchengruppen die Anforderungen sehr unterschiedlich sein können. Im Allgemeinen hat sich herausgestellt, dass die Anforderungen der Betriebe an einen Industrie- und Gewerbepark von vielen Faktoren abhängen. Betriebe mit einer hohen Zahl an Beschäftigten benötigen unter anderem einen guten Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz. Unternehmen mit einer starken Kundenfrequenz sind auf ausreichend vorhandene Stellplätze und einen guten Anschluss an das höherrangige Straßenverkehrsnetz angewiesen. Diese zwei Beispiele zeigen, dass die Anforderungen oftmals nicht auf der Ebene der Branchen definiert werden können, sondern ein paar Ebenen darunter. Des Weiteren hat die Arbeit gezeigt, dass die Anforderungen durchaus vom Typ des Industrie- und Gewerbeparks abhängen können. Industrie- und Gewerbeparks im engeren Sinn beherbergen größtenteils Betriebe mit größerem Flächenbedarf aus den Branchen Produktion, Handel oder Logistik, wodurch sich die Anforderungen an diese Parks stark von denen an ein Gründerzentrum, wo meist kleinere Unternehmen mit sehr wenig Platzbedarf angesiedelt sind, unterscheiden. Vor allem in diesem Bereich ist noch sehr viel Forschungsbedarf vorhanden.

Die Beantwortung der **zweiten Forschungsfrage**, welche Auswirkungen Industrie- und Gewerbeparks auf das Verkehrssystem und den Raum haben, fällt ein wenig konkreter aus. Die Analyse der vier Fallbeispiel-parks hat gezeigt, dass die Auswirkungen sehr unterschiedlich sein können. Während diese Parks auf die

Gesellschaft positive Wirkungen erzielen können, sind die Auswirkungen auf andere Bereiche, wie beispielsweise Verkehrsbelastung, Raum oder Umwelt, häufig als negativ zu bewerten. Oftmals sind in unmittelbarer Nähe zum oder auch im Industrie- und Gewerbepark Wohngebiete, was einerseits zwar kurze Wege und eine Flächeneffizienz bedeutet, andererseits allerdings ein hohes Konfliktpotenzial in Bezug auf die Nutzung mit sich bringt und die Belastung der dort wohnhaften Bevölkerung durch Emissionen der Betriebe und des Verkehrs vergleichsweise hoch ist. Diesen Problemen gilt es mit einer durchdachten und langfristigen Planung entgegenzuwirken.

In Bezug auf die **dritte Forschungsfrage**, inwiefern das Thema Nachhaltigkeit bei der Mobilität von Personen und Gütern in den Industrie- und Gewerbeparks eine Rolle spielt, ist der Eindruck entstanden, dass das Bemühen auf Seiten der Organisation und der Betriebe zu sehen ist, allerdings die Umsetzung oftmals sehr schleppend ausfällt. Das Thema Elektromobilität ist zwar in den Industrie- und Gewerbeparks präsent, allerdings wird mit dieser Angelegenheit noch viel zu wenig gearbeitet. Einerseits ist es für die Organisationseinrichtungen schwer, da diese nur eine Vorbildfunktion in diesem Thema einnehmen können und die Unternehmen im Park nicht dazu zwingen können, viele Wege mit Elektroautos zu erledigen, andererseits ist die Bereitstellung einer dementsprechenden Infrastruktur von großer Bedeutung. Hier gilt es eine optimale Lösung zu finden, von der beide Seiten profitieren und diesen durchaus wichtigen Bereich mit Blick auf die Zukunft weiter forcieren können. Ein weiterer enorm wichtiger Punkt ist die Anbindung des Parks an das öffentliche Verkehrsnetz. Hier hat die Analyse ergeben, dass die Industrie- und Gewerbeparks durchaus gut an dieses Netz angeschlossen sind. Für eine nachhaltige Mobilität von Personen ist dieser Bereich unabdingbar, da eine An- bzw. Abreise von Mitarbeitern bzw. Kunden ohne PKW gegeben sein muss. Natürlich haben auch hier die Lage und die Größe des Industrie- und Gewerbeparks einen großen Einfluss auf die Qualität des Anschlusses. Nimmt man den größten Park Österreichs, das Industriezentrum NÖ Süd, als Beispiel, ist dieser an zwei Punkten per Bahn erreichbar und die innere Erschließung erfolgt mittels Bus. Im Sinne der Nachhaltigkeit wäre hier auch eine Bedienung durch Elektrobusse denkbar und wünschenswert. Im Bereich der nachhaltigen Mobilität von Gütern fällt das Resümee dürftiger aus. In einigen Industrie- und Gewerbeparks gibt es einen bestehenden Bahnanschluss, der entweder nur mehr von wenigen Betrieben oder gar nicht mehr benutzt wird. Der Zustand der

Bahninfrastruktur ist teilweise verheerend, wodurch es für die angesiedelten Betriebe oftmals nicht möglich ist, diese Infrastruktur zu nutzen. Hier ist natürlich auch das Thema Elektromobilität präsent, wobei hier nur sehr wenige Unternehmen ihre Flotten auf elektrisch betriebene Lastfahrzeuge umstellen bzw. aufgerüstet haben. Dies ist zum einen Teil auf die technischen Einschränkungen und die damit einhergehenden geringen Reichweiten zurückzuführen und zum anderen Teil auf die oftmals nicht vorhandene Infrastruktur, die für diesen Bereich benötigt wird. Hier gilt es allerdings festzuhalten, dass die Masterpläne bzw. Entwicklungskonzepte für die Industrie- und Gewerbeparks der einzelnen Organisationseinrichtungen darauf abzielen, die Themen Elektromobilität und Multimodalität in den kommenden Jahren zu forcieren und sich das Ziel gesetzt haben die Unternehmen dabei zu unterstützen.

Speziell zur Beantwortung der **vierten Forschungsfrage**, welche Parameter für die Konzipierung von Industrie- und Gewerbeparks in Zukunft eine Rolle spielen, waren die drei Expertengespräche äußerst hilfreich. Neben den Analysen hat sich vor allem bei den Interviews herausgestellt, dass eines der wichtigsten Kriterien die Lage des Industrie- und Gewerbeparks darstellt. Hier wird meistens ein Ballungsraum um eine Großstadt bzw. eine Agglomeration von mehreren Kleinstädten gesucht, um ein möglichst großes Einzugsgebiet an Kunden und Mitarbeitern erzielen zu können. Mit diesem Parameter geht auch eine gute Anbindung an das höherrangige Verkehrsnetz und die Nähe zu einem Flughafen einher. Diese beiden Punkte stellen die beiden wichtigsten Kriterien für die Konzipierung eines Industrie- und Gewerbeparks dar. Zusätzlich gibt es noch zahlreiche weitere Faktoren, die jedoch von Unternehmen zu Unternehmen eine unterschiedliche Wichtigkeit haben können. Dazu zählt, wie bereits beschrieben, eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz, wodurch eine nachhaltigere An- bzw. Abreise von Kunden und Mitarbeitern ermöglicht wird. Des Weiteren ist bei einer Neukonzipierung eines Industrie- und Gewerbeparks eine vorausschauende Einteilung bzw. Planung der Grundstücke wichtig. Zum einen haben die Grundstückszuschnitte so auszusehen, dass auch Platz für eine Erweiterung für den jeweiligen Nutzer möglich ist und zum anderen eine sinnvolle Grundstücksgeometrie, welche in der Regel aufgrund der Bauarchitektur bei den Betrieben eines Industrie- und Gewerbeparks rechteckig ausfällt. Neben den passenden Parzellen, ist auch eine gute Ausstattung in Bezug auf die technische Infrastruktur notwendig. Dabei ist vor allem, neben einer standardisierten Versorgung durch Wasser, Strom, Kanal, Gas bzw. Fernwärme und dergleichen, ein guter

Breitbandanschluss ein enorm wichtiger Standortfaktor. Wie bereits beschrieben, wird dieser Anschluss ein immer bedeutenderer Parameter für Betriebe, um sich für einen Standort zu entscheiden. Zusätzlich zur technischen Infrastruktur, spielt auch eine ausreichende Versorgung durch die soziale Infrastruktur eine wesentliche Rolle. Die Analyse der vier Industrie- und Gewerbeparks hat gezeigt, dass immer darauf geachtet wird, dass das Wohnen bzw. Privatleben immer mehr mit dem Arbeitsleben verbunden wird. Neben ganztägigen Kinderbetreuungseinrichtungen ist auch ein Angebot an Sport- bzw. Freizeitmöglichkeiten von großer Bedeutung. Industrie- bzw. Betriebsgebiete kämpfen oftmals mit deren Image in der Bevölkerung bzw. in der Wirtschaft. Hier ist es wichtig, dass eine Marke entwickelt wird, wodurch klar wird, wofür dieser Industrie- und Gewerbepark steht und welche Leistungen bzw. Möglichkeiten dieser bietet. Zu guter Letzt gilt es noch festzuhalten, dass diese soeben beschriebenen Parameter immer in einem Konflikt mit den wirtschaftlichen Zielen von Unternehmen stehen, denn Flächen bzw. Gebäude in einem gut erschlossenem Industrie- und Gewerbepark sind gleichzeitig teurer zu mieten bzw. zu kaufen.

Die Arbeit hat gezeigt, dass vor allem im Bereich der branchenbezogenen Anforderungen weiterer und tiefergehender **Forschungsbedarf** besteht. Des Weiteren wäre die Ausarbeitung eines Leitfadens zur Optimierung von bestehenden bzw. zur Konzipierung von neuen Industrie- und Gewerbeparks sinnvoll. Dabei besteht mit Sicherheit die Herausforderung, Instrumente bzw. Faktoren zu entwickeln, anhand derer eine nachhaltige Entwicklung von derartigen Parks möglich ist.

5 Anhang

5.1 Interviews / Expertengespräche

5.1.1 Interview 1

Herr Mag. Jörg Huber-Wilhelm am 19.04.2016 in St. Pölten - Kika/Leiner
Geschäftsleitung (I = Interviewer, HW = Huber-Wilhelm):

- 1 **I:** Täglich wird eine Fläche von rund 31 Fußballfeldern (22,4 Hektar) für Verkehr,
2 Gebäude, Infrastruktur und Freizeitwecke in Anspruch genommen. Obwohl
3 ungenutzte Industrie- oder Gewerbeflächen zunehmen, werden häufig neue Parks
4 auf der sogenannten „grünen Wiese“ errichtet. Dies erzeugt wiederum mehr Verkehr
5 und dadurch weite Wege für Kunden, Mitarbeiter und Güter. Wie sehen Sie die
6 Entwicklung der Industrie- und Gewerbeparks in den letzten Jahren bzw.
7 Jahrzehnten? In welchen Bereichen sehen Sie noch Handlungsbedarf?
- 8 **HW:** Die Entwicklung neuer Parks unter Entlassung der bestehenden, sprich das die
9 bestehenden bestehen bleiben und dann einen Dornröschenschlaf vor sich hin
10 schlafen oder ungenutzt bleiben oder nur schlecht genutzt bleiben, halte ich für sehr
11 bedenklich. Es ist nicht notwendig, dass man in immer weiteren, häufig
12 konzentrischen Kreisen, um eine Stadt herum neue Parks für Gewerbe aber auch
13 Retail oder Industrie errichtet, wenn immer innerhalb des Kreises bereits alte Zentren
14 vorhanden sind. Ich bin der Meinung, die Raumordnung könnte und müsste hier
15 ordnend eingreifen, das ist auch ihre Aufgabe, auch vom Begriff her.
- 16 Nämlich der Gestalt, dass man bei Nichtnutzung von Altbeständen, sprich eine alte
17 Industriebranche zurückzubauen und zurückzuwidmen ist oder gleich in ein neues
18 Technologiezentrum umzuwidmen ist. Ständig neu draußen hinzubauen ist eine
19 Verfolgung des amerikanischen Wegs, dient dazu, dass Erosion in früher
20 gewachsenen Strukturen entsteht und dort einfach Ruinen überbleiben, die für nichts
21 gut sind und ihrerseits aber die Infrastrukturleistung in der Gemeinde nunmehr
22 zweimal in Anspruch nehmen. Einmal für die alte Struktur, weil der Kanal bleibt dort
23 wo er ist, die Stromleitung liegt dort nur es wird keiner mehr verbraucht. Es ist aber
24 alles von der Gemeinde zweimal angeschafft worden. Also es ist höchst gefährlich
25 was da passiert.

26 **I:** Welche Anforderungen, aus Sicht der Unternehmen, haben Betriebsstandorte an
27 Industrie- und Gewerbeparks? Welches Potenzial sehen Sie in diesen Parks für die
28 Zukunft?

29 **HW:** Also ich bin überzeugt, dass Industrie-, Gewerbe- aber eben auch Retailparks auf
30 alle Fälle eine hohe Bedeutung haben, weil einfach die Wechselwirkung von Betrieben
31 extrem notwendig ist. Man nimmt zum Beispiel das Autocluster in Graz, das
32 Flugzeugcluster in Oberösterreich, diverse andere Themen gibt es da zu Hauf, wo sich
33 durch einen Leitbetrieb mehrere Zulieferanten, Partnerbetriebe etc. ansiedeln können
34 die dann ihrerseits das Produktspektrum des ersten ergänzen. Das ist äußerst hilfreich
35 und verkürzt Lieferantenwege. Zudem kommt es zu einem Technologietransfer der
36 sonst nicht bestehen würde. Beispiel Magna in Graz, wenn der nächste Zulieferer für
37 Kunststoffteile für die Autoindustrie, die dort ist, aus Oberösterreich kommt, macht das
38 wenig Sinn. Deshalb ist die Ansiedelung in der Regel rund um zum Beispiel einem
39 Leitbetrieb wie einer Autofabrik häufig gegeben. Dazu kommt auch die infrastrukturelle
40 Vorteilhaftigkeit einer solchen Ansiedlung, die Gemeinden legen eine
41 Hauptverbindung an Straße hin, legen einen Autobahnanschluss hin, legen eine
42 Straßenbahnlinie hin, legen eine Buslinie hin, haben eine Hauptkanalleitung zu
43 verlegen und nicht in jede Himmelsrichtung eine eigene, also mit einem Wort es spart
44 auch Ressourcen bei den Gemeinden. Es dient auch dazu, dass auch in solchen
45 Zentren, Parks sich eine eigene Infrastruktur für Versorgungseinheiten herausbilden,
46 ob das jetzt Gastronomie ist oder eine Bankfiliale oder ein Kindergarten was immer,
47 mit einem Wort das ist absolut sinnvoll und das führt uns auch gleich dazu, dass das
48 auch zu den Anforderungen zählt, die Unternehmen an ein solches Zentrum haben.
49 Nur ein Automobilwerk wie Audi, BMW oder ähnliches kann es sich leisten völlig allein
50 auf die grüne Wiese zu gehen. Alle anderen Betriebe, sagen wir mit
51 Mitarbeiterdimensionen von 10 bis 100, wären glaube ich überwiegend gerne in einem
52 Umfeld, wo schon was ist oder wo etwas dazukommt, eben damit solche
53 Infrastrukturleistungen geteilt und gemeinsam genutzt werden können.

54 **I:** Ist Multimodalität in den Industrie- und Gewerbeparks ein Thema bzw. haben die
55 einzelnen Betriebe die Wahlfreiheit bei Transporten? Halten Sie es für realistisch,
56 dass Transportkooperationen zwischen den Betrieben eingegangen werden?

57 **HW:** Das Letztere ist glaube ich sehr schwierig, aber da fehlt mir der industrielle
58 Hintergrund. In der Industrie sind viele Lieferungen, sowohl Anlieferungen als auch

59 Auslieferungen an den Kunden, abhängig vom Produktionsrythmus. Der muss nicht
60 unbedingt mit dem vom Nachbarn übereinstimmen. Das heißt, dass es wahrscheinlich
61 schwierig ist auf einen LKW, die Hälfte die frei bleibt, vorne mit einem Auto und hinten
62 mit Stückgut zu belegen. Das wird nicht wirklich sinnvoll sein, es erhöht die
63 Logistikkosten auch wenn es wünschenswert wäre. Ich glaube das wird nicht
64 funktionieren.

65 **I:** Wie sieht der Zustand der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in den Industrie- und
66 Gewerbeparks aus? Wären beispielsweise vorhandene Gleisanlagen nutzbar? Ist
67 der Anschluss an das hochrangige Verkehrsnetz ausreichend?

68 **HW:** Also ich kann jetzt von den vier genannten Beispielen auf jeden Fall das Beispiel
69 ecoplus Niederösterreich Süd heranziehen, weil ich es kenne und gut kenne. Da sind
70 ein Nord- und ein Südautobahnanschluss, also an das hochrangige Straßennetz
71 perfekt. An das sekundäre, sprich an die Bundesstraße ebenfalls tauglich. Ans
72 Eisenbahnnetz ebenfalls tauglich, wobei das nur einige Betriebe in Anspruch nehmen.
73 Ungefähr 50% der Betriebe nützen die vorhandene Gleisstruktur im Niederösterreich
74 Süd nicht. In den anderen Gebieten wird es das wohl auch geben. Liesing liegt sehr
75 eingebettet in einer Wohnstruktur, deswegen ist hier glaube ich der Anschluss an die
76 nächstgelegene Autobahn etwas schwieriger. Lustenau sind nur wenige Kilometer bis
77 zur Autobahn in Vorarlberg, ist sicherlich tauglich.

78 **I:** Was glauben Sie, welche Auswirkungen Industrie- und Gewerbeparks auf das
79 Verkehrssystem bzw. den Raum haben?

80 **HW:** Auf den Raum haben sie einmal die unangenehme Auswirkung, dass wenn eine
81 vorhandene Struktur ungenützt bleibt und dafür eine neue geschaffen wird letztlich
82 Grünflächen oder landwirtschaftlich genutzte Flächen zerstört werden. Er verlangt eine
83 neue Infrastruktur zu dem neuen Standort hin, obwohl alles beim alten da ist, also
84 raumordnungsmäßig ist das ein fataler Fehler. Natürlich muss man zugeben, dass
85 vielfach die alten Standorte verkehrlich nicht so tauglich sind wie die neuen. Nur dann
86 muss eben hier der Wohnbau entstehen oder alternativ andere Dinge. Auf jeden Fall
87 bin ich ein Verfechter dessen, dass eine Ruine nicht sein darf. Ich gehe sogar so weit,
88 dass ich sage man müsste in der Raumordnung Regelungen treffen, wenn eine
89 Liegenschaft über 5 Jahre oder länger nicht genutzt wird, dass sie zurückgewidmet
90 werden muss inkl. Abbruch. Das würde einige davon abhalten vorschnell irgendetwas
91 in die Landschaft zu setzen.

92 Ein gesamter Park hat natürlich ein relativ hohes Verkehrsaufkommen das bei
93 unterschiedlichen Branchen dennoch wahrscheinlich zu einer gleichen
94 Verkehrsbelastung in den Spitzenzeiten sorgt. Wenn das an das hochrangige
95 Verkehrsnetz angeschlossen ist, wie zum Beispiel ecoplus Niederösterreich Süd über
96 zwei Autobahnzufahrten, dann lässt sich das weitgehend problemlos abfedern. Wenn
97 die zunächst durch stadtähnliche Strukturen fahren müssen, mit 10 Ampeln bis sie auf
98 eine größere Verkehrsader kommen, ist das schwieriger. Ich nehme das Beispiel
99 Liesing, wo das einfach nicht so toll ist. Man kann sicherlich auch andere Beispiele
100 finden, wie hier in St. Pölten, wo eigentlich wenig unmittelbar Zugriff auf die Autobahn
101 hat, weil in St. Pölten auch noch die Gleisanlagen der ÖBB sehr viele Bahnübergängen
102 erforderlich machen, die wiederum zu Wartezeiten und damit zur Staubildung führen.

103 **I:** Inwiefern spielt das große Thema Nachhaltigkeit in den heutigen Industrie- und
104 Gewerbeparks eine Rolle? Welche Einflussmöglichkeiten haben die Betriebe bzw.
105 die Betreiber der Parks?

106 **HW:** Die Betreiber der Parks haben natürlich einen sehr großen Einfluss darauf, weil
107 sie dafür Sorge tragen müssen, dass die Infrastruktur heutigen aber auch zukünftigen
108 Anforderungen entsprechen kann ohne die Zukunft zu kennen. Das heißt es muss
109 weitgehend flexibel aufgebaut sein, es müssten Grundstückszuschnitte so erfolgen,
110 dass man auch Platz für eine Erweiterung findet und nicht immer nur das kleinste
111 Grundstück, das tauglich ist, an den Nutzer gebracht wird, weil bei der ersten
112 Erweiterung steht er schon mit dem Rücken an der Wand. Also das ist hier sicher
113 notwendig, dass bei jedem Grundstück, das verwertet wird, eine Reserve vorhanden
114 ist. Das Zweite ist, dass Zuschnitte naturgemäß sinnvollerweise der Bauarchitektur
115 folgen und die ist in erster Linie rechteckig, nur in seltenen Fällen sind andere
116 geometrischen Formen in der Industrie und im Gewerbe gewünscht und sinnvoll,
117 sodass auch die Grundstücksformen, wenn möglich, rechteckig sein sollten bzw. der
118 Verkehrsraaster der durchgelegt ist. Wenn ich das habe, habe ich schon einige Stufen
119 in der Nachhaltigkeit erreicht, sodass der Park länger nutzbar bleibt und nicht erodiert,
120 wie eben alte innerstädtische Industrieanlagen, die aber heute aufgrund ihrer Form
121 und Erreichbarkeit natürlich Schwierigkeiten bereiten.

122 Ich glaube in der heutigen Zeit von Förderungen und Auflagen, aber auch wo man
123 schon Energiekostensteigerungen erlebt haben, die horrend waren, wird jeder Betrieb
124 selber versuchen, einen Betriebszweig, eine Fabrik, eine Halle etc. zu errichten die

125 nachhaltig errichtet ist, mit einem Wort auch für den Betreiber kostengünstig und
126 energetisch sinnvoll errichtet wird. Ansonsten hat der Betreiber des Parks
127 wahrscheinlich wenig Einfluss darauf, wie sich der einzelne Betrieb in diesem Park
128 sein Objekt herrichtet. Da hat man als Parkbetreiber wenig Einfluss darauf.

129 **I:** Würden sie es als sinnvoll erachten, dass in solchen Parks der Betreiber Vorgaben
130 machen kann bezüglich gewissen Standards oder gewissen Baukubaturen?

131 **HW:** Also Baukubaturen kann man den Betreibern gar nicht vorschreiben, weil dann
132 könnte sein, dass man an seinem Geschäftszweig rüttelt. Was man sicher machen
133 kann ist, dass man auf die Einhaltung oder Übertreffung der einschlägigen Normen in
134 Energie oder sonstigen Themen einwirkt. Was zum Beispiel sicher sinnvoll ist, dass
135 man als Parkbetreiber die eine oder andere infrastrukturelle Maßnahme gemeinsam
136 macht, das könnte eine gemeinsame Kläranlage sein, ein gemeinsames
137 Sprinklerbecken, gemeinsame Retentionsanlagen, gemeinsame Energiegewinnung
138 durch eine eigene große Windanlage oder Sonnenkollektoren was auch immer, da
139 kann man Einfluss nehmen, dass das auch von den Firmen mitgenutzt wird.

140 **I:** In den unterschiedlichsten strategischen Papieren, wie beispielsweise das
141 Weißbuch Verkehr der EU oder der STEP (Stadtentwicklungsplan) in Wien, gibt es
142 zahlreiche Ziele bezüglich nachhaltiger Mobilität. Sehen Sie eine Chance für den
143 Einsatz von Elektromobilität in den einzelnen Parks? Wenn ja, welche Anreize
144 würden Sie setzen, um die Unternehmen umstimmen zu können, ihre Flotten auf
145 elektronisch betriebene Nutzfahrzeuge umzurüsten?

146 **HW:** Nachdem der bisherige Anteil, nach meinem Kenntnisstand, an erneuerbarer
147 Energie überschaubar ist, kommt die Energie für ein Elektromobil auch aus der
148 klassischen Produktion, also Wasserkraft, Öl, Gas oder Atomkraft in Europa. In einem
149 Park glaube ich macht es nur Sinn eine gemeinsame Infrastruktur zu nutzen, wie zum
150 Beispiel von einem Knotenpunkt aus, der mit dem öffentlichen Nahverkehr bedient
151 wird, dann mit Elektrobussen die Mitarbeiter zu den einzelnen Firmen zu bringen. Man
152 kann einen kleinen Austausch zwischen den Firmen mit irgendeinem
153 Elektromobilsystem, wie ein Golfwagen, machen was aber immer wieder auf
154 Einschränkungen stoßen würde, weil diese Fahrzeuge andere Tauglichkeiten
155 aufweisen wie ein normaler PKW, aber sowas kann ich mir schon vorstellen. Darüber
156 hinaus wird es das aus meiner Sicht so schnell nicht geben. Die Individualität der
157 unterschiedlichen Teilnehmer ist einfach zu groß und auch die Bedürfnisse. Der eine

158 stellt Software her, der andere Maschinenbauteile mit 5000 kg, das kann man nicht
159 über einen Kamm scheren.

160 **I:** In einem meiner Fallbeispiel-parks, dem IZ NÖ SÜD, betreibt die Firma Kika/Leiner
161 einen Lagerstandort. Wie bewerten Sie, aus Sicht der Unternehmen, diesen Standort
162 im größten Industrie- und Gewerbepark Österreichs?

163 **HW:** Der Standort von Kika/Leiner ist sicherlich einer der besten rein von der Lage her,
164 der erste der, von der höchst frequentierten Ausfahrt in diesen Park, erreichbar ist und
165 zweitens der beste insehbar. Die Nutzung ist gerade dabei, sich neu zu orientieren.
166 Man muss hier darüber nachdenken, was an einem so zentralen und gut gelegenen
167 Standort zum Beispiel im Dienstleistungssektor angeboten werden kann. Die Qualität
168 als Retail Standort hat der Gewerbepark Niederösterreich Süd vermutlich verloren und
169 eingebüßt und jetzt ist mehr die Großhandels-, Dienstleistungs- und industriell-
170 gewerbliche Produktion vorliegend und die Logistik natürlich und dem muss man
171 wohl oder übel Rechnung tragen auch an diesem Standort.

172 **I:** Gibt es Interaktionen mit anderen angesiedelten Betrieben? Wenn ja, wie sehen
173 diese aus und welchen Nutzen kann man daraus ziehen?

174 **HW:** Das führt uns fast zurück zur Frage 1. In einem gut funktionierenden
175 Gewerbepark ist in der Regel, wenn gut betrieben und gut geplant, nicht ein
176 Einzelhandelsgeschäft - Lebensmittel neben einer chemischen Fabrik, sondern es gibt
177 sozusagen Abstufungen in der Intensität der industriellen Produktion. Das heißt ein
178 Teil eines Gewerbeparks ist eher für leichte Industrie, ein Teil ist eher für schwere
179 Industrie, ein Teil sollte für das reine Gewerbe, ein Teil für die Logistik und ein anderer
180 Teil zum Beispiel für Retail oder Büro, Hotel etc. reserviert sein, sodass nicht ein wilder
181 Wildwuchs entsteht, der natürlich für die Interaktion und den Austausch zwischen den
182 Unternehmen hinderlich ist. Wenn aber eine sinnvolle Anordnung in einem
183 Gewerbepark besteht, was bedeutet man muss ihn vom Reißbrett planen, dann könnte
184 es so aussehen, dass Handels- und Logistikbetriebe einander folgen, dann zum
185 Beispiel eine leichte Industrie ist und dann eine Schwerindustrie, die würde ich
186 persönlich nicht in der Mitte, sondern eher am Rand sehen. So wäre das eine
187 Abstufung auch nach Immissionen/Emissionen und vor allen Dingen die Interaktion,
188 zum Beispiel zwischen Warenhandel und Logistik, könnte besser aufeinander
189 abgestimmt sein.

1 **5.1.2 Interview 2:**

2 Frau Irmgard Balint am 22.04.2016 in Wr.Neudorf - Ecoplus Geschäftsstelle (I =
3 Interviewer, IB = Irmgard Balint):

4 **I:** Täglich wird eine Fläche von rund 31 Fußballfeldern (22,4 Hektar) für Verkehr,
5 Gebäude, Infrastruktur und Freizeitwecke in Anspruch genommen. Obwohl
6 ungenutzte Industrie- oder Gewerbeflächen zunehmen, werden häufig neue Parks
7 auf der sogenannten „grünen Wiese“ errichtet. Dies erzeugt wiederum mehr Verkehr
8 und dadurch weite Wege für Kunden, Mitarbeiter und Güter. Wie sehen Sie die
9 Entwicklung der Industrie- und Gewerbeparks in den letzten Jahren bzw.
10 Jahrzehnten? In welchen Bereichen sehen Sie noch Handlungsbedarf?

11 **IB:** Prinzipiell ist der Wildwuchs auf der grünen Wiese von uns durchaus auch als
12 kritisch zu sehen, aufgrund der ganzen Probleme die dadurch entstehen. Nicht zuletzt
13 deshalb gibt es natürlich den Versuch von ecoplus Wirtschaftsparks zu planen und
14 zentral dort zu gründen, wo es sinnvoll ist. Wir haben 17 Wirtschaftsparks in ganz
15 Niederösterreich in Eigentum und Beteiligung, wo seit Jahrzehnten genau aus diesem
16 Anlass eben Überlegungen stattfinden wo es Sinn macht. Es gibt auch viele die nicht
17 realisiert wurden, aus diversen Gründen, nicht nur verkehrstechnisch. Mein Kollege in
18 St. Pölten, Herr Kirisits ist zum Beispiel auch für interkommunale Wirtschaftsparks
19 zuständig. Das ist eigentlich das Werkzeug, dass wir als bestes Mittel sehen um
20 Gemeinden gemeinsam auf den Tisch zu bringen und dann zu schauen ob ein
21 interkommunaler Wirtschaftspark in einer bestimmten Region Sinn macht, wo alle an
22 einem Strang ziehen, wo alle gemeinsam zu dem Projekt stehen mit allen negativen
23 Aspekten, wie eben das Verkehrsaufkommen aber natürlich auch mit allen positiven,
24 vor allem die Kommunaleinnahmen. Das ist eigentlich die Antwort von ecoplus auf den
25 Wildwuchs.

26 **I:** Mit welchen Herausforderungen bzw. Problemen haben aus Ihrer Sicht Industrie-
27 und Gewerbeparks heutzutage zu kämpfen?

28 **IB:** Es ist sicher das Verkehrsthema oder allgemein der Umweltgedanke, der natürlich
29 durch gesetzliche Regelungen in Österreich sowieso stattfindet, was wiederum für die
30 Unternehmen teilweise über das Maß hinausgehende Anforderungen bedeutet.
31 Einerseits muss man dem begegnen, was die negativen Auswirkungen eines
32 Gewerbeparks, wie Emissionen, sind, andererseits sind teilweise die Auflagen der

33 Behörden maßlos bzw. die Abwicklungen sehr langwierig. Das merken wir immer
34 wieder, dass die Unternehmen selbst ungeduldig werden und immer wieder dann
35 gesagt wird: „dann machen wir es halt in einem der Ostländer“. Das ist sicher eine
36 Herausforderung und ein schmaler Grat, einerseits gewisse Richtlinien zeitgemäß
37 erstellen zu müssen und andererseits muss es für die Wirtschaft auch tragbar sein.

38 **I:** Die Fa. ecoplus betreibt in ganz Niederösterreich 17 Wirtschaftsparks. Wie viel
39 leerstehende Betriebsflächen gibt es zurzeit in diesen 17 Parks?

40 **IB:** Laut der aktuellen Statistik haben wir 990ha Gesamtfläche und rund 405ha davon
41 sind frei. Das betrifft jetzt alle Parks außer das IZ NÖ Süd. Das bezieht sich sozusagen
42 auf die verwertbare, verkaufbare Fläche. Im IZ verkaufen wir keine Grundstücke, wir
43 haben hier mittlerweile ausschließlich Mietobjekte, die zurzeit zu 96% ausgelastet sind.

44 **I:** Die Grundstücke werden also vermietet?

45 **IB:** Wir haben früher auch im IZ Grundstücke verkauft, jedoch ist seit einigen Jahren
46 aufgrund der Flächenknappheit ausschließlich das Mietobjektgeschäft hier aktiv,
47 sprich wir bauen das maßgeschneiderte Mietobjekt auf unseren eigenen
48 Grundstücken für den Interessenten, für den Mieter, und verkaufen unsere
49 Grundstücke nicht mehr. Deshalb fällt das IZ aus der Flächenaufstellung im Sinne von
50 „wie viel ist verfügbar“ raus. Die Zahlen mit den 990 ha Gesamtfläche und davon 405
51 ha noch frei bezieht sich auf 16 Wirtschaftsparks.

52 **I:** Welche Anforderungen, mit Hauptaugenmerk auf den Verkehr, haben Ihrer
53 Meinung nach Industrie- und Gewerbeparks? Wie stark unterscheiden sich die
54 einzelnen Branchen dabei? Ist Multimodalität in den Industrie- und Gewerbeparks ein
55 Thema bzw. haben die einzelnen Betriebe die Wahlfreiheit bei Transporten? Halten
56 Sie es für realistisch, dass Transportkooperationen zwischen den Betrieben
57 eingegangen werden?

58 **IB:** Beim Hauptaugenmerk Verkehr, speziell im Industriezentrum ist das größte
59 Problem der öffentliche Verkehr, nicht in Richtung Logistik, sondern in Richtung
60 Mitarbeiter, Erreichbarkeit aber auch Kundenerreichbarkeit. Wir haben hier einfach
61 so eine große Fläche von 280ha, die einerseits an der Badner Bahn bzw. Wiener
62 Lokalbahnstation ganz gut angebunden ist. *[Der Lageplan des IZ NÖ Süd wird zur
63 besseren Übersicht ausgebreitet]* Die grau hinterlegte Fläche ist unser
64 Wirtschaftsparksystem, wie gesagt die 280ha. Zu Fuß ist grob gesagt knapp die

65 Hälfte des Parks von der Badner Bahn aus erreichbar. Alles andere wird durch viele
66 Bushaltestationen abgedeckt, wobei das natürlich nicht so ein regelmäßiger
67 öffentlicher Verkehr ist, wie es zum Beispiel jemand aus Wien gewohnt ist. Es gibt
68 aus allen Richtungen Anbindungen, wir bemühen uns auch, das zu unterstützen, wir
69 haben uns auch bei einer Fahrplanverdichtung beim Bus eingekauft. Es ist halt
70 schleppend und leider muss man sagen, dass vom Individualverkehr ungefähr 80%
71 wenn nicht mehr hier stattfindet. Das zweite Thema bezüglich Logistik und
72 Anforderungen an den Verkehr, wir haben nicht nur komplett unterschiedliche
73 Branchen, sondern auch einen großen Mix an Art der Unternehmen. Also wirklich
74 vom großen Konzern, beispielsweise REWE (2500-3000 Mitarbeiter), LKW Walter
75 (rund 1000 Mitarbeiter) mit entsprechendem Aufkommen was die ganze
76 Containergeschichte betrifft und wir haben ganz viele Klein- und Kleinstunternehmen
77 hier mit 5-10 Mitarbeitern und einem entsprechend nicht so hohen logistischen
78 Aufwand. Wie die einzelnen Erfahrungen sind, kann ich seriöserweise nicht
79 beantworten. Es gab bei ecoplus ein Logistikcluster, der wurde aber vor zwei Jahren
80 eigentlich wieder eingestellt, weil einfach die Erfolgsquote nicht so befriedigend war
81 wie man es sich erhofft hatte. Offensichtlich ist es eine ganz spezielle Sparte, wo
82 sich die Großen, die viel tun und viel können, sich nicht in die Karten schauen lassen
83 und auch nicht unbedingt kooperieren wollen und die Kleinen sich sowieso
84 nachbarschaftlich helfen. Da bin ich aber nicht die Expertin um das im Detail näher
85 beantworten zu können. Von daher kann ich nur sagen, wie die einzelnen Betriebe
86 ihren Verkehr und Logistik abwickeln, wissen wir auch gar nicht. So weit in die Karten
87 lassen sie uns nicht schauen bzw. gab es aus meiner Sicht auch keine Veranlassung
88 dazu.

89 **I:** Wie sieht der Zustand der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in den Industrie- und
90 Gewerbeparks aus? Wären beispielsweise vorhandene Gleisanlagen nutzbar? Ist
91 der Anschluss an das hochrangige Verkehrsnetz ausreichend?

92 **IB:** Die vorhandenen Gleisanlagen werden natürlich genutzt. Es gibt in Guntramsdorf
93 den Bahnhof Kaiserau, dort endet die öffentliche Strecke und wird dann auf die
94 Anschlussbahn ins IZ übergeben. Die kommt hier rein zum großen Güterbahnhof und
95 alles was dann noch weggeht sind Nebenanschlussbahngleise. Die Tendenz ist stark
96 rückläufig in den letzten 10 Jahren. Wir haben aktuell knapp unter 200.000 Tonnen
97 heuer, das war vor 15-20 Jahren fast noch das Doppelte würde ich grob sagen. Das
98 hat natürlich auch damit zu tun, dass einige Nebenanschlussbahnnehmer, wie das

99 bei uns heißt, schlichtweg weggezogen bzw. weggestorben sind. Die großen
100 Abnehmer sind nach wie vor Castrol, REWE und LKW Walter und da tut sich mit
101 190.000 bis 200.000 Tonnen pro Jahr für die paar recht viel.

102 **I:** Sind Ihrer Meinung nach die Anforderungen der Betriebe an das Verkehrssystem
103 stark branchenabhängig?

104 **IB:** Natürlich branchenabhängig, wenn ich einen Logistiker habe, hat der andere
105 Anforderungen für seinen Schwerverkehr als ein Unternehmen, dass eigentlich keine
106 eigene Logistik hat, sondern wo Verkehr nur in Individualfahrzeugen und PKWs
107 stattfindet. Ansonsten wüsste ich nicht, wo man branchenmäßig eine Unterscheidung
108 machen kann. Wie gesagt näher auseinandergesetzt mit dem Thema Logistik haben
109 wir uns in dem Sinn noch nicht. Ich würde sagen, es ist nicht unbedingt
110 branchenabhängig, sondern vielleicht auch von der Struktur des Unternehmens. Ob
111 da jetzt ein Konzern dahintersteht, der seine Hauptlager in Tschechien hat oder seine
112 Sachen aus Übersee holt usw. also, dass da eine Branchentendenz da ist, denke ich
113 nicht.

114 **I:** Inwiefern spielt das große Thema Nachhaltigkeit in den heutigen Industrie- und
115 Gewerbeparks eine Rolle? Welche Einflussmöglichkeiten haben die Betriebe bzw.
116 die Betreiber der Parks?

117 **IB:** Nachhaltigkeit ist auf jeden Fall ein sexy Thema. Man kann Gott sei Dank jetzt gut
118 damit arbeiten. Unser Wirtschaftspark wurde 1962 gegründet und in den 70er Jahren
119 gab es die ersten Miethallen von uns. Alles was mit „M“ im Plan bezeichnet ist steht
120 für Miethalle und gehört der ecoplus und da ist die Nachhaltigkeit, im Sinne von
121 thermischen Sanierungen, wichtig. Das heißt, sobald wir eine Möglichkeit finden, wenn
122 der Mieter darauf angesprochen wird, wie es denn aussieht und ob er Interesse daran
123 hat, dann wird so schnell wie möglich ein Projekt umgesetzt. Wir haben vor einigen
124 Jahren auch ein 10 Millionen Paket beschlossen in unseren Gremien zur thermischen
125 Sanierung von bestehenden Mietobjekten und da werden jedes Jahr soweit wie
126 möglich zwei bis drei Objekte thermisch saniert. Wenn ein Mieter auszieht ist die
127 Chance natürlich am größten, dass man für den nächsten nicht nur die Fassade
128 abpinselt sondern gleich dämmt und alles soweit wie möglich neu macht. Wenn die
129 Bausubstanz gut ist und das ist in den meisten Fällen so, dann zahlt sich das auf jeden
130 Fall aus. Wir haben auch zum Beispiel die Firma Tupperware schon sehr lange bei
131 uns im Industriezentrum. Die haben letztes Jahr eine thermische Sanierung

132 bekommen, erstrahlen im neuen Glanz und sind total happy. Macht natürlich auch was
133 für die Reputation des Unternehmens und es wird ja auch in den Unternehmen intern
134 viel mit Nachhaltigkeit gearbeitet, geworben und da ist der Standard, in dem man sich
135 präsentiert, ein Aushängeschild, also das wird auf jeden Fall von uns vorangetrieben.
136 Der gute Effekt für uns als Betreiber ist, es gehört ja nicht jedes Gebäude uns, wir
137 haben früher die Grundstücke verkauft, wie ich vorher erwähnte, das heißt es gibt ganz
138 viele Flächen und Gebäude, die nicht in unserem Eigentum stehen und wo wir im
139 Prinzip keinen Einfluss darauf haben. Wir können niemanden dazu zwingen zu sagen,
140 wir sind ein nachhaltiger Park ihr müsst jetzt alle folgenden Maßnahmen umsetzen,
141 wir sind keine Behörde. Aber mit gutem Beispiel vorangehen sage ich immer, best
142 practice. Es kommt durchaus dazu, dass jemand sieht, aha da wird jetzt gearbeitet von
143 ecoplus. Es geht schnell, es sieht gut aus, man trifft sich vielleicht zufällig mit dem
144 Geschäftsführer irgendwo beim Mittagessen und er sagt das ist ganz toll, weil unsere
145 Betriebskosten sind plötzlich so nieder usw. und schon sagt der Nachbar, der
146 Eigentümer ist, also wo wir keinen Einfluss haben, liebe ecolplus wie habt ihr das
147 gemacht, könnt ihr uns vielleicht einen Planer empfehlen, Firmen empfehlen oder
148 überhaupt einfach einmal zu einem Gespräch einladen, wie man das Ganze umsetzt.
149 Und das ist eigentlich für uns die beste Art Einfluss zu nehmen, also mit den eigenen
150 Immobilien mit bestem Beispiel vorangehen und darauf vertrauen, dass sich das
151 Umfeld entsprechend der Vorbildwirkung dann auch dafür interessiert und anpasst.

152 **I:** Ist das jetzt schon so, dass es Vorbildwirkung gibt und andere Unternehmen, die
153 Eigentümer sind, ihre Gebäude sanieren?

154 **IB:** Ja es gibt einige Beispiele, auch unter unseren Mietern spricht sich das herum.
155 Also da kommt dann der Nachbar auch und sagt: wenn ihr da fertig seid, können wir
156 über meines reden? Ist natürlich dann auch immer eine wirtschaftliche Frage, wie man
157 sich hier einigt. Wie gesagt, es ist unser Auftrag, auch des Landes, und insofern wenn
158 ein langjähriger Mieter da ist, unterstützen wir den großzügig.

159 **I:** Nach welchen Kriterien wird das ausgewählt, wer zuerst bei den Sanierungen
160 drankommt?

161 **IB:** Nach der Gelegenheit und der Bereitschaft. Wie gesagt, wenn jemand auszieht
162 und ein neuer kommt, dann macht man gleich im Sinne des neuen Mieters im großen
163 Umfang etwas, das ergibt sich dann immer gut. Wir können auch niemanden dazu

164 zwingen, wenn jemand sagt es interessiert mich nicht, dann macht das keinen Sinn.
165 Ab und zu ist es so, dass wir aktiv auf jemanden zu kommen und sagen: jetzt gerade
166 weil vielleicht daneben Baustelle ist, wie wäre es denn, wenn wir bei Ihnen gleich
167 weitermachen. Auch mit kleineren Wünschen, im Sinne eines hausinternen Umbaus
168 kann man gleich punkten und sagen ok wenn man schon was angreift und Dreck macht
169 dann macht man das gleich komplett. Dann wird von unserer technischen Abteilung
170 aufgrund der Energiekennzahl des Hauses und der Bausubstanz ein Konzept erstellt,
171 wo man Maßnahmen setzen kann. Im Idealfall in Modulen, dass man einmal sagt die
172 ganz große Lösung wo der Mieter dann über die Miete auch mitfinanzieren muss. Oder
173 man setzt dann nur kleinere Maßnahmen, hat Module, die man weglassen kann. Es
174 soll auf jeden Fall etwas Sinnvolles rauskommen.

175 **I:** In den unterschiedlichsten strategischen Papieren, wie beispielsweise das
176 Weißbuch Verkehr der EU oder der STEP (Stadtentwicklungsplan) in Wien, gibt es
177 zahlreiche Ziele bezüglich nachhaltiger Mobilität. Sehen Sie eine Chance für den
178 Einsatz von Elektromobilität in den einzelnen Parks? Wenn ja, welche Anreize
179 würden Sie setzen, um die Unternehmen umstimmen zu können, ihre Flotten auf
180 elektronisch betriebene Nutzfahrzeuge umzurüsten?

181 **IB:** Eine ähnliche Antwort wie bei den thermischen Sanierungen, mit dem besten
182 Beispiel vorangehen. Wir haben vor vier oder fünf Jahren das erste Elektrofahrzeug
183 angeschafft für unseren technischen Außendienst, sprich wir haben 24 Stunden
184 Dienst, vier Mann die sich um das ganze Gelände kümmern, wir sind für die Straßen
185 und die Infrastruktur, eigentlich kommunale Aufgaben zuständig. Das ist auch alles in
186 unserem Eigentum. Wir haben da eine Mannschaft, die da unterwegs ist. Der Renault
187 Kangoo, ein Monteurfahrzeug, wo man das Nötigste mit hat, um vor Ort den Einsatz
188 machen zu können, wurde als erstes Elektrofahrzeug angeschafft. Gut, dass Sie heute
189 kommen weil die Elektrotankstellen sind auch gerade fertig geworden, weil wir haben
190 jetzt das zweite Elektrofahrzeug als Pool-PKW für die Büromannschaft gekauft. E-
191 Mobility ist ja auch an die ecoplus in Niederösterreich drangehängt. Da gibt es auf
192 jeden Fall das Bestreben mit best-practice voranzugehen. Wir haben nicht nur bei uns
193 die E-Ladestationen gemacht, sondern auch bei einem Vermieterobjekt von uns, das
194 heißt ecocenter, wo ungefähr 16 Firmen beheimatet sind. Auch dort gibt es eine E-
195 Tankstelle und auch schon einen Mieter, der sich bereits ein E-Fahrzeug angeschafft
196 hat. Wir gehen davon aus, dass das Schule macht. Wir hoffen auch, dass wir den Weg

197 nach St. Pölten schaffen mit dem E-Auto, aber natürlich für die Kurzstrecken oder
198 einmal für eine Besprechung in Wien oder Wr. Neustadt ist es ideal. Wir freuen uns
199 schon alle sehr auf das Fahrzeug. Wir sind immer im Austausch mit Firmen, die ähnlich
200 agieren, REWE hat zum Beispiel eine riesige Nachhaltigkeitsabteilung, also denen
201 muss man in der Regel nicht sagen was sie tun sollen, sondern dort kann man sich
202 selbst Tipps holen.

203 **I:** Hat REWE in ihrer Flotte bereits E-Fahrzeuge?

204 **IB:** Ja ja, da geht es schon in Richtung E-LKWs. Das ist natürlich auch eine
205 Marketingschiene. Wenn man sich die neuen Filialen anschaut, werden diese teilweise
206 sogar mit Stromtankstellen gebaut. Das ist auch das Gute, dass hier ein reger
207 Austausch stattfindet mit ecoplus aktiv oder auch als Schnittstelle. Wenn es dann
208 gewisse Bewegungen gibt, egal ob das Genderthemen sind oder
209 Nachhaltigkeitshemen, es gibt immer schon jemanden der dran ist und wo man sich
210 dann wirklich vernetzen kann. Ein Kleiner kann es sich nicht leisten, viel zu überlegen
211 und viel Geld reinzustecken und wir versuchen dann halt diejenigen vor den Vorhang
212 zu holen, die schon etwas gemacht haben, darauf stolz sein können und das auch
213 verkünden und verkaufen wollen und die Kleinen profitieren dann wieder davon.

214 **I:** Welche Parameter sind aus Ihrer Sicht für die Konzipierung von Industrie- und
215 Gewerbeparks ausschlaggebend?

216 Ganz profan Lage, Lage, Lage. Also wenn die Lage nicht stimmt und wenn man zum
217 Beispiel was die Verkehrsanbindung betrifft mit etwas rechnet was dann nicht kommt,
218 dann kann man sich noch so Mühe geben, dann funktioniert das nicht. Wir haben auch
219 dafür ein Beispiel, den Wirtschaftspark in Marchegg. Ich schätze von 10 Jahren wird
220 nicht viel abgehen seit es diesen gibt. Wir erschließen immer grob, also auf der grünen
221 Wiese wird die Infrastruktur so geschaffen wie es für die ersten Ansiedler passt und
222 dann wird weiter Straße, Kanal etc. gebaut. Das ist dort noch im Urzustand, weil
223 einfach die Brücke von Bratislava nicht gekommen ist, mit der man fix gerechnet hat.
224 Ecoplus hat einen langen Atem, es wird irgendwann kommen, aber das sind natürlich
225 Dinge wo man sagt es wäre eine super Lage, wenn die Brücke da wäre. Deshalb wie
226 gesagt am Beispiel von Marchegg wäre alles da, auch in Wr. Neustadt haben wir eine
227 Anschlussbahn, also darauf wird immer geschaut, auch wenn der Trend zurückgeht,
228 aber es soll trotzdem unterstützt werden, dass die Tonnen über die Gleise und nicht
229 über die Straße rollen. Nicht zuletzt um noch einmal auf die interkommunalen

230 Wirtschaftsparks zurückzukommen, haben natürlich die regionalen Befindlichkeiten
231 einen großen Einfluss. Das man sich natürlich besonders in den Gegenden bemüht,
232 wo nicht so wie im Industrieviertel die Wirtschaft nicht so blüht, sondern wo
233 Arbeitsplätze benötigt werden. Teilweise mit 17 Gemeinden im Verband wird geschaut,
234 um zumindest eine kleine Gewerbefläche gemeinsam zustande zu bringen. Das heißt
235 natürlich viel Disparitätenausgleich. Aber im Prinzip geht es um die Lage.

236 **I:** Also je mehr Beteiligte, umso schwieriger wird es wahrscheinlich.

237 **IB:** Natürlich, keine Frage deshalb sind das auch sehr langwierige Projekte. Also was
238 ich vom Kollegen Kirisits mitbekomme, wird manchmal drei Jahre an der Umsetzung
239 gearbeitet, dann sind sich endlich alle einig und im letzten Moment kommt dann noch
240 ein Querschuss oder es kommt die neue Gemeinderatswahl, es sind andere Leute
241 dann in den Gemeinden vertreten die dann sagen: Moment. Im besten Fall heißt es:
242 Moment einmal, das müssen wir uns genau anschauen. Im schlimmsten Fall heißt es:
243 Wir haben es uns genau angeschaut, wir sind draußen. Da steht ecoplus beratend mit
244 langjähriger Erfahrung zur Verfügung und natürlich mit einem gewissen Netzwerk und
245 Gott sei Dank mit vielen best-practice Beispielen.

246 **I:** Gibt es in Niederösterreich von der ecoplus neu geplante Wirtschaftsparks?

247 **IB:** Es wird eigentlich ständig evaluiert, sowohl passiv, dass jemand eine Idee oder
248 einen Wunsch an uns heranträgt, wo man dann prüft ob das Sinn macht. Wir haben
249 einen eigenen Techniker, der sich rein plantechnisch anschaut wie die Lage und die
250 Anbindung ist, was müsste man an Infrastruktur errichten, welche Fläche macht Sinn.
251 Es muss ja auch von der Grundstückskonfiguration her Sinn machen. Sind es
252 Hochhäuser, gefährdete Gebiete, gibt es da andere Themen im Sinne einer UVP wo
253 man dann darüber stolpern kann. Das wird von Grund auf geprüft, ein
254 Lageplankonzept gemacht und daraufhin kann man dann mit den Gemeinden und
255 anderen Interessenten, die das vorantreiben wollen, aktiv werden. Es gibt sicher viele
256 Konzepte, die nicht realisiert wurden. Ab und zu gibt es auch aktiv von ecoplus
257 ausgehend die Fragestellung: uns ist aufgefallen, es würde Sinn machen aufgrund der
258 Standortlandkarte und aufgrund der Entwicklungen, vorausschauend für die nächsten
259 Jahre, wie steht ihr dazu? Also das kann von beiden Seiten kommen. Was dann
260 schlussendlich wirklich umgesetzt wird, hängt von anderen Parametern ab.

261 **I:** Gibt es eigentlich im IZ NÖ Süd noch Reserveflächen, wo noch etwas dazu kommen
262 könnte oder ist es wirklich schon ausgereizt?

263 **IB:** Naja wir sind ja ganz gut eingegrenzt, einerseits von der B17 und andererseits von
264 der Autobahn, was jetzt Ost und West betrifft. Im Norden ist die Wohnbevölkerung von
265 Wr. Neudorf schon recht nah dran also das kann man eigentlich auch ausschließen.
266 Beim Süden kommt es ähnlich von Guntramsdorf, wobei die auch schon ein
267 Industriegebiet Guntramsdorf in einer Pufferzone haben. Es gibt noch einige Flächen
268 im südöstlichen Bereich. Wir haben im Moment keinen Anlass flächenmäßig zu
269 erweitern. Wir haben selber gerade neue Fläche geschaffen, weil wir eben nicht mehr
270 allzu viele Flächen haben. Also da haben wir jetzt ca. 20000m², die man neu und in
271 natürlich sehr prominenter Lage mit dem klassischen Mietaspekt verwerten kann. Das
272 gibt uns jetzt mittelfristig einmal Fläche und Arbeit. Dazwischen ist immer wieder auch
273 was frei bzw. haben wir jetzt auch die ersten zwei Objekte im dichter besiedelten
274 Bereich geschliffen, das ist etwas ganz Neues bei uns. Der Mieter ist raus, das Objekt
275 ist 30 Jahre alt und es zahlt sich nicht aus zu sanieren, sprich die thermische Sanierung
276 ist nicht wirtschaftlich, also weg damit und etwas Neues hin. Das ist jetzt mittelfristig
277 der Trend und alles was an Flächen außerhalb vorhanden ist wird uns ab und zu
278 angeboten und wieder nachgefragt. Aber wir haben eigentlich ein ganz gut
279 funktionierendes System, das auch mit unserer Mannschaft handlebar ist. Je größer
280 es wird, umso mehr Personal bräuchte man auch. Dann sind wir wieder natürlich sofort
281 beim Verkehr. Die Anschlussstelle Wr. Neudorf war ja heillos überlastet, bis wir endlich
282 2008 die zweite Anschlussstelle bekommen haben, wofür wir 10 Jahre gekämpft
283 haben. Nur das ist natürlich auch ein bisschen ein Nadelöhr, es war das Maximale was
284 mit dem Platz zu machen war. Die angebotenen Flächen wären genau in diesem
285 Bereich, jedoch hätte man dann wieder einen zu starken Zustrom über diese
286 Anschlussstelle und dann kippt das auch wieder relativ schnell. Das heißt ich habe
287 dann zwar ein paar Hektar mehr und ein paar Betriebe mehr aber der ganze Rest
288 bricht zusammen. Also das ist immer sehr heikel und da sind wir auch immer wieder,
289 wenn es Anfragen und Diskussionen gibt, mit Snizek & Partner beispielsweise am
290 Tisch und lassen uns Modelle und Verkehrsströme berechnen, wenn wir dieses und
291 jenes machen würden.

292 Es ist auch der Wandel der Zeit, weil vor 20 Jahren ist wirklich jeder um 8 Uhr in das
293 Büro gefahren und durch Gleitzeit und Umdenken, Homeoffice und solche Dinge,

294 verschiebt sich das einfach. Ich denke im Moment ist es absolut erträglich. Wenn der
295 Individualverkehr verringert werden könnte, wäre es fein. Wir hatten da eine super
296 Planung bei der Aspangbahn. Wir hatten den Plan, dass wir über die sogenannte
297 Pottendorfer-Schleife eine Anbindung nach Meidling vom IZ aus schaffen und die
298 Anbindung innerhalb von 12 Minuten über die Schiene möglich ist. Wir haben schon
299 einen Personenbahnhof geplant einzurichten und haben mit der ÖBB gesprochen was
300 eine Fahrplanverdichtung kostet, weil die Aspangbahn heute zweimal am Tag fährt.
301 Das wäre eine super Anbindung, weil die Badner Bahn sowieso immer voll ist. Das
302 wäre eben von Meidling bis Wr. Neustadt runter mit einem Personenbahnhof bei uns
303 perfekt. Nur dafür brauchen wir die ominöse Pottendorfer-Schleife. Bei mehreren
304 Nachfragen bei Verkehrsplanern wurde das immer weiter rausgeschoben. Vor
305 ungefähr fünf Jahren wurde vorsichtig mit 2020 gewunken, mittlerweile ist das auch
306 schon nicht mehr Thema. Wir haben die Pläne in der Lade und wir können jederzeit
307 reagieren, aber so wie es jetzt ist, macht das keinen Sinn. Aber diese Ertüchtigung
308 wäre eine riesen Aufwertung für den ganzen Standort. Das geht bis zu Überlegungen,
309 dass man die unverbaute Fläche als große P&R-Anlage nutzen kann und das gesamte
310 Einzugsgebiet hier den Stopp für den PKW hat und einerseits nach Wien fahren kann
311 und umgekehrt die Wiener von Meidling nicht mit dem Auto, sondern in 12 Minuten auf
312 der Schiene im IZ sind. In Kombination mit einem Shuttlebus, der die Verteilung macht.

313 Apropos Nachhaltigkeit, wir haben auch kürzlich die gesamte Straßenbeleuchtung auf
314 LED umgestellt, also ungefähr 500 Beleuchtungspunkte.

1 **5.1.3 Interview 3**

2 Herr Ing. Mag. Andrés Pena am 13.05.2016 in Liesing – Quartiersmanagement
3 Standpunkt Liesing (I = Interviewer, AP = Andrés Pena, BH = Bardo Hörl):

4 **I:** Der Industrie – und Gewerbepark Standpunkt Liesing gilt als Modellgewerbepark
5 seitens der Wirtschaftskammer. Inwiefern unterscheidet er sich von den
6 herkömmlichen Parks in Österreich?

7 **AP:** Der Standpunkt Liesing hat die Vorgeschichte, dass das als Modell gilt, dass das
8 Quartiersmanagement hier vor Ort ist. Das ist so wie bei den
9 Regionalmanagementbüros, die man vom ländlichen Raum kennt, das sich vor allem
10 um die Betriebe hier vor Ort kümmert, Ansprechperson für die Betriebe ist, aber auch
11 Ansprechperson und Drehscheibe für Anfragen außerhalb des Standpunktes.

12 Modellhaft in der Hinsicht, weil es sowas nicht gegeben hat. Jetzt wird ein zweites
13 Quartiersmanagement in Floridsdorf aufgebaut nach dem gleichen Modell wie hier.
14 Der Unterschied zwischen den beiden Quartiersmanagements bzw. zwischen diesen
15 beiden Industriegebieten ist: hier haben wir ein zusammenhängendes Gebiet, also
16 sogar abgesteckt mit Grenzen und in Floridsdorf sind es mehrere kleine, also ein
17 Fleckerlteppich. Dort haben auch die einzelnen Gebiete andere Schwerpunkte und in
18 Liesing haben wir keinen wirklichen Schwerpunkt, weil die Betriebe eine hohe
19 Diversität haben. Wir haben von Lackierfirmen bis zur MAN, der LKWs produziert und
20 Militärfahrzeuge, auch Lagerhallen, also es ist bewusst auch so, weil man kein Cluster
21 aufbauen wollte. Für uns ist es sofern neu, weil es wie gesagt in der Ersteinreichung
22 2010/2011 sowas nicht gegeben hat. Ein Schwerpunkt des Quartiersmanagements ist,
23 dass wir in Richtung Ressourcenschonung gehen. Ich würde sagen wir wollen ein
24 smartes Industriegebiet werden. Das ist natürlich ein Begriff der sehr breit gefasst ist,
25 aber was fällt da alles rein? Wahrscheinlich schon mehr als in der Rahmenstrategie
26 definiert ist, zum Beispiel welche Maßnahmen können Betriebe setzen, um
27 Ressourcen zu schonen? Das geht von der Lichtqualitätsverbesserung über
28 Wärmesysteme aber auch hin zu Photovoltaikanlagen am Dach. Da sind wir gut
29 unterwegs, da haben wir über externe Beratung die Betriebe eingeladen sich zu
30 informieren. Wir haben auch den Ressourcenschonungsbericht, wo genau
31 beschrieben ist welche Maßnahmen welche Betriebe gesetzt haben. Also in diese
32 Richtung geht es weiter, Dachbegrünungen, Photovoltaikanlagen, auch Wien Energie
33 hat Interesse daran hier in Energieeffizienzmaßnahmen zu investieren.

34 **I:** Hier ist das Quartiersmanagement also beratend, unterstützend und vermittelnd
35 tätig.

36 **AP:** Genau, wir sind quasi eine Drehscheibe, von der Organisation von
37 Veranstaltungen bis hin zu der Durchführung von Workshops etc.

38 **I:** Das kann man als grobes Ziel des Quartiersmanagements definieren.

39 **AP:** Richtig, in fünf Jahren sollen die Investitionen in das smarte Industriegebiet
40 getroffen haben.

41 **I:** Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen oder Probleme in den
42 Industrie- und Gewerbeparks heutzutage?

43 **AP:** Das sind viele. Also die Herausforderung ist einmal in der Politik und der
44 Bevölkerung festzusetzen, dass Industrieparks und Gewerbeparks einfach Teil der
45 Stadt, also ich rede von städtischen Industriegebieten, sind und auch sein müssen.
46 Meiner Meinung nach, weil ja hier auch Standorte geschaffen werden die den
47 Wirtschaftsstandort stärken und die Arbeitsplätze für die Bevölkerung vor Ort schaffen.
48 Durch den Wohnbau, der normal ist, weil es eine Bevölkerungszunahme gibt, wird
49 natürlich das Betriebsgebiet innerstädtisch schwächer oder wird ausgedünnt. Dann
50 müssen die Betriebe raussiedeln. Ein Betrieb, der 30 Mitarbeiter hat, wird schauen,
51 dass er eher noch in Wien bleibt, in der Nähe der U-Bahn für die Mitarbeiter und dass
52 er selbst nicht nach Niederösterreich pendeln und andere Maßnahmen setzen muss.
53 Diesen Fall hatten wir auch schon öfter hier. Familienbetrieb seit 30 Jahren hier
54 eingemietet, die Miete läuft aus, er sucht nach neuen Flächen und wie gesagt ist es
55 oft zu spät wann die Mieter anfangen zu suchen und es ist zu teuer. Dann müssen die
56 nach Niederösterreich ziehen, müssen einen Bus zur Verfügung für ihre Mitarbeiter
57 stellen und das ist natürlich ein anderer logistischer Aufwand. Der Chef hat mir erzählt,
58 er ist früher zu Fuß von seiner Wohnung hergegangen und das macht er seit 30 Jahren
59 und jetzt hat er noch 10 Jahren bis zur Pension. Das ist natürlich eine
60 Qualitätsverschlechterung für ihn. Das sind die großen Herausforderungen, dass man
61 einen Konsens findet zwischen vor allem Wohnbau und vor allem Freiflächen für
62 Betriebsgebiete. Dazu braucht es politische Beschlüsse. Es gibt in Wien das
63 Betriebszonenkonzept, das ist schon von 2008, da sieht man dann welche Flächen
64 damals zur Verfügung standen und welche Flächen heute zur Verfügung stehen, da
65 ist ein starker Rückgang zu erkennen. An dem neuen Betriebszonenkonzept wird
66 gerade gearbeitet. Das sind Gremien, wo Vertreter der Wirtschaftstreibenden sind, also
67 Wirtschaftskammer, Wirtschaftsagentur, Stadt Wien, Sozialeinrichtungen, etc. Man
68 wird sehen was rauskommt, aber es ist ein unglaublicher Druck da. Bevor ich
69 hierhergekommen bin, war ich ein Jahr in der Wirtschaftskammer tätig und da hat man
70 jede Woche Immobilienanfragen gehabt. Immobilienträger die kommen: wir würden
71 das gerne umwidmen. Dazu muss man dann Stellung beziehen. Dazu ist eine
72 Einrichtung, wie die Wirtschaftskammer wichtig, weil die den Draht zu den Betrieben
73 haben und operativ funktioniert das so, du gehst zu dem Betrieb und sagst: schauen
74 Sie, hier ist ein Wohnbaugebiet geplant und wie würde das sie beeinflussen in ihrem
75 Betrieb? Antwort: geht nicht wir haben LKWs, geht nicht wir haben Emissionen. Da

76 gibt es mehrere Gremien, wo das noch behandelt wird. De facto ist es schon so, dass
77 durch den Wohnbau ein sehr hoher Druck da ist.

78 **I:** Welche Anforderungen, mit Hauptaugenmerk auf Verkehr, haben Ihrer Meinung
79 nach Industrie- und Gewerbeparks und wie stark unterscheiden sich die einzelnen
80 Branchen dabei?

81 **AP:** Hier muss man unterscheiden zwischen Zubringung, Liefer- und Güterverkehr,
82 aber auch Mitarbeiterverkehr. Die Anforderung ist ein guter Anschluss an das
83 öffentliche Netz für Mitarbeiter und für den Vertrieb ist es wichtig ein gutes MIV System
84 zu haben. Hier ist es vorhanden und wir probieren jetzt, dass Themen wie Elektroautos
85 viel mehr in den Vordergrund kommen, das dauert einfach. In Deutschland ist das
86 teilweise schon Usus aber fein wäre es, wenn sich zum Beispiel DHL hier ansiedelt
87 und mit Elektroautos die Zulieferungen durchführt. Das hat einfach einen Mehrwert.

88 **I:** Vorbildwirkung natürlich auch.

89 **AP:** Natürlich ja, also ich glaube es ist möglich. Sie werden nicht den ganzen Fuhrpark
90 auf Elektroautos umstellen. Aber es ist generell schon noch viel Autoverkehr da, ob
91 das jetzt die Chefs sind die kommen oder die Mitarbeiter, aber generell ist es einfach
92 du musst wohin und wenn man auf der Perfektastraße fährt hat man den ganzen Tag
93 MIV. Die Straße gibt einfach viel her, weil sie vierspurig ist. Meiner Meinung nach muss
94 es auch so sein und es wird sich auch nicht ändern, weil sich das Betriebsgebiet auch
95 in diese Richtung entwickelt, dass hier mehr passieren wird und soll. Deswegen wäre
96 ein Rückbau meiner Meinung nach nicht ideal.

97 **I:** Ist Multimodalität in den Industrie- und Gewerbeparks ein Thema bzw. haben die
98 einzelnen Betriebe die Wahlfreiheit bei Transporten? Halten Sie es für realistisch, dass
99 Transportkooperationen zwischen den Betrieben eingegangen werden?

100 **AP:** Kann ich schwer einschätzen. Grundsätzlich ist hier Multimodalität noch nicht so
101 ein Begriff. Im betrieblichen Sinn ist das noch kein Thema. Eigentlich spielt sich alles
102 auf der Straße ab und die Zubringung der Mitarbeiter erfolgt über den öffentlichen
103 Verkehr.

104 **BH:** Gerade bei DHL wundert es mich, dass kein Standort gesucht wird, wo auch
105 wirklich ein Gleis hingehet. Die werden glaube ich von Deutschland aus, von

106 Regensburg bedient, der kann eigentlich in einem Zug durchfahren. Die letzten
107 Waggons können von Inzersdorf hereingeschoben werden.

108 **AP:** Also derzeit ist das noch kein Thema, aber vielleicht kommt das irgendwann
109 einmal. Ich glaube für DHL wäre es interessant, weil wir in der Nähe vom Flughafen
110 sind. Aber die Letztstrecke ist dann immer wieder mit dem Auto oder mit den Sprintern.

111 **BH:** Ja die letzte Meile ist klar, diese ist unangefochten.

112 **AP:** Ich glaube warum sie sich hier angesiedelt haben ist die Nähe zum Flughafen, wir
113 sind in 15 Minuten am Flughafen. Schauen wir einmal was die machen, ich denke die
114 können ein Vorzeiger hier werden. Transportkooperationen zwischen den Betrieben
115 halte ich zurzeit nicht für realistisch. Es dauert immer ein bisschen bis es ankommt und
116 es braucht auch die Vorzeigebetriebe. Es braucht ein, zwei, die damit anfangen. Es ist
117 nicht so, dass es hier nicht thematisiert wurde, aber derzeit ist es kein Thema.
118 Momentan ist es noch so, ich habe mein Auto vor meinem Gebäude und wenn ich
119 etwas brauche, dann fahr ich da hin. Es gibt aber auch logistische EDV Systeme, wo
120 man sich aufeinander abstimmen könnte, diese kenne ich persönlich nicht aber ich
121 habe auch schon Ideenbringer bei mir gehabt. Man muss auch verstehen, dass das
122 Industriegebiet sehr alt ist, dass es sehr traditionelle Betriebe hat. Das Betriebsgebiet
123 ist über 150 Jahre alt und die Verweildauer ist unterschiedlich, wie lang so ein Betrieb
124 hierbleibt. Solche Themen werden nicht aufgefasst. Da muss man noch etwas mehr
125 Bewusstseinsbildung machen.

126 **I:** Wie ist der Zustand der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur? Es gibt ja die alte
127 Schleppbahn in Liesing, kann man die noch nutzen?

128 **AP:** Die Schleppbahn ist bis in die 90er Jahre gefahren und ist im Endeffekt nur mehr
129 an einem Betrieb gehängt, der dann weggezogen ist, also die Voest-Hallen. Wir haben
130 die Schleppbahn in unserem Programm, die Reaktivierung der Schleppbahn. Es hängt
131 aber davon ab, wie sich das Betriebsgebiet entwickelt. Ich glaube es bestünde
132 Potenzial, derzeit kein Thema, aber sobald man sieht, dass sich das Betriebsgebiet in
133 eine Richtung entwickelt, wo einfach mehr Ansiedelung passiert. Die Frage ist aber
134 auch natürlich „Was transportiert die Schleppbahn?“ Wenn es Menschen sind, dann
135 ist es eher eine Straßenbahn durch das Betriebsgebiet. Früher hat sie Material
136 transportiert und wenn es in die Richtung geht, dass hier immer mehr
137 Büroräumlichkeiten entstehen und kleine Betriebe, dann wäre das sicher sinnvoll. Ich

138 habe aber den Eindruck, dass es teilweise schon zugepflastert ist, das heißt man
139 müsste das dann wieder reaktivieren. Die Frage ist auch wer es dann zahlt. Früher
140 war es die ÖBB aber das ist jetzt kein Thema.

141 **I:** Das große Thema Nachhaltigkeit. Inwiefern spielt das in den heutigen Industrie- und
142 Gewerbeparks eine Rolle? Welche Einflussmöglichkeiten haben die Betriebe bzw. die
143 Betreiber der Parks?

144 **AP:** Also ich kann immer nur für uns, dem Standpunkt Liesing sprechen. Eine
145 Nachhaltigkeit ist die Ressourcenschonung bei den Betrieben. Also die Betriebe sollen
146 ressourcenschonende Maßnahmen setzen, weil es ja eine Kostenreduktion ist und
147 dadurch die Nachhaltigkeit gegeben ist, sie dadurch auch länger hierbleiben und der
148 Standort für sie an Bedeutung gewinnt. Für uns ist wichtig, wenn der Standort etabliert
149 und weiterentwickelt wird, ist es einfach auch ein nachhaltiger Nutzen für den
150 Wirtschaftsstandort Wien. In diesem Sinne muss man das ein bisschen global sehen.
151 Es gibt also die Einzelmaßnahmen, die die Betriebe setzen können, aber als
152 Quartiersmanagement haben wir schon auch die Aufgabe oder haben wir uns als Ziel
153 gesetzt, die Betriebsansiedelung zu forcieren. Bei Neubauten dann so zu begleiten,
154 dass sie von Anfang an ressourcenschonende Maßnahmen setzen. Es gibt ja
155 Möglichkeiten von Förderungen für Photovoltaikanlagen und, und, und, es gibt auch
156 einen Öko-Businessplan. Wir sehen es als unsere Aufgabe, dass man da Links
157 herstellt und die von Anfang an begleitet werden. Das passiert, es ist auch teilweise
158 gesetzlich vorgeschrieben. Bei neuen Betriebsobjekten muss eine gewisse Größe an
159 Photovoltaikanlagen installiert werden. In der Hinsicht hat es natürlich schon auch
160 einen gewissen Zweck zu erfüllen. Zusammenfassend also, dass, was Betriebe
161 machen können und wo wir sie unterstützen und nachhaltig generell für den
162 Wirtschaftsstandort Wien ist die Etablierung des Standpunktes, am besten die
163 Vollausslastung der verfügbaren Flächen. Es heißt ja auch, dass der Standort lebt, weil
164 ja mit jedem Betrieb auch Arbeitsplätze kommen.

165 **I:** Weil Sie es gerade angesprochen haben, wie viel freie Flächen gibt es momentan?

166 **AP:** Ich schätze einmal rund 20% werden frei sein. Es ist auch immer schwer zu
167 erfassen, weil wir nicht wissen wie viele Büroflächen freistehen. Daneben sind zum
168 Beispiel die A1 Gründe, die waren von heute auf morgen weg, das ist eine riesige
169 Fläche. Die stehen zu einem Verkaufspreis da, der ist jenseits der Realität. Wenn man

170 hinüberschaut ist es ein riesen Gebäude und ein Funkmast. Der Neue muss das alles
171 kaufen und muss genau dieses System nutzen und auch noch eine Funkmastgebühr
172 zahlen. Sowas ist schwierig, man muss wen finden, der sagt ich reiße alles nieder und
173 mache was Neues. Es gibt ein paar Flächen die einfach wahnsinnig groß sind und frei
174 sind. Die Zwischennutzung von solchen Sachen hängt vom Liegenschaftseigentümer
175 ab. Oftmals wird das aber nichts.

176 **I:** Ist es eigentlich das Ziel des Quartiersmanagements, dass Flächen gekauft und
177 dann vermietet werden?

178 **AP:** Wir als Quartiersmanagement haben kein Geld um Sachen zu kaufen. Es ist auch
179 nicht unser Bereich, das Immobiliengeschäft. Wer bei uns schon dabei ist, also das
180 Quartiersmanagement sind eigentlich drei Institutionen, die Stadt Wien, die
181 Wirtschaftskammer Wien und die Wirtschaftsagentur. Die Wirtschaftsagentur hat
182 schon Flächen, auch hier im Wirtschaftspark Süd zum Beispiel. Je nachdem wie deren
183 finanziellen Ressourcen sind, kaufen sie natürlich Grundstücke und verwerten diese
184 auch. Das sind aber Prozesse die Jahre dauern. Wir sind jetzt vier Jahre da, Beschluss
185 ist bis Ende 2019 und dann wird man sehen. Das sind politische Beschlüsse.

186 **I:** Noch einmal kurz zurück zum Mobilitätsbereich. Welche speziellen Maßnahmen
187 werden im Mobilitätsbereich gesetzt um den Nachhaltigkeitsanforderungen gerecht zu
188 werden?

189 **AP:** Uns ist natürlich wichtig, dass der öffentliche Verkehr stärker ausgebaut wird. Es
190 gibt hier ein sehr gutes Durchwegesystem bzw. Radwegesystem. Wir haben Nextbike
191 an die Perfektastraße gebracht, damit sich jeder Fahrräder ausborgen kann und in
192 Liesing zurückgeben kann, wir haben hier also mehrere Punkte. Interessant wäre es
193 auch eins direkt im Gebiet zu haben, nicht nur an den Knotenpunkten. Es funktioniert
194 so, dass man an den Verkehrspunkten diese zurückstellen kann. Nur dazu müssen wir
195 eine öffentliche Fläche kaufen, nur so etwas kostet Geld, wobei das schon ein Thema
196 bei uns ist. Andere Themen, die gesetzt werden, es ist vor kurzem die Park&Ride
197 Garage errichtet worden. Dort will man wirklich einen Mobilitätsknotenpunkt machen,
198 das heißt Fahrradboxen zur Verfügung stellen, da sind wir auch mit der Accor in
199 Kontakt. Da besteht schon das Interesse einfach Möglichkeiten zu schaffen, dass
200 Betriebe vielleicht selbst Boxen kaufen und Räder zur Verfügung stellen. Ideen gibt es
201 da genug. Ein anderes großes Thema ist bei der U6 Perfektastraße der sogenannte

202 Hundsknochen. Da sind wahnsinnig viele Autos, gedacht war das aber als regionaler
203 Busbahnhof, aber die Regionalbusse sind diesen Punkt nicht mehr angefahren. Dann
204 ist das eigentlich zu einer Parkplatzzone für PKWs geworden. Da sind wir schon auch
205 im Gespräch, ob man das nicht anders verwerten könnte, weil das öffentliche Fläche
206 ist und das eigentlich nur Pendler sind, die dort stehen. Wenn man dann die
207 Parkgarage 60 Meter weiter drüben hat, könnte man dort reinfahren. Aber das soll kein
208 Prozess der Verdrängung sein, sondern das muss man gemeinsam mit den Betrieben
209 vor Ort besprechen. Es ist einfach eine sehr hohe Belastung durch Autos hier. Es gibt
210 nicht viele Flächen die unter Tags zur Verfügung stehen und das wäre zum Beispiel
211 ein Bereich, wo man sagt das wäre interessant. Es gibt auch ein Projekt von
212 Greenworks und der TU Wien, dass man diese Fläche anders nutzt. Unter der Woche
213 wird sie von den Mitarbeitern und am Wochenende von der Wohnbevölkerung genutzt.
214 Was möglich ist, ist einfach öffentlicher Verkehr, Fahrradverkehr.

215 **I:** Gibt es momentan Elektroladestationen für Autos im Gewerbepark?

216 **AP:** Es gibt ein paar Elektroladestationen und da gäbe es noch viele Möglichkeiten,
217 wie zum Beispiel in der Parkgarage. Elektrocars sind auch ein Thema, wir müssen
218 natürlich immer die richtigen Ansprechpartner finden und die Betriebe müssen sich
219 natürlich mit dem Thema auch befassen.

220 **I:** Was sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten Parameter für die Konzipierung von
221 neuen Industrie- und Gewerbeparks oder auch für die Optimierung von bestehenden?

222 **AP:** Die Parameter, die wir hier haben, im Sinne von guter Anbindung an das
223 höherrangige Verkehrsnetz, Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes, das sind einmal
224 ganz wichtige Parameter. Zukünftige Modellbetrachtungen zu dem Thema Modal Split
225 und das sind meiner Meinung nach auch wichtige Parameter. Ansonsten Bodenpreis
226 natürlich und die Markenentwicklung. Ein Industriegebiet kämpft oft mit dem Image
227 und es muss sich einfach als Marke etablieren. Wir sind hier in dem Gebiet, das hat
228 einen Namen und steht für etwas.

229 **I:** Wie hier das Landmark und das Wegleitsystem, dass etwas im Raum sichtbar ist.

230 **AP:** Da könnte man noch viel mehr investieren aber dazu braucht man öffentlichen
231 Grund und die Finanz. Die Idee des Quartiersmanagements hat mir von Anfang an gut
232 gefallen, dass es so etwas gibt, wo man quasi Vernetzungsarbeit für die Betriebe

233 anbietet, weil die Situation schon auch oftmals so ist, dass die Betriebe gar nicht
234 wissen, welche ihre Nachbarbetriebe sind. Da gibt es wenig Kommunikation. Früher
235 war das einfacher. Da hat zum Beispiel ein Grafiker die Kunden direkt daneben gehabt.
236 Durch die Brücke in dieser Branche haben die den Kontakt verloren und wissen
237 teilweise auch nicht wer wo ist. Wenn wir Veranstaltungen hier machen, gibt es die
238 Möglichkeit, dass es zumindest eine Vernetzung gibt. Forcieren können wir das nicht,
239 das muss auch von denen kommen. Mit den modernen Medien kann man auch
240 virtuelle Marktplätze schaffen. Ich bin im Standpunkt Liesing, biete das an oder ich
241 suche. So etwas wie Willhaben, nur für ein Gewerbegebiet.

242 **I:** Die können ja untereinander enorm voneinander profitieren.

243 **AP:** Was momentan ein ganz wichtiges Thema ist und für uns dieses Jahr ein großes
244 Ziel ist, ist das Thema Breitbandversorgung. Wir haben eine schlechte
245 Breitbandversorgung in Wien, generell in den Betriebsgebieten. Das ist etwas, was
246 unbedingt gemacht werden muss.

247 **I:** Das ist sicher oft ein Kriterium für einen Betrieb, ob er sich hier ansiedelt oder nicht.

248 **AP:** Richtig, du kannst dich nicht ansiedeln und schlechtes Breitband haben. Da
249 kämpft man ums Überleben, Betriebsgebiete kämpfen da ums Überleben. Da haben
250 wir auch dieses Jahr die Breitbandinitiative Standpunkt Liesing, wo wir Angebote
251 einholen. Wir wollen die Bedürfnisse der Betriebe und die Möglichkeiten, die Provider
252 anbieten, einholen. Das muss man zusammenbringen und welche
253 Lösungsmöglichkeiten gibt es. Das soll auch ein wenig einen Modellcharakter
254 aufweisen für andere Betriebsgebiete in Wien. Das ist der Idealfall, in diese Richtung
255 zu gehen. Breitbandversorgung in Österreich, jeder Haushalt soll einen haben aber
256 eigentlich muss auch jedes Betriebsgebiet gut versorgt sein. Da muss die Stadt, die
257 Gemeinde oder generell die öffentliche Hand Geld in die Hand nehmen. Es ist
258 momentan so, dass der Betrieb hier vor Ort ist, ein schlechtes Internet hat und braucht
259 aber Glasfaser im Haus. Dazu müsste er sich das Kabel selber legen lassen,
260 aufgraben lassen aber das kostet tausende Euros. Dann gibt es Geschäftspläne, wo
261 man sagt, sie zahlen mehrere hundert Euros über mehrere Jahre und dann gehört die
262 Leitung ihnen. Aber wenn man von kleinen Betrieben spricht, dann ist das der Tod für
263 sie.

264 **BH:** Es wundert mich, dass dann hier nicht am freien Markt die
265 Breitbandinfrastrukturanbieter oder auch die Telekomanbieter hergehen und
266 selbstständig die Bedürfnisse der Betriebe herausfinden.

267 **AP:** Es ist natürlich lukrativer in einem Wohnhaus anzubieten, weil man hier 50
268 Parteien hat und hier hat man fünf Betriebe. Diese Betriebe arbeiten zum Beispiel über
269 das Wochenende gar nicht bzw. ist der Bedarf bis jetzt noch nicht so da. Wenn man
270 sich den Breitbandatlas anschaut und man zoomt wirklich in die Stadt rein. Man sagt
271 Wien ist gut versorgt, aber, wenn man genauer reinschaut sind alle weißen Flecken
272 Betriebsgebiete und das kann nur sein, weil es nicht lukrativ ist. Das Thema muss
273 angestoßen werden, dass auch die Betriebsgebiete gut versorgt werden. Aber das ist
274 ein Kostenfaktor und einen Kostenfaktor muss man in die Hand nehmen. Es gibt auch
275 die Breitbandmilliarde. Um egoistisch zu denken, mich interessiert es nicht, ob das
276 letzte Viertel in Niederösterreich das letzte Haus angeschlossen ist, mich interessiert,
277 dass in Wien das Geld investiert wird. Momentan habe ich das Gefühl, dass der
278 ländliche Raum viel stärker im Vordergrund steht und dass Betriebsgebiete auch im
279 ländlichen Raum eine gute Versorgung brauchen. Heutzutage mit Industrie 4.0 und
280 das Ganze, das kommt ja alles auf uns zu. Wir brauchen über Transportkooperationen
281 gar nicht nachdenken, wenn man kein funktionierendes Internet oder
282 Onlinekommunikation hat. Wenn man nicht die Möglichkeit hat, ein gutes Internet zu
283 haben braucht man darüber gar nicht nachdenken. Das bremst schon wahnsinnig.
284 Wenn sich hier DHL ansiedelt, ist Gott sei Dank eine Vorinfrastruktur hier. Das war das
285 erste, was wir geschaut haben, ob die Kabel hier schon liegen. Wenn der anfängt zu
286 bauen und der hat hier kein Internet, die werden es zwar selbst in die Hand nehmen
287 können, aber das ist einfach schlecht, ein schlechtes Image. Ich finde das ist total
288 wichtig. Ein ganz wichtiger Parameter. Nebst der linienhaften Infrastruktur braucht man
289 vor allem die virtuelle Infrastruktur, die für einen modernen Betriebsstandort da sein
290 muss.

291 **I:** Ist in der Steuerungsgruppe auch das Quartiersmanagement von Floridsdorf dabei?

292 **AP:** Es funktioniert nach demselben Prinzip. Es gibt eine Steuerungsgruppe in Liesing
293 und eine Steuerungsgruppe in Floridsdorf. Die Stadt Wien hat auch
294 Projektverantwortliche für den Süden und für den Norden, die MA21. Vertreter von der
295 Wirtschaftsagentur und der Wirtschaftskammer sitzen in beiden
296 Quartiersmanagements.

6 Literaturverzeichnis

Aachener Stiftung Kathy Beys (2015): Drei-Säulen-Modell. Schlagworte: Definitionen, Drei-Säulen-Modell, Modell, Nachhaltigkeitsdreieck, Nachhaltigkeitsmodell, Pyramiden-Modell, Säulen, Zauberscheibe. Abgerufen am 09.Mai 2016 von https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/1_3_a_drei_saeulen_modell_1531.htm

Aachener Stiftung Kathy Beys (2015): Kritische Beleuchtung der Drei Säulen Konzepte. Schlagworte: Drei-Säulen-Modell, Konzept, Nachhaltigkeitsdreieck, Nachhaltigkeitsmodell, Pyramiden-Modell, Säulen. Abgerufen am 09. Mai 2016 von https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/1_3_d_kritische_beleuchtung_der_drei_saeulen_konze_1542.htm

Aachener Stiftung Kathy Beys (2015): Lexikon der Nachhaltigkeit. Schlagworte: Brundtland-Report, Kommission. Abgerufen am 27. April 2016 von http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/brundtland_report_563.htm

Aachener Stiftung Kathy Beys (2015): Standards und Werkzeuge. Schlagworte: Effizienz, Nachhaltiges Wirtschaften, Nachhaltigkeitsstandards für Unternehmen, Umweltstandard, Unternehmen, Unternehmenspolitik, Wirtschaft. Abgerufen am 09.Mai 2016 von https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/standards_werkzeuge_1479.htm

Ammoser, Hendrik; Hoppe, Mirko (Hrsg.) (2006): Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften. 2. Aufl. Dresden: Die Professoren des Instituts für Wirtschaft und Verkehr.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2015): Mobilitätsstrategie Niederösterreich 2030+. St.Pölten. Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr. Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten.

Amt der Vorarlberger Landesregierung (2006): Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 – Mobil im Ländle. Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten. Jänner 2006. Bregenz.

Austrian Mobile Power (2016): Factsheet – Ankaufsförderungen für Unternehmen, Gemeinden & Vereine. Stand August 2016. Wien.

BABEG Kärntner Betriebsansiedlungs- und Beteiligungsgesellschaft: Industrie- & Gewerbeparks. Abgerufen am 02.Mai 2016 von <http://www.madeinkaernten.at/industrie-gewerbeparks/>

Balint, Irmgard (2016): AW: Diplomarbeit TU Wien. E-Mail vom 20.06.2016. i.balint@ecoplus.at.

Blaas, W. und Schausberger, B. (1995): „Wirtschaftsparks, Ökonomische Analysen“, erschienen als Heft 2 der Zeitschrift "Der öffentliche Sektor – Forschungsmemoranden", 21. Jg., Wien.

BMLFUW (2011): Gesicherte Altlasten W8: Siebenhirten. Abgerufen am 17.06.2016 von <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/altlasten/altlasteninfo/altlasten/wien/w8>. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Wien.

BMLFUW (2014): Altlasten GIS. Abgerufen am 20.06.2016 von https://secure.umweltbundesamt.at/altlasten-service/map_public.xhtml. Wien.

BMLFUW (2015): Lärminfokarte. Lärmschutz für Österreich. Abgerufen am 17.06.2016 von <http://www.laerminfo.at/karten/strassenverkehr/strasse/24h.html#>. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Wien.

BMLFUW (2015): Wasserinformationssystem WISA. Abgerufen am 22.07.2016 von <http://wisa.bmlfuw.gv.at/wasserkarten/gewaesserbewirtschaftungsplan-2015/>. Wien.

BMLFUW (2015): [nachhaltigkeit.at](http://www.nachhaltigkeit.at) – das österreichische Nachhaltigkeitsportal – Nationaler Aktionsplan zu CSR (NAP CSR). Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Abgerufen am 09.Mai 2016 von <https://www.nachhaltigkeit.at/thema/corporate-social-responibility/csr-auf-nationaler-ebene/nationaler-aktionsplan-zu-csr-nap-csr>. Wien.

BMLFUW (2016): Luftgütemesswerte. Abgerufen am 17.06.2016 von <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftschaedstoffe/>. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Wien.

BMVIT (2012): Gesamtverkehrsplan Österreich. Wien: BMVIT - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien.

BMVIT (2014): Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V). Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Abteilung II/Infra 5. Wien.

BMVIT (2016): Breitbandatlas Österreich. Abgerufen am 17.06.2016 von <http://breitbandatlas.info/map.php>. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Datenstand: Oktober 2015. Wien.

Business Upper Austria – OÖ Wirtschaftsagentur GmbH: Interkommunale Betriebsansiedlung und Wirtschaftsparks. Abgerufen am 02.Mai 2016 von <http://www.biz-up.at/standort-oberoesterreich/interkommunale-betriebsansiedlung-und-wirtschaftsparks/>. Linz.

ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH: Wirtschaftsparks. Abgerufen am 02.Mai 2016 von <http://www.ecoplus.at/de/ecoplus/investorenservice-wirtschaftsparks/wirtschaftsparks>. St.Pölten

ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH (2013): Kurzdarstellung ecoplus. St.Pölten

ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH (2015): Wirtschaftsparks IZ NÖ-Süd – Detailinfos. Wiener Neudorf.

EMAS (2016): Was ist EMAS? – Über EMAS. Abgerufen am 08.06.2016 von <http://www.emas.de/ueber-emas/>. Berlin

Europäische Kommission (2009): Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung in Europa – Erfolge und Chancen. Generaldirektion Regionalpolitik. Brüssel.

Europäische Kommission (2011): Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – eine neue EU-Strategie (2011-2014) für die soziale Verantwortung der Unternehmen (CSR)

Europäische Kommission (2015): Europäischer Struktur- und Investitionsfonds 2014-2020 – Offizielle Texte und Kommentare. Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung. Brüssel.

Europäische Kommission (2016): „Weißbücher - Europäische Kommission“. *Ec.europa.eu*. Abgerufen am 30. 03. 2016 von http://ec.europa.eu/white-papers/index_de.htm.

Fachverband der Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen (2016): Parken in Österreich. Abgerufen am 15.06.2016 von <http://www.parken.at/>. Wien.

Fleisch, Martina (2016): AW: Diplomarbeit TU Wien. E-Mail vom 13.05.2016. melanie.fleisch@prisma-zentrum.com.

Flughafen Wien AG (2014): Geschäftsbericht 2014 Flughafen Wien AG. Wien.

Giffinger, Rudolf; Kramar, Hans; Loibl, Wolfgang (2001): „Suburbanisierung in Österreich: ein steuerbarer Trend der Siedlungsentwicklung?“. In: Stadt-Umland-Probleme und Entwicklung des großflächigen Einzelhandels in den Ländern Mittel- und Südosteuropas. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, S. 25-49.

Gutheil-Knopp-Kirchwald, Gerlinde (2015): „Gewerblicher Immobilienmarkt“. Vorlesungsunterlagen Immobilienwirtschaft. TU Wien.

Kelag (2016): e-tankstellen finder. Standortliste. Abgerufen am 15.06.2016 von <https://e-tankstellen-finder.com/at/de/elektrotankstellen>. Klagenfurt.

Kletzer, C. (2010): Strategien für eine nachhaltige und ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung gezeigt anhand von drei Beispielen aus der Praxis. Masterarbeit, Technische Universität Wien, Fakultät Architektur und Raumplanung, Wien.

Klima- und Energiefonds (2013): Strategisches Gesamtkonzept – Smart Urban Logistics – Effizienter Güterverkehr in Ballungszentren. Wien.

Klima- und Energiefonds (2015): Hintergrundinfo – Smart-Cities-Initiative des Klima- und Energiefonds. Stand: Dezember 2015. Wien.

Land Salzburg (2016): salzburg.mobil 2025. Salzburger Landesmobilitätskonzept 2016-2025. Abteilung 6 – Infrastruktur und Verkehr. Juli 2016. Salzburg.

Land Vorarlberg (2016): Abteilung Straßenbau – Verkehrsdatenbank. Abgerufen am 24.06.2016 von http://vogis.cnv.at/atlas/init.aspx?karte=transport_und_verkehr. Bregenz.

Land Vorarlberg (2016): Landesamt für Vermessung und Geoinformation. Vorarlberg Atlas. Abgerufen am 29.06.2016 von <http://vogis.cnv.at/atlas/>. Bregenz

Magistratsabteilung 18 (MA 18) (2012): smart city Wien – towards a sustainable development of the city. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Wien.

Marktgemeinde Lustenau (2016): Abfallwirtschaft. Abgerufen am 29.06.2016 von <http://www.lustenau.at/de/abfall/>.

Marktgemeinde Lustenau (2016): Lustenau Porträt. Abgerufen am 24.06.2016 von <http://www.lustenau.at/de/lustenau-portrait/>. Lustenau.

Nextbike (2016): Standortliste. Abgerufen am 15.06.2016 von <https://www.nextbike.at/1380.html>. St.Pölten

Österreichische Raumordnungskonferenz ÖROK (2011): Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011. Beschluss vom 4. August 2011. Wien.

Peña, Andrés (2016): AW: Diplomarbeit TU Wien – Image des Gewerbeparks. E-Mail vom 21.06.2016. andres.pena@standpunkt-liesing.at. Wien

Prisma Holding AG (2016): Millennium Park Lustenau. Abgerufen am 24.06.2016 von <http://www.prisma-zentrum.com/standorte/vorarlberg/millennium-park-lustenau/>. Dornbirn.

Salzburger Verkehrsverbund GmbH (2016): Fahrpläne. Abgerufen am 13.07.2016 von <https://salzburg-verkehr.at/>. Salzburg.

Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH (2009): Verkehrszählung IZ NÖ Süd. 1130 Wien

Stadt Wien (2016): Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark (MA 48). Abgerufen am 17.06.2016 von <https://www.wien.gv.at/umwelt/ma48/>. Wien.

Stadtentwicklung Wien (2014): Fachkonzept Mobilität – STEP 2025. Wien. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Stadtentwicklung Wien (2014): Stadtentwicklungsplan 2025 – STEP 2025. Wien. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Stadtgemeinde Salzburg (2016): Salzburg in Zahlen. Abgerufen am 11.07.2016 von https://www.stadt-salzburg.at/internet/bildung_kultur/salzburg_in_zahlen.htm. Salzburg.

Stadtgemeinde Salzburg (2016): Abfall & Abwasser. Abgerufen am 13.07.2016 von https://www.stadt-salzburg.at/internet/wirtschaft_umwelt/abfall_abwasser/abfallservice.htm. Salzburg.

StandortAgentur Salzburg GmbH: Betriebsansiedlung. Abgerufen am 02.Mai 2016 von <http://www.salzburgagentur.at/betriebsansiedlung/>. Salzburg.

Standortagentur Tirol: Standortdatenbank. Abgerufen am 04. Mai 2016 von <http://www.standort-tirol.at/page.cfm?vpath=unternehmen/ansiedlung/standortdatenbank-tirol>. Innsbruck.

Steirische Wirtschaftsförderungsgesellschaft: Impulszentren. Abgerufen am 02.Mai 2016 von <https://www.sfg.at/cms/483/Impulszentren/>. Graz

Springer Gabler Verlag (Hrsg.) (2016): Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Nachhaltigkeit, Abgerufen am 27.April 2016 von [35/Archiv/55232/nachhaltigkeit-v8.html](http://www.springer.com/de/9783708915523/nachhaltigkeit-v8.html)

Techno-Z Verbund GmbH (2016): Techno-Z Salzburg. Abgerufen am 11.07.2016 von <http://www.techno-z.at/start/>. Salzburg.

Umweltbundesamt (2013): Zehnter Umweltkontrollbericht. Umweltsituation in Österreich. Reports, Bd. REP-0410. Umweltbundesamt, Wien.

Umweltbundesamt (2015): Klimaschutzbericht 2015. Wien.

Verkehrsverbund Ost-Region (2016): AnachB-Atlas. Abgerufen am 20.06.2016 von https://anachb.vor.at/bin/query.exe/dn?L=vs_voranachb. Wien.

Verkehrsverbund Vorarlberg VVV (2016): Fahrplan. Abgerufen am 28.06.2016 von <http://www.vmobil.at/>. Bregenz.

VO (EU) 1301/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.Dezember 2013 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und mit

besonderen Bestimmungen hinsichtlich des Ziels „Investitionen in Wachstum und Beschäftigung“ und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1080/2006.

Walter Business-Park GmbH (2016): Firmeninformation. Abgerufen am 20.06.2016 von <http://www.walter-business-park.at/de/firmeninformation>. Wiener Neudorf.

Wilkens, Stefan (2007): Effizientes Nachhaltigkeitsmanagement. Wiesbaden: Gabler Verlag / GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden.

Wirtschaft Burgenland GmbH WiBuG: Wirtschaftsparks & Technologiezentren. Abgerufen am 02.Mai 2016 von <http://www.wirtschaft-burgenland.at/index.php?id=18>. Eisenstadt.

Wirtschaftsagentur Wien: Immobilien. Abgerufen am 02.Mai 2016 von <https://wirtschaftsagentur.at/immobilien/uebersicht/>. Wien.

Wirtschaftskammer Österreich (2015): Immobilienpreisspiegel 2015. Fachverband für Immobilien- und Vermögenstreuhänder. Wien.

Wirtschaftskammer Wien (2011): Quartiersmanagement Standpunkt Liesing. Abgerufen von <http://www.standpunkt-liesing.at/home/> am 15.06.2016. Wien.

Wirtschaftskammer Wien (2013): Ressourcenschonendes Betriebsgebiet Liesing – Fachexpertise Verkehr – Endbericht. Wien.

Wirtschaftsstandort Vorarlberg Betriebsansiedlung: WISTO Standortentwicklung. Abgerufen am 02.Mai 2016 von <http://c3511.paas2.ams.modxcloud.com/de/services/standortentwicklung/>. Dornbirn.

Zirker, Raimund (2016): AW: Daten Diplomarbeit TU Wien. E-Mail vom 05.07.20216. raimund.zirker@lustenau.at

7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte Fallbeispiele	8
Abbildung 2: Aufbau der Arbeit.....	9
Abbildung 3: Wirtschaftsräume Österreichs.....	12
Abbildung 4: TEN – Korridore in Österreich.....	13
Abbildung 5: Bestands- und Projektplan Straßen- und Schieneninfrastruktur	14
Abbildung 6: Städte der Smart-City-Initiative	23
Abbildung 7: Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit	24
Abbildung 8: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing Lageplan	30
Abbildung 9: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing - Verkehrsnetz.....	34
Abbildung 10: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing – ÖV-Erschließung.....	36
Abbildung 11: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing Radverkehrsanlagen	39
Abbildung 12: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing - Flächenwidmung.....	41
Abbildung 13: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing – Konfliktpotenziale Flächennutzung	46
Abbildung 14: Millennium Park Lustenau Lageplan.....	48
Abbildung 15: Millennium Park Lustenau - Verkehrsnetz	52
Abbildung 16: Millennium Park Lustenau – Öffentlicher Verkehr.....	53
Abbildung 17: Millennium Park Lustenau - Flächenwidmung	56
Abbildung 18: Millennium Park Lustenau – Competence Center.....	57
Abbildung 19: Millennium Park Lustenau - iCube	57
Abbildung 20: Millennium Park Lustenau - Konfliktpotenziale	61
Abbildung 21: Techno-Z Salzburg Lageplan.....	63
Abbildung 22: Techno-Z Salzburg - Verkehrsnetz	66
Abbildung 23: Techno-Z Salzburg – Anbindung öffentlicher Verkehr	67
Abbildung 24: Techno-Z Salzburg - Flächenwidmung	70
Abbildung 25: Techno-Z Salzburg - Konfliktpotenziale	74
Abbildung 26: Industriezentrum NÖ Süd Lageplan.....	76
Abbildung 27: Industriezentrum NÖ Süd - Verkehrsnetz	80
Abbildung 28: Industriezentrum NÖ Süd – ÖV-Erschließung	82
Abbildung 29: Industriezentrum NÖ Süd - Konfliktpotenziale	91

8 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über Industrie- und Gewerbeparks in Österreich	17
Tabelle 2: Schema für die Bewertung einzelner Kriterien	28
Tabelle 3: Kriterienkatalog zur Analyse von vier Industrie- und Gewerbeparks.....	29
Tabelle 4: Eckdaten Standpunkt Liesing	30
Tabelle 5: Modellgewerbepark Standpunkt Liesing - Bodenmarkt.....	33
Tabelle 6: Verkehrsstärken Modellgewerbepark Standpunkt Liesing	43
Tabelle 7: Standpunkt Liesing - Kriterientabelle	47
Tabelle 8: Eckdaten Millennium Park Lustenau.....	48
Tabelle 9: Millennium Park Lustenau - Bodenmarkt	50
Tabelle 10: Millennium Park Lustenau - Verkehrsstärken	58
Tabelle 11: Millennium Park Lustenau - Kriterientabelle.....	62
Tabelle 12: Eckdaten Techno-Z Salzburg.....	63
Tabelle 13: Techno-Z Salzburg - Bodenmarkt.....	65
Tabelle 14: Techno-Z Salzburg - Kriterientabelle	75
Tabelle 15: Eckdaten Industriezentrum NÖ Süd.....	76
Tabelle 16: Industriezentrum NÖ Süd - Bodenmarkt.....	79
Tabelle 17: Industriezentrum NÖ Süd - Flächenwidmungen	85
Tabelle 18: Industriezentrum NÖ Süd - Verkehrsstärken	88
Tabelle 19: Industriezentrum NÖ Süd - Kriterientabelle	92
Tabelle 20: Vergleich der einzelnen Kriterientabellen.....	93