

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Südraum von Wien – entspricht die tatsächliche Entwicklung den überörtlichen Zielvorgaben?

Dargestellt anhand der Bezirke Baden, Mödling und Wien-Umgebung (Südteil)

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines

Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

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

Department für Raumentwicklung, Infrastruktur und Umweltplanung

E280/5 Verkehrssystemplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Alexander Schwaiger

Bleichergasse 11/20

1090 Wien

Wien, am 4. Juni 2012

Danksagung

„Leider lässt sich eine wahrhafte Dankbarkeit mit Worten nicht ausdrücken.“

Johann Wolfgang von Goethe

Ein Versuch.

Zuallererst möchte ich meinen Eltern danken, die mir mein Studium ermöglicht haben. Ihnen widme ich deshalb diese Diplomarbeit. Besonderer Dank gebührt außerdem meinen beiden Brüdern Matthias und Philipp, die immer an mich geglaubt haben.

Danken möchte ich zudem meinem Betreuer, Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Michael Klamer, der mich stets mit Ratschlägen, Ideen und konstruktiver Kritik unterstützt hat.

Wichtig waren und sind ferner meine Studienkollegen und Freunde, die mich im Laufe meiner Studienzeit begleitet haben und mich hoffentlich auch in Zukunft noch begleiten werden.

Hinweis

Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt grundsätzlich die gewählte Form für beide Geschlechter.

Abstract

The area to the south of Vienna is known as a dynamic region. Terms like *upscale neighborhood* or *traffic jam on highway A-2 heading into Vienna* are familiar. But why is that, and why has the region been growing so fast? These questions were the starting point for this dissertation. In the end the paper has been asking the following question: Is the traffic and housing development based on supra-local targets?

Starting with a primary focus area along highway A-2 and an additional investigation area along highway A-4, it turned out that these two areas have been developing differently because of varying pre-existing conditions. Statistical data and interviews with planning experts helped to describe the changes the study areas have experienced the past fifty years. Because of the fast growing population and corresponding growth in traffic volume, the area south of Vienna has had to deal with problems like congestion, overuse of land, and the loss of quality of life. These factors have led to a reevaluation of the situation. After a phase of unrestrained growth, there was a phase of regulated growth.

What, if any, correlation has there been between the phases of growth and the targets of the regional infrastructure. After analyzing several planning programs and their targets for traffic and housing developments, it turned out that these targets haven't fundamentally changed the past few decades. On the other hand, analysis shows that the development of the regional study focus area did not really meet those targets during the phase of uncontrolled growth. But since this growth has led to undesired side effects, steps have been taken to lead development back on track to reach original targets.

The growth of the focus area has been more accelerated than of the additional investigation area. That is why reaching supra-local goals has been difficult. In the additional area of study, the above discussed consequences of growth are not yet as bad as in the main focus area. Accordingly the development in the main focus area shows less tendency to reach the targets.

The main area of investigation shows a trend to build more apartment buildings in response to the increased land usage. Furthermore, since the 1990's public transportation has become better, with the number of commuters using public transportation increasing. At the expanded investigation area the trends are similar, but somewhat alleviated because of the slower development.

This paper demonstrated that on the one hand supra-local planning provides sustainable targets to regulate regional development. On the other hand it has limited options to affect all kind of different parameters that influence development. The case this dissertation is based on revealed that spacial planning was a reaction to development, although development should follow given targets.

Also, it would be wise to further develop this overview of regional development in a way which incorporates insights from the view of municipalities. Consequently it would be possible to describe how the development of specific municipalities is based on larger regional goals, a useful capability given that in the end municipalities are responsible for designations of areas and their use. As a consequence these designated areas will be used in a way which follow development targets or not as the case may be.

1	Einleitung	1
1.1	Problemlage und Motivation	1
1.2	Methode und Aufbau der Arbeit	2
1.3	Zielsetzung und Forschungsfrage	3
2	Grundlagen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	4
2.1	Grundlagen der Raumplanungstheorie	4
2.1.1	Siedlung, Standort und Nutzung in Bezug auf die institutionellen Merkmale der hierarchischen Organisation des Staates	5
2.1.2	Basishypothesen der Raumplanungstheorie	6
2.1.2.1	Bestimmte Standorte sind notwendige Voraussetzungen für bestimmte Nutzungen	6
2.1.2.2	Standortveränderungen induzieren Nutzungsveränderungen	7
2.1.2.3	Standorte sind von Gebietskörperschaften produzierte Güter	8
2.1.2.4	Politische Entscheidungsträger handeln im eigenen Interesse	8
2.1.2.5	Die regionale Entwicklung wird primär vom Staat bestimmt	9
2.2	Regionalentwicklung	9
2.2.1	Begriffsbestimmungen	9
2.2.1.1	Region	9
2.2.1.2	Entwicklung	10
2.2.2	Entwicklungsdeterminanten	11
2.2.3	Voraussetzungen für Regionalentwicklung	12
2.3	Das Phasenmodell der Stadtentwicklung	12
2.3.1	Die räumliche Struktur des Phasenmodells	12
2.3.2	Die Entwicklungsphasen	14
2.3.2.1	Die Urbanisierungsphase	14
2.3.2.2	Die Suburbanisierungsphase	15
2.3.2.3	Die Desurbanisierungsphase	16
2.4	Zusammenhang verkehrlicher und raumwirtschaftlicher Entwicklungsprozesse	18
2.4.1	Der optimale Standort	19
2.4.2	Pendlermobilität und Verkehrserschließung	20
2.4.3	Die Interaktionsregel	21
2.4.4	Das Modell der dazwischenliegenden Gelegenheiten	22
3	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	23
3.1	Allgemein	23
3.2	Abgrenzung Hauptuntersuchungsgebiet	24

3.3	Abgrenzung erweitertes Untersuchungsgebiet	28
4	Entwicklung und Wandel des Untersuchungsgebiets	32
4.1	Geschichtlicher Abriss der Hauptuntersuchungsregion	32
4.2	Allgemeine Entwicklung und Voraussetzungen	33
4.3	Hauptuntersuchungsgebiet	35
4.3.1	Siedlungsentwicklung	35
4.3.1.1	Definition der Indikatoren	35
4.3.1.2	Bevölkerungsentwicklung	36
4.3.1.3	Anzahl der Gebäude nach Wohnungen im Gebäude	37
4.3.2	Verkehrsentwicklung	42
4.3.2.1	Allgemeine Entwicklung und Voraussetzungen	42
4.3.2.2	Definition der Indikatoren	43
4.3.2.3	Auspendler	44
4.3.2.4	Modal-Split der Auspendler	46
4.3.2.5	Einpendler	48
4.3.2.6	Modal-Split der Einpendler	51
4.3.2.7	Gegenüberstellung der Aus- und Einpendlerzahlen	52
4.3.2.8	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	53
4.3.2.9	Einstellung und Bewusstsein der Bevölkerung	55
4.4	Erweitertes Untersuchungsgebiet	55
4.4.1	Siedlungsentwicklung	55
4.4.1.1	Bevölkerungsentwicklung	55
4.4.1.2	Anzahl der Gebäude nach Wohnungen im Gebäude	56
4.4.2	Verkehrsentwicklung	58
4.4.2.1	Auspendler	58
4.4.2.2	Modal-Split der Auspendler	59
4.4.2.3	Einpendler	60
4.4.2.4	Modal-Split der Einpendler	61
4.4.2.5	Gegenüberstellung der Aus- und Einpendlerzahlen	62
4.5	Der Raum zwischen Süd- und Süd-Ost-Achse	62
5	Akteure, Ziele und Interessen	66
5.1	Bund (Bundesministerien)	67
5.2	Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK)	68
5.2.1	Österreichisches Raumordnungskonzept 1981	68

5.2.1.1	Sachbereich Siedlungswesen	69
5.2.1.2	Sachbereich Verkehrswesen	69
5.2.2	Österreichisches Raumordnungskonzept 1991	70
5.2.2.1	Sachbereich Raum (Unterpunkt Siedlungsentwicklung)	73
5.2.2.2	Sachbereich Verkehr	74
5.2.3	Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001	76
5.2.3.1	Themenbereich Ressourcen nachhaltig nutzen	78
5.2.3.2	Themenbereich Mobilität und Verkehr	79
5.3	Land (NÖ Landesregierung)	79
5.3.1	NÖ Raumordnungsgesetz 1976	80
5.3.1.1	Überörtliche Programme und Konzepte	81
5.3.1.2	Sektorale Raumordnungsprogramme	82
5.3.2	Verkehrs-Raumordnungsprogramm von 1975	82
5.3.3	Landesverkehrskonzept 1991	83
5.3.4	Landesverkehrskonzept 1997	85
5.3.5	Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004	85
5.3.5.1	Sachbereich Siedlungsentwicklung	86
5.3.5.2	Sachbereich Verkehr	86
5.3.6	Regionale Raumordnungsprogramme	87
5.3.6.1	Regionales Raumordnungsprogramm Wien-Umland	88
5.3.6.2	Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland	89
5.3.7	Entwicklung und Wandel der überörtlichen Raumordnung	91
5.4	Gemeinden	93
5.4.1	Örtliche Raumplanung	93
5.4.2	Entwicklung und Wandel der örtlichen Raumplanung	94
5.5	Bevölkerung und gesellschaftlicher Wandel	95
5.6	Wirtschaft (private Akteure)	97
6	Erkenntnisse	99
6.1	Allgemein	99
6.2	Beantwortung der Fragestellungen	100
6.2.1	Entwicklungsvoraussetzungen und deren Bezug zu den theoretischen Grundlagen	100
6.2.2	Der Wandel des Untersuchungsgebiets innerhalb des Untersuchungszeitraums	103
6.2.3	Akteure und ihr Einfluss auf die Untersuchungsregion	105
6.2.4	Ziele und Interessen der Akteure – früher und heute	106

6.2.5	Entwicklungstendenzen in Richtung Zielvorgaben	108
6.2.5.1	Ziele-Matrix	108
6.2.5.2	Aussagen zur Entwicklung im HUG und EUG gemäß Zielvorgaben	113
7	Schlussfolgerungen	116
7.1	Die Macht der Masse	116
7.2	Politischer Einfluss auf die Raumordnung	116
7.3	Das Problem der Unverbindlichkeit	117
7.4	Empfehlungen	117
7.4.1	Förderung und Etablierung von neuen Instrumenten	117
7.4.2	Weitere Forcierung des öffentlichen Verkehrs	118
7.4.3	Politische und planerische Interessen besser vereinbaren	118
7.5	Mögliche weiterführende Fragestellungen	118
8	Zusammenfassung	120
9	Verzeichnisse	122
9.1	Abkürzungen	122
9.2	Abbildungsverzeichnis	123
9.3	Tabellenverzeichnis	124
9.4	Quellenverzeichnis	124
10	Anhang	127

1 Einleitung

Die beiden Begriffe *Verkehrsgeschehen* und *Siedlungsentwicklung* können im Grunde genommen in einem Ursache-Wirkung-Prinzip zusammengefasst und müssen daher auch gemeinsam betrachtet werden. *Siedlungsentwicklung* impliziert unter anderem Bevölkerungszuwachs, wobei dieser wiederum eine Steigerung des Verkehrsaufkommens (ÖV und MIV) bedeutet. Umgekehrt implizieren der Ausbau des Verkehrsnetzes und die Erschließung neuer (Siedlungs-) Räume eine Siedlungsentwicklung und/oder einen Anstieg der Bevölkerung.

1.1 Problemlage und Motivation

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit dieser Thematik und bezieht sich dabei auf den Südraum Wiens. Genauer gesagt sollen die Bezirke Mödling und Baden beziehungsweise die Verkehrsachse Wien-Mödling-Baden analysiert werden. Die niederösterreichischen Gebiete entlang dieser Achse (in weiterer Folge als *Süd-Achse* bezeichnet) sind dynamisch und in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen. Die Nähe zu Wien, die gute Verkehrsanbindung sowohl durch den MIV als auch durch den ÖV und die Mischung aus Wohnen im Grünen und gleichzeitig in Großstadtnähe macht dieses Gebiet als Wohnraum besonders attraktiv. Dieses Spannungsfeld, welches sich aus der Lage des Gebiets (und der damit verbundenen Eignung als Wohn-, Gewerbe und Freizeitstandort) und dem hohen Verkehrsaufkommen (da es entlang einer wichtigen Verkehrsachse liegt) ergibt, war der Auslöser, sich mit diesem Thema zu beschäftigen.

Da sich der Südraum Wiens jedoch nicht nur auf das angesprochene Untersuchungsgebiet beschränkt, soll im Rahmen dieser Arbeit auch das Gebiet um die Gemeinde Schwechat (Teile des Bezirks Wien-Umgebung) und in weiterer Folge die Achse Wien-Schwechat-Bruck/Leitha (in weiterer Folge als *Süd-Ost-Achse* bezeichnet) genauer betrachtet werden. Auch wenn das Hauptaugenmerk der Untersuchungen auf den Raum Mödling und Baden gerichtet sein wird, sollen doch auch mögliche Parallelen zu dieser zweiten Achse nicht außer Acht gelassen werden und eventuelle Einflüsse auf das Gebiet dazwischen herausgearbeitet werden.

Zur Vereinfachung wird im Fließtext das Gebiet entlang der Südachse als *Hauptuntersuchungsgebiet* (HUG) und der Raum entlang der Süd-Ost-Achse als *erweitertes Untersuchungsgebiet* (EUG) bezeichnet.

1.2 Methode und Aufbau der Arbeit

Die Arbeit gliedert sich in fünf Teile (siehe Tabelle 1), die jeweils in mehrere Kapitel untergliedert sind. Vom Aufbau gestaltet sich die Arbeit dadurch, dass sie sich schrittweise der Beantwortung der Forschungsfrage nähert. Einem allgemeinen Teil mit Grundlagen und der Abgrenzung der Untersuchungsgebiete folgen die beiden spezifische Teile (*Entwicklung und Wandel* beziehungsweise *Akteure, Ziele und Interessen*), die sich mit der eigentlichen Problematik befassen. Aus der Kombination aus theoretischem Grundwissen und anschließendem Spezialwissen können schließlich die Fragen der Zielsetzung beantwortet und am Ende die Erkenntnisse dargestellt werden.

Tabelle 1: Aufbau der Arbeit

<p style="text-align: center;">Grundlagen</p>	<p>Im ersten Teil werden Grundlagen der Siedlungs-, Verkehrs- und Regionalentwicklung erläutert. Einen wichtigen Teil bildet dabei das Thema Standort, wobei Entstehung, Voraussetzungen und Zusammenhänge mit Einflussfaktoren behandelt werden. Nur dadurch ist es möglich, (Regional-) Entwicklung besser zu verstehen und in weiterer Folge auch steuern zu können.</p>
<p style="text-align: center;">Gebietsabgrenzung</p>	<p>Eine Abgrenzung des Untersuchungsgebiets ist insofern entscheidend, da klar abgegrenzt werden muss, für welches Gebiet genau die Untersuchungen des Kapitels <i>Entwicklung und Wandel</i> durchgeführt werden. Dieses Kapitel stellt unter anderem dar, anhand welcher Kriterien die Abgrenzung durchgeführt wird und veranschaulicht das Ergebnis zum Schluss in Form von Karten.</p>
<p style="text-align: center;">Entwicklung und Wandel</p>	<p>Um die Entwicklung und den Wandel des Untersuchungsgebiets anschaulich darstellen zu können, muss zuerst klargestellt werden, was genau und anhand welcher Faktoren dargestellt werden soll. Dazu müssen unter anderem Indikatoren definiert werden, mit deren Hilfe schließlich die Entwicklung des Gebiets über einen bestimmten Zeitraum aufgezeigt werden kann.</p>
<p style="text-align: center;">Akteure, Ziele und Interessen</p>	<p>Hier soll gezeigt werden, welche Akteure Einfluss auf die Entwicklung des Untersuchungsgebiets haben. Aus relevanten Konzepten, Programmen etc. und mithilfe von Expertengesprächen wird herausgearbeitet, welche Ziele und Interessen die Akteure verfolgen. Werden diese dann mit der tatsächlichen Entwicklung verglichen, kann schlussendlich die Forschungsfrage beantwortet werden.</p>
<p style="text-align: center;">Erkenntnisse</p>	<p>Im letzten Kapitel werden sämtliche Erkenntnisse der Arbeit dargestellt. Dabei wird Bezug auf die Fragestellungen der Zielsetzung und die Forschungsfrage genommen. Die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen und Empfehlungen bilden den Abschluss der Diplomarbeit.</p>

Quelle: Eigene Darstellung

1.3 Zielsetzung und Forschungsfrage

Anhand der Problemstellung ergeben sich nun folgende Fragen, die im Zuge des Abarbeitens der einzelnen Kapitel beantwortet werden sollen:

- 1) Welche Voraussetzungen hat es für die Entwicklung der Untersuchungsregion gegeben?
 - Können Wirkungszusammenhänge aus Kapitel 2 in der Untersuchungsregion wiedererkannt werden?
- 2) Welchem Wandel (quantitativ beziehungsweise qualitativ) ist das Gebiet seit den 1960er-Jahren unterworfen?
 - Wie hat sich das Gebiet unter Berücksichtigung der vorab definierten *Indikatoren der Veränderung* verändert?
- 3) Welche Akteure gibt beziehungsweise gab es und welchen Einfluss haben sie auf die Entwicklung der Untersuchungsregion?
- 4) Welche Interessen/Ziele verfolgen diese Akteure und warum? (früher und heute)
 - Wie haben sich diese Ziele seit den 1960er-Jahren verändert?

Über die Antworten auf diese Fragen kann schlussendlich die Forschungsfrage der Arbeit beantwortet werden, auf die der Diplomarbeitstitel bereits hinweist: *Entspricht die tatsächliche Entwicklung den überörtlichen Zielvorgaben?*

2 Grundlagen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

2.1 Grundlagen der Raumplanungstheorie

Primärer Gegenstand als Grundlage der *Theorie der Raumplanung* ist die *Siedlung*. Diese wird in der Regionalwissenschaft im Allgemeinen als

- 1) *„eine nach bestimmten sozialen oder wirtschaftlichen Kriterien abgegrenzte Fläche, die*
- 2) *mit tätigkeits- beziehungsweise nutzungsbezogenen Eigenschaften (Eignungskriterien) ausgestattet ist und die*
- 3) *von bestimmten Wirtschaftssubjekten auf bestimmte Weise besetzt ist,“¹*

bezeichnet.

Im Folgenden ist es wichtig, dem so definierten funktionalen Oberbegriff Siedlung die Begriffe *Standort* und *Nutzung* nachzuordnen. Diese sind zueinander komplementär: *„bestimmte Standorte sind notwendige Voraussetzungen für bestimmte Tätigkeiten von Personen und umgekehrt benötigen Personen für bestimmte Tätigkeiten bestimmte Standorte.“²* Außerdem sind Standorte durch die Verfügungs- und Eigentumsrechte von Personen über bestimmte, innerhalb von festgelegten Grenzen befindliche natürliche Ressourcen und infrastrukturelle Gelegenheiten definiert. Als infrastrukturelle Gelegenheiten sind hier Anschlüsse an zwischenörtliche Leitungssysteme zur Kommunikation und Versorgung gemeint. Dadurch wird es Standortbesitzern ermöglicht, von anderen Standorten, die ebenfalls an Leitungssysteme angeschlossen sind, Güter zu beziehen beziehungsweise dorthin Faktoren abzusetzen.³

Dieser Austausch von Gütern und Faktoren kann jedoch auch verhindert beziehungsweise behindert werden. Denn standörtliches Eigentum in Form von Ressourcen und infrastrukturellen Gelegenheiten wird durch materielle und institutionelle Barrieren geschützt, die als Teile von zwischenstandörtlichen Grenzsystemen definiert sind. Grund dafür ist die Tatsache, dass in der Regel Eigentümer eines Standorts ihren Standortwert zumindest erhalten wollen. Daher sind sie daran interessiert, dass

- *„keine nutzbaren Ressourcen unentgeltlich von ihren Standorten abgezogen und*
- *dass von anderen Standorten keine die eigenen Nutzungsmöglichkeiten störenden Stoffe unentgeltlich auf den eigenen Standort einströmen.“⁴*

Barrieren dienen demnach genau diesen Interessen der Standorteigentümer.

¹ (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 20)

² (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 20)

³ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 20)

⁴ (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 21)

Standörtliche Nutzungen sind eine Kombination aus fertigkeitenspezifischen Handlungen von Personen beziehungsweise Gelegenheiten und Ressourcen des Standorts. Dadurch ergeben sich Transformationen von vorhandenen und/oder bezogenen Gütern oder Faktoren zu neuen Produkten. Standörtliche Nutzungen bedürfen also auf jeden Fall bestimmter technologischer Kenntnisse und Fertigkeiten. Somit sind Standort und Nutzung unterschiedlichen Personen zugewiesen: Der Standort ist der Person des Grundeigentümers, die Nutzung der Person des Technologieeigners zugewiesen (wobei es sich hier natürlich auch um ein und dieselbe Person handeln kann).⁵

2.1.1 Siedlung, Standort und Nutzung in Bezug auf die institutionellen Merkmale der hierarchischen Organisation des Staates

Verfügungsrechte über einen Standort sind in unserer Gesellschaft nicht nur einer Person (zum Beispiel dem Grundstücksbesitzer) zuzurechnen. Jene teilen sich, hierarchisch überlagernd, der Grundstücksbesitzer und die verschiedenen hier relevanten politischen Entscheidungsträger der Gemeinde, des Landes und des Bundes, in denen das jeweilige Grundstück liegt. Sämtliche genannten Personen beziehungsweise Gebietskörperschaften sind nämlich durch Miete, Pacht oder Steuern in unterschiedlichem Ausmaß am Nutzungsertrag des Standorts beteiligt. Die Bundesregierung fungiert dabei als Gebietskörperschaft höchster Ordnung, ihr untergeordnet haben das Land und die Gemeinde jeweils eigene territoriale Befugnisse. Die Grundstücksbesitzer sind demnach die letzttrangigen Eigentümer.⁶

Im Sinne dieser hierarchischen Struktur werden *Standorte* wie folgt definiert: Standorte sind Teile von Gebieten, „welche von Gebietskörperschaften (1) innerhalb einer gemeinsamen räumlichen Grenze und (2) mittels einer gemeinsamen, die Regionen verbindenden Infrastruktur organisiert werden.“⁷ Wenn einzelne Standorte Teile von Gebieten sind, sind Gebiete demnach Standorte höherer Ordnung, wenn sie in der gebietskörperschaftlichen Hierarchie von einem höheren Rang aus betrachtet werden.⁸

Wenn nun die Begriffe Standort und Nutzung auf die gesamte gebietskörperschaftliche Hierarchie ausweitend werden, ist *Gebiet* ein begriffliches Äquivalent für Standort auf der jeweils übergeordneten Ebene. *Standörtliche Nutzung* würde demnach einer *gebietlichen Nutzung* entsprechen. Genutzte Gebiete wiederum werden als *Region* bezeichnet, das Ergebnis einer gebietlichen Nutzung heißt *Regionalprodukt*.

Folglich sind alle Standorte, die

- innerhalb einer gemeinsamen Grenze liegen,
- über eine gemeinsame Infrastruktur verfügen und
- von einer bestimmten Gebietskörperschaft verfügt werden,

⁵ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 21)

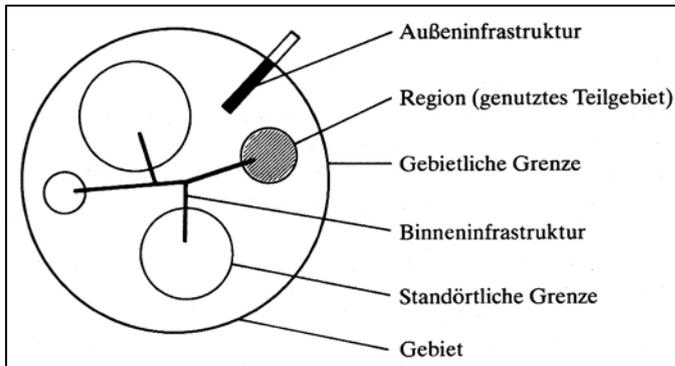
⁶ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 21)

⁷ (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 21)

⁸ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 21)

Elemente eines Gebiets. Innerhalb dieses Gebiets befinden sich demnach die nachgeordneten Standorte und die ihnen zugeordnete gebietliche *Binneninfrastruktur*. Außenbeziehungen werden von ihrer gebietlichen *Außeninfrastruktur* bestimmt. (siehe Abbildung 1)

Abbildung 1: Gebietliche Infrastruktur und Bodenordnung



Quelle: (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 22)

Die eigentumsmäßigen Verfügungs- und kommunikativen Grenzüberschreitungsrechte von Standorten gleicher Ordnung teilen sich dabei die politischen Entscheidungsträger mehrerer Gebietskörperschaften.

Diese Definitionen und terminologischen Zuordnungen verdeutlichen, dass das Siedlungsgefüge als ein hierarchisches System von ineinander geschachtelten Standorten und Nutzungen zu verstehen ist. Dabei ist jede hierarchische Ebene durch rangadäquate Kommunikations- und Versorgungssysteme verbunden und durch rangadäquate Grenzsysteme eigentumsmäßig getrennt. Das gesamte hierarchische System ist dabei auf einer Basismenge von Nutzern organisiert.⁹

2.1.2 Basishypothesen der Raumplanungstheorie

2.1.2.1 *Bestimmte Standorte sind notwendige Voraussetzungen für bestimmte Nutzungen*

Für bestimmte Nutzungen (im Sinne von wirtschaftlichen Tätigkeiten) gelten bestimmte Standorte als Voraussetzungen. Denn Arbeitsteilung ist nur dann möglich, wenn wirtschaftliche Faktoren und Güter zwischen den verschiedenen Standorten ausgetauscht werden können. Dies wiederum setzt voraus, dass die einzelnen Standorte an Infrastruktursysteme (zur Kommunikation und Versorgung) angeschlossen sein müssen. Demnach ist es für einen Standort entscheidend, an welche Infrastruktursysteme er mit welchen Kapazitäten angeschlossen ist. Dieser Umstand kann darüber entscheiden, ob und in welchem Umfang dort bestimmte Produktions- und Konsumtätigkeiten verwirklicht werden können.

⁹ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 22 f)

Analoge Überlegungen gelten auch für Barrieren, die einen Standort umgeben. Durch Produktion entstehen auch Abfallprodukte, welche die Produktions- und Konsumbedingungen in Nachbarstandorten zur Störquelle beeinträchtigen können. Um das standörtliche Eigentum und die standörtlichen Nutzungsbedingungen und somit den eigenen Standort vor solchen Störungen zu schützen, werden Grenzsyste me eingerichtet. Diese Barrieren können wie infrastrukturelle Gelegenheiten dafür entscheidend sein, ob und in welchem Umfang auf einem Standort Produkt- und Konsumtätigkeiten verwirklicht werden können.

Somit führt diese Hypothese zu den Fragen einer optimalen Nutzungstechnologie für einen bestimmten Standort (J. H. von Thünen, W. Alonso) beziehungsweise eines optimalen Standorts für eine gegebene Nutzungstechnologie (W. Launhardt, A. Weber, A. Predöhl, T. Palander, W. Isard et al.), welchen hier jedoch nicht weiter nachgegangen wird.¹⁰

2.1.2.2 Standortveränderungen induzieren Nutzungsveränderungen

Mit zusätzlichen Anschlüssen eines Standorts an Kommunikations- oder Versorgungssysteme beziehungsweise mit jedem zusätzlichen Ausschluss von Störmöglichkeiten durch entsprechende Barrieren werden in der Regel die Nutzungsmöglichkeiten eines Standorts verbessert. Das heißt, dass eine *Standortverbesserung* veränderte beziehungsweise verbesserte Nutzungsmöglichkeiten nach sich zieht. Güter, die sowohl durch Produktion als auch durch Konsum dadurch vermehrt bezogen werden können, können durch deren Kombination und Einsatz von Arbeit in noch mehr Produktarten transformiert werden. Daraus wird gefolgert: „eine linear zunehmende Zahl von beziehbaren Gütern beziehungsweise Faktoren (als Funktion einer entsprechenden Zahl von infrastrukturellen Gelegenheiten) lässt sich zu einer exponentiell zunehmenden Zahl von Produktarten kombinieren.“¹¹ Zudem werden in der Regel durch zusätzliche Anschlüsse an Infrastruktursysteme auch zusätzliche, komplementäre Wirtschaftssubjekte erschlossen, die mit einer weiteren Produktnachfrage oder mit einem weiteren Faktorangebot aufwarten.

Wenn laut *Rank-Size-Rule* in einem Gebiet die Zahl der Standorte mit der Zahl der Gelegenheiten exponentiell abnimmt, kann angenommen werden, dass jene Standorte, die an zusätzliche Infrastruktursysteme angeschlossen werden, für neue Nutzungsarten wirtschaftlich profitabel verwertbar gemacht werden. Somit kann angenommen werden, dass Nutzer mit höherwertigen Technologien jene Nutzer verdrängen, die mit der Technologie ausgestattet sind, die dem Standort vor seiner ausstattungsmäßigen Verbesserung entsprochen hat.¹²

¹⁰ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 23 f)

¹¹ (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 24)

¹² Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 24)

2.1.2.3 Standorte sind von Gebietskörperschaften produzierte Güter

Standorte können als (wirtschaftliche) Güter¹³ betrachtet werden, weil

- sie für definierte Verwendungszwecke beziehungsweise Nutzungen geeignet sind
- das Recht zur Verwendung (Verfügungsgewalt) erworben beziehungsweise verkauft werden kann

Der Wert eines Standorts hängt dabei im Wesentlichen von der Zahl seiner alternativen Nutzungsmöglichkeiten ab. Dieses Wertparameter, welches als *standörtliches Nutzungspotential* bezeichnet wird, ist bestimmt durch

- 1) standörtliche Ressourcen
- 2) Infrastruktur (ermöglicht Zugang zu Faktor- und Gütermärkten)
- 3) Barrieren und Grenzsyste (Bodenordnung), welche Störungen und Eingriffe von außen ausschließen.

Insbesondere werden Infrastruktur und Bodenordnung, welche beide für den Wert eines Standorts entscheidend sind, durch gebietskörperschaftliche Maßnahmen konstituiert. Durch Infrastrukturinvestitionen und/oder Grenzziehungen werden Standorte auf- oder abgewertet oder es werden neue Standorte produziert. Da das Ziel von Gebietskörperschaften „Standorte für technologisch höherwertige und ertragreichere Nutzungen geeignet zu machen und entsprechenden Nutzern zur Verwendung zuzueignen“ ist, kann angenommen werden, dass die 3. Basishypothese stimmt.¹⁴

2.1.2.4 Politische Entscheidungsträger handeln im eigenen Interesse

Dass politische Entscheidungsträger im eigenen Interesse handeln, ist die Kernaussage der *Ökonomischen Theorie der Demokratie*¹⁵. Sie besagt, dass Regierende so handeln, dass sie ihren durch demokratische Wahlen gewonnenen Handlungsspielraum längerfristig behalten oder im Idealfall auch vergrößern. Im Rahmen dieser Theorie wird der Staatsapparat als Betrieb und die Regierenden als private Unternehmer interpretiert. Um Standorte zu produzieren beziehungsweise aufzuwerten, gibt es in diesem Unternehmen eigene Abteilungen. Je nach Ebene sind das die zuständigen Bundesministerien, die Abteilungen für Landesentwicklungsplanung oder die Stadtplanungsämter innerhalb der kommunalen Administration. Bei Entscheidungen über Maßnahmen, die zur Aufwertung oder Produktion eines Standorts getroffen werden müssen, richten sich die Regierenden auch nach der ökonomischen Effektivität. Im Besonderen sind hier die Budget-Rückflusserwartungen gemeint, denn diese bestimmen den zukünftigen politischen Handlungsspielraum. Und da Regierende diesen (im eigenen Interesse) behalten beziehungsweise erweitern wollen, kann hier der Rückschluss zur 4. Basishypothese gezogen werden. Es darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass in diesem System bei allen politi-

¹³ Bezieht sich auf Aktivitäten (Bodenordnung bzw. Rahmenbedingungen dafür, Erschließung etc.) von Gebietskörperschaften, die vor der privaten Nutzung/Verwertung stattfinden.

¹⁴ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 24 f)

¹⁵ Siehe dazu (Wikipedia, 2012) http://de.wikipedia.org/wiki/Anthony_Downs, abgefragt am 30.5.2012

schen Kalkulationen der mehrheitliche Wählerwille für die Stabilisierung des politischen Entscheidungsspielraums der Regierenden eine wichtige Rolle spielt.¹⁶

2.1.2.5 *Die regionale Entwicklung wird primär vom Staat bestimmt*

Dass die regionale Entwicklung primär vom Staat bestimmt wird, ist eine transitive Schlussfolgerung aus den Hypothesen 2.1.2.1 – 2.1.2.4. Der Kettenschluss sieht demnach folgendermaßen aus. Der Staat (unterteilt in Gebietskörperschaften) tätigt Infrastrukturinvestitionen und ist für die Bodenordnung verantwortlich (beziehungsweise zumindest für deren Rahmenbedingungen) → Der Staat hat Einfluss auf einzelstandörtliche Eigenschaften und territoriale Strukturen, welche wiederum Nutzungsveränderungen implizieren → Der Staat bestimmt primär die regionale Entwicklung in ihrer Gesamtheit (unter Berücksichtigung von Fußnote 13).¹⁷

2.2 Regionalentwicklung

2.2.1 Begriffsbestimmungen

2.2.1.1 *Region*

Wichtig im Zusammenhang mit dem Begriff einer *Region* ist deren Definition und Abgrenzung. So kann unter einer Region eine Zusammenfassung von Raumpunkten (Städte, Orte, Standorte), die nach bestimmten inhaltlichen Kriterien vereint sind, verstanden werden. Das heißt Gebietseinheiten, die zu einer Region zusammengefasst werden, müssen wichtige Gemeinsamkeiten aufweisen, um *zusammenzupassen*.¹⁸

Grundsätzlich gibt es drei verschiedene Arten von räumlichen Gebilden (respektive Regionen), nämlich:

- 1) *Subnationalen Territorien* (Teilgebiete eines Staates, wie zum Beispiel Bundesländer)
- 2) *Supranationalen Territorien* (Zusammenfassung von Staaten, wie zum Beispiel Mittelamerika)
- 3) *Transnationale Territorien* (umfassen Teilgebiete von zwei oder mehr Staaten, reichen also über die Staatsgrenzen hinweg)

In allen drei Fällen ist die Region eine Gebietseinteilung, die vom staatlichen Hoheitsgebiet abweicht. Supra- beziehungsweise transnationale Regionen beinhalten meist unterschiedliche Währungen, Zollsysteme etc., wohingegen sich subnationale Regionen diese Institutionen teilen. Dadurch kann zwi-

¹⁶ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 25 f)

¹⁷ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 26)

¹⁸ Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 2. Regionalentwicklung und Regionalpolitik, 1996, S. 16 f)

schen den (subnationalen) Regionen eines Landes ungehinderter Austausch von Gütern, Kapital etc. stattfinden.¹⁹ Das Untersuchungsgebiet ist ebenfalls eine subnationale Region.

2.2.1.2 *Entwicklung*

Unter *Entwicklung* fallen Begriffe wie

- Prozess,
- Evolution,
- Veränderung oder
- Wandel.

Diese Begriffe beschreiben zum Beispiel wirtschaftliche, gesellschaftliche oder historische Entwicklungen. Die Fragen dabei lauten *Was ist?* beziehungsweise *Was war?* und es werden *Ist-Sätze* formuliert.

Andererseits beschreiben auch Begriffe wie

- Gestaltung,
- Steuerung oder
- Planung

das Wort *Entwicklung*. Diese Begriffe werden zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Wesen der *Entwicklungspolitik* oder von *Entwicklungszielen* verwendet. Hier wiederum werden zukünftige Handlungsoptionen (*normativer Aspekt*) beschrieben, die Frage lautet *Was sollte sein?* und formuliert werden *Soll-Sätze*.²⁰

Entwicklung kann aber auch ein vager Begriff sein, der mit grundlegenden Problemen behaftet ist. So beschreibt sie einen Prozess, der

- auf ein bestimmtes Ziel hin ausgerichtet ist, welches von den in Raum und Zeit variierenden Wertvorstellungen abhängig ist und
- einer ständigen Veränderung unterliegt, die sich auch in einer Veränderung der Bedeutung des Begriffs auswirken muss.²¹

So gesehen hat das Wort *Entwicklung* beispielsweise im Zusammenhang mit den Wörtern *Entwicklungsland* beziehungsweise *Wohlfahrtsentwicklung* eine differenzierte Bedeutung oder auch eine ganz andere Gewichtung. Für ein Entwicklungsland kann der Begriff die Besiegung von Hunger bedeuten, wohingegen für eine Industrienation die Erhöhung des jährlichen BIP/Kopf von sagen wir 30.000€ auf 32.000€ gemeint sein kann.

¹⁹ Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 2. Regionalentwicklung und Regionalpolitik, 1996, S. 15)

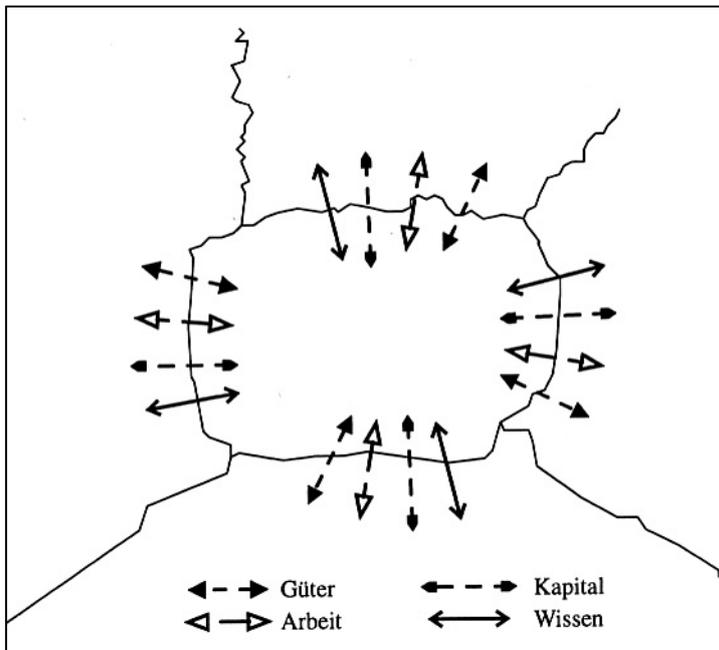
²⁰ Vgl. (Giffinger & Kramar, 2008/09)

²¹ Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 2. Regionalentwicklung und Regionalpolitik, 1996, S. 19 f)

2.2.2 Entwicklungsdeterminanten

Innerhalb von subnationalen Regionen handelt es sich grundsätzlich um ökonomisch offene Gebiets-einheiten. Das heißt, dass der Austausch von Gütern, Ressourcen, Informationen etc. über Regionsgrenzen hinweg nicht reglementiert ist oder durch (Handels-) Barrieren (Zölle, Währungsrisiko etc.) beeinträchtigt wird. In Abbildung 2 wird diese Situation schematisch dargestellt.

Abbildung 2: Wirtschaftlicher Austausch zwischen Regionen



Quelle: (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 2. Regionalentwicklung und Regionalpolitik, 1996, S. 25)

Die zentrale Region – auf das Untersuchungsgebiet dieser Arbeit bezogen wäre das Wien – tauscht mit jeder anderen Güter und Dienstleistungen, Arbeitskräfte, Kapital und Wissen/Informationen aus. Auch wenn es bei dieser Art des interregionalen Austauschs grundsätzlich keine *Grenzen* gibt, heißt das nicht, dass jeglicher Transfer ungehindert stattfinden kann. So treten beim Transport von Gütern und Personen etwa (Transport-) Kosten auf, andere Güter (zum Beispiel Grundstücke) sind überhaupt immobil oder bestimmte Dienstleistungen (Anbieter und Nachfrager müssen am selben Ort sein) erreichen nur ein sehr kleines Einzugsgebiet. Aufgrund dieser Faktoren bilden sich Märkte mit unterschiedlicher Struktur und räumlicher Ausdehnung heraus. Das Ergebnis sind räumlich unterschiedliche Balancen von Aktivitäten, die durch ihre Agglomerationseffekte neue Aktivitäten unterschiedlich stark anziehen oder abstoßen. Unterschiedliche Regionen weisen daher unterschiedliche Standortvoraussetzungen für wirtschaftliche Aktivitäten auf.²²

²² Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 2. Regionalentwicklung und Regionalpolitik, 1996, S. 24 f)

2.2.3 Voraussetzungen für Regionalentwicklung

Im Zusammenhang mit der Regionalentwicklung sind die unter Punkt 2.2.2 angeführten Standortvoraussetzungen und räumlichen Strukturen insofern von Bedeutung, weil sie die Voraussetzungen für die Entwicklung eines Gebiets darstellen. So werden sich Regionen mit günstigen Voraussetzungen und Strukturen besser entwickeln als jene mit ungünstigen. Andererseits können bestimmte Standortvoraussetzungen beziehungsweise räumliche Gegebenheiten für gewisse Rahmenbedingungen günstig sein, für andere wiederum nicht. Der Entwicklungsprozess selbst hat Auswirkungen auf die Struktur einer Region, wodurch eine wechselseitige Abhängigkeit von (räumlichen) Voraussetzungen und Regionalentwicklung entsteht.²³

Als *positiven Aspekt* beschreibt die Regionalentwicklung die Dynamik, Veränderungen und den Wandel von Regionen. Folgende Dimensionen gibt es diesbezüglich:

- Wirtschaft (Wachstum, Schrumpfung, Strukturwandel etc.)
- Gesellschaft/Kultur (Integration, Internationalisierung etc.)
- Umwelt (Landschaftsverbrauch, Klimawandel etc.)
- Siedlung (Dezentralisierung, (Sub-) Urbanisierung etc.)

Beim *normativen Aspekt* der Regionalentwicklung handelt es sich um politisch-planerische Konzepte, Strategien und um Maßnahmen für Regionen. Diese sind unter anderem eine Reaktion auf ungünstige räumliche Strukturen oder ungünstige Dynamiken in Regionen.²⁴

2.3 Das Phasenmodell der Stadtentwicklung

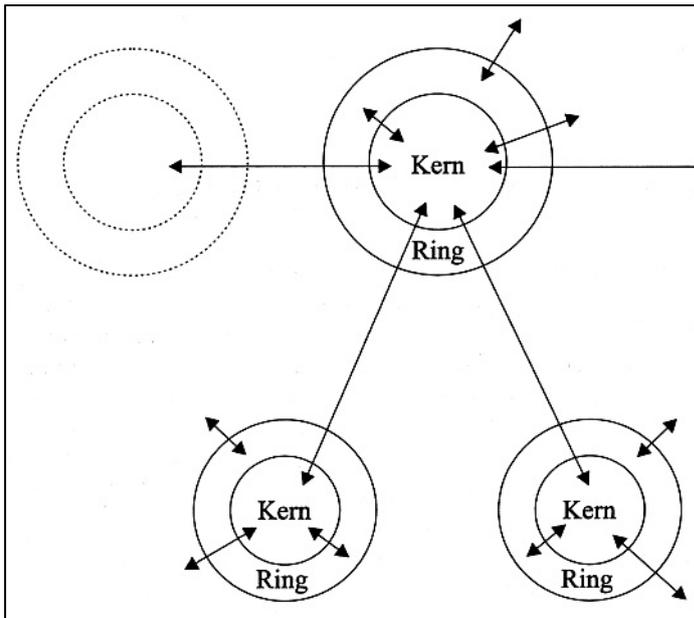
2.3.1 Die räumliche Struktur des Phasenmodells

Das Phasenmodell berücksichtigt mehrere Städte und ihre Position in der zentralörtlichen Hierarchie und differenziert jede Stadt in einen inneren und einen äußeren Bereich (*Kern* beziehungsweise *Ring*). Ring und Kern gemeinsam bilden die *funktionale Stadtregion*. Das Phasenmodell beschränkt sich dabei auf Groß- und Mittelstädte, der Rest wird zum *ländlichen Hinterraum* zusammengefasst. Die grundsätzliche räumliche Struktur ist in Abbildung 3 ersichtlich.

²³ Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 2. Regionalentwicklung und Regionalpolitik, 1996, S. 25)

²⁴ Vgl. (Giffinger & Kramar, 2008/09)

Abbildung 3: Räumliche Struktur des Phasenmodells



Quelle: (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 160)

Der Ausdruck *funktionale Stadtregion* deutet schon darauf hin, dass das Phasenmodell keine Rücksicht auf administrative Einheiten nimmt. Zur Stadt werden demnach all jene Gebiete gezählt, die wirtschaftlich eng mit ihr verbunden sind. Problematischer ist die Abgrenzung zwischen Kern und Ring, was einen wesentlichen Schwachpunkt des Phasenmodells darstellt. Grund dafür ist, dass die Entwicklungsphasen (siehe Punkt 2.3.2) über Wachstumsunterschiede zwischen Kern und Ring definiert werden. Diese räumliche Unschärfe setzt sich durch das gesamte Modell fort und erschwert die Identifikation der Entwicklungsphasen einer Stadt.²⁵

Aufgrund der Problematik der Abgrenzung zwischen Kern und Ring, wird diesbezüglich im Rahmen dieser Arbeit sehr pragmatisch vorgegangen. Wien stellt demnach den Kern der funktionalen Stadtregion dar, das Umland, zu dem auch das Untersuchungsgebiet zählt, bildet den Ring. Die Grenze zwischen Kern und Ring bildet folglich die Gemeindegrenze Wiens.

Diese Art der Abgrenzung ist jedoch nicht willkürlich, denn: „Unter dem Umland, Vorortgürtel, Agglomerationsgürtel oder umgangssprachlich ‚Speckgürtel‘ versteht man die suburbane Umgebung einer Stadt. In der Regel bezieht sich der Begriff auf politisch selbständige Gemeinden außerhalb der Stadtgrenzen einer Kernstadt.“²⁶

²⁵ Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 159 f)

²⁶ (Wikipedia, 2012) <http://de.wikipedia.org/wiki/Umland>, abgefragt am 5.5.2012

2.3.2 Die Entwicklungsphasen

Vertreter des Phasenmodells haben im Zuge ihrer Analysen der Entwicklung von Städten induktiv drei Entwicklungsphasen identifiziert:

- 1) *Urbanisierung*
- 2) *Suburbanisierung*
- 3) *Desurbanisierung*²⁷

Da die Entwicklungstendenzen und die Probleme in den jeweiligen Phasen unterschiedlich sind, müssen auch die Instrumente dementsprechend angepasst werden (siehe Tabelle 2). Die Instrumente dienen aber in jedem Fall dazu, um auf die Probleme der aktuellen Situation angemessen reagieren zu können.

Tabelle 2: Entwicklungen, Probleme und Instrumente in den Stadtentwicklungsphasen

	Urbanisierung	Suburbanisierung	Desurbanisierung
Entwicklungstendenzen	Zuwachs und Verdichtung im Kern	sinkende Dichte im Kern, Zuwachs im Ring	sinkende Dichte im Kern, Stagnation im Ring, Bevölkerungsverlagerung in Mittelstädte
Problem-bereiche	Wohnungsnot, mangelnde Infrastruktur, hohe Mieten, schlechte Wohnqualität	Verkehrsprobleme Finanzierung von Infrastruktur, Verlust von Industriearbeitsplätzen	Finanzierung von Infrastruktur, soziale Segregation, Deindustrialisierung
Instrumente	Förderung des Wohnbaus, öffentlicher Verkehr, Infrastrukturausbau	Straßenbau, Stadterweiterung, Entwicklung von Verkehrsverbunden	Stadterneuerung, Reduktion städtischer Dienstleistungen, Ausbau von Grünflächen, Fußgängerzonen

Quelle: (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 161)

2.3.2.1 Die Urbanisierungsphase

Der Beginn einer *Urbanisierungsphase* ist das Resultat des Übergangs von einer Agrar- zu einer Industriegesellschaft. Agglomerationsvorteile und die Konzentration von Arbeitskräften und Nachfrage führen dazu, dass sich Industriebetriebe – die seit der Erfindung der Dampfmaschine nicht mehr an die Verfügbarkeit von Wasserkraft gebunden sind – in den Städten ansiedeln. Es kommt zu starken Wanderungsströmen von den ländlichen Gebieten in die Städte (siehe Schema in Abbildung 4), welche vor allem durch eine Erhöhung der Nutzungsdichte wachsen. Wegen der sprunghaft steigenden Zahl der

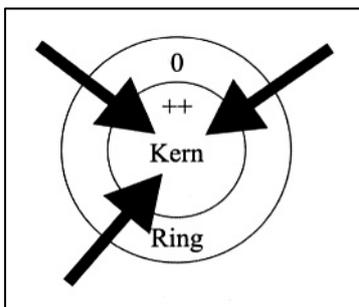
²⁷ Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 161)

Bevölkerung wird beim Wohnungsbau nicht auf Qualität, sondern auf Quantität (Zinskasernen und kleine Wohneinheiten) geachtet. Auch die bis dahin bestehende soziale und technische Infrastruktur ist dem enormen Anstieg der Bevölkerung nicht gewachsen. Öffentliches Verkehrsnetz, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen, Schulen etc. müssen ausgebaut beziehungsweise neu errichtet werden.

Die Industrieproduktion in den Städten steigt stark an, Gründe dafür sind die hohen Investitionserfordernisse, die hohe räumliche Konzentration der Nachfrage und steigende Masseneinkommen. Die räumliche Konzentration führt dazu, dass die Nachfrage nach neuen Produkten ausreicht, um sie zu produzieren – ihre untere Grenze der Reichweite²⁸ wird überschritten. Dadurch ergibt sich eine weitere Spezialisierung und ein weiterer Produktionsfortschritt.

ÖV-Ausbau, steigende Einkommen (Nachfrage von größeren Wohnflächen) und hohe Dichten im Zentrum führen dazu, dass die Städte vor allem am Rand wachsen. Außerdem werden zunehmend Wohn- und Industrienutzungen (Letztere brauchen immer größere Flächen, die sie nur noch am Rand finden) von anderen Funktionen (Büro, Dienstleistungen etc.) aus dem Stadtzentrum verdrängt. Alle diese Prozesse spielen sich im Wesentlichen innerhalb des Kerns einer Stadt ab.²⁹

Abbildung 4: Urbanisierungsphase



Quelle: (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 162)

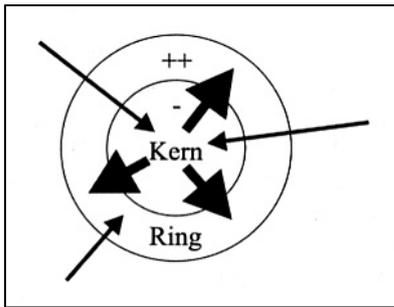
2.3.2.2 Die Suburbanisierungsphase

Die Umverteilung der Bevölkerung von Stadtteilen mit hoher Siedlungsdichte in jene mit niedriger, wie sie schon in der Urbanisierungsphase passiert, verstärkt sich und führt zu einem Umverteilungsprozess zwischen Kern und Ring (siehe Abbildung 5).

²⁸ Wird durch einen Mindestabsatz (Privatwirtschaft: Rentabilitätserwartungen, Öffentlicher Anbieter: Mindestauslastung) bestimmt

²⁹ Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 162 f)

Abbildung 5: Suburbanisierungsphase



Quelle: (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 163)

Vor allem durch die zunehmende Motorisierung und aufgrund des Straßenausbaus können die Bewohner in weiterer Entfernung vom Stadtzentrum das Zentrum trotzdem noch in einer vertretbaren Zeit erreichen. Dadurch können die Bewohner die Vorteile größerer und günstigerer Wohnflächen im Ring mit jenen der Vorteile der Stadt im Kern verbinden. Der Umstrukturierungsprozess in der Landwirtschaft verliert relativ an Bedeutung und die innerstädtische Umverteilung beginnt gegenüber dem Zustrom von außen zu überwiegen. Die Suburbanisierung der Bevölkerung geht Hand in Hand mit jener der Betriebe. Diese brauchen wie bereits erwähnt immer größere Flächen und außerdem sind nun auch im Ring Arbeitskräfte vorhanden und es herrscht Nachfrage, die befriedigt werden will.

Der Suburbanisierungsprozess führt zu einer Zunahme des MIV, weil die in die Fläche wachsende Stadt nur schwer mit liniengebundenem ÖV versorgt werden kann. Damit steigt der Bedarf an Verkehrsflächen, da MIV wesentlich flächenintensiver ist als ÖV. Außerdem verursacht der MIV mehr Lärm und Abgase pro Personenkilometer als der ÖV, wodurch die Lebensqualität im Kern abnimmt und noch mehr Menschen in den Ring abwandern. Die dadurch notwendigen Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur und der Umstand, dass die Bevölkerungszahl im Kern sinkt, führt oft dazu, dass Städte während einer Suburbanisierungsphase in Finanzierungs Krisen geraten. Denn eine schrumpfende Stadt (= Kern) mit immer weniger Steuereinnahmen, kann es sich langfristig nicht leisten, Infrastruktur für eine wachsende Region (= Kern + Ring) zu finanzieren.³⁰

2.3.2.3 Die Desurbanisierungsphase

In der *Desurbanisierungsphase* verstärken sich die negativen Tendenzen der Suburbanisierungsphase:

- Die Finanzierungs Krise zieht den Verfall der städtischen Versorgungseinrichtungen und der Infrastruktur nach sich.
- Verstopfte Straßen verschlechtern die Erreichbarkeit des Kerns, welcher dadurch einen Teil seiner Standortvorteile verliert.
- Im Ring steigen die Nutzungsdichte und die Bodenpreise.

³⁰ Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 163 f)

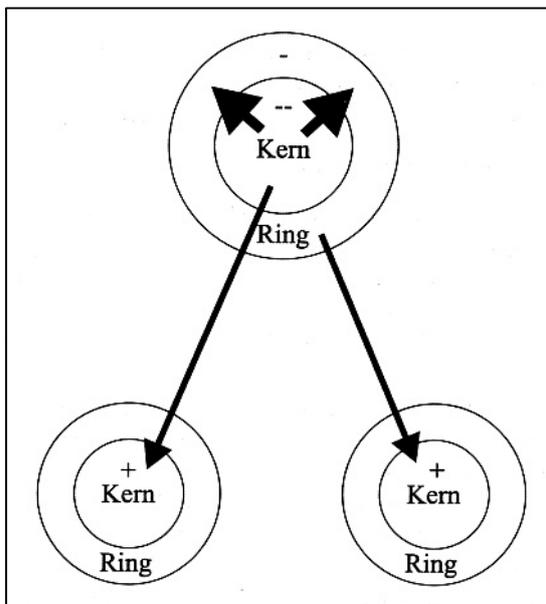
- Der Ring büßt seine früheren Standortvorteile (niedrige Bodenpreise, Freiraum, Grünflächen) ein, erreicht aber nicht die Agglomerationsvorteile des Kerns.³¹

Hauptkonkurrenten der Stadt um Bevölkerung und Wirtschaft werden somit die Mittelstädte im weiteren Umkreis. Vorteile der Mittelstädte sind:

- Niedrigere Bodenpreise als im Kern der großen Städte.
- Mehr Agglomerationsvorteile als der Ring.
- Viele Aktivitäten (Wohnen, Arbeiten, Erholen, Einkaufen etc.) besser erreichbar als in der großen Stadt.
- Große Städte durch Autobahnen und Schnellbahnverbindungen auch aus Mittelstädten relativ gut erreichbar.

In der Desurbanisierungsphase kommt es also zu Umverteilungen von Bevölkerung und Wirtschaft innerhalb eines Städtesystems und nicht mehr nur innerhalb der Stadt (siehe Abbildung 6).

Abbildung 6: Desurbanisierungsphase



Quelle: (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 165)

Die ganze Stadtregion verliert zugunsten der Mittelstädte, welche nun ihre Urbanisierungsphase erleben.³²

Für die Stadtpolitik ergeben sich während der Desurbanisierungsphase einige schwierige Probleme:

- Kapazitätsengpässe im Verkehrssystem

³¹ Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 164 f)

³² Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 165)

- Überkapazitäten in anderen Bereichen führen zu einer Verteuerung der bereitgestellten Leistungen.
- Verlust an Arbeitsplätzen infolge der Abwanderung der einkommensstarken, gebildeten, jungen Bevölkerung aus dem Stadtkern → Arbeitslosigkeit macht sich breit.
- Rückgang an Investitionen, weil der allgemeine Mangel an Investitionen jene von privaten Investoren unrentabel macht.³³

2.4 Zusammenhang verkehrlicher und raumwirtschaftlicher Entwicklungsprozesse

In der Geschichte zeigt sich, dass eine günstige Verkehrslage in vielen Fällen ausschlaggebend für die Entwicklung von Wirtschafts- und Bevölkerungsstrukturen gewesen ist. Viele Hauptstädte liegen an Punkten, die ehemals durch ihre Verkehrslage eine im Vergleich zum Umland bevorzugte Position einnahmen. Die wirtschaftliche Entwicklung dieser Zentren hat dabei auch immer zu einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur geführt, da die vorhandenen Verkehrswege zwischen den Zentren und für Zentrum-Umland-Relationen bald überlastet waren.³⁴

Verkehrspolitisch gibt es zwei Hauptstrategien, die auf den Bau von Verkehrswegen gerichtet sind. Erstens die Beseitigung beziehungsweise Verhinderung von Engpässen und zweitens der Versuch einer Gestaltungspolitik mithilfe der Verkehrspolitik. Bei begrenztem Budget und der Annahme, dass sich Politiker stimmenmaximierend verhalten, gibt es nun zwei Möglichkeiten. Entweder der Politiker beseitigt mit verkehrspolitischen Maßnahmen Engpässe in bereits entwickelten Gebieten, oder er betreibt damit aktive Entwicklungspolitik in weniger entwickelten Gebieten. Da weniger entwickelte Räume in der Regel auch weniger dicht besiedelt sind und daher ein geringes Wählerpotential aufweisen, kann daraus gefolgert werden, dass Politiker ihre Maßnahmen eher zugunsten von entwickelten Regionen treffen werden.

Allgemein kann jedoch gesagt werden, dass der Grund für die wechselseitige Beeinflussung von Verkehrsinfrastrukturausstattung und Niveau der regionalen Entwicklung der Stellenwert des Verkehrs bei Entscheidungen der Wirtschaftssubjekte ist:

- Die regionale Entwicklung kann die Qualität der Verkehrsinfrastruktur beeinflussen, wenn bei Engpässen Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt werden (auf politische Initiativen hin).
- Die Verkehrsinfrastruktur hat Auswirkungen auf die regionale Entwicklung, wenn dadurch die Verteilung der Produktionsfaktoren, die Effizienz ihrer Kombination

³³ Vgl. (Maier & Tödting, Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur, 2006, 4. Aufl., S. 165 f)

³⁴ Vgl. (Knop, 1976, S. 2)

und/oder die Versorgung einer Region mit Gütern und Dienstleistungen beeinflusst werden.³⁵

2.4.1 Der optimale Standort

Produktions- beziehungsweise Industriestandorte stehen in unmittelbarem Zusammenhang zur Entwicklung beziehungsweise zum Entwicklungsstand einer Region. Die Suche nach einem optimalen (Produktions-) Standort führt dabei (fast) immer über die Transportkosten, respektive über das Verkehrsnetz. Auf diese Weise wird der Zusammenhang von Verkehr und Entwicklung hergestellt, welcher nachfolgend genauer dargestellt wird.

So wird zum Beispiel bei der Suche nach einem optimalen Industriestandort in erster Linie bei den Transportkosten angesetzt. Demnach hat der Verlauf von Verkehrswegen direkten Einfluss auf den optimalen Produktionsstandort. Bei der Wahl eines Standorts wird unter den nach der Natur des Wegengesetzes realerweise in Betracht kommenden Punkten jener gewählt werden, der den Bedingungen des idealen Standorts³⁶ am ehesten entspricht.³⁷ Dadurch wird ersichtlich, dass der Zusammenhang zwischen Unternehmensstandorten und Verkehrserschließung wechselseitig sein muss. Der Transportkostenfaktor bildet dabei das Orientierungsgrundnetz. Die Faktoren *Arbeitskosten* beziehungsweise *Agglomeration* führen in weiterer Folge zu Abweichungen von diesem Grundnetz.³⁸

Auch das verfügbare Arbeitskräftepotential an einem bestimmten Standort ist in gewissem Ausmaß von der Verkehrserschließung des Raumes abhängig. Der maximale Einzugsradius wird nämlich durch die Pendelkosten und -zeiten (welche in einem hohen Maß von der Verkehrserschließung abhängig sind) bestimmt, die von den Arbeitnehmern für die Hin- und Rückfahrt zum/vom Betrieb gerade noch in Kauf genommen werden.³⁹

Für ein gegebenes Verkehrsnetz bedeutet das, dass jeder einzelne einer vorgegebenen Zahl optimaler Standorte nur dann als Transportkostenminimalpunkt in Frage kommt, wenn er in einem Konsum-, Rohstoff- oder Verzweigungspunkt des Verkehrsnetzes liegt.⁴⁰ Somit wird deutlich, dass den Kreuzungspunkten der Verkehrswege – in denen in der Realität auch häufig Konsumpunkte liegen – hinsichtlich ihrer Standortgunst besondere Bedeutung zukommt.⁴¹

³⁵ Vgl. (Knop, 1976, S. 2 ff)

³⁶ Gemäß den drei Standortfaktoren nach Weber: Transportkosten, Arbeitskosten und Agglomerationswirkung; siehe dazu http://de.wikipedia.org/wiki/Alfred_Weber (abgefragt am 2.2.2012)

³⁷ Vgl. Weber, Alfred. (1922, 2. Aufl.). Über den Standort der Industrien, Teil 1: Reine Theorie des Standorts. Tübingen. S. 81. Zit. in (Knop, 1976, S. 27)

³⁸ Vgl. Meyer-Lindemann, Hans Ulrich. (1951). Typologie der Theorien des Industriestandortes. Bremen: Dorn. S. 50. Zit. in (Knop, 1976, S. 29)

³⁹ Vgl. Behrens, Karl Christian. (1971, 2. Aufl.). Allgemeine Standortbestimmungslehre. Opladen. S. 59. Zit. in (Knop, 1976, S. 32)

⁴⁰ Vgl. Gülicher, Herbert. (1965). Einige Eigenschaften optimaler Standorte in Verkehrsnetzen, in: Multiplikator, Gleichgewicht, optimale Wachstumstheorie und Standortverteilung. Berlin. S. 111-137. Zit. In (Knop, 1976, S. 32 f)

⁴¹ Vgl. (Knop, 1976, S. 33)

2.4.2 Pendlermobilität und Verkehrserschließung

Bevor Aussagen über diesen Zusammenhang gemacht werden können, muss der Begriff des Pendelns konkretisiert werden. Allgemein wird Pendeln als „regelmäßige Hin- und Rückfahrt zu einem Ort, z. B. von der in der Vorstadt gelegenen Wohnung zum Arbeitsplatz in der Stadt (und zurück)“⁴² definiert. Somit unterscheidet sich das Pendeln von anderen Fahrten, zum Beispiel von einer einmaligen Fahrt zu einem Ausflugsziel. Außerdem muss zwischen verschiedenen Pendler-Arten (Berufspendler, Ausbildungspendler, Einkaufspendler etc.) unterschieden und andererseits Quell- und Zielort der Pendlerbewegung berücksichtigt werden. Unterschieden wird zum Beispiel zwischen intraregionaler (innerhalb einer Region) und interregionaler (zwischen Regionen) Mobilität. Die Wahl des Verkehrsmittels oder der Pendelfrequenz (zum Beispiel Tages- oder Wochenpendler) sind weitere Unterscheidungskriterien.

Determinanten der Pendlermobilität können nun zum Beispiel Einkommensniveau-Unterschiede innerhalb der Region(en), Wohnstandortpräferenzen etc. oder eben auch die Verkehrserschließung sein. Die Verkehrserschließung hat insofern Einfluss auf das Pendlerverhalten, als sie es ermöglicht, Wohnortalternativen auch außerhalb des Zentrums zu realisieren. Die Verkehrserschließung kann bei der Wahl des Wohnorts dabei sowohl direkt als auch indirekt entscheidungsrelevant sein. Direkt in Form der Qualität der Erschließung beziehungsweise im Sinne der Fahrzeit (-ersparnis) und indirekt in der Bedeutung anderer Präferenzen (Einkaufsmöglichkeiten, Erreichbarkeit von sozialen Infrastruktureinrichtungen etc.).⁴³

Die Notwendigkeit des Pendelns lässt sich vor allem aus zwei Entwicklungstendenzen ableiten:

- 1) Größere Wohngebiete für die durch ein Zentrum versorgten Personen entstehen heute meistens in den Randgebieten von Agglomerationen.
(Verknappung des Bodens, Grundstückspreise etc.)⁴⁴
- 2) Hohe Ansprüche an den Wohnort.
(Bewertung des Wohnstandorts wichtiger als jene des Arbeitsorts, Möglichkeiten der Freizeitgestaltung werden immer wichtiger, Wahl des Wohnorts als Statussymbol etc.)

Dabei spielt die geografische Entfernung zwischen Arbeits- und Wohnstandort eine immer geringere Rolle, weil den Pendler in erster Linie der Zeitaufwand und die Kosten der Raumüberwindung interessieren (ökonomische Entfernung).⁴⁵ Und diese hängen wiederum vom zur Verfügung stehenden Verkehrssystem ab, wodurch der Zusammenhang zwischen Pendlermobilität und Verkehrssystem herge-

⁴² (Wikipedia, 2012) <http://de.wikipedia.org/wiki/Pendeln>, abgefragt am 2.5.2012

⁴³ Vgl. (Knop, 1976, S. 86 ff)

⁴⁴ Vgl. Steinberg, Elisabeth. (1974). Wohnstandortwahlverhalten von Haushaltern bei intraregionaler Mobilität, in : Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Informationen zur Raumentwicklung, H. 10/11. S. 413. Zit. in (Knop, 1976, S. 93 f)

⁴⁵ Vgl. Jansen, Paul-Günter & Töpfer, Klaus. (1974). Pendelwanderung unter arbeitsmarktpolitischen Aspekt, in: Probleme der Raumplanung. Münster. Zit. in (Knop, 1976, S. 95)

stellt ist. Regionalpolitisch haben also nicht nur die Schaffung von Wohnraum und Arbeitsplätzen (respektive die Ansiedelung von Unternehmen) Einfluss auf Pendlertätigkeiten, sondern auch verkehrspolitische Maßnahmen, die ihrerseits wiederum ausschlaggebend für arbeitsmarkt- und versorgungspolitische Maßnahmen sein können. Verkehrspolitische Handlungen können nun Maßnahmen sein, die

- die Fahrtzeiten (Ausbau des Straßennetzes, Temporegelungen etc.) oder
- die Fahrtkosten (Förderungen, Tarifpolitik im ÖV etc.)

verringern. Zeit und Kosten sind in der Verkehrspolitik also die zentralen Determinanten.⁴⁶

2.4.3 Die Interaktionsregel

Die makroanalytische Interaktionsregel beschreibt den Verkehr zwischen den Bevölkerungen verschiedener Standorte in Anlehnung an die physikalische Massenanziehungskraft. Es wird angenommen, dass die Verkehrsmenge zwischen zwei Standorten abhängt

- von ihren Bevölkerungen oder entsprechenden *verkehrserzeugenden* Subjekten,
- von der zwischenstandörtlichen Entfernung und
- vom Wegewiderstand⁴⁷, der den Verkehr zwischen den betrachteten Standorten mehr oder minder aufwendig macht.

Die Interaktionsregel sagt also aus, dass das Verkehrsaufkommen zwischen zwei Standorten mit deren Bevölkerungszahlen steigt und mit deren Entfernung sinkt. Diese Aussage bezieht sich dabei auf

- 1) verschiedene, zwischenstandörtlich sich ergänzende Funktionen (Input-Output-Relationen),
- 2) verschiedene zwischenstandörtliche Verkehrssysteme.⁴⁸

Mit einer Formel kann eine bestimmte Menge der theoretisch möglichen Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Standorten errechnet werden. Der Unterschied zwischen theoretischer und tatsächlicher Menge wird dabei durch den Wegeaufwand erklärt. Als Funktion wird die Interaktionsregel als doppellogarithmische Gerade (siehe Abbildung 7) dargestellt.

⁴⁶ Vgl. (Knop, 1976, S. 95 f)

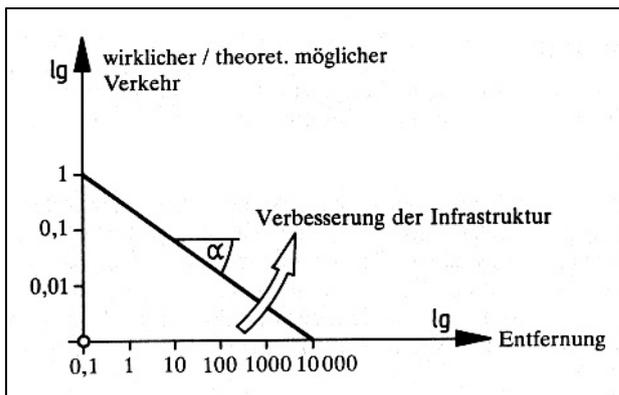
⁴⁷ Exkurs, vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 43): Zur Beschreibung der Verkehrsordnung in einer komplexen Regionalstruktur wurde das Gravitationsmodell aufgrund von Schwächen (zum Beispiel entspricht die Luftlinie nicht der Straßen-Entfernung zwischen zwei Standorten bzw. sind viele Faktoren wie Leitungsqualität, Barrieren, Transporteignung von Gütern, Transportaufwände,... nicht berücksichtigt) stark modifiziert und damit unter anderem auch der Wegewiderstand berücksichtigt:

$$I_{ij} = k_{ij} \cdot {}_qF_i \cdot {}_zF_j \cdot [f(w_{ij})]^{-1}$$

wobei ${}_qF_i$ = sämtliche Fahrten, die in den Standorten i ihren Ursprung haben (Quellverkehr)
 ${}_zF_j$ = sämtliche Fahrten, die in den Standorten j ihr Ziel haben (Zielverkehr)
 k_{ij} = Normierungsgröße
 w_{ij} = Widerstandsfunktion, in welcher die Leitungseigenschaften sowie Wegewiderstände (Grenzen unter anderem) ausgedrückt werden können

⁴⁸ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 187 f)

Abbildung 7: Die Interaktionsfunktion



(Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 189)

So ist erkennbar, dass die Menge der Verkehrsbeziehungen (egal ob theoretisch oder tatsächlich) mit steigender Entfernung abnimmt. Alpha beschreibt dabei einen Widerstandsparameter. Je kleiner Alpha, desto besser das Verkehrssystem \rightarrow die Verkehrsmenge sinkt mit steigender Entfernung langsamer.

Die Wirtschaftswissenschaften erklären die Interaktionsregel aus den Transportkosten. Mit wachsender Entfernung und Qualitätsminderungen im Verkehrssystem verringern sich die Vorteile einer verkehrserzeugenden Arbeitsteilung. Als Folgerung der Interaktionsregel ergibt sich außerdem, dass Verbesserungen im Verkehrssystem eine weitere Arbeitsteilung und somit eine Zunahme der mit Verkehr identischen Austauschbeziehungen provozieren. Diese Annahme ist zugleich die Erklärung für das Standortwahl-Verhalten hinsichtlich

- der Einkaufs- und Verkaufsentscheidungen des Einzelnen,
- der Wahl des Wohn- und Arbeitsplatzes und
- der Wahl der Freizeitgelegenheiten.⁴⁹

2.4.4 Das Modell der dazwischenliegenden Gelegenheiten

Um die Zahl der Interaktionen zwischen zwei Standorten nicht nur auf die Bevölkerungszahl und deren Entfernung zueinander zu reduzieren, werden hier weitere gewichtbare (Attraktivitäts-) Merkmale eines Standorts mit einbezogen. So wird angenommen, dass die Fahrtenhäufigkeit zu einem Standort in einer bestimmten Entfernung direkt proportional zur Zahl der dortigen Nutzungsgelegenheiten und umgekehrt proportional zur Zahl der dazwischenliegenden Nutzungsgelegenheiten ist. Die Komplementarität der standörtlichen Nutzungen gilt demnach als notwendige Voraussetzung für zwischenstandörtliche Beziehungen.⁵⁰

⁴⁹ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 188 f)

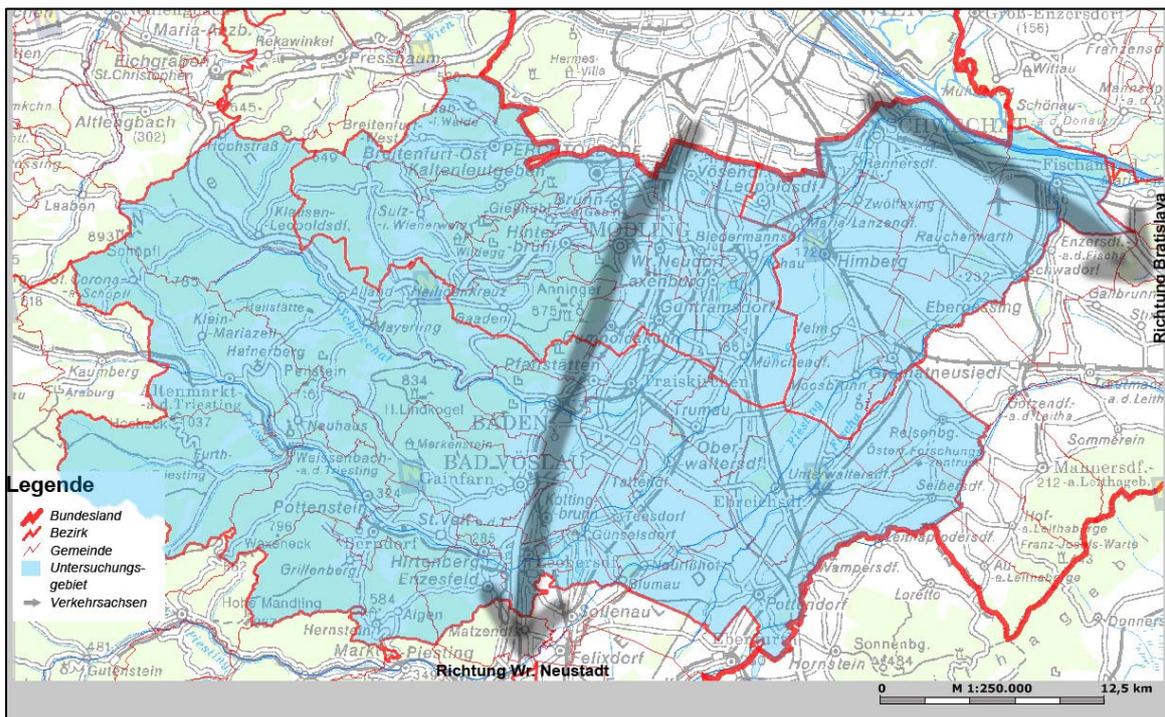
⁵⁰ Vgl. (Bökemann, 1999, 2. Aufl., S. 44)

3 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

3.1 Allgemein

Das Untersuchungsgebiet umfasst Teile der Bezirke Mödling, Baden und Wien-Umgebung. Abbildung 8 dient dabei zur ersten Orientierung. Die genannten Bezirke sind blau unterlegt und es sind jene beiden Verkehrsachsen eingezeichnet, die die Untersuchungsregionen weiter einschränken werden – denn wie bereits in der Einleitung beschrieben, geht es in erster Linie um die Gebiete entlang dieser Achsen.

Abbildung 8: Untersuchungsgebiet auf Bezirksebene, Süd- und Süd-Ost-Achse



Quelle: NÖ-Atlas (<http://www.intermap1.noel.gv.at>, abgefragt am 13.2.2012), eigene Bearbeitung

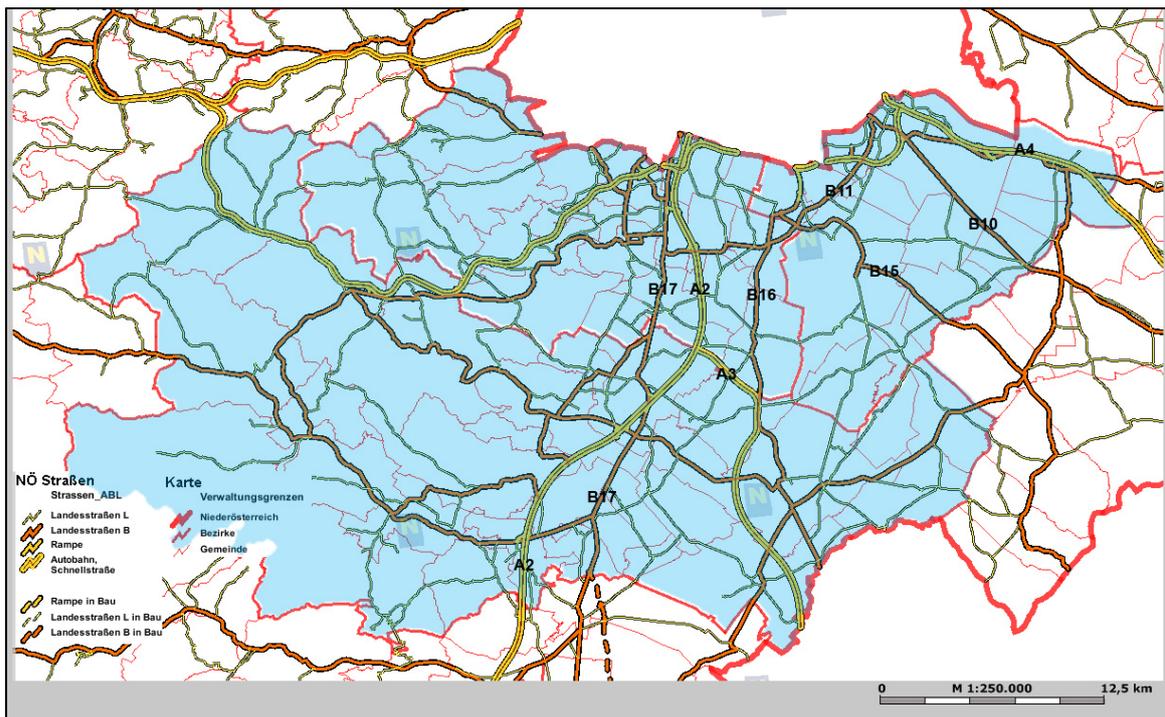
Abbildung 9 zeigt das Straßennetz im Südraum Wiens, wobei die Bezirke Mödling, Baden und Wien-Umgebung wieder hervorgehoben sind. Es ist deutlich ersichtlich, dass die Südautobahn (A2) und die Bundesstraße B17 die Verkehrsadern der Südachse, und die Ostautobahn (A4) beziehungsweise die Bundesstraße B10 die Hauptverkehrsstraßen der Süd-Ost-Achse sind.

Mit dem Bau der A2 wurden in den 1960er-Jahren begonnen, bis 1975 war der für das Hauptuntersuchungsgebiet relevante Abschnitt, nämlich jener zwischen Wien und Seebenstein, komplett.⁵¹ Die A4 hingegen wurde erst viel später, nämlich im Oktober 1994, eröffnet.⁵²

⁵¹ (Wikipedia, 2012) <http://de.wikipedia.org/wiki/Südautobahn>, abgefragt am 11.4.2012

⁵² (Wikipedia, 2012) http://de.wikipedia.org/wiki/Ost_Autobahn, abgefragt am 14.4.2012

Abbildung 9: Straßennetz im Südraum Wiens



Quelle: (NÖ-Atlas, 2012) <http://www.intermap1.noel.gv.at>, abgefragt am 13.2.2012, eigene Bearbeitung

Die Abgrenzung der eigentlichen Untersuchungsgebiete (Hauptuntersuchungs- beziehungsweise Erweiterungsgebiet) erfolgt anhand der Einwohnerdichte auf Gemeindeebene, denn dadurch wird automatisch der Bezug zu den Achsen hergestellt. Es kann nämlich davon ausgegangen werden, dass die EW-Dichte in Gemeinden entlang von Verkehrsachsen höher ist als in weiter entfernten Gebieten.

3.2 Abgrenzung Hauptuntersuchungsgebiet

Zum Hauptuntersuchungsgebiet (HUG) werden all jene Gemeinden gezählt, deren EW-Dichte höher ist als die des politischen Bezirks in dem sie liegen. Aufgrund des Verlaufs der A4 beziehungsweise der B17 sind für das Hauptuntersuchungsgebiet lediglich die Gemeinden der Bezirke Mödling und Baden von Bedeutung.

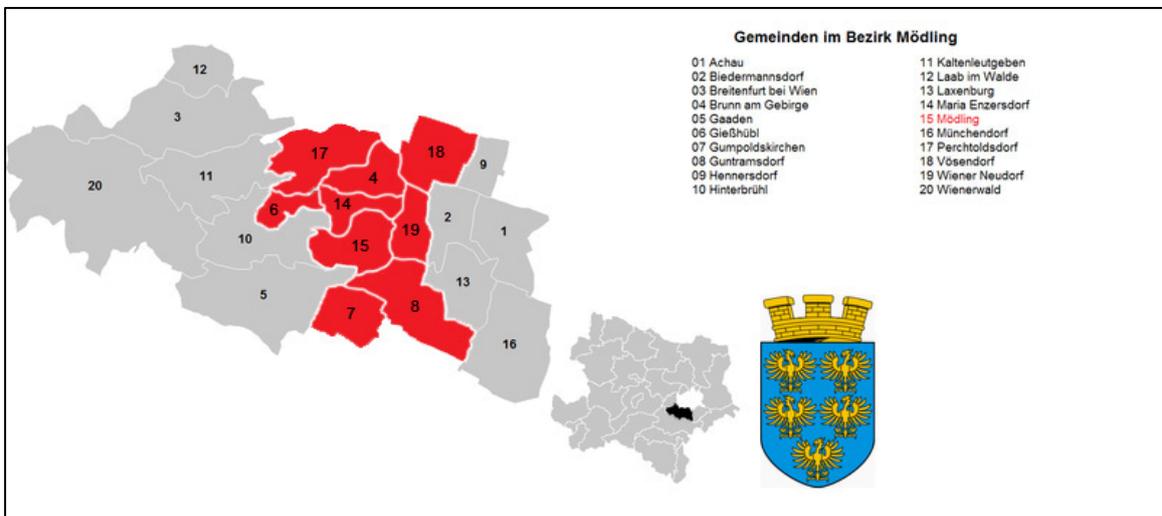
In Tabelle 3 sind nun all jene Gemeinden Mödlings hervorgehoben, deren EW-Dichte über der des Bezirks liegt und die somit den ersten Teil des Hauptuntersuchungsgebiets (siehe Abbildung 10) definieren.

Tabelle 3: Einwohnerdichten der Gemeinden im Bezirk Mödling

		Fläche [km ²]	Einwohner	EW/km ²
Politischer Bezirk		277,02	113.661	410
Gemeinden des politischen Bezirks	Achau	11,87	1.239	104
	Biedermannsdorf	8,95	2.859	319
	Breitenfurt bei Wien	27,07	5.809	215
	Brunn am Gebirge	7,26	11.196	1542
	Gaaden	24,89	1.613	65
	Gießhübl	3,91	2.111	540
	Gumpoldskirchen	8,11	3.450	425
	Guntramsdorf	14,86	8.955	603
	Hennersdorf	5,44	1.462	269
	Hinterbrühl	16,97	4.030	237
	Kaltenleutgeben	17,48	3.357	192
	Laab im Walde	7,14	1.145	160
	Laxenburg	10,59	2.742	259
	Maria Enzersdorf	5,36	8.718	1626
	Mödling	9,95	20.438	2054
	Münchendorf	19,99	2.498	125
	Perchtoldsdorf	12,57	14.566	1159
	Vösendorf	10,47	6.156	588
	Wiener Neudorf	6,04	8.838	1463
Wienerwald	48,54	2.479	51	

Quelle: (Statistik Austria, 2012) beziehungsweise (Wikipedia, 2012) <http://de.wikipedia.org/wiki>, abgefragt am 20.2.2012, eigene Bearbeitung

Abbildung 10: Gemeinden des Hauptuntersuchungsgebiets im Bezirk Mödling



Quelle: (Wikipedia, 2012) http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Mödling, abgefragt am 16.2.2012, eigene Bearbeitung

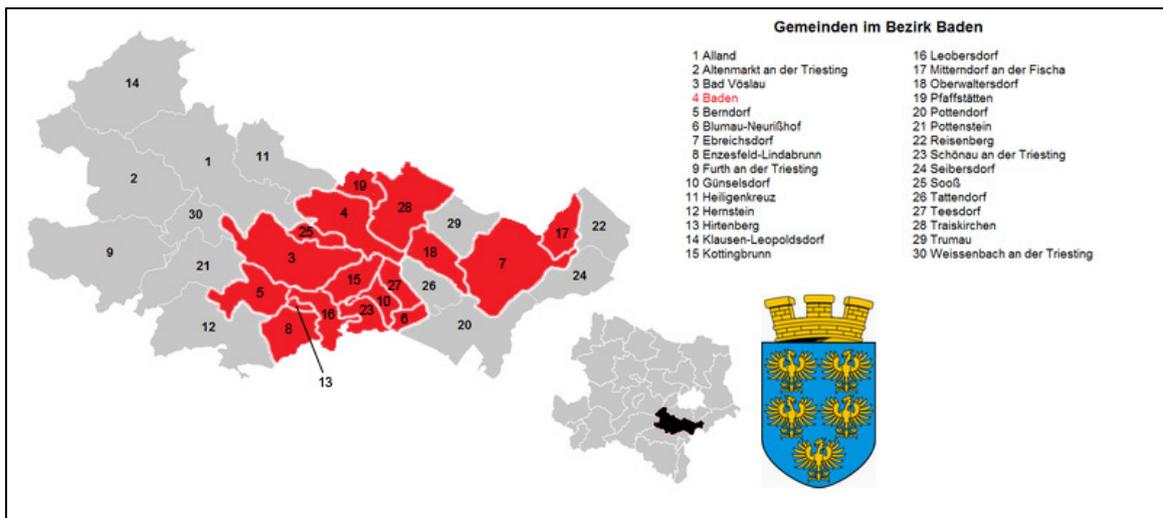
Analog zur Vorgehensweise im Bezirk Mödling wird nun die Gebietsabgrenzung im Bezirk Baden fortgesetzt (siehe Tabelle 4 beziehungsweise Abbildung 11).

Tabelle 4: Einwohnerdichten der Gemeinden im Bezirk Baden

	Fläche [km ²]	Einwohner	EW/km ²
Politischer Bezirk	753,37	137.821	183
Gemeinden des politischen Bezirks	Alland	68,50	2.487
	Altenmarkt a. d. Triesting	63,52	2.092
	Bad Vöslau	39,11	11.309
	Baden	26,88	25.176
	Berndorf	17,64	8.763
	Blumau-Neurißhof	4,33	1.799
	Ebreichsdorf	43,20	9.769
	Enzesfeld-Lindabrunn	15,89	4.155
	Furth a. d. Triesting	64,16	823
	Günselsdorf	6,61	1.758
	Heiligenkreuz	29,70	1.520
	Hernstein	46,45	1.508
	Hirtenberg	1,49	2.605
	Klausen-Leopoldsdorf	59,98	1.608
	Kottingbrunn	11,56	7.471
	Leobersdorf	12,38	4.661
	Mitterndorf a. d. Fischa	10,78	2.113
	Oberwaltersdorf	13,57	3.939
	Pfaffstätten	7,83	3.411
	Pottendorf	39,76	6.354
	Pottenstein	33,51	3.008
	Reisenberg	17,81	1.551
	Schönau a. d. Triesting	8,12	2.134
	Seibersdorf	20,19	1.388
	Sooß	5,50	1.099
	Tattendorf	14,34	1.326
Teesdorf	7,30	1.754	
Traiskirchen	29,11	17.169	
Trumau	18,56	3.332	
Weissenbach a. d. Triesting	15,87	1.739	

Quelle: (Statistik Austria, 2012) beziehungsweise (Wikipedia, 2012) <http://de.wikipedia.org/wiki>, abgefragt am 20.2.2012, eigene Bearbeitung

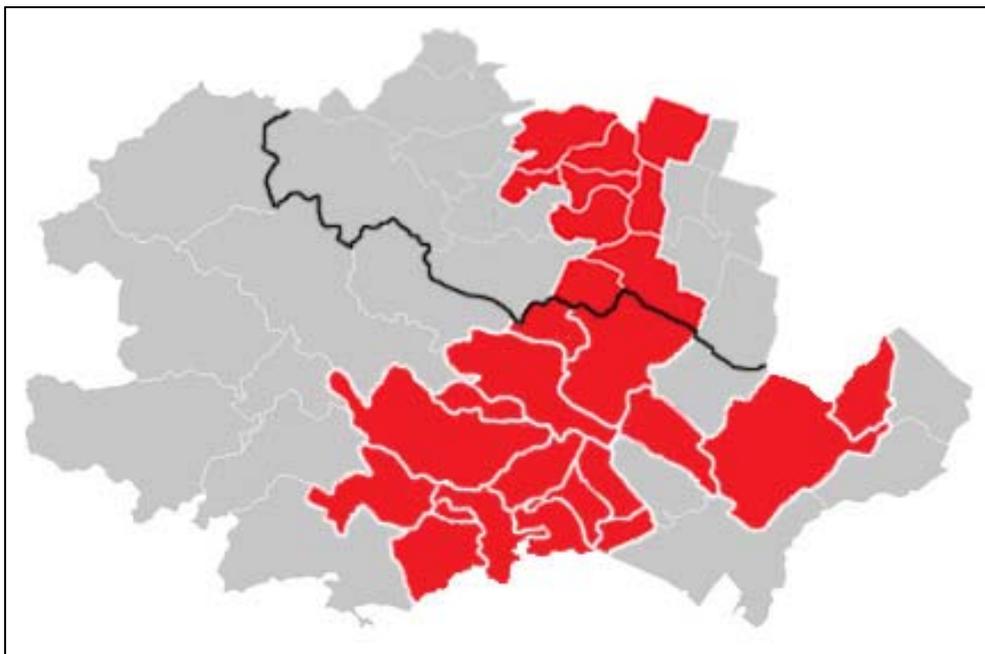
Abbildung 11: Gemeinden des Hauptuntersuchungsgebiets im Bezirk Baden



Quelle: (Wikipedia, 2012) http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Mödling, abgefragt am 16.2.2012, eigene Bearbeitung

Werden die Ergebnisse für die beiden Bezirke zusammengefügt, ergibt sich daraus das Hauptuntersuchungsgebiet.

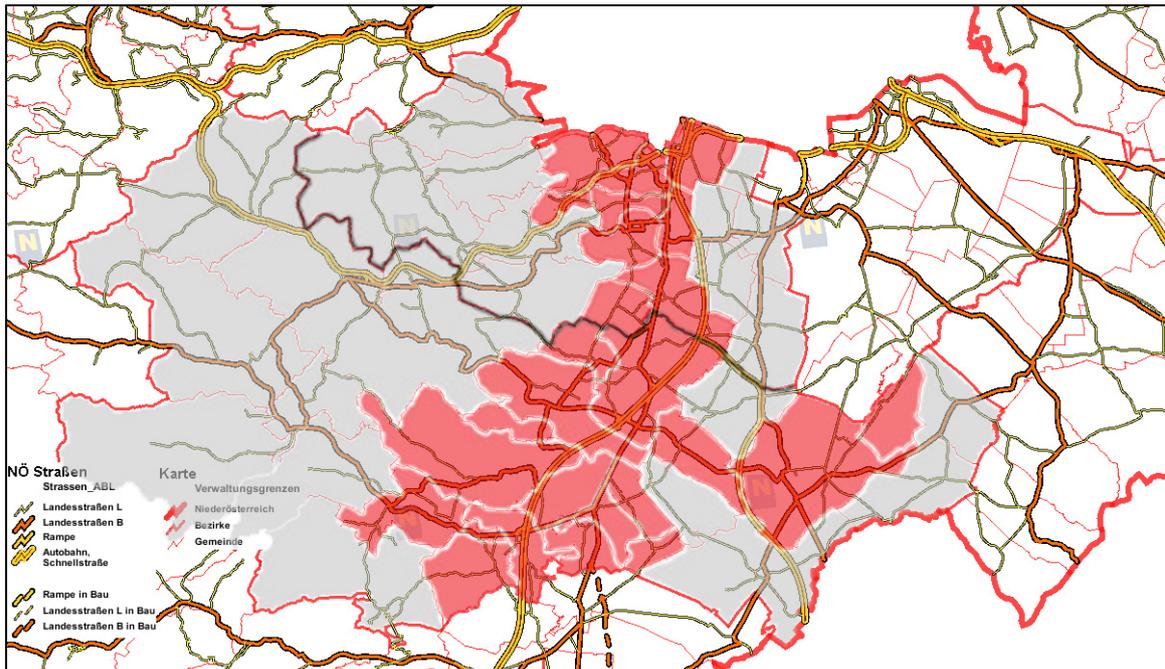
Abbildung 12: Hauptuntersuchungsgebiet



Quelle: (Wikipedia, 2012) [http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Baden_\(Niederösterreich\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Baden_(Niederösterreich)) beziehungsweise http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Mödling, abgefragt am 16.2.2012, eigene Bearbeitung

Ein interessantes Ergebnis ist schlussendlich, wenn Abbildung 12 und eine Straßennetzkarte übereinandergelegt werden. Damit kann nämlich die zuvor getroffene Aussage, dass Gemeinden mit hoher EW-Dichte eher entlang von Verkehrsachsen liegen, für das Untersuchungsgebiet bestätigt werden.

Abbildung 13: Straßennetz im Hauptuntersuchungsgebiet



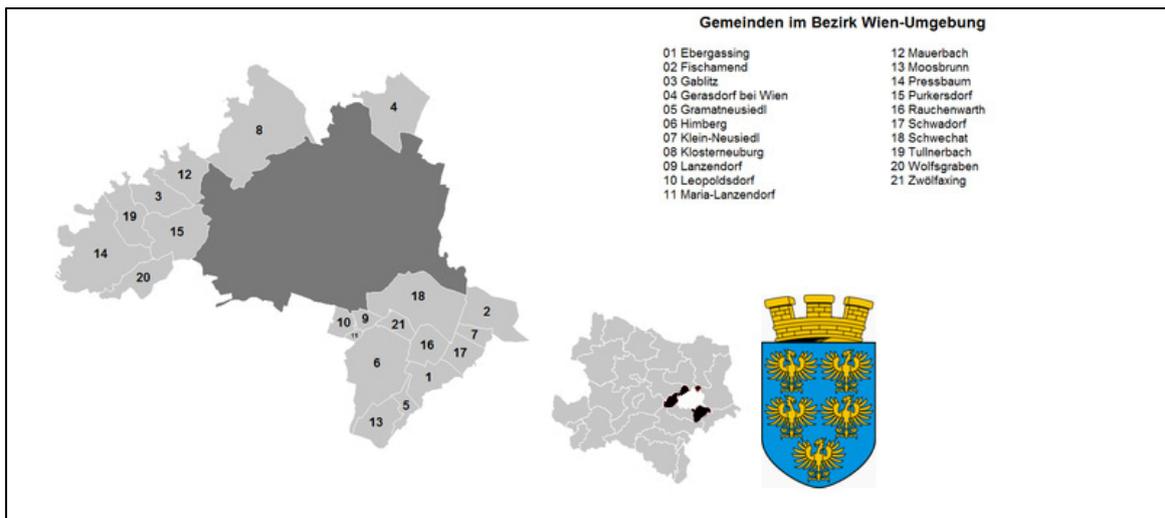
Quelle: (NÖ-Atlas, 2012) <http://www.intermap1.noel.gv.at>, abgefragt am 13.2.2012, eigene Bearbeitung

Abbildung 13 zeigt deutlich, wie die Untersuchungsgemeinden dem Verlauf der A2 beziehungsweise der B17 folgen. Jene Gemeinden, die am Rand des Hauptuntersuchungsraums liegen, haben dabei alle über eine Bundesstraße entweder einen unmittelbaren oder einen nahen Anschluss an die A2. Das erklärt zum Beispiel auch, warum die Gemeinden Ebreichsdorf, Mitterndorf a. d. Fischa und Oberwaltersdorf, diesen Ausleger entlang der B210 beziehungsweise der B60 Richtung Osten bilden. Oberwaltersdorf (am nächsten zur A2 gelegen) ist dabei die am dichtesten besiedelte Gemeinde, Mitterndorf a. d. Fischa (am weitesten von der A2 entfernt) die am dünnsten besiedelte.

3.3 Abgrenzung erweitertes Untersuchungsgebiet

Wie eingangs erwähnt, bezieht sich das erweiterte Untersuchungsgebiet (EUG) auf die Süd-Ost-Achse, welche hauptsächlich durch die A4 und die B10 (siehe Abbildung 9) definiert wird. Der politische Bezirk in diesem Gebiet ist Wien-Umgebung, welcher eigentlich aus drei geografisch nicht miteinander verbundenen Teilen rund um Wien besteht (siehe Abbildung 14). Für die Abgrenzung des EUG ist aber lediglich der im Süden Wiens liegende Teil relevant, für die genaue Gebietsabgrenzung werden daher auch nur die Gemeinden dieses Teils berücksichtigt. Der Wert für die Größe des politischen Bezirks in Tabelle 5 ist also nicht die tatsächliche Gesamtfläche des Bezirks, sondern lediglich die Summe der Flächen aller relevanten Gemeinden. (Anmerkung: Der Wert für die Einwohnerdichte für den gesamten Bezirk wäre annähernd gleich, nämlich 236 und würde daher am Ergebnis nichts ändern.)

Abbildung 14: Gemeinden im Bezirk Wien-Umgebung



Quelle: (Wikipedia, 2012) http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Wien-Umgebung, abgefragt am 21.2.2012, eigene Bearbeitung

Die Gemeinden des EUG werden wieder nach den selben Kriterien wie der Hauptuntersuchungsraum abgegrenzt. Siehe dazu Tabelle 5 beziehungsweise Abbildung 15.

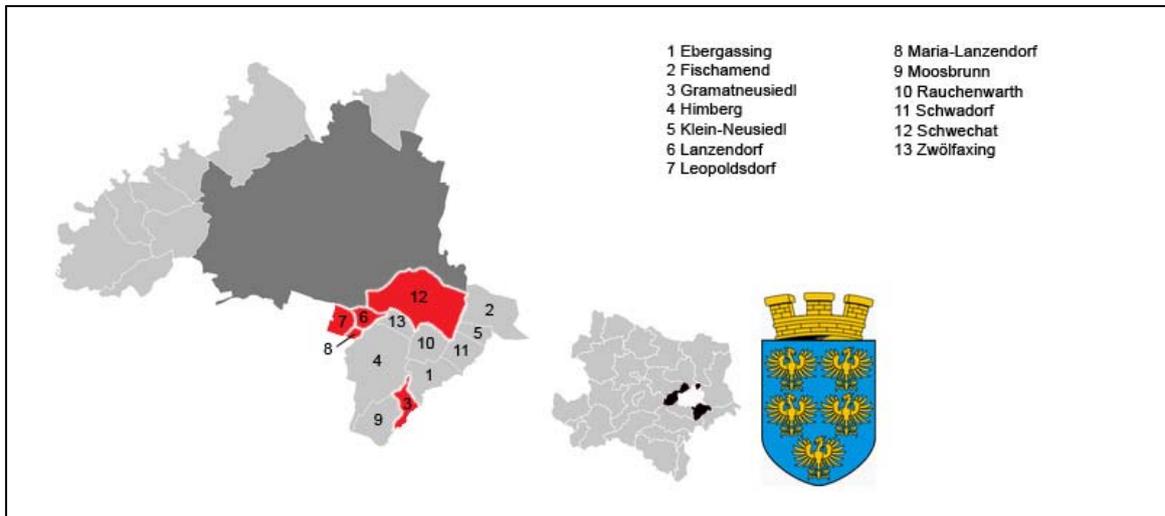
Tabelle 5: Einwohnerdichten der Gemeinden im Bezirk Wien-Umgebung

	Fläche [km ²]	Einwohner 2011	EW/km ²
Politischer Bezirk	208,19	49.435	237
Gemeinden des politischen Bezirks	Ebergassing	16,26	3.819
	Fischamend	25,03	4.817
	Gramatneusiedl	6,73	2.895
	Himberg	47,61	6.555
	Klein-Neusiedl	5,96	787
	Lanzendorf	4,54	1.698
	Leopoldsdorf	7,00	4.703
	Maria-Lanzendorf	1,69	2.042
	Moosbrunn	16,90	1.614
	Raasdorf	13,49	655
	Schwadorf	11,39	1.946
Schwechat	44,83	16.329	
Zwölfaxing	6,76	1.575	

Quelle: (Statistik Austria, 2012) beziehungsweise (Wikipedia, 2012) http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Wien-Umgebung, abgefragt am 21.2.2012, eigene Bearbeitung

Grafisch dargestellt sieht das *erweiterte Untersuchungsgebiet* dann wie folgt aus:

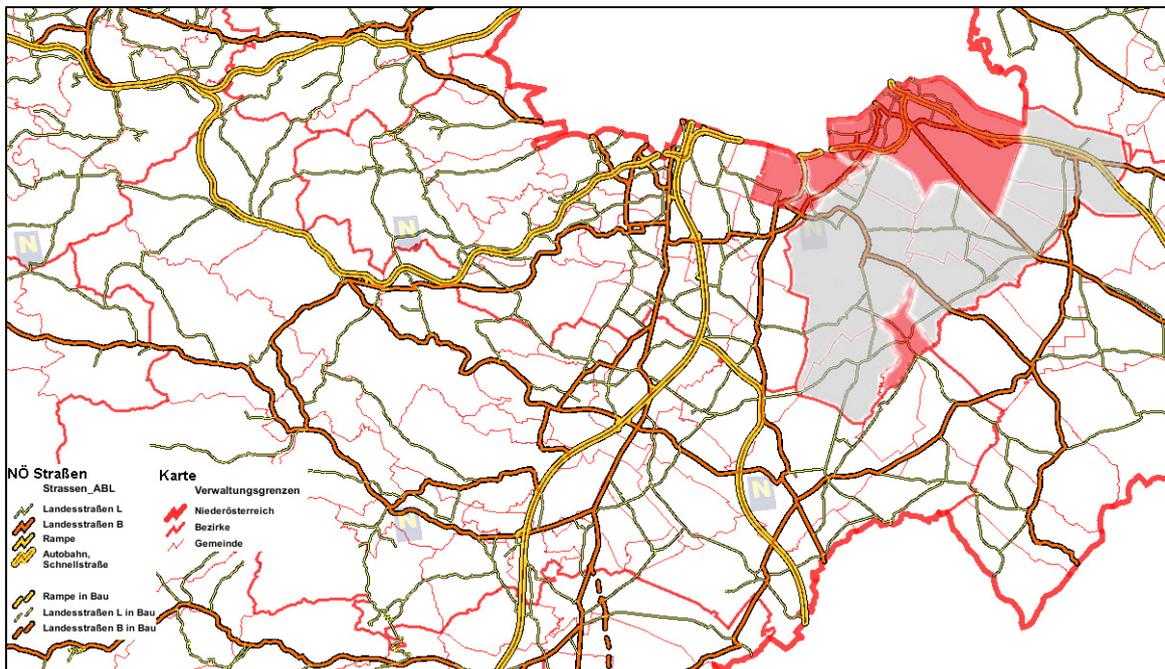
Abbildung 15: Gemeinden des erweiterten Untersuchungsgebiets



Quelle: (Wikipedia, 2012) http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Wien-Umgebung, abgefragt am 21.2.2012, eigene Bearbeitung

Wird auch das EUG über eine Straßennetzkarte gelegt, ergibt sich nachfolgendes Bild.

Abbildung 16: Straßennetz im erweiterten Untersuchungsgebiet



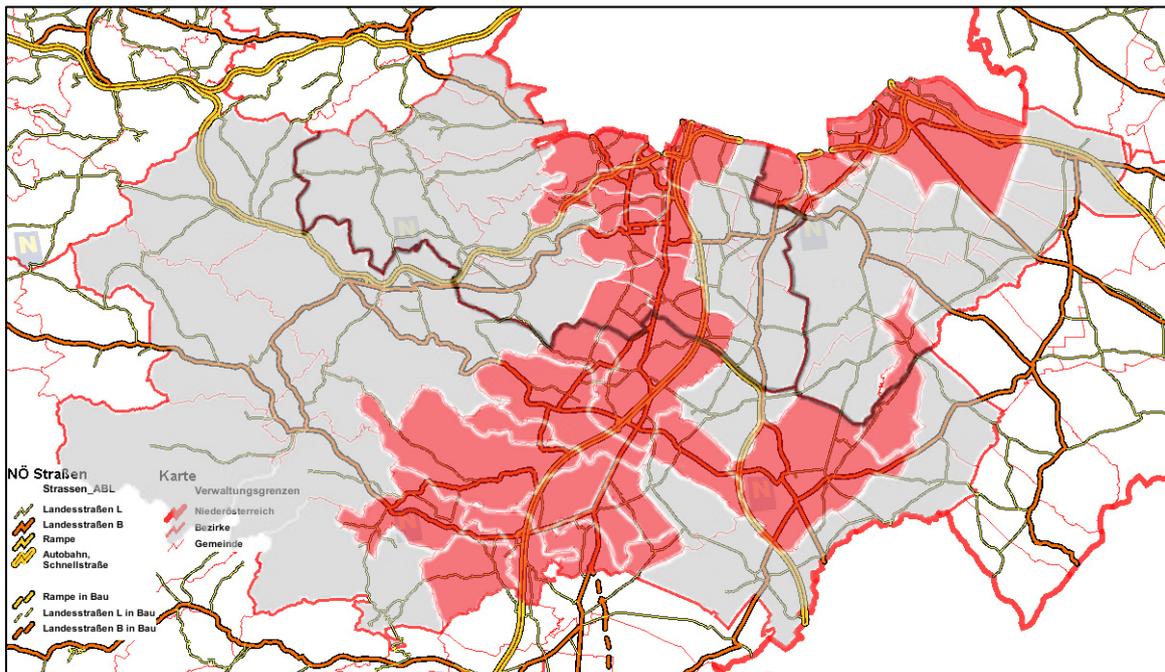
Quelle: (NÖ-Atlas, 2012) <http://www.intermap1.noel.gv.at>, abgefragt am 13.2.2012, eigene Bearbeitung

Auch in Abbildung 16 ist deutlich erkennbar, dass sich Gemeinden mit hoher EW-Dichte eher entlang von großen Straßen beziehungsweise am Rande Wiens befinden.

Interessant ist jedoch, dass auch Gramatneusiedl eine höhere EW-Dichte als der Bezirk aufweist, liegt die Gemeinde doch nicht unmittelbar an einer hochrangigen Bundesstraße und auf den ersten Blick

abgelegen. Werden jedoch die Karten des HUG und des EUG zusammengelegt, findet sich dafür eine mögliche Erklärung. Gramatneusiedl liegt nämlich nicht nur an einer Kreuzung zweier Landesstraßen (L156 beziehungsweise L161) und hat außerdem einen ÖBB-Anschluss (beides Anzeichen für eine sehr gute Erreichbarkeit und somit mögliche Gründe für die hohe EW-Dichte), sondern die Gemeinde setzt auch die bereits aus dem HUG bekannte Spange Oberwaltersdorf, Ebreichsdorf und Mitterndorf a. d. Fischa fort (siehe dazu Abbildung 17).

Abbildung 17: Straßennetz im Haupt- und im erweiterten Untersuchungsgebiet



Quelle: (NÖ-Atlas, 2012) <http://www.intermap1.noel.gv.at>, abgefragt am 13.2.2012, eigene Bearbeitung

4 Entwicklung und Wandel des Untersuchungsgebiets

Hauptbestandteil dieses Kapitels ist die Auswertung statistischer Daten, um die Entwicklung über den Untersuchungszeitraum hinweg darstellen zu können. Aufgrund der Datenverfügbarkeit kann der Zeitraum ab den 1960er-Jahren bis heute jedoch nicht immer 100%-ig abgedeckt werden. Mit Hilfe der Experteninterviews und den Erkenntnissen daraus, die hier bereits teilweise einfließen, konnten jedoch über die vorhandenen statistischen Daten hinaus Informationen gewonnen werden. Im Sinne von Punkt 2.2.1.2 befasst sich dieser Teil demnach mit den Fragen *Was war?* beziehungsweise *Was ist?*.

4.1 Geschichtlicher Abriss der Hauptuntersuchungsregion

Im Raum *Mödling* gab es bereits im vierten vorchristlichen Jahrtausend, also gegen Ende der Jungsteinzeit, die ersten Siedler. Funde aus der Römerzeit⁵³ beweisen für diesen Zeitraum eine kontinuierliche Präsenz von Menschen in diesem Gebiet, wobei sich die erste urkundliche Erwähnung erst auf das Jahr 903 datieren lässt. Nach zwischenzeitlicher Zerstörung durch Kriege konnte das Gebiet im Jahr 955 wieder neu besiedelt werden. Im 12. Jhdt. war aus der bis dato kleinen Siedlung ein mittelalterliches Dorf geworden, welches zu jener Zeit hauptsächlich unter dem Geschlecht der Babenberger stand. Nachdem Mödling 1343 das Marktrecht verliehen wurde, zählte es Mitte des 15. Jhdt. schon 250 Häuser. Bis zum Beginn des 19. Jhdt. war Mödling dann immer wieder durch Kriege oder die Pest gezeichnet und musste schwere Rückschläge verkraften. Danach trat jedoch ein wirtschaftlicher Aufschwung ein, der vor allem durch die Eröffnung der Südbahn 1841 getragen wurde. Diese brachte zahlreiche Sommergäste und es entstanden neue Fabriken, wodurch die Bevölkerung rasant zunahm. Seit dieser Zeit wuchs und verbesserte sich die Infrastruktur laufend, bis die mittlerweile selbstständige Stadt 1910 bereits 18.000 Einwohner zählte. Nach zwei überstandenen Weltkriegen und einer zwischenzeitlichen Eingemeindung zur Stadt Wien (1938) wurde Mödling am 1.9.1954 wieder zu einer selbstständigen, niederösterreichischen Stadt.⁵⁴

Baden liegt entlang einer Thermenlinie⁵⁵ im Süden Wiens und weist dieselben angenehmen klimatischen Bedingungen auf. Durch die räumliche Nähe zu Mödling kann davon ausgegangen werden, dass die geschichtliche Entwicklung der beiden Städte sehr ähnlich ist. So war auch das Gebiet um Baden schon nachweislich sehr früh, genauer gesagt im Altneolithikum⁵⁶, erstmals besiedelt. Und auch hier gibt es Funde aus der Epoche der Römerzeit, welche auf Besiedelung hinweisen. Um das Jahr 1000 bildeten sich dann jene Siedlungsstrukturen, denen Baden heute zugrunde liegt. 1356 wird Baden erstmals urkundlich als Markt genannt und 1430 hatte sie den Entwicklungsstand einer Kleinstadt erreicht. Aber auch Baden wurde nicht von Kriegen und der Pest verschont, bis im 18. Jhdt. schließlich ebenfalls

⁵³ 8. Jhdt. v. Chr. – 7. Jhdt. n. Chr., siehe <http://de.wikipedia.org/wiki/Römerzeit>, abgefragt am 15.2.2012

⁵⁴ Vgl. (Stadtgemeinde Mödling, 2012) „Die Geschichte der Stadt Mödling“, abgefragt am 15.2.2012

⁵⁵ An dieser Linie gibt es zahlreiche, mitunter schwefelhaltige Thermalquellen.

Vgl. (Wikipedia, 2012) <http://de.wikipedia.org/wiki/Thermenlinie>, abgefragt am 15.2.2012

⁵⁶ Ältester Abschnitt der Jungsteinzeit in Mitteleuropa, etwa zwischen 5.500–5.000 v. Chr. datiert. Vgl. (Wikipedia, 2012), <http://de.wikipedia.org/wiki/Altneolithikum>, abgefragt am 15.2.2012

der Aufschwung (unter anderem aufgrund der schnell zunehmenden Kurbetriebe) einsetzte und das dadurch implizierte Bevölkerungswachstum eine ständige Verbesserung der Infrastruktur zur Folge hatte. 1796 kam erstmals Kaiser Franz II zur Kur nach Baden und verbrachte fortan bis 1834 fast jedes Jahr hier den Sommer. Die Eröffnung der Südbahn verstärkte für Baden den wirtschaftlichen Aufschwung, wobei die Zunahme der Tagestouristen aus Wien den Rückgang an adeligem Publikum (Verlust des Status einer Sommerresidenz des Kaisers nach dessen Tod 1835) kompensierte. Die beiden Weltkriege überstand die Stadt relativ unbeschadet, nach 1955 mussten dennoch viele Gebäude ersetzt werden.⁵⁷

4.2 Allgemeine Entwicklung und Voraussetzungen

Der Ursprung der Süd- beziehungsweise der (Süd-) Ost-Achse hat mit Raumordnung im eigentlichen Sinn nichts zu tun (die Südachse war beispielsweise bereits im Neolithikum ein Handelsweg) und wahrscheinlich wäre die Entwicklung vorrangig Richtung (Süd-) Osten verlaufen, wäre die K&K-Monarchie nach dem 1. Weltkrieg nicht zerbrochen. Die nächstgrößere Stadt wäre nämlich Bratislava gewesen, wodurch das Entwicklungspotential Richtung (Süd-) Osten eigentlich weit stärker war als Richtung Süden (mit Wr. Neustadt als nächster größerer Stadt). Nach dem 2. Weltkrieg war aufgrund des Eisernen Vorhangs die Entwicklung Richtung (Süd-) Osten überhaupt zu Ende, Wohnstandort- oder Betriebsstandortsuchende bevorzugten andere Gebiete. Die Qualität und das Potential dieses Raumes wurden nicht ausgenutzt, daher hat die Entwicklung Richtung Süden stattgefunden.⁵⁸

Allgemein kann die Entwicklung im Südraum Wiens als *rasant* bezeichnet werden, im Gebiet um Mödling, Baden und Schwechat wird heute der Großteil des niederösterreichischen Wirtschaftswachstums produziert. Die Entwicklung wurde vor allem im Süden bewusst gesteuert, im Süd-Osten hingegen weniger. Im Süden gab es seitens des Landes Schwerpunktprojekte, unter anderem wurde die Entscheidung gefällt, die Südstadt zu entwickeln und als Industriegebiet auszubauen. Das dortige Land war nach dem 2. Weltkrieg quasi wertlos und wurde in Betriebsgebiete umgewidmet. Im Südraum gibt es auch heute noch große Widmungsreserven, die durchaus problematisch sind (Überlastung des Raums bei vollständiger Ausnutzung).⁵⁹

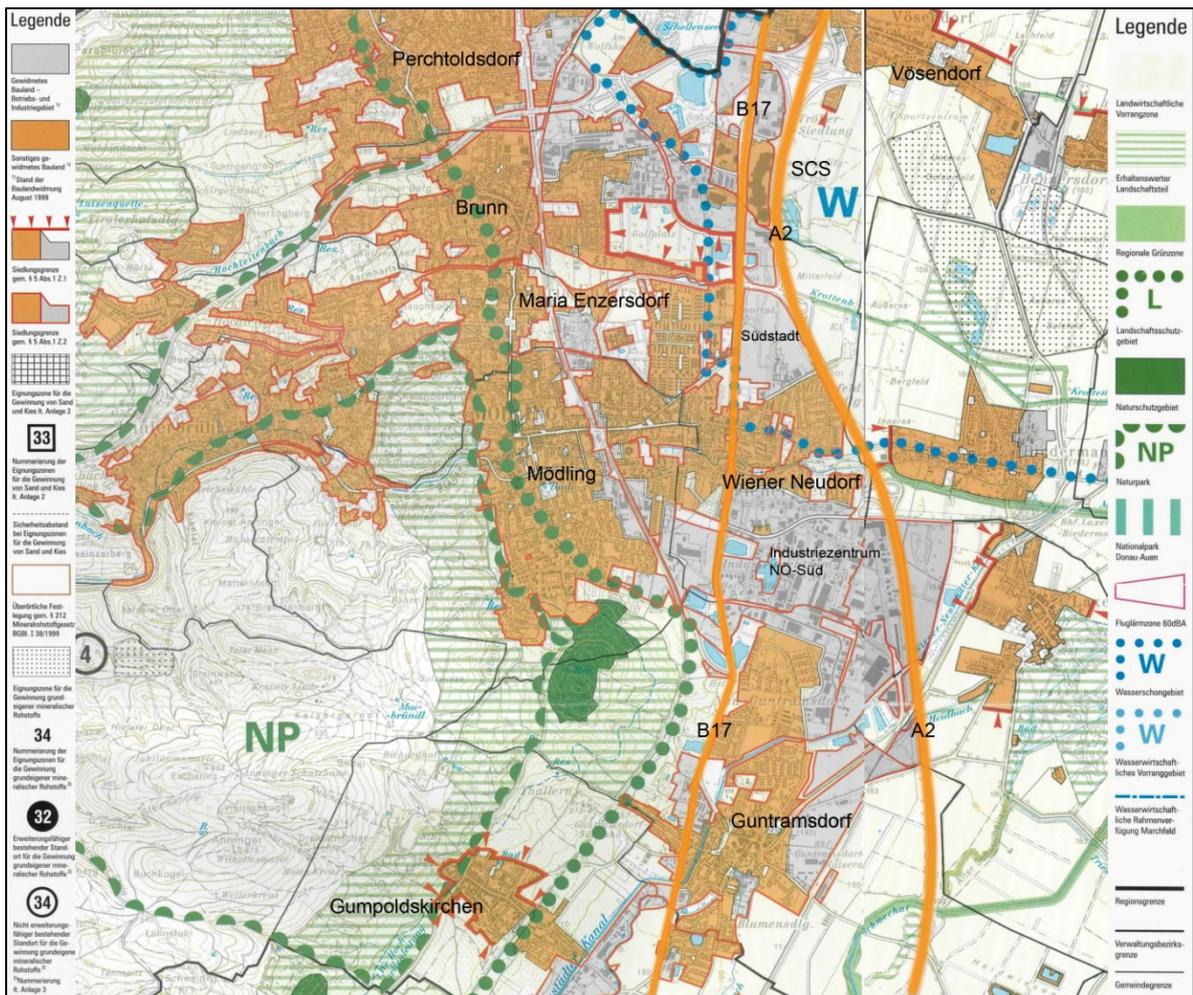
Abbildung 18 zeigt einen Ausschnitt aus der Anlage 1 des Regionalen Raumordnungsprogramms Südliches Wiener Umland und macht die großflächigen Betriebs- und Industriegebiete entlang der B17 beziehungsweise A2 (unter anderem Südstadt, Industriezentrum NÖ-Süd) deutlich.

⁵⁷ Vgl. (Österreichischer Städteatlas, Lieferungen 1-10 (1982-2008). DVD-ROM, 2009)

⁵⁸ (Maxian, 2012)

⁵⁹ (Hacker, 2012)

Abbildung 18: Großflächig gewidmete Bauland-Betriebs- und -Industriegebiete im Raum Mödling



Quelle: NÖ-LGBl. 8000/85-3, Anlage 1, eigene Bearbeitung

Wichtigste Voraussetzung für die Entwicklung entlang der Südachse war (beziehungsweise ist) die hervorragende Erreichbarkeit, die auf die Infrastrukturausstattung zurückzuführen ist (Anmerkung: Die Basis der guten Erreichbarkeit wurde bereits 1841 mit der Eröffnung der Südbahn gelegt, welche den ersten Anstoß zu einer raschen Bevölkerungsentwicklung leistete). Die Entscheidung der Regierung zum Bau der Süd-Autobahn war diesbezüglich maßgeblich. Es entstanden gut erreichbare Standorte, wodurch Nachfrage (zum Beispiel nach Betriebsstandorten) ausgelöst wurde. Diese wiederum zieht das Angebot (zum Beispiel Arbeitskräfte) nach – oder umgekehrt (wenn zuerst die Bevölkerung da war und die Betriebe zu den Arbeitskräften/Kunden kommen). Die vorhandene/potentielle Nachfrage wird also durch die Infrastruktur ermöglicht. Weitere Voraussetzungen für die Entwicklung des Südraums waren außerdem die Nähe zu Wien und zu lokalen Zentren (um den täglichen Bedarf decken zu können). Die Nähe zu Wien sorgt dabei für eine besondere Situation. Circa zehn Jahre nachdem Wien Richtung Süden zu wachsen begonnen hatte, setzte jener Prozess ein, der die lokalen Zentren (Wr. Neustadt, Baden, Mödling, Perchtoldsdorf – die alle historische Städte sind und nicht neu gegründet wurden) mehr und mehr mit der Agglomeration zusammenwachsen ließ. Dabei entstand von beiden Seiten

ein Siedlungsband, welches sich schlussendlich geschlossen hat. Zwischen den Zentren gibt es demnach eine große Dynamik (entspricht den Ausführungen unter Punkt 2.4.4), wobei es der Bevölkerung und den Betrieben hier um die Lagegunst geht. Das Vorhandensein von Arbeitsplätzen oder beispielsweise die Frage, ob der Standort leistbar ist, spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.⁶⁰

Außerdem kann zur Entwicklung des Südraums von Wien noch gesagt werden, dass ein Großteil der räumlichen Struktur bereits entstanden ist, bevor auf der Ebene der überörtlichen Raumordnung überlegt wurde, wie dieser Raum genutzt werden sollte. Somit hat sich der Raum zwischen den zentralen Orten gefüllt und war kein Ergebnis von Planung.⁶¹

Die Entwicklung Richtung Süd-Osten kam zeitverzögert, wobei diese Achse keine klassische Entwicklungsachse ist. Schwechat mit dem Unternehmen OMV und dem Flughafen funktioniert gut, sonst gibt es hier jedoch kaum eine wirtschaftliche Dynamik. Zum Beispiel wurde Bruck/Leitha als optimaler Standort entlang der A4 zwischen Wien und Bratislava gehandelt, die dortigen Betriebsgebiete funktionieren jedoch nicht besonders gut.⁶²

4.3 Hauptuntersuchungsgebiet

4.3.1 Siedlungsentwicklung

4.3.1.1 Definition der Indikatoren

Um die Veränderung der Siedlungsentwicklung darstellen zu können, werden folgende Indikatoren definiert:

- 1) Bevölkerungszahl
- 2) Anzahl der fertiggestellten Gebäude mit Wohnungen

Indikator 1 ermöglicht die Darstellung der Bevölkerungsentwicklung, Indikator 2 lässt hingegen Rückschlüsse auf den Flächenverbrauch der Siedlungsentwicklung zu. Es können deshalb nur Rückschlüsse gezogen werden, da der Siedlungs-Flächenverbrauch nicht nur von jenem für die Wohnnutzung abhängig ist. Für eine 100%-ige Aussage müssten weitere Flächennutzungen erhoben und deren Entwicklung analog verglichen werden.

⁶⁰ (Dorner & Pozarek, 2012)

⁶¹ (Maxian, 2012)

⁶² (Hacker, 2012)

4.3.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung aller Gemeinden (HUG)

		Bevölkerungsentwicklung									
		1961		1971		1981		1991		2001	
		absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index
Politischer Bezirk Mödling	Brunn am Gebirge	5.788	100	7.080	122	7.975	138	8.573	148	9.422	163
	Gießhübl	985	100	975	99	1.459	148	1.609	163	1.597	162
	Gumpoldskirchen	2.919	100	2.804	96	2.978	102	2.982	102	3.233	111
	Guntramsdorf	5.886	100	6.017	102	6.090	103	6.977	119	8.421	143
	Maria Enzersdorf	3.825	100	8.120	212	9.148	239	8.594	225	8.202	214
	Mödling	17.274	100	18.835	109	19.276	112	20.290	117	20.405	118
	Perchtoldsdorf	10.818	100	11.486	106	13.451	124	14.051	130	13.998	129
	Vösendorf	3.489	100	3.781	108	3.703	106	3.744	107	4.899	140
	Wiener Neudorf	3.091	100	4.072	132	7.933	257	8.385	271	8.428	273
	Summe	54.075	100	63.170	117	72.013	133	75.205	139	78.605	145
Politischer Bezirk Baden	Bad Vöslau	9.223	100	10.204	111	10.524	114	11.055	120	10.998	119
	Baden	22.484	100	22.727	101	23.140	103	23.488	104	24.502	109
	Berndorf	8.992	100	8.690	97	8.160	91	8.264	92	8.642	96
	Blumau-Neurißhof	1.344	100	1.331	99	1.250	93	1.294	96	1.657	123
	Ebreichsdorf	4.690	100	5.460	116	5.607	120	7.353	157	8.788	187
	Enzesfeld-Lindabrunn	3.078	100	3.230	105	3.298	107	3.589	117	4.020	131
	Günselsdorf	1.032	100	1.210	117	1.426	138	1.458	141	1.768	171
	Hirtenberg	2.141	100	2.164	101	2.147	100	2.088	98	2.270	106
	Kottlingbrunn	2.506	100	3.197	128	3.999	160	5.317	212	6.589	263
	Leobersdorf	3.396	100	3.561	105	3.486	103	3.751	110	4.145	122
	Mitterndorf a. d. Fischa	778	100	863	111	893	115	1.055	136	1.448	186
	Oberwaltersdorf	1.758	100	2.020	115	2.030	115	2.416	137	3.343	190
	Pfaffstätten	2.226	100	2.603	117	2.449	110	2.461	111	2.571	115
	Schönau a. d. Triesting	1.158	100	1.233	106	1.289	111	1.502	130	1.769	153
	Sooß	814	100	882	108	935	115	866	106	1.093	134
Teesdorf	1.164	100	1.396	120	1.332	114	1.314	113	1.341	115	
Traiskirchen	9.247	100	11.978	130	14.063	152	13.852	150	15.669	169	
Summe	76.031	100	82.749	109	86.028	113	91.123	120	100.613	132	
Hauptuntersuchungsgebiet	130.106	100	145.919	112	158.041	121	166.328	128	179.218	138	

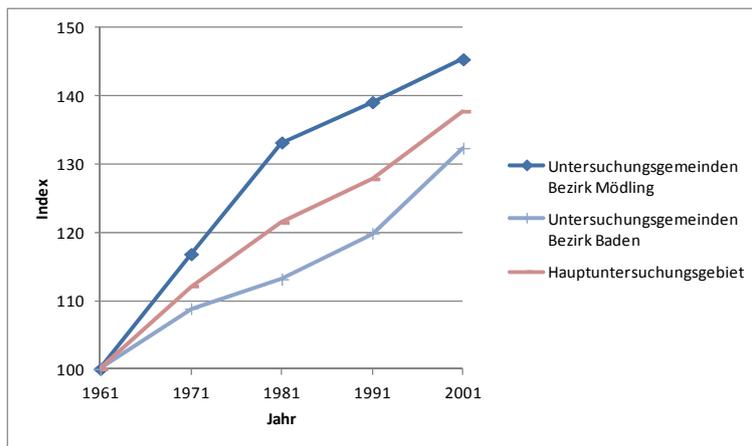
Quelle: (Statistik Austria, 2012) Volkszählungen 1961, 1971, 1981, 1991 und 2001, eigene Bearbeitung

Tabelle 6 zeigt, dass die Bevölkerungszahl in den Gemeinden des HUG zwischen 1961 und 2001 fast durchwegs gestiegen ist. Lediglich eine Gemeinde (Berndorf) weist über den gesamten Zeitraum einen leichten Rückgang auf. Ansonsten sind zwischen 1961 und 2001 alle Gemeinden gewachsen, auch wenn einige unter ihnen zwischenzeitlich auch Rückgänge zu verzeichnen hatten. Wichtig sind hier vor allem die Index-Werte⁶³, da diese die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden unabhängig von den absoluten Zahlen veranschaulichen.

Bei den nachfolgenden Abbildungen werden die Untersuchungsgemeinden jeweils nach Bezirken (um eventuelle Unterschiede erkennen zu können, die auf die weitere Entfernung der Badener Gemeinden zu Wien zurückzuführen sein könnten) und insgesamt zusammengefasst. Letzteres nicht nur aus Gründen der Übersichtlichkeit, sondern auch um ein Bild vom Untersuchungsgebiet als Ganzes zu erhalten. So wird auch bei allen weiteren Darstellungen verfahren.

⁶³ Mithilfe von Index-Werten werden absolute Zahlen relativiert (Anfangswert = immer 100), wodurch Entwicklungen auch tatsächlich miteinander verglichen werden können. Index-Werte kommen in weiterer Folge bei allen Darstellungen, unabhängig davon welcher Indikator betroffen ist, zum Einsatz.

Abbildung 19: Bevölkerungsentwicklung (HUG, Index-Werte)



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 19 zeigt den allgemeinen Trend einer positiven Bevölkerungsentwicklung. Sie zeigt aber auch, dass es tatsächlich einen beträchtlichen Unterschied zwischen den Gemeinden des Bezirks Mödling und jenen des Bezirks Baden gibt. Offensichtlich wächst die Bevölkerung in den näher bei Wien liegenden Gebieten deutlich schneller.

Aus der Grafik lässt sich aber auch ablesen, dass die Bevölkerungsentwicklung der Untersuchungsgemeinden des Bezirks Mödling degressiv und jene der Untersuchungsgemeinden des Bezirks Baden (seit 1971) progressiv verläuft. Dieser Umstand ist ein möglicher Hinweis darauf, dass es in weiterer Entfernung (Baden) zu Wien noch mehr (Wohnraum- beziehungsweise Flächen-) Reserven gibt als weiter innen (Mödling).

4.3.1.3 Anzahl der Gebäude nach Wohnungen im Gebäude

Je weniger Einfamilienhäuser (im Siedlungswesen der Hauptgrund für rasanten Flächenverbrauch) gebaut werden und je mehr verdichteter- beziehungsweise Geschoß-Wohnungsbau verwirklicht wird, desto nachhaltiger ist die Siedlungsentwicklung im Sinne des Flächenverbrauchs⁶⁴. Um dazu Aussagen treffen zu können, wird im Folgenden die Entwicklung der Anzahl der Gebäude nach der Wohnungsanzahl im Gebäude untersucht.

⁶⁴ Exkurs Flächenverbrauch: „Siedlungs- und Bauformen haben einen starken Einfluss auf die Fläche, die ein Haushalt zum Wohnen benötigt. Am meisten Fläche benötigt das Einfamilienhaus. Auf 1 ha Fläche passen rund 10 Einfamilienhäuser. Beim Bau einer Reihenhaussiedlung können bereits doppelt so viele Wohnungen, rund 20, errichtet werden. Im Geschoßwohnbau sind bis zu 60 Wohneinheiten auf einem Hektar möglich.“ Quelle: (Umweltbundesamt, 2012) <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/flaechen-entw/bauflaeche/wohnen>, abgefragt am 11.5.2012

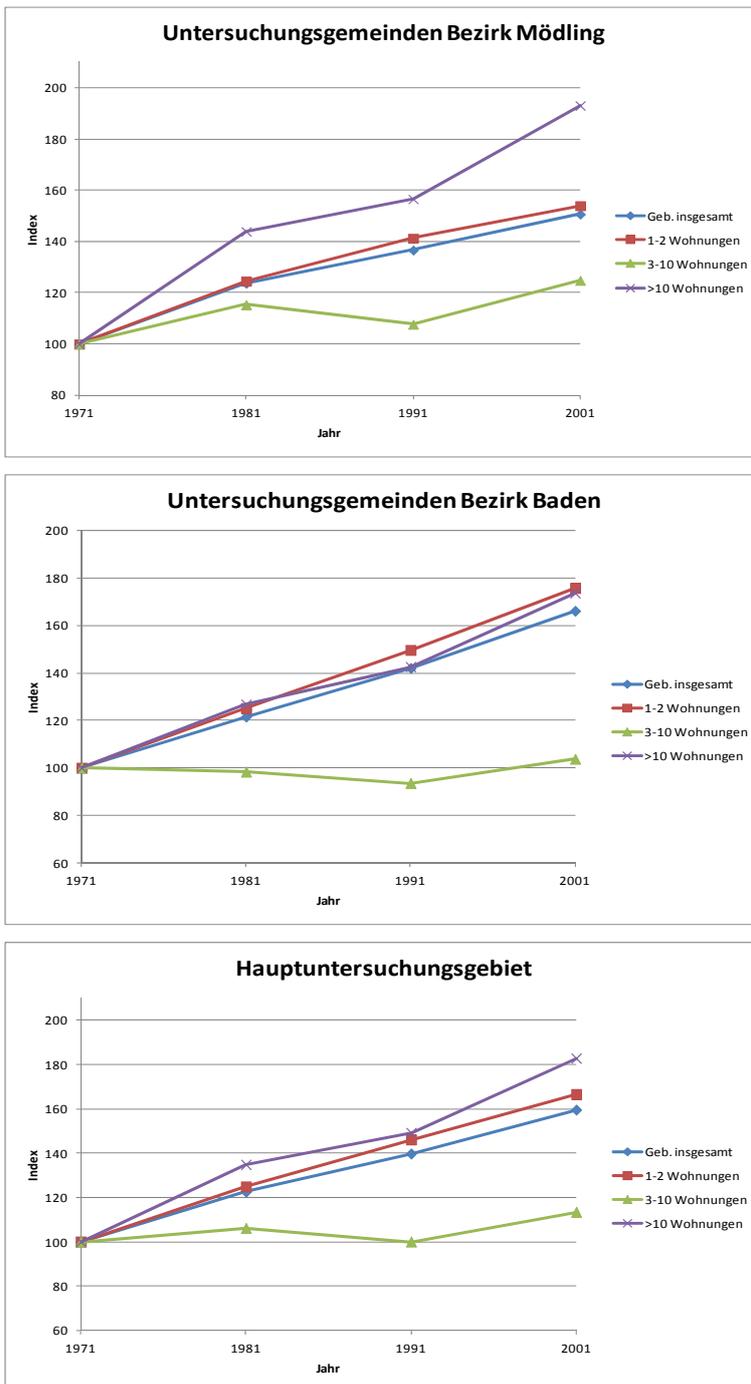
Tabelle 7: Anzahl der Gebäude nach Wohnungen im Gebäude (HUG)

	1971												1981																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	Geb. insgesamt *		1-2 Wohnungen				3-10 Wohnungen				>10 Wohnungen				Geb. insgesamt *		1-2 Wohnungen				3-10 Wohnungen				>10 Wohnungen																																																																																																																																																																																																																																																																								
	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index																																																																																																																																																																																																																																																																									
Politische Bezirk Mödling	1551	100	1336	100	190	100	0	100	1837	118	1575	118	217	114	45	180	319	100	289	100	30	100	0	100	447	140	415	141	31	103	1		668	100	604	100	59	100	5	100	737	110	659	109	72	122	6	120	1068	100	882	100	165	100	21	100	1310	123	1090	124	198	120	22	105	1337	100	1077	100	213	100	47	100	1678	126	1387	129	223	105	68	145	2585	100	1802	100	643	100	140	100	2853	110	1979	110	690	107	184	131	3050	100	2644	100	371	100	35	100	3896	128	3441	130	397	107	58	166	701	100	629	100	51	100	21	100	853	122	760	121	61	120	32	152	649	100	560	100	60	100	29	100	1146	177	931	166	166	277	49	169	Summe	11928	100	9823	100	1782	100	323	100	14757	124	12237	125	2055	115	465	144																																																																																																																																
Politische Bezirk Baden	1809	100	1494	100	277	100	38	100	2054	114	1729	116	260	94	65	171	3829	100	2781	100	908	100	140	100	4192	109	3149	113	849	94	194	139	1682	100	1432	100	215	100	35	100	1941	115	1679	117	223	104	39	111	122	100	59	100	50	100	13	100	1236	193	172	292	56	112	8	62	1368	100	1276	100	79	100	13	100	2125	155	2042	160	77	97	6	46	677	100	582	100	91	100	4	100	874	129	775	133	94	103	5	125	156	100	137	100	11	100	8	100	227	146	201	147	11	100	15	188	406	100	312	100	89	100	5	100	429	106	347	111	74	83	8	160	771	100	718	100	41	100	12	100	1244	161	1191	166	36	88	17	142	761	100	671	100	66	100	24	100	850	112	762	114	66	100	22	92	281	100	273	100	6	100	2	100	338	120	324	119	13	217	1	50	394	100	365	100	20	100	9	100	495	126	458	125	32	160	5	56	625	100	574	100	42	100	9	100	679	109	629	110	44	105	6	67	279	100	259	100	15	100	5	100	331	119	306	118	18	120	7	140	235	100	226	100	8	100	1	100	271	115	261	115	9	113	1	100	273	100	246	100	19	100	8	100	300	110	273	111	23	121	4	50	2224	100	2004	100	179	100	41	100	2732	123	2474	123	196	109	62	151	Summe	15892	100	13409	100	2116	100	367	100	19318	122	16772	125	2081	98	465	127
Hauptuntersuchungsgebiet	27820	100	23232	100	3898	100	690	100	34075	122	29009	125	4136	106	930	135																																																																																																																																																																																																																																																																																	
	1991												2001																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	Geb. insgesamt *		1-2 Wohnungen				3-10 Wohnungen				>10 Wohnungen				Geb. insgesamt *		1-2 Wohnungen				3-10 Wohnungen				>10 Wohnungen																																																																																																																																																																																																																																																																								
	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index																																																																																																																																																																																																																																																																									
Politische Bezirk Mödling	2072	134	1824	137	193	102	102	55	220	2343	151	2012	151	257	135	74	298	529	166	498	172	31	103	0	-	589	185	551	191	38	127	0	-	799	120	720	119	69	117	10	200	874	131	766	127	93	158	15	300	1764	165	1558	177	173	105	33	157	2117	198	1840	209	221	134	56	267	1778	133	1510	140	199	93	69	147	1971	147	1668	155	231	108	72	153	3090	120	2223	123	673	105	194	139	3355	130	2408	134	723	112	224	160	4022	132	3603	136	364	98	55	157	4070	133	3626	137	383	109	61	174	946	135	854	136	58	114	34	162	1289	184	1145	182	95	186	49	233	1305	201	1090	195	159	265	86	193	1372	211	1115	199	184	307	79	252	Summe	16305	137	13880	141	1919	108	506	157	17980	151	15131	154	2235	125	634	193																																																																																																																															
Politische Bezirk Baden	2399	133	2068	138	252	91	79	208	2669	148	2352	157	231	83	86	226	4594	120	3616	130	754	83	224	160	5036	132	3979	143	771	85	286	204	2068	123	1793	125	236	110	39	111	2073	123	1782	124	256	119	35	100	294	241	229	388	55	110	10	77	376	308	299	507	64	128	13	100	2696	197	2616	205	75	95	5	38	3262	238	3149	247	103	130	10	77	1042	154	934	160	103	113	5	125	1263	187	1145	197	111	122	7	175	323	207	291	212	21	191	11	138	418	268	382	279	28	255	8	100	433	107	352	113	70	79	11	220	472	116	393	126	64	72	15	300	1715	222	1653	230	39	95	23	192	2093	271	2011	280	51	124	31	258	942	124	861	128	55	83	26	108	1080	142	961	143	93	141	26	108	444	158	432	158	10	167	2	100	571	203	550	201	15	250	6	300	724	184	686	188	32	160	6	67	1082	275	1017	279	49	245	16	178	748	120	700	122	41	98	7	78	871	139	815	142	49	117	7	78	394	141	360	139	28	187	6	120	504	181	464	179	33	220	7	140	281	120	273	121	7	88	1	100	327	139	307	136	15	188	5	500	330	121	298	121	28	147	4	50	413	151	389	158	24	126	0	0	3132	141	2894	144	174	97	64	156	3876	174	3559	178	238	133	79	193	Summe	22559	142	20056	150	1980	94	523	143	26386	166	23554	176	2195	104	637	174
Hauptuntersuchungsgebiet	38864	140	33936	146	3899	100	1029	149	44366	159	38685	167	4420	113	1261	183																																																																																																																																																																																																																																																																																	

* ≠ Summe aller Gebäude im HUG, sondern lediglich die Summe aller Wohngebäude, die unter die Kategorie 1-2 Wohnungen, 3-10 Wohnungen und mehr als 10 Wohnungen fallen.

Quelle: (Stadt Wien, 2012) Volkszählungen 1971, 1981, 1991 und 2001, eigene Bearbeitung

Abbildung 20: Entwicklung der Anzahl der Gebäude nach der Wohnungsanzahl im Gebäude (HUG, Index-Werte)



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 20 zeigt die Entwicklung der Anzahl der Gebäude nach der Wohnungsanzahl im Gebäude. Die Zahl der Ein- und Zweifamilienhäuser steigt relativ konstant, bei der flächenintensivsten Bauweise ist also kein Rückgang erkennbar. Der Trend zum eigenen Haus hält demnach offensichtlich an. Merkwürdig erscheint jedoch die Entwicklung der Gebäude mit 3-10 Wohnungen, allen voran in den Gemeinden des Bezirks Mödling im Zeitraum von 1981 – 1991, wo diese Zahl merklich gesunken ist. Erklären lassen sich diese Brüche über die Erhebungsmethoden der Statistik Austria.

So liegt die Ursache der Brüche an den Einheiten, die im Laufe der Zeit definitiv unterschiedlich behandelt wurden. Unschärfen in der Gebäudedefinition und in deren unterschiedlicher Auffassung der Gebäudebesitzer, können demnach zu unterschiedlichen Zuweisungen führen, die das Ergebnis je nach Vorgabe und somit auch daraus folgender unterschiedlicher Behandlung verändert.⁶⁵ Zusätzlich wird in einem Kommentar zu den Daten auf diese Problematik hingewiesen: *„2001: Für Vergleiche mit den Häuser- und Wohnungszählungen 1991 beziehungsweise 1981 wurde eine Umschlüsselung der EUROSTAT-konformen ‚Gebäudenutzung‘ in das Merkmal versucht. Infolge der nicht mehr erhobenen Ausprägungen ‚Wohngebäude mit Sitz eines landw. Betriebes‘ beziehungsweise ‚Wohngebäude mit zusätzlicher anderer Nutzung‘ ist jedoch ein Bruch zwischen den Zählungen unvermeidbar.“*⁶⁶ Beide Ausprägungen sind in obiger Auswertung (Tabelle 7) enthalten.

Aussagekräftig sind demnach die Entwicklungen ab 1991, die ein interessantes Bild liefern. Während in den Untersuchungsgemeinden des Bezirks Baden die Entwicklungen relativ gleichmäßig sind (ausgenommen Gebäude mit 3-10 Wohnungen), zeigt sich in den Untersuchungsgemeinden des Bezirks Mödling ein anderes Bild. Hier steigt die Anzahl der Gebäude mit 3-10 Wohnungen, aber vor allem die Zahl der Gebäude mit mehr als zehn Wohnungen, stärker als die der Gebäude mit 1-2 Wohnungen. Das heißt, mit steigender Anzahl der Gebäude mit 3-10 beziehungsweise mehr als zehn Wohnungen, sinkt der relative Flächenverbrauch der Wohnnutzung pro Einwohner. Somit wird die Siedlungsentwicklung für die Wohnnutzung (analog zu 4.3.1.1) ab 1991 weniger flächenintensiv⁶⁷. Diese Entwicklung untermauert auch die Annahme, dass es in Mödling weniger Flächenreserven gibt als in Baden (siehe dazu 0, letzter Absatz), was auf einen größeren Siedlungsdruck im Raum Mödling schließen lässt.

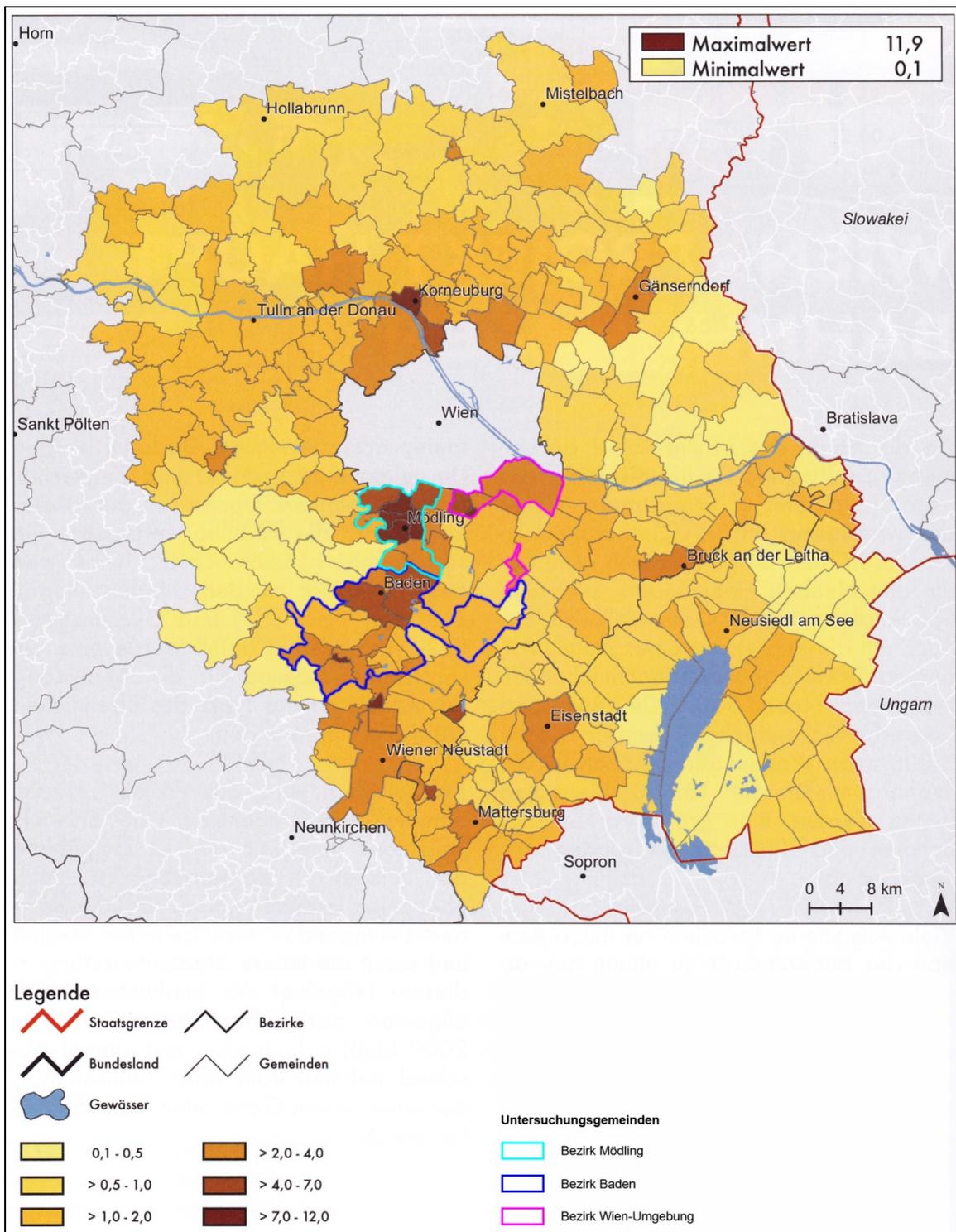
Passend dazu ist auch Abbildung 21, die einen Überblick über die bebauten Flächen (nicht zu verwechseln mit gewidmeten Flächen) gibt. So sind vor allem Mödling und einige Nachbargemeinden zu einem sehr hohen Anteil verbaut, während die Untersuchungsgemeinden des Bezirks Baden noch geringere Anteilswerte aufweisen.

⁶⁵ (Vollmann, 2012)

⁶⁶ (Statistik Austria, 2012) Kommentar zu Kriterium „N48 Wohngebäude“ (2001)

⁶⁷ Im Sinne von Fußnote 64

Abbildung 21: Anteil der Bauflächen an gesamt Gemeindefläche (2005, in Prozent)



Quelle: (Fassmann, Görgl, & Helbich, 2009, S. 120), eigene Bearbeitung

4.3.2 Verkehrsentwicklung

Der Begriff *Verkehrsentwicklung* kann unterschiedlich aufgefasst werden, denn das Thema *Verkehr* ist umfangreich und komplex. Weswegen an dieser Stelle klar festgelegt wird, wie der Begriff im Rahmen dieser Arbeit angewendet wird. Ganz allgemein muss zu allererst zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) unterschieden werden. Zusätzlich gäbe es zum Beispiel noch den Begriff des nichtmotorisierten Individualverkehrs, für diese Arbeit ist jedoch ausschließlich die Entwicklung (im Sinne von Steigerung/Verringerung des Verkehrsaufkommens, Verlagerung etc.) von MIV und ÖPNV relevant. So soll über eine bestimmte Zeitspanne dargestellt werden, wie sich die Zahl der Erwerbsspendler⁶⁸ entwickelt hat. Es werden dabei jeweils nur die Pendler aus den Untersuchungsgebieten nach Wien beziehungsweise die Pendler aus Wien in die Untersuchungsgebiete betrachtet, weil diese Beziehung für die vorliegende Arbeit am relevantesten ist.

Es muss jedoch beachtet werden, dass Pendler (wobei auch hier unterschieden wird, siehe Pendler-Arten unter Punkt 2.4.2) zwar einen großen Teil der Verkehrsteilnehmer ausmachen, aber trotzdem nur Rückschlüsse auf die gesamte Verkehrsentwicklung zulassen.

4.3.2.1 Allgemeine Entwicklung und Voraussetzungen

Bei der Verkehrsplanung in den 1960er- bis 1980er-Jahren wurde in erster Linie an Straßen gedacht⁶⁹, wobei die Verkehrspolitik auch heute noch sehr autogetrieben ist.⁷⁰ Die A2 wurde immer wieder ausgebaut, das Straßennetz ist allgemein (auch im Südraum Wiens) immer besser geworden. Die Südbahn hingegen ist seit fast 150 Jahren eine zweigleisige Strecke mit genau der gleichen Trassierung und im Wesentlichen den genau gleichen Stationen. Diese Entwicklung zeigt sich auch im Modal-Split, der das Angebot, das auf beiden Seiten zur Verfügung steht, widerspiegelt – und auch daraus geht die erwähnte Priorisierung der Straße hervor.⁷¹

Der Bund bestimmt über die Rahmenpläne des BMVITs die Entwicklung im hochrangigen Straßennetz und im Schienenverkehr. Die wesentliche Frage, was und ob gebaut wird, ist letztendlich also eine Bundesentscheidung, womit der Bund bei der Raumentwicklung eine tragende Rolle spielt. Investitionen in die Schiene sind dabei auf politischer Ebene aus folgendem Grund schwerer argumentierbar als jene in die Straße. Staus im Straßenverkehr sind für jedermann sichtbar und es gibt eine hohe Anzahl an Betroffenen (angefangen bei den Autofahrern selbst). Somit ist im Straßenausbau für diese große Gruppe ein unmittelbarer Nutzen erkennbar. Investitionen in die Schiene hingegen, zum Beispiel in eine neue Sicherheitstechnik, die kürzere Zugfolgen erlaubt, sind für die Kunden oft kaum wahrnehmbar und von politischer Seite somit schwerer *verkaufbar*. Das heißt also, dass es für die Politik geschickter ist in

⁶⁸ Erwerbstätige am Wohnort, die zu ihrer Arbeitsstätte pendeln. Im Rahmen dieser Arbeit werden nur die Tagespendler herangezogen.

⁶⁹ (Fröhlich, 2012)

⁷⁰ (Hacker, 2012)

⁷¹ (Fröhlich, 2012)

den Straßenbau zu investieren, wenn sie dafür vom Wähler belohnt werden möchte.⁷² Dieser Umstand erklärt unter anderem, warum sich der Straßenverkehr (sichtbar anhand der Entwicklung der Pendlerzahlen, die unter Punkt 4.3.2.3 und 4.3.2.5 dargestellt ist) im Süden Wiens so stark entwickelt hat.

4.3.2.2 Definition der Indikatoren

Um die Veränderungen der Verkehrsentwicklung (analog Punkt 4.3.2) darstellen zu können, werden folgende Indikatoren verwendet.

- 1) (Tages-) Erwerbsspendler, die nach Wien auspendeln
- 2) (Tages-) Erwerbsspendler, die aus Wien einpendeln

⁷² (Fröhlich, 2012)

4.3.2.3 Auspendler

Tabelle 8: Tagespendler nach Wien (HUG, gesamt und nach Verkehrsmittel)

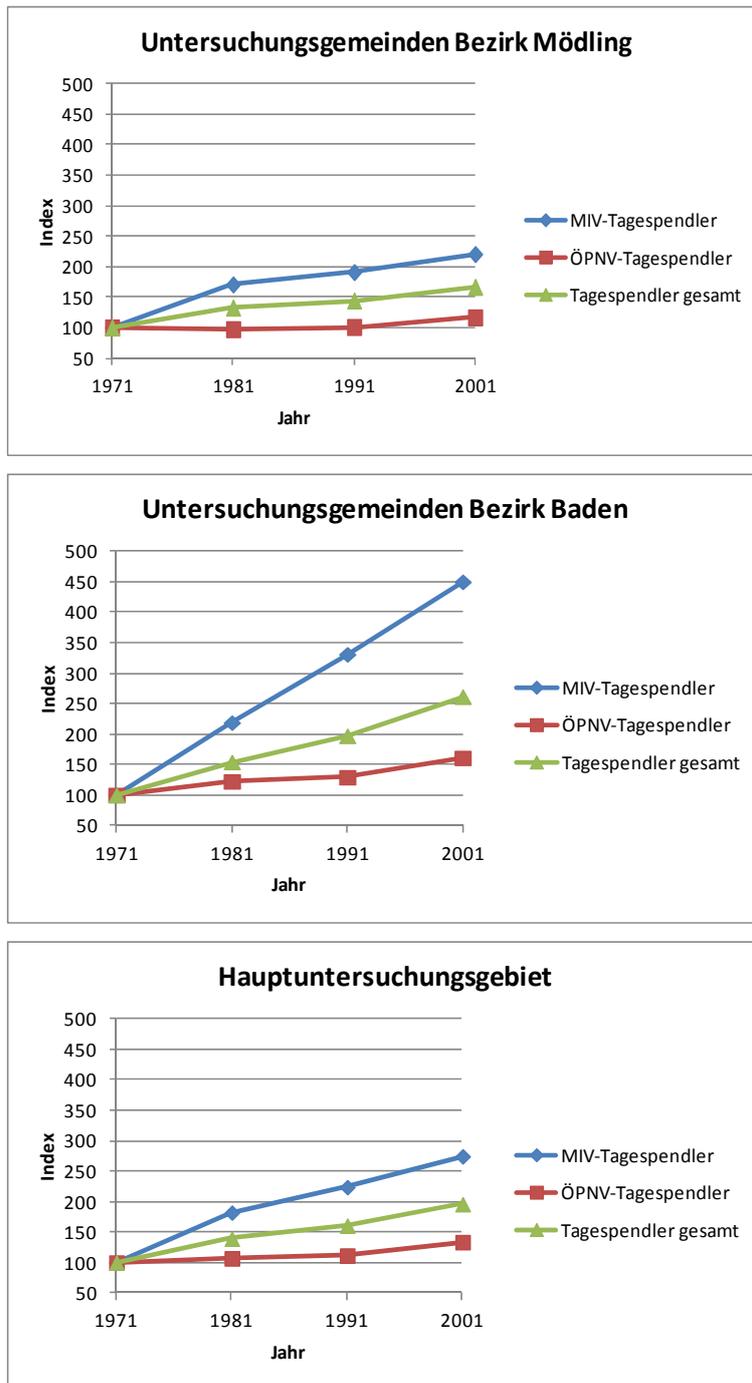
	1971								1981							
	Tagespendler nach Wien								Tagespendler nach Wien							
	gesamt		Modal Split				gesamt		Modal Split				gesamt			
	absolut	Index	MIV	OPNV	Sonstiges*	absolut	Index	MIV	OPNV	Sonstiges*	absolut	Index	MIV	OPNV	Sonstiges*	
Politischer Bezirk Mödling	Brunn am Gebirge	1.083	100	536	100	512	100	35	1.365	126	854	159	501	98	10	
	Gießhübl	233	100	81	100	150	100	2	356	153	262	323	94	63	0	
	Gumpoldskirchen	205	100	91	100	108	100	6	316	154	188	207	128	119	0	
	Guntramsdorf	539	100	239	100	289	100	11	641	119	396	166	241	83	4	
	Maria Enzersdorf	1.376	100	973	100	388	100	15	1.743	127	1.322	136	412	106	9	
	Mödling	2.255	100	1.042	100	1.177	100	36	2.753	122	1.676	161	1.062	90	15	
	Perchtoldsdorf	2.539	100	1.239	100	1.100	100	200	3.166	125	2.011	162	1.041	95	114	
	Vösendorf	734	100	338	100	298	100	98	804	110	532	157	231	78	41	
	Wiener Neudorf	510	100	280	100	223	100	7	1.421	279	984	351	420	188	17	
	Summe	9.474	100	4.819	100	4.245	100	410	12.565	133	8.225	171	4.130	97	210	
Politischer Bezirk Baden	Bad Vöslau	480	100	131	100	323	100	26	755	157	308	235	442	137	5	
	Baden	1.351	100	573	100	755	100	23	1.997	148	1.027	179	959	127	11	
	Berndorf	197	100	56	100	135	100	6	306	155	143	255	160	119	3	
	Blumau-Neurißhof	47	100	19	100	27	100	1	72	153	44	232	25	93	3	
	Ebreichsdorf	576	100	167	100	400	100	9	758	132	359	215	397	99	2	
	Enzesfeld-Lindabrunn	146	100	55	100	86	100	5	202	138	111	202	90	105	1	
	Günselsdorf	67	100	33	100	32	100	2	77	115	40	121	37	116	0	
	Hirtenberg	61	100	21	100	39	100	1	80	131	42	200	37	95	1	
	Kottingbrunn	194	100	34	100	158	100	2	407	210	163	479	242	153	2	
	Leobersdorf	194	100	38	100	150	100	6	223	115	78	205	141	94	4	
	Mitterndorf a. d. Fischa	96	100	30	100	66	100	0	137	143	57	190	80	121	0	
	Oberwaltersdorf	82	100	44	100	38	100	0	153	187	81	184	69	182	3	
	Pfaffstätten	147	100	33	100	110	100	4	199	135	83	252	115	105	1	
	Schöna u. d. Triesting	49	100	13	100	36	100	0	71	145	27	208	44	122	0	
	Sooß	42	100	9	100	30	100	3	45	107	24	267	21	70	0	
	Teesdorf	41	100	17	100	24	100	0	39	95	20	118	17	71	2	
	Traiskirchen	440	100	207	100	213	100	20	966	220	629	304	333	156	4	
	Summe	4.210	100	1.480	100	2.622	100	108	6.487	154	3.236	219	3.209	122	42	
	Hauptuntersuchungsgebiet	13.684	100	6.299	100	6.867	100	518	19.052	139	11.461	182	7.339	107	252	

	1991								2001							
	Tagespendler nach Wien								Tagespendler nach Wien							
	gesamt		Modal Split				gesamt		Modal Split				gesamt			
	absolut	Index	MIV	OPNV	Sonstiges*	absolut	Index	MIV	OPNV	Sonstiges*	absolut	Index	MIV	OPNV	Sonstiges*	
Politischer Bezirk Mödling	Brunn am Gebirge	1.584	146	1.002	187	564	110	18	2.057	190	1.337	249	697	136	23	
	Gießhübl	365	157	304	375	61	41	0	359	154	285	352	71	47	3	
	Gumpoldskirchen	390	190	241	265	148	137	1	478	233	294	323	181	168	3	
	Guntramsdorf	905	168	615	257	283	98	7	1.447	268	1.012	423	414	143	21	
	Maria Enzersdorf	1.615	117	1.223	126	382	98	10	1.503	109	1.076	111	410	106	17	
	Mödling	3.063	136	1.914	184	1.114	95	35	3.686	163	2.294	220	1.343	114	49	
	Perchtoldsdorf	3.318	131	2.197	177	1.033	94	88	3.357	132	2.240	181	1.068	97	49	
	Vösendorf	887	121	611	181	245	82	31	1.294	176	992	293	277	93	25	
	Wiener Neudorf	1.547	303	1.089	389	449	201	9	1.598	313	1.093	390	489	219	16	
	Summe	13.674	144	9.336	191	4.279	101	199	15.779	167	10.623	220	4.950	117	206	
Politischer Bezirk Baden	Bad Vöslau	952	198	484	369	466	144	2	983	205	470	359	500	155	13	
	Baden	2.267	168	1.186	207	1.076	143	5	2.809	208	1.415	247	1.367	181	27	
	Berndorf	362	184	219	391	143	106	0	417	212	276	493	134	99	7	
	Blumau-Neurißhof	105	223	82	432	23	85	0	184	391	147	774	36	133	1	
	Ebreichsdorf	1.243	216	792	474	449	112	2	1.607	279	1.135	680	454	114	18	
	Enzesfeld-Lindabrunn	256	175	155	282	99	115	2	371	254	248	451	120	140	3	
	Günselsdorf	112	167	78	236	34	106	0	154	230	112	339	42	131	0	
	Hirtenberg	84	138	48	229	36	92	0	116	190	75	357	41	105	0	
	Kottingbrunn	605	312	291	856	314	199	0	861	444	428	1.259	428	271	5	
	Leobersdorf	233	120	115	303	118	79	0	293	151	154	405	137	91	2	
	Mitterndorf a. d. Fischa	188	196	97	323	91	138	0	342	356	229	763	113	171	0	
	Oberwaltersdorf	266	324	192	436	73	192	1	523	638	445	1.011	71	187	7	
	Pfaffstätten	233	159	132	400	97	88	4	291	198	130	394	155	141	6	
	Schöna u. d. Triesting	96	196	51	392	45	125	0	150	306	74	569	76	211	0	
	Sooß	66	157	31	344	35	117	0	103	245	64	711	39	130	0	
	Teesdorf	65	159	49	288	16	67	0	114	278	90	529	22	92	2	
	Traiskirchen	1.165	265	891	430	271	127	3	1.679	382	1.162	561	482	226	35	
	Summe	8.298	197	4.893	331	3.386	129	19	10.997	261	6.654	450	4.217	161	126	
	Hauptuntersuchungsgebiet	21.972	161	14.089	224	7.665	112	218	26.776	196	17.277	274	9.167	133	332	

* inkl. kein Verkehrsmittel (zu Fuß) und Fahrrad

Quelle: (Statistik Austria, 2012) Volkszählungen 1971, 1981, 1991 und 2001, eigene Bearbeitung

Abbildung 22: Tagespendler nach Wien (HUG, Index-Werte)



Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 8 zeigt die Entwicklung der Zahl der Erwerbs-Tages-Auspendler nach Wien. Abbildung 22 veranschaulicht die Entwicklungen der Pendlerzahlen. Die Gesamtzahl steigt dabei durchwegs an, wobei es hier zwischen den Bezirken Mödling und Baden deutliche Unterschiede gibt – in den Untersuchungsgemeinden des Bezirks Baden steigt die Zahl der Auspendler deutlich stärker.

Die Zuwächse bei den ÖPNV-Pendlern liegen zwischen 1971 und 2001 deutlich unter jenen der MIV-Pendler, vor allem im Bezirk Baden.

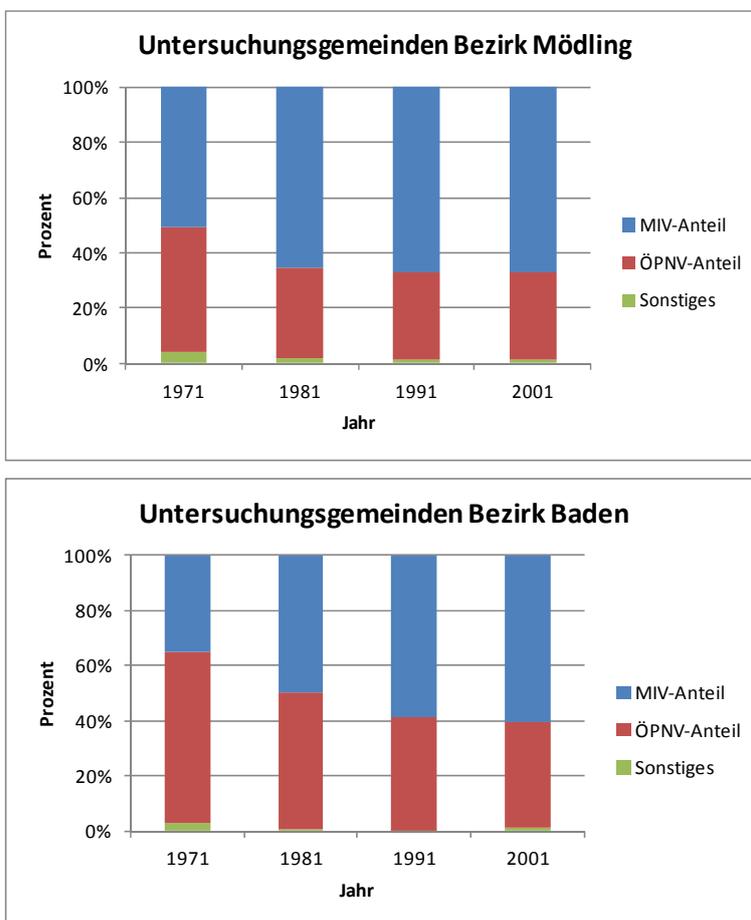
Allgemein ist erkennbar, dass im ÖV die Zuwächse seit 1991 stärker zunehmen als in den Jahrzehnten davor. Ab den 1990er-Jahren ist demnach ein Trend in Richtung ÖV-Nutzung erkennbar.

In jedem Fall sind die steigenden Pendlerzahlen ein Hinweis auf eine stetige Erhöhung des Verkehrsaufkommens, auch auf der Süd-Achse.

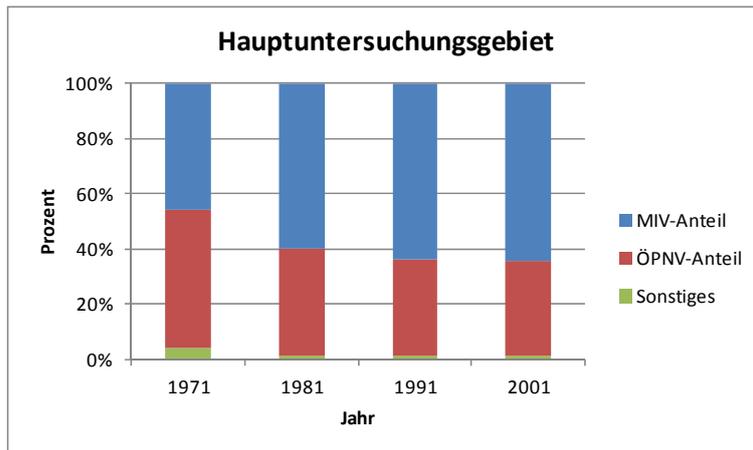
4.3.2.4 Modal-Split der Auspendler

Der Modal-Split⁷³ stellt in diesem Fall die Anteile der MIV- beziehungsweise ÖPNV-Pendler an der Gesamtzahl der Tagespendler dar. Selbiges gilt auch für alle weiteren Modal-Split-Darstellungen in dieser Arbeit.

Abbildung 23: Modal-Split der Auspendler (HUG)



⁷³ Allgemein: Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 23 zeigt, dass sich der Modal-Split seit 1971 relativ deutlich in Richtung MIV entwickelt hat. Vor allem in den Untersuchungsgemeinden des Bezirks Baden fällt der Rückgang des ÖPNV-Anteils mit über 20% sehr stark aus.

Die Grafiken zeigen auch, dass im HUG der deutlichste Rückgang in den 1970er-Jahren zu verbuchen war, also in jenem Zeitraum, als der Abschnitt Wien-Seebenstein der A2 eröffnet wurde. Demnach kann hier von einem eindeutigen Zusammenhang gesprochen werden.

Zwischen 1991 und 2001 ist jedoch auch erkennbar, dass der ÖPNV-Anteil nahezu gehalten werden konnte, was als Erfolg für den ÖV gesehen werden kann. Der bereits angesprochene Anstieg bei den ÖPNV-Pendlern in dieser Dekade schlägt sich also auch beim Modal-Split zu Buche.

4.3.2.5 Einpendler

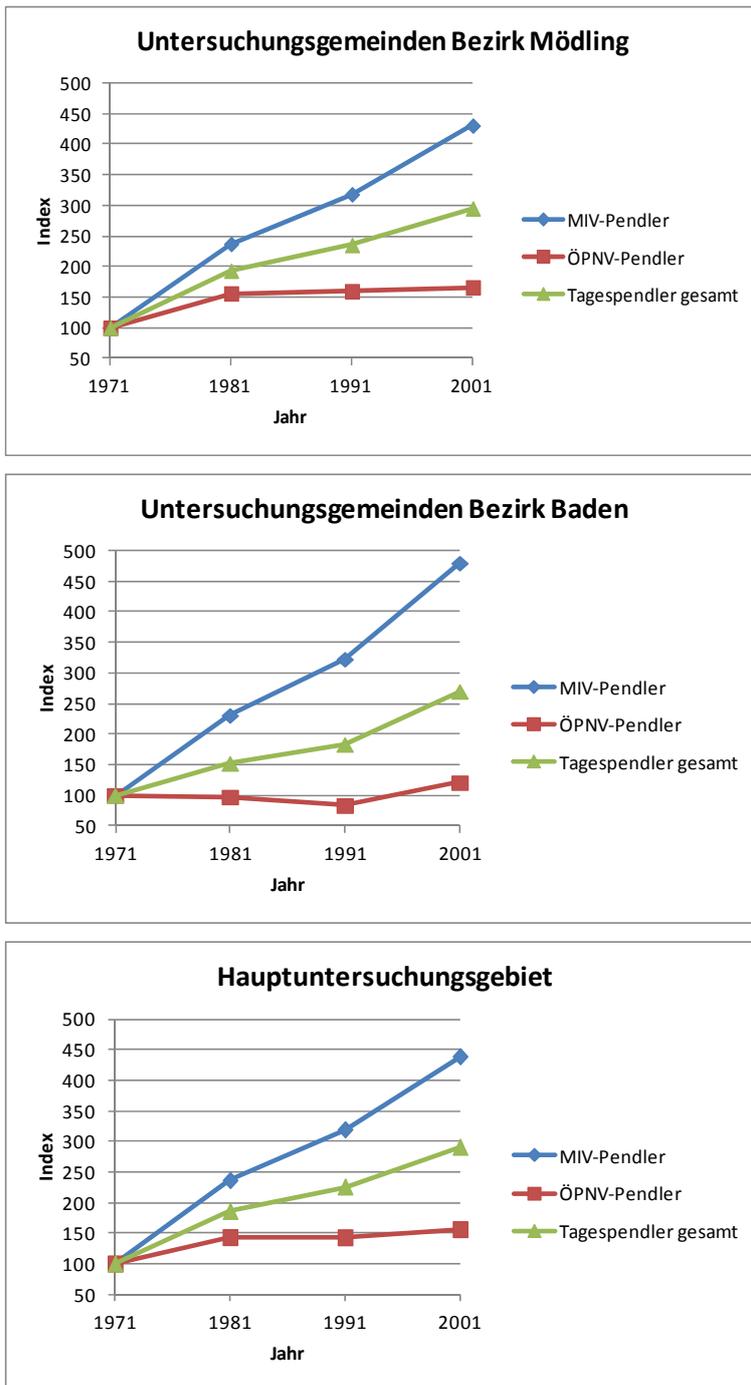
Tabelle 9: Tagespendler aus Wien (HUG, gesamt und nach Verkehrsmittel)

	1971										1981									
	Tagespendler aus Wien										Tagespendler aus Wien									
	gesamt		Modal Split				gesamt		Modal Split				gesamt		Modal Split					
	absolut	Index	MIV	ÖPNV	Sonstiges*	absolut	Index	MIV	ÖPNV	Sonstiges*	absolut	Index	MIV	ÖPNV	Sonstiges*	absolut				
Politischer Bezirk Wödling	Brunn am Gebirge	466	100	261	100	192	100	13	1.174	252	840	322	314	164	20					
	Gießhübl	4	100	1	100	3	100	0	11	275	6	600	5	167	0					
	Gumpoldskirchen	94	100	69	100	25	100	0	143	152	99	143	43	172	1					
	Guntramsdorf	182	100	118	100	60	100	4	381	209	235	199	144	240	2					
	Maria Enzersdorf	429	100	221	100	199	100	9	516	120	337	152	175	88	4					
	Mödling	864	100	452	100	386	100	26	1.091	126	644	142	430	111	17					
	Perchtoldsdorf	613	100	322	100	234	100	57	1.084	177	625	194	424	181	35					
	Vösendorf	791	100	404	100	283	100	104	2.190	277	1.380	342	689	243	121					
	Wiener Neudorf	1.082	100	435	100	615	100	32	2.159	200	1.249	287	897	146	13					
	Summe	4.525	100	2.283	100	1.997	100	245	8.749	193	5.415	237	3.121	156	213					
Politischer Bezirk Baden	Bad Vöslau	39	100	14	100	25	100	0	53	136	33	236	20	80	0					
	Baden	352	100	165	100	180	100	7	590	168	385	233	193	107	12					
	Bernsdorf	15	100	10	100	5	100	0	63	420	25	250	38	760	0					
	Blumau-Neuröthhof	0	100	0	100	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0					
	Ebreichsdorf	79	100	28	100	48	100	3	96	122	58	207	37	77	1					
	Enzersfeld-Lindabrunn	16	100	4	100	11	100	1	16	100	8	200	7	64	1					
	Günselsdorf	16	100	3	100	12	100	1	10	63	10	333	0	0	0					
	Hirtenberg	12	100	7	100	4	100	1	39	325	28	400	10	250	1					
	Kottingbrunn	22	100	5	100	16	100	1	33	150	25	500	6	38	2					
	Leobersdorf	40	100	11	100	26	100	3	72	180	50	455	21	81	1					
	Mitterndorf a. d. Fischa	7	100	6	100	1	100	0	15	214	11	183	3	200	1					
	Oberwaltersdorf	3	100	2	100	1	100	0	29	967	21	1.050	8	800	0					
	Pfaffstätten	12	100	6	100	6	100	0	10	83	8	133	2	33	0					
	Schöna u. d. Triesting	1	100	1	100	0	100	0	2	200	2	200	0	0	0					
	Sooß	2	100	2	100	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0					
	Teesdorf	12	100	6	100	5	100	1	0	0	0	0	0	0	0					
	Traiskirchen	395	100	154	100	232	100	9	530	134	314	204	212	91	4					
	Summe	1.023	100	424	100	572	100	27	1.558	152	978	231	557	97	23					
	Hauptuntersuchungsgebiet	5.548	100	2.707	100	2.569	100	272	10.307	186	6.393	236	3.678	143	236					
	1991										2001									
	Tagespendler aus Wien										Tagespendler aus Wien									
	gesamt		Modal Split				gesamt		Modal Split				gesamt		Modal Split					
	absolut	Index	MIV	ÖPNV	Sonstiges*	absolut	Index	MIV	ÖPNV	Sonstiges*	absolut	Index	MIV	ÖPNV	Sonstiges*	absolut				
Politischer Bezirk Wödling	Brunn am Gebirge	1.553	333	1.164	446	373	194	16	2.079	446	1.608	616	443	231	28					
	Gießhübl	41	1.025	30	3.000	10	333	1	61	1.525	40	4.000	20	667	1					
	Gumpoldskirchen	182	194	136	197	46	184	0	293	312	212	307	76	304	5					
	Guntramsdorf	478	263	362	307	107	178	9	1.121	616	854	724	239	398	28					
	Maria Enzersdorf	588	137	440	199	138	69	10	634	148	496	224	127	64	11					
	Mödling	1.347	156	857	190	479	124	11	1.421	164	968	214	441	114	12					
	Perchtoldsdorf	1.133	185	723	225	368	157	42	1.143	186	828	257	289	124	26					
	Vösendorf	2.913	368	1.878	465	957	338	78	3.149	398	2.074	513	1.009	357	66					
	Wiener Neudorf	2.416	223	1.679	386	714	116	23	3.460	320	2.754	633	674	110	32					
	Summe	10.651	235	7.269	318	3.192	160	190	13.361	295	9.834	431	3.318	166	209					
Politischer Bezirk Baden	Bad Vöslau	93	238	73	521	19	76	1	154	395	105	750	49	196	0					
	Baden	639	182	441	267	192	107	6	1.018	289	681	413	323	179	14					
	Bernsdorf	49	327	38	380	11	220	0	93	620	73	730	19	380	1					
	Blumau-Neuröthhof	10	-	9	-	1	-	0	7	-	7	-	0	-	0					
	Ebreichsdorf	85	108	62	221	20	42	3	206	261	134	479	67	140	5					
	Enzersfeld-Lindabrunn	25	156	22	550	3	27	0	43	269	32	800	11	100	0					
	Günselsdorf	13	81	12	400	0	0	1	12	75	10	333	2	17	0					
	Hirtenberg	27	225	23	329	4	100	0	65	542	60	857	5	125	0					
	Kottingbrunn	44	200	36	720	8	50	0	76	345	60	1.200	16	100	0					
	Leobersdorf	84	210	47	427	37	142	0	138	345	102	927	35	135	1					
	Mitterndorf a. d. Fischa	17	243	15	250	1	100	1	16	229	12	200	4	400	0					
	Oberwaltersdorf	39	1.300	32	1.600	7	700	0	101	3.367	93	4.650	8	800	0					
	Pfaffstätten	16	133	11	183	4	67	1	39	325	31	517	8	133	0					
	Schöna u. d. Triesting	4	400	3	300	1	-	0	13	1.300	9	900	4	-	0					
	Sooß	7	350	5	250	2	-	0	22	1.100	14	700	8	-	0					
	Teesdorf	10	83	7	117	3	60	0	23	192	21	350	2	40	0					
	Traiskirchen	712	180	532	345	164	71	16	736	186	590	383	130	56	16					
	Summe	1.874	183	1.368	323	477	83	29	2.762	270	2.034	480	691	121	37					
	Hauptuntersuchungsgebiet	12.525	226	8.637	319	3.669	143	219	16.123	291	11.868	438	4.009	156	246					

* inkl. kein Verkehrsmittel (zu Fuß) und Fahrrad

Quelle: (Statistik Austria, 2012) Volkszählungen 1971, 1981, 1991 und 2001, eigene Bearbeitung

Abbildung 24: Tagespendler aus Wien (HUG, Index-Werte)



Quelle: Eigene Darstellung

Die Zahl der Einpendler hat sich seit den 1970er-Jahren ebenfalls erheblich gesteigert, und zwar deutlich stärker als jene der Auspendler. Lediglich in den Badener Untersuchungsgemeinden sind die Zuwachsraten vergleichbar. In den Raum Mödling pendeln die Wiener eher mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

teln⁷⁴, in die weiter entfernten Untersuchungsgemeinden des Bezirks Baden eher mit Transportmitteln des MIV. Hier gab es zwischen 1971 und 1991 leichte Rückgänge bei der Zahl der ÖPNV-Pendler, bis sich ab 1991 wieder ein erkennbarer Trend nach oben abzeichnete.

Die hohen Wachstumsraten bei den Einpendlern aus Wien sind Anzeichen dafür, dass sich im Hauptuntersuchungsgebiet viele Betriebe niedergelassen haben beziehungsweise auch dafür, dass Betriebe aus Wien ins südliche Umland abgewandert sind.

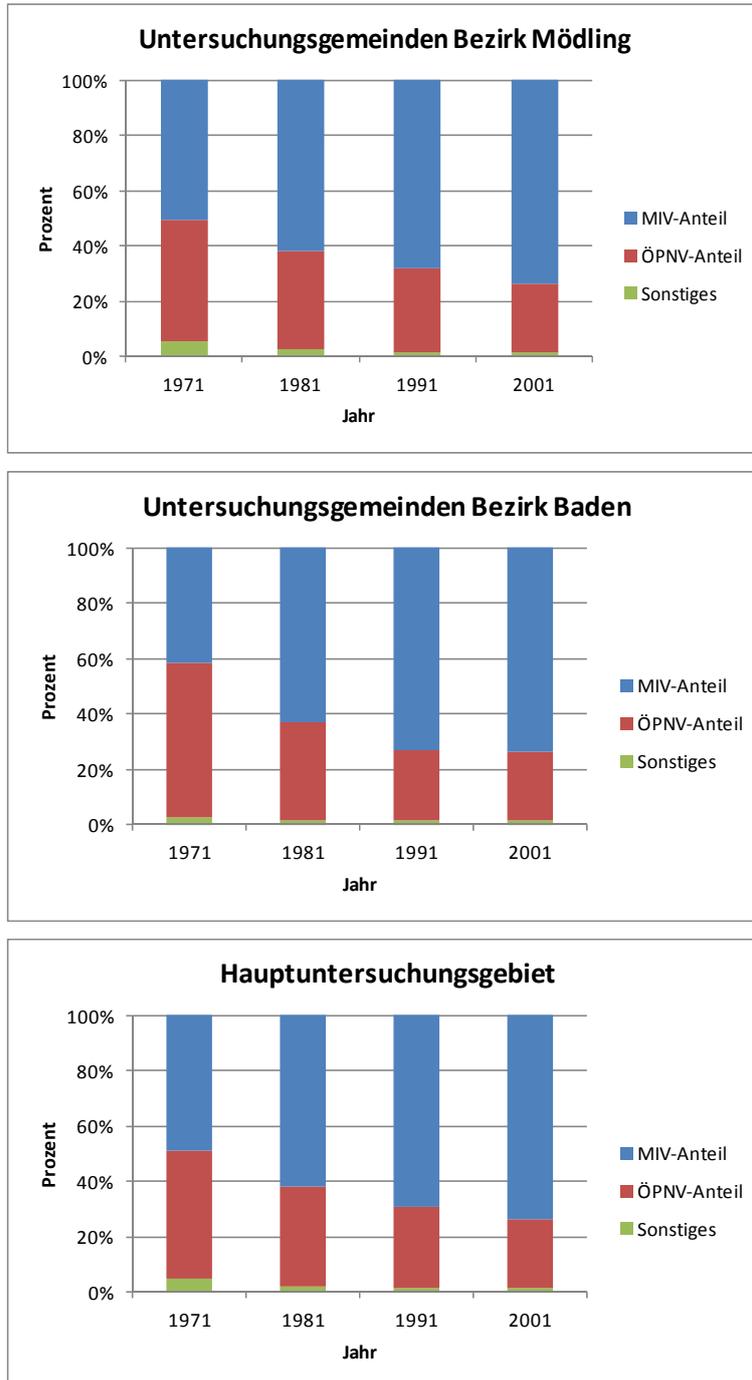
Wenn sich neue Betriebe im Südraum Wiens ansiedeln, können nur schwer Aussagen dazu getroffen werden, aus welchen Regionen zusätzliche Arbeitskräfte kommen. Dafür sind die Einpendlerströme zu weitreichend. Grundsätzlich gilt jedoch, dass im Südraum Wiens Arbeitskräfte jeder Ausbildungsstufe zur Verfügung stehen, Betriebsansiedelungen sind daher aus dieser Sicht prinzipiell möglich. Einerseits aufgrund der bereits angesprochenen vielseitigen Einpendlerströme und andererseits, weil es in dieser Region ausreichend Bildungsstandorte (Fachhochschulen, HTLs etc. → Korrelation zu Betriebsgründungen) gibt. Ab wann es vermehrt Betriebsabwanderungen aus Wien ins südliche Umland gab, lässt sich ebenfalls schwer beziffern. Es gibt jedoch seitens des Landes NÖ seit Jahren beziehungsweise bereits Jahrzehnten vermehrt Bemühungen, den Südraum Wiens als Wirtschaftsstandort für Unternehmen attraktiver zu machen. Dadurch ändern sich auch die Unternehmensstrukturen in Wien und NÖ: In Wien gibt es immer mehr Dienstleister, in NÖ vermehrt produzierende Betriebe.⁷⁵

⁷⁴ Der starke Anstieg der ÖPNV-Tagespendler aus Wien in die Untersuchungsgemeinden des Bezirks Mödling (siehe auch Absolutzahlen in Tabelle 9) zwischen 1971 und 1981 erscheint trotzdem unverhältnismäßig und kann in diesem Ausmaß nicht nachvollzogen werden.

⁷⁵ (Figerl & Kronister, 2012)

4.3.2.6 Modal-Split der Einpendler

Abbildung 25: Modal-Split der Einpendler (HUG)



Quelle: Eigene Darstellung

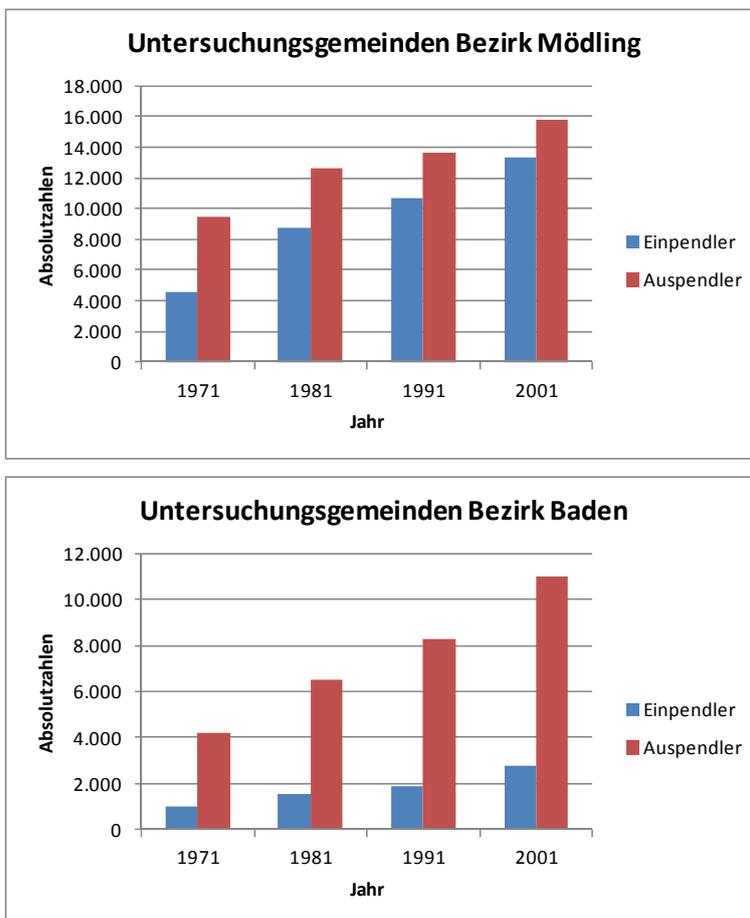
Ähnlich zum Modal-Split der Auspendler zeigt sich in Abbildung 25 seit 1971 eine Entwicklung in Richtung MIV-Anteil. Auffällig ist jedoch, dass allgemein ein geringerer Anteil der Einpendler öffentlich fährt als bei den Auspendlern. 2001 war der Anteil der ÖPNV-Auspendler im HUG circa 10% höher als jener der ÖPNV-Einpendler. Generell lässt sich feststellen, dass die Pendler aus NÖ eher die öffentlichen Ver-

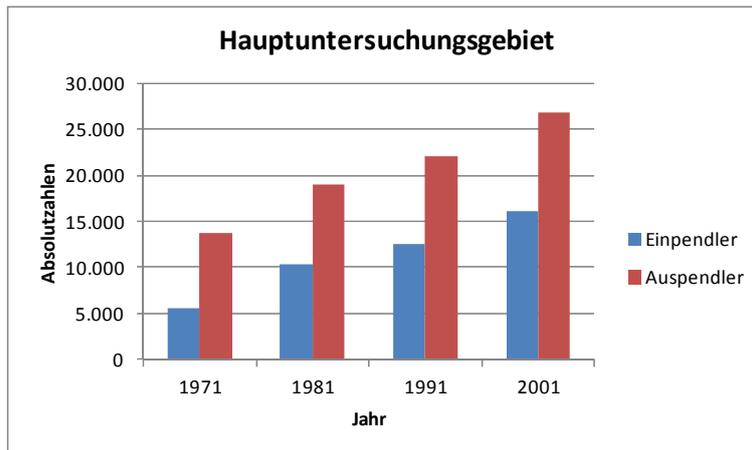
kehrsmittel nutzen als die Pendler aus Wien. Auch konnte der ÖPNV-Anteil zwischen 1991 und 2001 nicht in der Form gehalten werden, wie es bei den Auspendlern der Fall war.

Mögliche Ursache dafür ist, dass die Industrie- und Gewerbegebiete in den Bezirken Mödling und Baden teilweise dispers sind und daher mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlechter erreichbar sind als mit dem Auto. Außerdem besteht für Auspendler aus Wien zu den Hauptverkehrszeiten weniger Staufahrt als für Einpendler nach Wien, was eine weitere Ursache für die vermehrte Nutzung des PKW der Wiener Auspendler sein kann.

4.3.2.7 Gegenüberstellung der Aus- und Einpendlerzahlen

Abbildung 26: Gegenüberstellung der Aus- und Einpendlerzahlen (HUG)





Quelle: Eigene Darstellung

Auch wenn bei allen Grafiken die Zahl der Auspendler höher ist als jene der Einpendler, zeigt Abbildung 26 deutlich, dass es zwischen den Bezirken große Unterschiede gibt. Während in den Untersuchungsgemeinden des Bezirks Mödling die Differenz zwischen Aus- und Einpendlern immer kleiner wurde, wurde sie bei den Untersuchungsgemeinden im Bezirk Baden eklatant größer. Diese Entwicklungen deuten einerseits darauf hin, dass es im Raum Mödling mehr Arbeitsplätze gibt, andererseits sind sie ein Hinweis darauf, dass der Raum Baden eher Wohn- als Arbeitsstandort ist.

Die immer geringer werdenden Unterschiede zwischen den Aus- und Einpendlerzahlen im Raum Mödling sind außerdem abermals ein Anzeichen dafür, dass sich viele Betriebe angesiedelt haben beziehungsweise, dass laufend weitere von Wien ins Umland abgewandert sind (respektive sind viele Arbeitsplätze entstanden → Rückschluss auf Anstieg der Zahl der Einpendler).

4.3.2.8 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs

Die Südbahn ist derzeit zu den Hauptverkehrszeiten bereits voll ausgelastet, eine Erhöhung der Zugfrequenz ist nicht mehr möglich. Das heißt, die ÖBB hat dort nach in Österreich akzeptierten Kriterien (grundsätzlich 1 Sitzplatz/Fahrgast, keine längeren Stehzeiten als 15 Minuten) ihre Kapazitätsgrenze erreicht.⁷⁶ Im NÖ-LVK von 1991 wird für den Abschnitt der Südbahn, in den das HUG fällt, noch eine Zugreserve von 11-40 Zügen angegeben.⁷⁷ Allein dieser Umstand macht die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen deutlich.

Durch den Ausbau der Pottendorfer Linie könnte die Südbahn vom Fernverkehr entlastet werden, wodurch mehr Kapazitäten für ÖV-Pendler zur Verfügung stehen würden. Daher ist es äußerst wichtig, dieses Projekt und vor allem seinen Nutzen für die Betroffenen gut zu kommunizieren, um letztendlich

⁷⁶ (Fröhlich, 2012)

⁷⁷ Vgl. (Landesregierung A. d., 1991, S. 39)

(politische) Zustimmung zu bekommen. Die Schwierigkeit dabei ist jedoch, dass dafür *heute* der Bevölkerung ein Nutzen klar gemacht werden muss, der erst in zirca zehn Jahren effektiv spürbar wäre.⁷⁸

Anhand der Fahrgastentwicklungen können auch Systemzusammenhänge von Schiene und Straße gut nachvollzogen werden. So hat sich ein Ausbau der A2 zuerst negativ auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt, die ÖBB hat dadurch Kunden an die Straße verloren. Wenn die Autobahn später trotzdem erneut überlastet war, wirkte sich dieser Umstand wiederum positiv auf die Fahrgastzahlen der ÖBB aus. Das System reagiert dabei relativ schnell, die Auswirkungen einer überlasteten Straße sind schon nach eineinhalb bis zwei Jahren bemerkbar. Im Südraum von Wien gibt es daher laufend einen Anstieg der Fahrgastzahlen, auf der Süd- und der Ost-Bahn gab es in den letzten zehn Jahren starke Zuwächse. Diese Konkurrenzsituation hat sich also positiv auf die Qualität des ÖV im HUG ausgewirkt. Vor 20-30 Jahren gab es auf der Südbahn nur zwei Züge pro Stunde, heute sind es zehn. Die Wartezeiten sind dadurch so kurz geworden, dass der Fahrplan für die Fahrgäste überflüssig geworden ist. In den 1960er- und 1970er-Jahren wurden lange Wartezeiten noch in Kauf genommen, da die Betroffenen keine Alternative zum Zug hatten. Heute hingegen kann davon ausgegangen werden, dass die meisten stattdessen mit dem Auto fahren würden.⁷⁹

Die Gründung des Verkehrsverbund Ost-Region 1984 hat ebenfalls positiv zur Entwicklung des ÖV beigetragen. Eigentümer des VOR sind die Bundesländer Wien, NÖ und das Burgenland. Diese beauftragen den VOR, den ÖV zu koordinieren und umzusetzen. Der VOR selbst hat dabei keine Entscheidungsgewalt und muss sich die Vorgaben der Länder halten.

Erst seit Gründung des VOR ist es möglich, mit einem Ticket alle Verkehrsmittel zu benutzen. Außerdem wurde in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen begonnen, in die Linienführung einzugreifen. Der Busverkehr ist erst 1988 zum VOR gekommen, seither gehört es zu seinen Aufgaben, Bus- und Bahnlinien aufeinander abzustimmen. Die wichtigsten Ziele dabei sind, mehr Fahrgäste für den ÖV zu gewinnen und das Angebot beziehungsweise die Qualität laufend zu verbessern. Neben einer Planung des ÖV im Sinne der Regionalentwicklung, welche sich in den letzten Jahren entwickelt hat, ist der VOR noch für die Leistungsbestellung direkt bei den Unternehmen und die einheitliche Abrechnung zuständig. Das heißt der Verbund bekommt alle Einnahmen und zahlt diese dann an die einzelnen Unternehmen aus, und zwar entsprechend den geleisteten Kilometern. Vorher waren die Unternehmen eher auf eigene Rechnung unterwegs, wodurch die Koordination weit schwieriger war. Außerdem muss das gesamte Liniengut des VOR neu ausgeschrieben werden, auch dafür ist der VOR zuständig. Dabei handelt es sich um einen langjährigen Prozess, der letztendlich aber zu einer Verbesserung des Angebots führt.⁸⁰

⁷⁸ (Fröhlich, 2012)

⁷⁹ (Fröhlich, 2012)

⁸⁰ (Stütz, 2012)

4.3.2.9 Einstellung und Bewusstsein der Bevölkerung

Eine Umfrage in den Jahren 1990 und 1991 hat dazu folgende Ergebnisse geliefert:

Inbesondere für das südliche Wiener Umland trifft zu:

- Obwohl die Mehrheit der Niederösterreicher von der Notwendigkeit eines Autos überzeugt sind, könnte sich knapp die Hälfte der Befragten vorstellen, auf das Auto zu verzichten.
- Circa die Hälfte der Befragten fühlt sich durch Luftverschmutzung und Straßenverkehr gestört.
- Die Mehrheit der Befragten spricht sich gegen weitere Straßenbaumaßnahmen aus, um die Landschaft zu erhalten.
- Circa 40% würden öfter das Fahrrad benutzen, wenn es geeignete Fahrradwege gäbe.

Allgemeine Ergebnisse:

- Positives Meinungsbild zum öffentlichen Verkehr, positive Tendenz der Akzeptanz.
- Mängel des Liniennetzes und lange Intervalle zwischen den einzelnen Verbindungen sind die Hauptkritikpunkte des ÖV.
- Der Großteil der ÖV-Benutzer tut dies um die Umwelt zu schützen.⁸¹

4.4 Erweitertes Untersuchungsgebiet

Die Darstellung sämtlicher Entwicklungen wird analog zum HUG durchgeführt, auch nach denselben Indikatoren. In allen grafischen Darstellungen wird jeweils die dazu passende Entwicklung des HUG eingefügt, um Unterschiede zwischen den beiden Untersuchungsgebieten erkennen zu können.

4.4.1 Siedlungsentwicklung

4.4.1.1 Bevölkerungsentwicklung

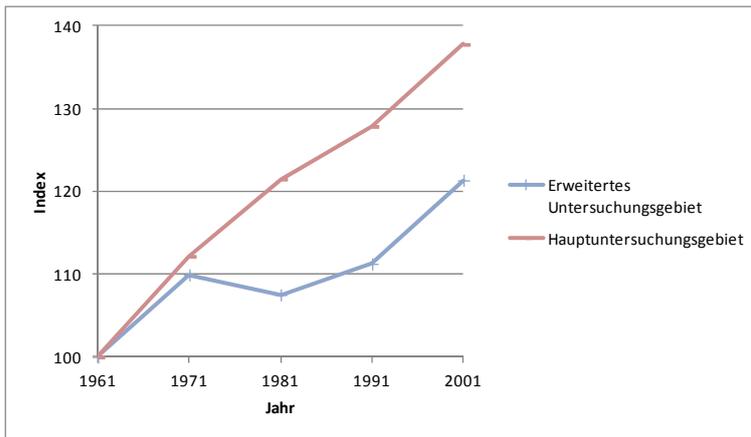
Tabelle 10: Bevölkerungsentwicklung aller Gemeinden (EUG)

		Bevölkerungsentwicklung									
		1961		1971		1981		1991		2001	
		absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index
Politischer Bezirk Wien-Umgebung	Gramatneusiedl	2.058	100	2.048	100	2.071	101	2.176	106	2.243	109
	Lanzendorf	1.081	100	1.111	103	1.124	104	1.341	124	1.464	135
	Leopoldsdorf	2.504	100	2.424	97	2.413	96	2.627	105	3.436	137
	Maria-Lanzendorf	1.001	100	1.147	115	1.107	111	1.487	149	1.894	189
	Schwechat	13.403	100	15.303	114	14.834	111	14.669	109	15.286	114
Erweitertes Untersuchungsgebiet		20.047	100	22.033	110	21.549	107	22.300	111	24.323	121

Quelle: (Statistik Austria, 2012) Volkszählungen 1961, 1971, 1981, 1991, und 2001, eigene Bearbeitung

⁸¹ Vgl. (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1991, 1991, S. 37)

Abbildung 27: Bevölkerungsentwicklung (EUG und HUG, Index-Werte)



Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 10 zeigt, dass sich die Bevölkerung im EUG deutlich weniger stark entwickelt hat als im HUG. Zwischen 1971 und 1981 war sie sogar rückläufig.

Die Gründe für die schwächere und spätere Entwicklung des EUG im Vergleich zum HUG sind teilweise geschichtlicher Natur, worauf bereits im Punkt 4.2 näher eingegangen wurde. Abbildung 27 bestätigt die dort getroffenen Annahmen auf Basis statistischer Daten.

4.4.1.2 Anzahl der Gebäude nach Wohnungen im Gebäude

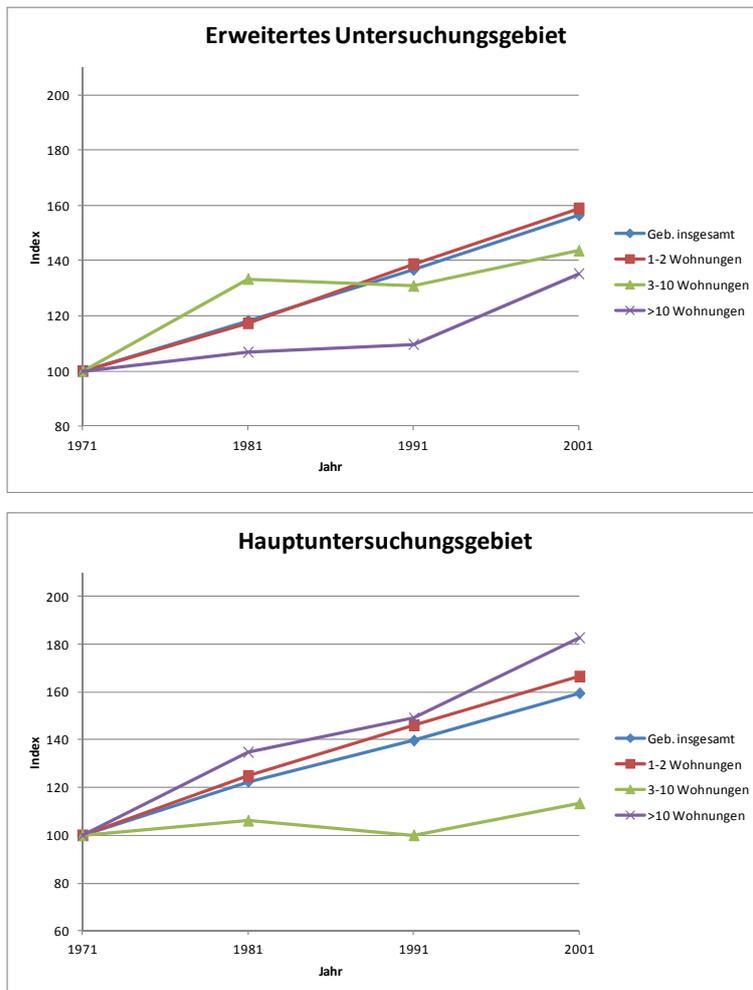
Tabelle 11: Anzahl der Gebäude nach Wohnungen im Gebäude (EUG)

		1971								1981							
		Geb. insgesamt *		1-2 Wohnungen		3-10 Wohnungen		>10 Wohnungen		Geb. insgesamt *		1-2 Wohnungen		3-10 Wohnungen		>10 Wohnungen	
		absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index
Politischer Bezirk Wien-Umgebung	Gramatneusiedl	317	100	264	100	37	100	16	100	398	126	340	129	42	114	16	100
	Lanzendorf	263	100	243	100	18	100	2	100	342	130	328	135	12	67	2	100
	Leopoldsdorf	711	100	669	100	28	100	14	100	1.010	142	963	144	35	125	12	86
	Maria-Lanzendorf	250	100	215	100	32	100	3	100	321	128	286	133	34	106	1	33
	Schwechat	2.141	100	1.794	100	206	100	141	100	2.281	107	1.819	101	305	148	157	111
Erweitertes Untersuchungsgebiet		3.682	100	3.185	100	321	100	176	100	4.352	118	3.736	117	428	133	188	107
		1991								2001							
		Geb. insgesamt *		1-2 Wohnungen		3-10 Wohnungen		>10 Wohnungen		Geb. insgesamt *		1-2 Wohnungen		3-10 Wohnungen		>10 Wohnungen	
		absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index
Politischer Bezirk Wien-Umgebung	Gramatneusiedl	500	158	445	169	42	114	13	81	590	186	530	201	46	124	14	88
	Lanzendorf	411	156	399	164	9	50	3	150	474	180	449	185	21	117	4	200
	Leopoldsdorf	1.098	154	1.059	158	27	96	12	86	1.440	203	1.399	209	25	89	16	114
	Maria-Lanzendorf	466	186	430	200	34	106	2	67	551	220	509	237	31	97	11	367
	Schwechat	2.556	119	2.085	116	308	150	163	116	2.705	126	2.174	121	338	164	193	137
Erweitertes Untersuchungsgebiet		5.031	137	4.418	139	420	131	193	110	5.760	156	5.061	159	461	144	238	135

* ≠ Summe *aller* Gebäude im EUG, sondern lediglich die Summe aller Wohngebäude, die unter die Kategorie 1-2 Wohnungen, 3-10 Wohnungen und mehr als 10 Wohnungen fallen.

Quelle: (Statistik Austria, 2012) Volkszählungen 1971, 1981, 1991 und 2001; eigene Bearbeitung

Abbildung 28: Entwicklung der Anzahl der Gebäude nach der Wohnungsanzahl im Gebäude (EUG und HUG, Index-Werte)



Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 11 zeigt die Entwicklung der Gebäude nach Wohnungsanzahl für die Gemeinden des EUG. Wird nun die aggregierte Entwicklung in Abbildung 28 mit jener des HUG verglichen, sind klare Unterschiede erkennbar. Während sich die Wohngebäude insgesamt und auch die Zahl der Ein- und Zweifamilienhäuser ähnlich entwickeln, liegt der Anstieg der Zahl der Wohngebäude mit mehr als zehn Wohnungen deutlich dahinter. Obwohl auch im EUG ab 1991 ein deutlicher Trend nach oben erkennbar ist.⁸²

Folglich ist auch im EUG ab 1991 bei der Wohnnutzung ein Trend in Richtung flächensparender Siedlungsentwicklung erkennbar, auch wenn dieser nicht so deutlich ausfällt wie im HUG. Gründe dafür sind wahrscheinlich unter anderem, dass in diesem Gebiet die Entwicklung später eingesetzt hat und auch die Bevölkerungsentwicklung und somit die Nachfrage nach Wohnraum (noch) nicht so stark ist. Im EUG dürfte also der Siedlungsdruck, ähnlich wie in den Untersuchungsgemeinden des Bezirks Baden, weniger stark ausgeprägt sein wie im Raum Mödling.

⁸² Erklärung des Bruchs bei den Gebäuden mit 3-10 Wohnungen im Zeitraum 1981-1991 siehe Text zu den Fußnoten 65 und 66.

4.4.2 Verkehrsentwicklung

4.4.2.1 Auspendler

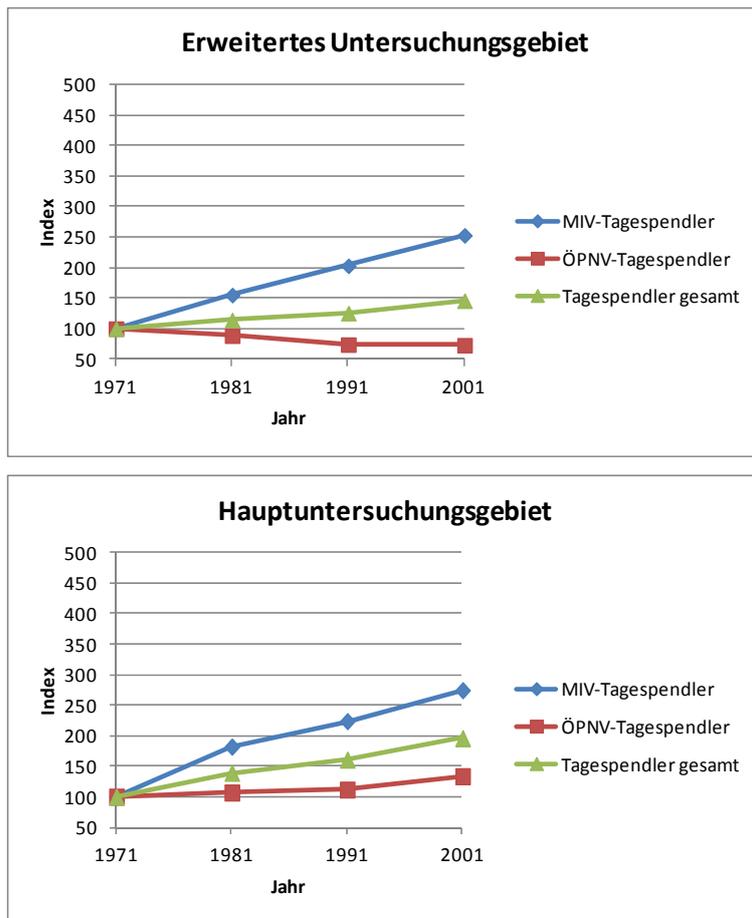
Tabelle 12: Tagespendler nach Wien (EUG, gesamt und nach Verkehrsmittel)

		1971									1981								
		Tagespendler nach Wien									Tagespendler nach Wien								
		gesamt		Modal Split						gesamt		Modal Split							
		absolut	Index	MIV		ÖPNV		Sonstiges*	absolut	Index	MIV		ÖPNV		Sonstiges*				
Politischer Bezirk Wien-Umgebung	Gramatneusiedl	283	100	85	100	191	100	7	367	130	139	164	227	119	1				
	Lanzendorf	212	100	78	100	127	100	7	252	119	154	197	97	76	1				
	Leopoldsdorf	626	100	266	100	349	100	11	788	126	442	166	334	96	12				
	Maria-Lanzendorf	235	100	94	100	134	100	7	280	119	166	177	114	85	0				
	Schwechat	2.493	100	1.064	100	1.277	100	152	2.705	109	1.559	147	1.066	83	80				
Erweitertes Untersuchungsgebiet		3.849	100	1.587	100	2.078	100	184	4.392	114	2.460	155	1.838	88	94				

		1991									2001								
		Tagespendler nach Wien									Tagespendler nach Wien								
		gesamt		Modal Split						gesamt		Modal Split							
		absolut	Index	MIV		ÖPNV		Sonstiges*	absolut	Index	MIV		ÖPNV		Sonstiges*				
Politischer Bezirk Wien-Umgebung	Gramatneusiedl	395	140	214	252	179	94	2	425	150	241	284	181	95	3				
	Lanzendorf	293	138	210	269	85	65	0	374	176	293	376	79	62	2				
	Leopoldsdorf	792	127	578	217	213	61	1	1.089	174	855	321	220	63	14				
	Maria-Lanzendorf	455	194	324	345	131	98	0	516	220	396	421	118	88	2				
	Schwechat	2.888	116	1.894	178	928	73	66	3.208	129	2.230	210	914	72	64				
Erweitertes Untersuchungsgebiet		4.823	125	3.220	203	1.534	74	69	5.612	146	4.015	253	1.512	73	85				

Quelle: Eigene Bearbeitung

Abbildung 29: Tagespendler nach Wien (EUG und HUG, Index-Werte)



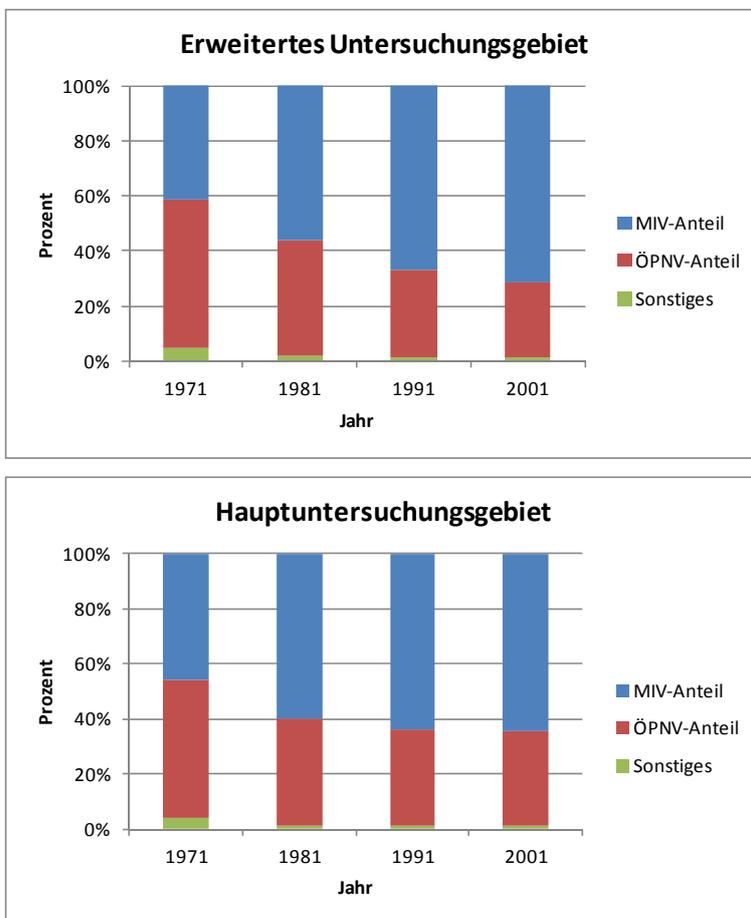
Quelle: Eigene Darstellung

Auch im EUG steigt die Zahl der Auspendler kontinuierlich, wenngleich auch nicht so stark wie im HUG (siehe Abbildung 29). Interessant ist hier jedoch die Tatsache, dass die Zahl der ÖPNV-Pendler im Gegensatz zum HUG insgesamt bis 2010 zurück geht. Zwischen 1991 und 2001 ist diesbezüglich jedoch auch ein positiver Trend erkennbar, da in diesem Zeitraum die Zahl nahezu stabil war.

Aus dem Rückgang der ÖPNV-Pendler könnte geschlossen werden, dass im EUG das ÖV-Angebot im Vergleich zum HUG schlechter ist beziehungsweise weniger genutzt wird.

4.4.2.2 Modal-Split der Auspendler

Abbildung 30: Modal-Split der Auspendler (EUG und HUG)



Quelle: Eigene Darstellung

1971 war der ÖPNV-Anteil im Modal-Split noch höher als im HUG, die Verluste fallen bis 2001 aber stärker aus. Einerseits schlägt sich die bereits in Abbildung 29 ersichtliche, geringere Entwicklung der Zahl der ÖPNV-Pendler auch im Modal-Split nieder, andererseits würde diese Abnahme die unter Punkt 4.4.2.1 getroffene Annahme unterstreichen.

4.4.2.3 Einpendler

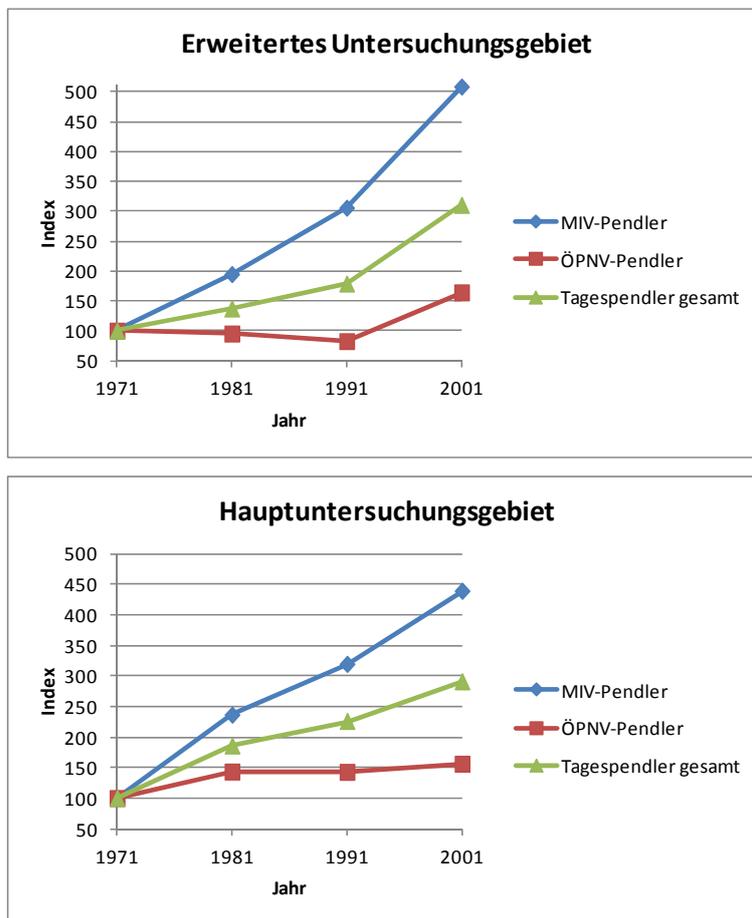
Tabelle 13: Tagespendler aus Wien (EUG, gesamt und nach Verkehrsmittel)

		1971								1981									
		Tagespendler aus Wien								Tagespendler aus Wien									
		gesamt		MIV				Modal Split		gesamt		MIV				Modal Split		Sonstiges*	
		absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	
Politischer Bezirk Wien-Umgebung	Gramatneusiedl	20	100	5	100	13	100	2	25	125	13	260	11	85	1				
	Lanzendorf	20	100	12	100	7	100	1	37	185	30	250	6	86	1				
	Leopoldsdorf	49	100	37	100	11	100	1	95	194	71	192	21	191	3				
	Maria-Lanzendorf	38	100	21	100	17	100	0	72	189	44	210	26	153	2				
	Schwechat	3.107	100	1.302	100	1.724	100	81	4.206	135	2.521	194	1.620	94	65				
Erweitertes Untersuchungsgebiet		3.234	100	1.377	100	1.772	100	85	4.435	137	2.679	195	1.684	95	72				

		1991								2001									
		Tagespendler aus Wien								Tagespendler aus Wien									
		gesamt		MIV				Modal Split		gesamt		MIV				Modal Split		Sonstiges*	
		absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	Index	absolut	
Politischer Bezirk Wien-Umgebung	Gramatneusiedl	34	170	21	420	11	85	2	51	255	35	700	14	108	2				
	Lanzendorf	128	640	100	833	27	386	1	100	500	83	692	15	214	2				
	Leopoldsdorf	217	443	170	459	46	418	1	603	1.231	515	1.392	83	755	5				
	Maria-Lanzendorf	36	95	26	124	9	53	1	152	400	124	590	27	159	1				
	Schwechat	5.360	173	3.890	299	1.368	79	102	9.125	294	6.239	479	2.765	160	121				
Erweitertes Untersuchungsgebiet		5.775	179	4.207	306	1.461	82	107	10.031	310	6.996	508	2.904	164	131				

Quelle: Eigene Bearbeitung

Abbildung 31: Tagespendler aus Wien (EUG und HUG, Index-Werte)



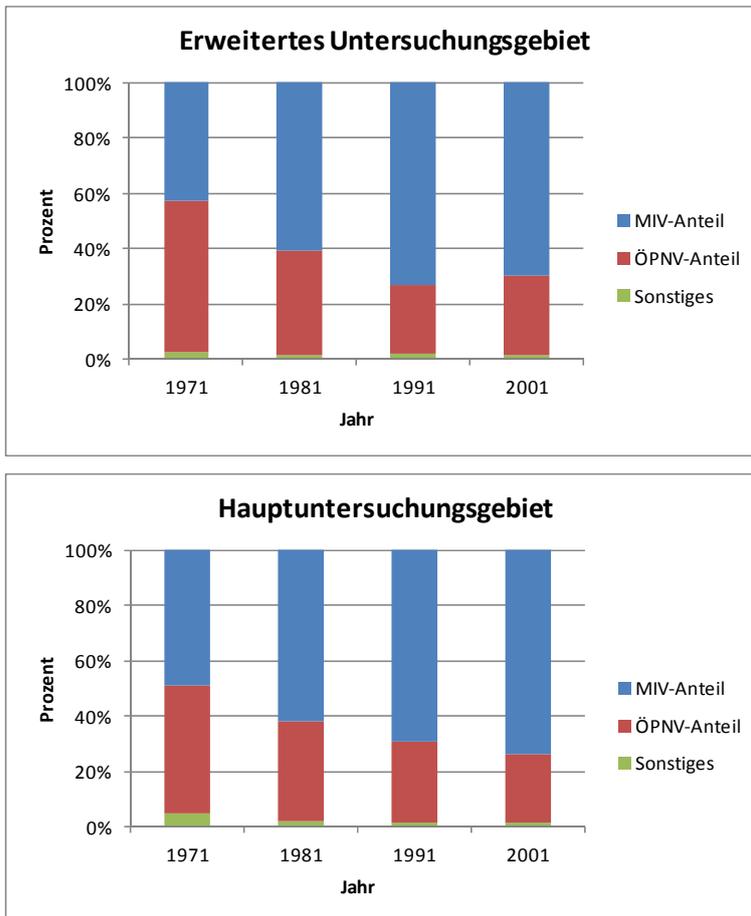
Quelle: Eigene Darstellung

Die Zahl der Einpendler insgesamt entwickelt sich wie auch im EUG deutlich stärker als die Zahl der Auspendler. Im Gegensatz zur Zahl der ÖPNV-Auspendler hat sich zwischen 1991 und 2001 die Zahl der ÖPNV-Einpendler deutlich erhöht.

Als mögliche Ursache kann hier genannt werden, dass im EUG zwei große Arbeitgeber (OMV und Flughafen) jeweils viele Arbeitsplätze an einem Ort bündeln. Die Arbeitsplätze für die Auspendler nach Wien hingegen sind weiter verstreut und somit öffentlich nicht so schnell erreichbar.

4.4.2.4 Modal-Split der Einpendler

Abbildung 32: Modal-Split der Einpendler (EUG und HUG)

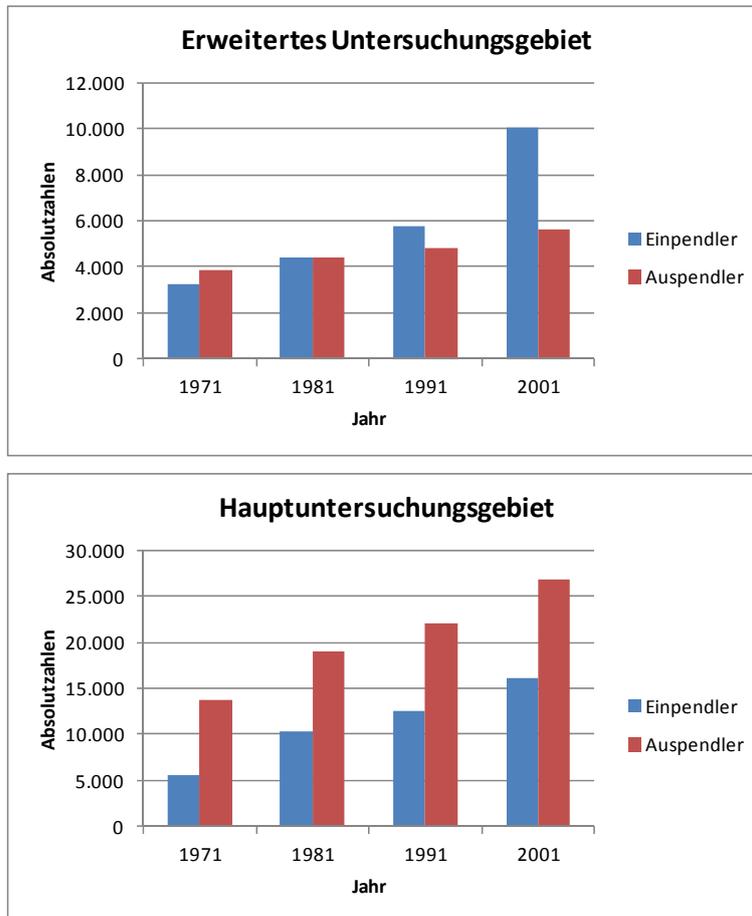


Quelle: Eigene Darstellung

Prinzipiell zeigt Abbildung 32 ein bereits bekanntes Bild – die Anteile im Modal-Split verlagern sich auch im EUG vom ÖPNV in Richtung MIV. Anders als im HUG jedoch steigt der ÖPNV-Anteil der Einpendler zwischen 1991 und 2001. Aus Abbildung 31 waren für diesen Zeitraum bereits die Zuwächse bei den ÖPNV-Einpendlern zu erkennen, die sich auch im Modal-Split niederschlagen.

4.4.2.5 Gegenüberstellung der Aus- und Einpendlerzahlen

Abbildung 33: Gegenüberstellung der Aus- und Einpendlerzahlen (EUG und HUG)



Quelle: Eigene Darstellung

Das EUG ist das einzige Teilgebiet des gesamten Untersuchungsraums, in dem die Zahl der Einpendler seit 1991 höher ist als die der Auspendler. 1981 war die Anzahl der Auspendler nach Wien und die der Einpendler aus Wien praktisch identisch und auch 1971 war die Differenz gering. Aus dieser Entwicklung lässt sich schließen, dass sich im EUG viele Betriebe angesiedelt und folglich viele Arbeitsplätze entwickelt haben. Das EUG zeichnet sich demnach klar als Arbeitsstandort ab.

4.5 Der Raum zwischen Süd- und Süd-Ost-Achse

Das Gebiet zwischen den beiden Verkehrsachsen wird von diesen beeinflusst, auch wenn diesem Raum diesbezüglich lange Zeit keine besondere Beachtung geschenkt worden war. So gibt es hier zum Beispiel in manchen Gemeinden große Widmungsreserven und eine starke Wohngebietsentwicklung, im Bereich Oberwaltersdorf, Ebreichsdorf, Gramatneusiedl und Fischamend kann sogar von der Entwicklung eines zweiten Rings um Wien gesprochen werden. Grund für diese Entwicklung ist die teilweise Überlastung des Gebiets entlang der Südachse. Somit wurde der Raum Richtung Osten zu einem *Ausweichgebiet*, wenn die teuren Wohngegenden im Bezirk Mödling (zum Beispiel Gaaden) nicht mehr leistbar waren. Entscheidungsgründe für diese Gegend als Wohnstandort sind neben den Grundstücks-

preisen außerdem Erreichbarkeit, Ruhe und Grünflächen. Durch eine solche Entwicklung besteht jedoch auch die Gefahr, dass in bestimmten Gebieten eine starke Wohnentwicklung entsteht, die aus raumplanerischen Gesichtspunkten nicht optimal ist (zum Beispiel aufgrund fehlender ÖV-Anschlüsse oder fehlender Nahversorgung).⁸³

Exkurs: „Der Bodenpreis ist Ausdruck der Nachfragerelation zum vorhandenen Angebot. Er kennzeichnet somit die Attraktivität von Standorten und Gemeinden.“⁸⁴ Die Stadtregion weist dabei sehr unterschiedliche Bodenpreise auf. Während es einerseits extrem hohe Grundstückspreise gibt, gibt es andererseits auch preisgünstige Lagen⁸⁵ (siehe Abbildung 34).

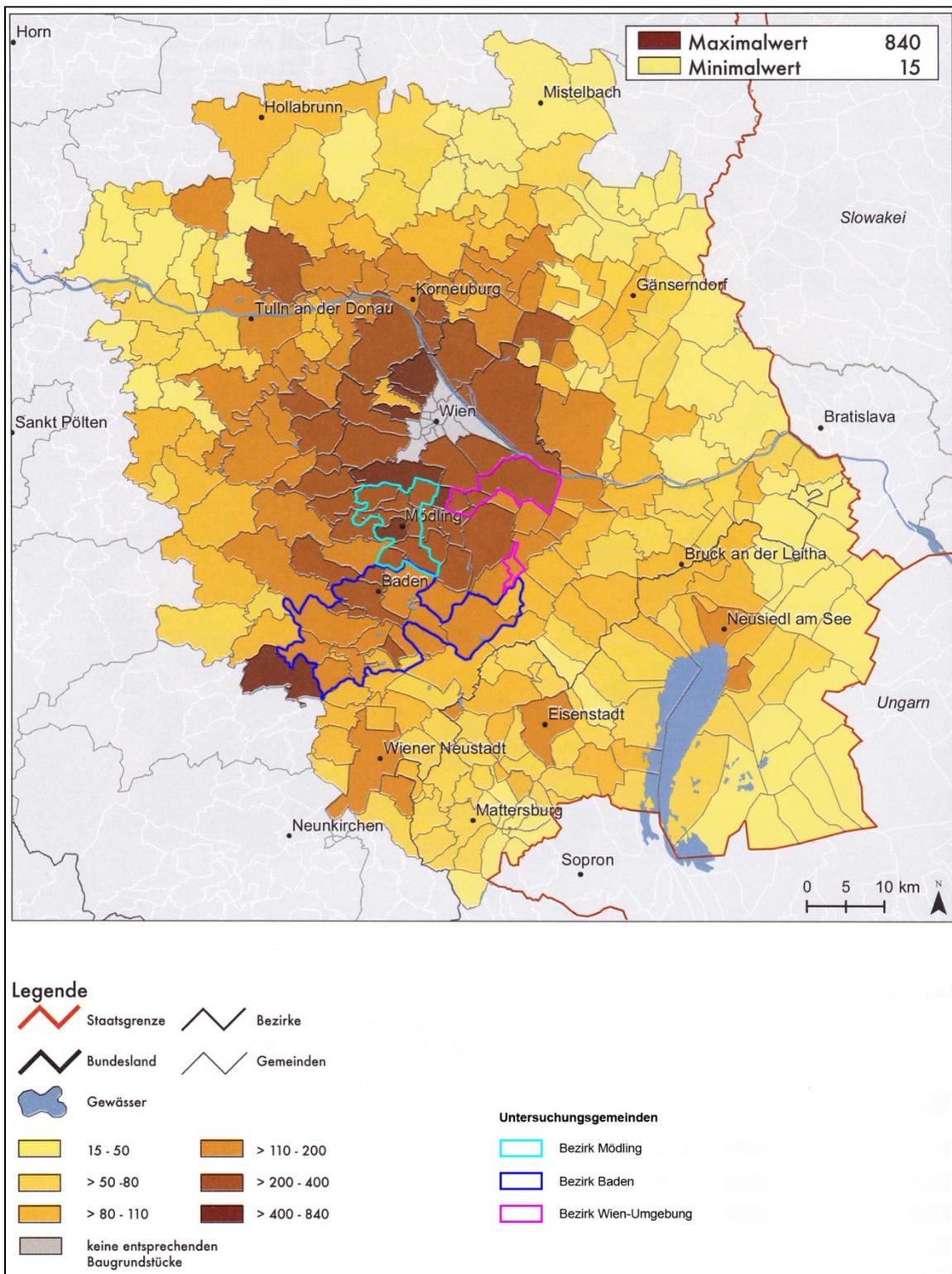
Das zuvor erwähnte *Ausweichgebiet* befindet sich östlich der Süd-Achse – je weiter östlich, desto niedriger die Bodenpreise.

⁸³ (Hacker, 2012)

⁸⁴ (Fassmann, Görgl, & Helbich, 2009, S. 117)

⁸⁵ Vgl. (Fassmann, Görgl, & Helbich, 2009, S. 117)

Abbildung 34: Bodenpreise für einfamilienhaustaugliche Grundstücke (2008, in Euro/m²)



Quelle: (Fassmann, Görgl, & Helbich, 2009, S. 116), eigene Bearbeitung

Eine solche Siedlungsentwicklung, das heißt wenn sich die Räume zwischen Achsen ausfüllen, hat auch gravierende Auswirkungen auf den ÖV. Die Nachfrage aus der Fläche ist dabei zunehmend bemerkbar und der ÖV muss mit Buslinien nachziehen. Zum Beispiel hat der VOR auf solche Entwicklungen keinen

Einfluss und kann darauf nur zeitversetzt reagieren. Aktuell gibt es jedoch Bestrebungen ein Strategiepapier zu entwickeln, um diese Situation besser in den Griff zu bekommen. Die Strategie dabei ist, den Gemeinden klar zu machen, dass öffentlicher Verkehr nur dann ausreichend zur Verfügung gestellt werden kann, wenn der Fokus der Entwicklung entlang von Achsen liegt. Diesbezüglich können den Gemeinden keine Vorschriften gemacht werden, das Ziel ist aber ein abgestimmtes Papier zwischen den Ländern Wien, NÖ und dem Burgenland zu erarbeiten.⁸⁶

⁸⁶ (Stütz, 2012)

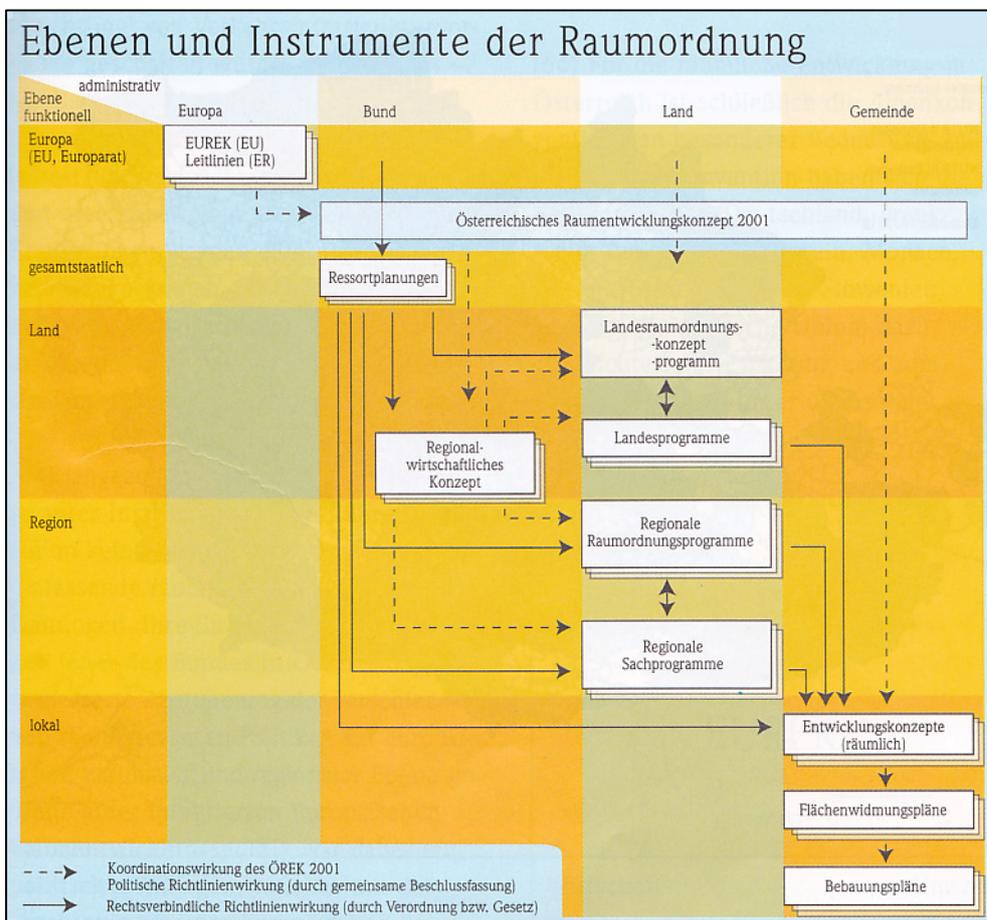
5 Akteure, Ziele und Interessen

Grundsätzlich haben in Österreich die Länder Kompetenz zur Gesetzgebung und Vollziehung in Angelegenheiten der Raumordnung. Eingeschränkt wird diese jedoch von sektoralen Bundeskompetenzen und von der örtlichen Raumplanung im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden. Somit ergeben sich in Österreich drei Planungsebenen:

- die sektorale des Bundes
- die überörtliche der Länder und
- die örtliche der Gemeinden⁸⁷

Einen besseren Überblick über die österreichischen Planungsebenen (respektive öffentlichen Akteure) gibt nachfolgende Grafik.

Abbildung 35: Ebenen und Instrumente der Raumordnung



Quelle: (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 23)

Allgemein sind die verschiedenen Akteure und Faktoren, die Einfluss auf die Entwicklung einer Region haben, kaum – vor allem nicht im Rahmen dieser Arbeit – zu fassen. Neben den bereits erwähnten Be-

⁸⁷ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 47)

hörden haben unter anderem auch wirtschaftliche, ökologische, technische oder gesellschaftliche Aspekte (um nur einige Beispiele zu nennen) maßgebenden Einfluss auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Im Zuge dieses Kapitels wird versucht, zumindest auf die wichtigsten Akteure etwas genauer einzugehen, die die Entwicklung der Untersuchungsregion entscheidend beeinflusst haben beziehungsweise auch in der Gegenwart noch beeinflussen. Dabei handelt es sich nicht nur um öffentliche, sondern auch um private Akteure, deren Ziele und Interessen stets unterschiedlich sind und sich oft nur schwer vereinbaren lassen.

Deshalb spielen die Begriffe *Ziele* und *Interessen* in diesem Kapitel eine entscheidende Rolle. Wichtig ist in diesem Zusammenhang nicht nur die Frage nach den Zielen der Akteure, sondern auch nach den Interessen, die dahinter stehen. Um diese Ziele und Interessen (und deren Wandel im Laufe des Untersuchungszeitraumes) aufzuzeigen, werden einerseits Entwicklungskonzepte⁸⁸ analysiert und andererseits fließen auch hier wieder Erkenntnisse aus den Experteninterviews mit ein. Im Sinne von Punkt 2.2.1.2 beschäftigt sich dieses Kapitel mit der Frage *Was sollte sein?*.

Bei der Analyse von Konzepten und Programmen (wobei stets darauf geachtet wurde, dass diese auch tatsächlich den *gesamten* Untersuchungsraum betreffen) werden jene Ziele herausgegriffen, die relevant für das Thema dieser Arbeit sind. In Kapitel 6 werden alle Ziele, zu denen eine Aussage gemacht werden kann, in einer Matrix zusammengefasst und deren Erreichung im Sinne von Entwicklungstendenzen beurteilt.

5.1 Bund (Bundesministerien)

Hoheitliche Raumordnung ist in der österreichischen Bundesverfassung nicht explizit erwähnt. Sie ist nach Generalklausel des Artikels 15 B-VG als Aufgabe den Ländern zugewiesen. Außer es werden, wie bereits erwähnt, Kompetenzen des Bundes berührt. In jenen Materien, die laut Bundesverfassung ausdrücklich in die Kompetenz des Bundes fallen, setzt der Staat sehr wohl rechtssetzende und vollziehende Maßnahmen.⁸⁹ Dies betrifft unter anderem das „*Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schifffahrt [...]*“, „*Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge [...]*“, „*Bergwesen; Forstwesen einschließlich des Triftwesens; Wasserrecht*“.⁹⁰

Der Bund verfügt über folgende Möglichkeiten, mit denen räumliche Entwicklungen (maßgeblich) beeinflusst werden können:

- wirtschaftliche Instrumente (zum Beispiel Förderungen am Arbeitsmarkt)

⁸⁸ Definition lt. NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-21. § 1, Zi. 1, Abs. 11: „*Entwicklungskonzepte: Leitvorstellungen aufgrund der Ergebnisse der Grundlagenforschung für die mittel- und langfristige Entwicklung des jeweiligen Raumes (Land, Region, Gemeinde)*“

⁸⁹ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 26)

⁹⁰ Bundes Verfassungsgesetz (BV-G), A. Allgemeine Bestimmungen, Artikel 10, Absatz (1). i.d.F.v. 11.1.2012

- öffentliche Infrastruktur-Investitionen
- öffentliche Dienstleistungsbetriebe (zum Beispiel Universitäten)⁹¹

5.2 Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) wurde 1971 gegründet und dient zur Abstimmung und Koordinierung raumrelevanter Aktivitäten der Gebietskörperschaften.⁹²

5.2.1 Österreichisches Raumordnungskonzept 1981

Das 1981 erstmals herausgegebene Österreichische Raumordnungskonzept (ÖRK) stellt den „*Versuch eines umfassenden, von allen Gebietskörperschaften gemeinsam getragenen Konzepts für die Entwicklung der räumlichen Struktur Österreichs*“⁹³ dar. Zwischen den Gebietskörperschaften besteht demnach eine Grundübereinstimmung über die Ziele, auf die hin sich Österreich entwickeln soll. Der Raumbezug findet sich dabei in Zielaussagen über erstrebenswerte Lebensbedingungen sowie in Zielen zu verschiedenen Sachbereichen. Inhaltlich bezieht sich das ÖRK dabei auf ganz Österreich und stellt somit eine *Rahmenplanung auf gesamtösterreichischer Ebene* dar. Daraus ergibt sich klarerweise, dass Aussagen über Ziele allgemeiner gehalten werden müssen als jene Planungsaussagen, die sich auf ein bestimmtes Bundesland oder eine bestimmte Gemeinde beziehen.⁹⁴

Dieser Umstand macht deutlich, dass das ÖRK beziehungsweise das spätere Österreichische Raumentwicklungskonzept (ÖREK), die beide lediglich Empfehlungscharakter haben, auf die Entwicklung der Untersuchungsregion nur geringen Einfluss haben können. Die Ziele werden trotzdem angeführt, um nachvollziehen zu können, ob sie sich im Laufe der Zeit geändert haben und inwiefern sie sich in Zielen von Landes- oder Regionalentwicklungsprogrammen wiederfinden.

Das ÖRK soll all jene Zielgruppen ansprechen, die an der Raumordnung beteiligt und von ihr betroffen sind. *Beteiligt* sind im Sinne des ÖRKs in erster Linie die Gebietskörperschaften, denn Bund, Länder und Gemeinden sollen gemeinsam und aufeinander abgestimmt gesamtösterreichische Ziele verwirklichen und Aufgaben erfüllen. Neben dem koordinierenden staatlichen Handeln wird aber auch die Bedeutung der aktiven Mitwirkung von privaten Institutionen und auch von einzelnen Bürgern als wichtig angesehen. Die Bürger sind jedoch nicht die einzigen *Betroffenen* der Raumordnung, betroffen sind auch private und öffentliche Institutionen, Gemeinden und Länder, der Lebensraum und die Umwelt.⁹⁵

Wie allgemein die Ziele des ÖRKs formuliert sind, lässt sich anhand einiger Beispiele, die aufgrund ihres Themenbezuges herausgegriffen wurden, leicht erkennen. Außerdem sollte bei einigen (vor allem bei

⁹¹ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 26)

⁹² Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 9)

⁹³ (ÖROK & Wicha, Das österreichische Raumordnungskonzept. Einführung Übersicht Kurzdarstellung, 1982, S. 5)

⁹⁴ Vgl. (ÖROK & Wicha, Das österreichische Raumordnungskonzept. Einführung Übersicht Kurzdarstellung, 1982, S. 5)

⁹⁵ Vgl. (ÖROK & Wicha, Das österreichische Raumordnungskonzept. Einführung Übersicht Kurzdarstellung, 1982, S. 16)

verkehrsrelevanten) Zielen bedacht werden, dass das ÖRK von 1981 lange vor dem EU-Beitritt Österreichs erarbeitet wurde.

Gesellschaftsbezogene Ziele (Auswahl)⁹⁶

- „Herstellen ausgewogener Lebensbedingungen in Österreich“
- „Sicherung der ökologischen Bedingungen“
- „Versorgung mit Wohnungen, die nach Lage und Qualität Privatheit und gesellschaftliche Entfaltung ermöglichen“
- „Erwerbsmöglichkeiten mit regionaler und beruflicher Mobilität“
- „Bereitstellen von Informations-, Kommunikations- und Verkehrseinrichtungen“
- „Schutz erhaltenswerter Naturgegebenheiten und Kulturgüter“

5.2.1.1 Sachbereich Siedlungswesen

Bereits damals wurde auf die „Wechselbeziehungen zwischen Lagegunst, Einwohnerzahl, wirtschaftlicher Bedeutung und Ausstattung“⁹⁷ hingewiesen. Ein Umstand, der sich exakt auf das Untersuchungsgebiet umlegen lässt.

Ziele (Auswahl)

- Den unerwünschten Prozessen der Erschließungs- beziehungsweise Versorgungsprobleme aufgrund der Zersiedelung und der Verkehrs- und Umweltprobleme in Ballungsgebieten muss durch eine Steigerung der Attraktivität sowie durch Verbesserung der Wohn- und Umweltverhältnisse entgegengewirkt werden.
- Ein ausgewogenes Verhältnis von Erneuerung und Erweiterung ist erwünscht (vor allem unter Berücksichtigung der Flächenerfordernisse).
- Die weitere Zersiedelung soll durch möglichst räumliches Konzentrieren von Siedlungsentwicklung und durch konzentrieren von Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel vermieden werden.⁹⁸

5.2.1.2 Sachbereich Verkehrswesen

Das Verkehrswesen wird als einer der wichtigsten Sachbereiche erachtet. Die Forderungen nach besserer Erreichbarkeit und Ausstattung der Räume mit Verkehrsmitteln müssen mit den räumlichen und ökologischen Bedingungen abgestimmt werden.⁹⁹

⁹⁶ (ÖROK & Wicha, Das österreichische Raumordnungskonzept. Einführung Übersicht Kurzdarstellung, 1982, S. 16)

⁹⁷ (ÖROK & Wicha, Das österreichische Raumordnungskonzept. Einführung Übersicht Kurzdarstellung, 1982, S. 41)

⁹⁸ Vgl. (ÖROK & Wicha, Das österreichische Raumordnungskonzept. Einführung Übersicht Kurzdarstellung, 1982, S. 42)

⁹⁹ Vgl. (ÖROK & Wicha, Das österreichische Raumordnungskonzept. Einführung Übersicht Kurzdarstellung, 1982, S. 51)

Ziele (Auswahl)

- Das Verkehrsnetz soll entsprechend den zugeordneten Aufgaben (zentrale Orte, Arbeitszentren, Fremdenverkehrszentren, Hauptverkehrsströme etc.) ausgebaut werden.
- Ausbau des Verkehrsnetzes unter möglicher Schonung der finanziellen Mittel, der Energie, der Umwelt und des Bodens etc.
- Verringerung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen (Luftverschmutzung, Lärmbelastigung etc.) der Lebensqualität.
- Ausbau der Fernverkehrswege nach österreichischen Interessen.¹⁰⁰
- Verbesserung der interregionalen Verkehrsverhältnisse, sowohl im MIV als auch im ÖV.
- Verbesserung des ÖPNV in den Ballungszentren sowie von diesen zu den benachbarten regionalen und überregionalen Arbeitszentren durch
 - den Ausbau von U- und S-Bahn
 - den Ausbau des Autobuszubringerverkehrs
 - den Ausbau von P&R-Anlagen
 - die Einrichtung eines Fahrplan- und Tarifverbundsystems in den Ballungsräumen.¹⁰¹

5.2.2 Österreichisches Raumordnungskonzept 1991

Das ÖRK 1991 wird nicht mehr als *Versuch eines Konzepts zur Entwicklung der räumlichen Struktur Österreichs* sondern schon als „*Rahmenplanung auf gesamtstaatlicher Ebene mit Leitbildfunktion für detaillierte Planungen, Konzepte und Programme von Bund, Ländern und Gemeinden*“¹⁰² gesehen.

Einleitend wird angemerkt, dass dem ÖRK 1981 die erforderliche dynamische Betrachtungsweise für Entwicklungschancen und -absichten und notwendige prognostische Grundlagen fehlten, da es weitgehend von einer statischen Betrachtungsweise ausging. Der Wissensstand und das Problembewusstsein der 1970er-Jahre (die ja die Grundlage des ÖRK 1981 bildeten) waren noch nicht so weit, als dass die Dringlichkeit des Schutzes der knappen Ressource Boden und Umwelt ausreichend erkannt wurde. Auch die Zusammenhänge von Siedlungsentwicklung, Verkehrsinfrastruktur und steigender Mobilität wurden zu wenig beachtet. Zielformulierungen waren allgemein leitbildhaft, Zielformulierungen für die Raumordnungspolitik beziehungsweise Anforderungen an die Regionalpolitik fehlten sogar weitgehend.¹⁰³

¹⁰⁰ Vgl. (ÖROK & Wicha, Das österreichische Raumordnungskonzept. Einführung Übersicht Kurzdarstellung, 1982, S. 52)

¹⁰¹ Vgl. (ÖROK & Wicha, Das österreichische Raumordnungskonzept. Einführung Übersicht Kurzdarstellung, 1982, S. 53)

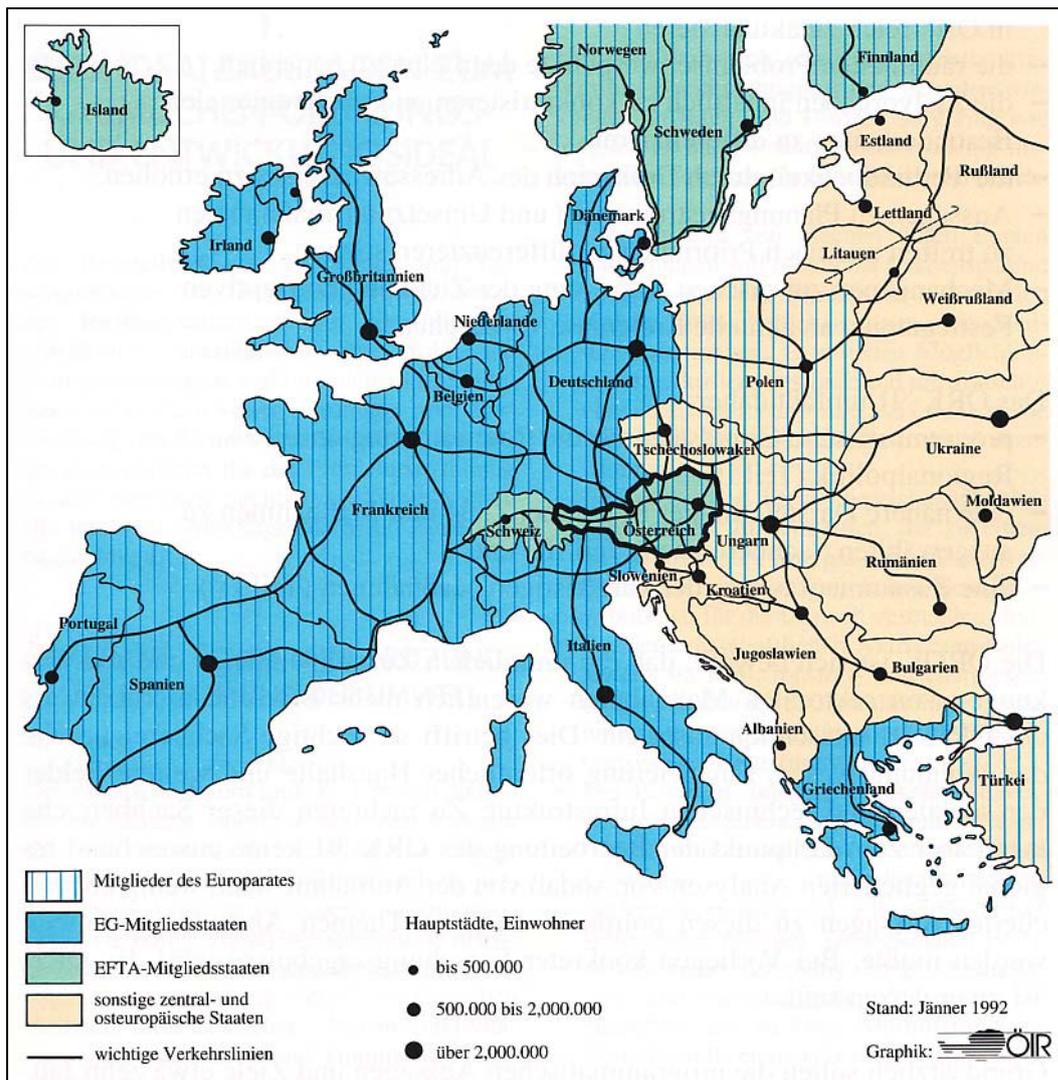
¹⁰² (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 9)

¹⁰³ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 9 f)

Bis in die zweite Hälfte der 1980er-Jahre war die Rolle Österreichs stark auf politische und militärische Neutralität und auf die Orientierung an Westeuropa (zum Beispiel aus Sicht der Wirtschaft oder des Verkehrs) ausgerichtet. Das Thema Osteuropa wurde nur eingeschränkt behandelt. Diese Rahmenbedingungen haben sich jedoch stark gewandelt, Gründe dafür waren die geplante Einführung eines EG-Binnenmarktes, die angestrebte Aufnahme Österreichs in die EG oder der wirtschaftliche und gesellschaftliche Umbruch in Osteuropa. *„Die Rolle Österreichs wandelt sich von einem am Rande eines Wirtschafts- und Gesellschaftsraumes liegenden Staat zu einem aus allen Nachbarstaaten gleichermaßen zugänglichen Lebens- und Wirtschaftsraum. Die gesamteuropäische Integration bietet große Vorteile und eröffnet Möglichkeiten für erweiterte Wirtschaftsbeziehungen. Allerdings sind auch Belastungen durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, geänderte Bestimmungen für den Agrarmarkt, sich verschärfende Konkurrenzverhältnisse durch den internationalisierten Bodenmarkt und insbesondere die erhöhte internationale Wanderung zu erwarten.“*¹⁰⁴ Nachfolgende Abbildung soll die damals vorherrschende politische Lage veranschaulichen.

¹⁰⁴ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 10 f)

Abbildung 36: Politische Lage in Europa 1992



Quelle: (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 11)

Bereits Ende der 1980er- beziehungsweise Anfang der 1990er-Jahre war klar, dass die aufkommenden Veränderungen teils große Auswirkungen auf Österreich haben würden. Vorteile und Belastungen würden regional unterschiedlich stark ausgeprägt sein, wodurch an Raumordnung und Regionalpolitik größere Anforderungen gestellt werden mussten als in den 1970er- und 1980er-Jahren. Die Ansprüche des ÖRKs 1991 waren demnach unter anderem:

- Zielvorgaben inhaltlich zu konkretisieren und nach regionalen Besonderheiten zu differenzieren
- Aussagen zu Planungsinstrumenten und Umsetzungsmaßnahmen zu treffen und nach Prioritäten zu differenzieren

Außerdem empfiehlt die ÖROK ihren Mitgliedern, besonders durch die Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen zur Realisierung des ÖRK 1991 beizutragen.¹⁰⁵

Das ÖRK 1991 formuliert Ziele zu fünf unterschiedlichen Sachbereichen, wobei hier wieder nur die Bereiche *Raum* (respektive Siedlungsentwicklung) und *Verkehr* herausgegriffen werden.

5.2.2.1 Sachbereich Raum (Unterpunkt Siedlungsentwicklung)

In den 1980er-Jahren erfolgte eine Schwerpunktverlagerung von der Entwicklungs- zur Ordnungspolitik. In den Bundesländern soll die bisher nicht zufriedenstellend bewältigte Aufgabe der Raumordnung neu in den Vordergrund gestellt werden, wodurch eine bessere Steuerung der Siedlungsentwicklung und eine rationellere Bodennutzung ermöglicht werden soll. In der Planungspraxis waren folgende Defizite feststellbar:

- Nur wenige Länder hatten ein Landesentwicklungsprogramm (unter anderem auch NÖ nicht, hier gab es an dessen Stelle jedoch sektorale Raumordnungsprogramme¹⁰⁶)
- Für viele Gebiete, gerade jene mit dynamischer Siedlungsentwicklung, gab es keine verbindlichen, regionale Raumordnungspläne
- Regionale Raumordnungspläne enthielten oft keine hinreichend verbindlichen Festlegungen für die Baulandwidmung der Gemeinden
- In Flächenwidmungsplänen ausgewiesenes Bauland, das weit über den mittelfristigen Bedarf hinausgeht
- Flächenwidmungspläne werden häufig Einzelinteressen nachgebend geändert
- Bebauungsplanung wird nur in einigen Ländern zur Baulandgestaltung eingesetzt

Siedlungsflächenerweiterungen gehen zu Lasten un bebauter Flächen und führen im städtischen Nachbereich zu einem Verlust an Lebensqualität. Das Problem des ungehemmten Verbrauchs der endlichen Ressource *Boden* wird im ÖRK 1991 als *unterschätzt* bezeichnet.¹⁰⁷

Ziele (Auswahl)

- *„Der Lebens- und Siedlungsraum ist dauerhaft funktionsfähig zu gestalten und zu erhalten. Dabei sollen die Siedlungsgebiete so entwickelt werden, daß bei Sicherung der funktionellen Vielfalt für den einzelnen gesunde Lebens- und Umweltbedingungen gewährleistet werden.“¹⁰⁸*
- *„Siedlungsgebiete sollen konzentriert und räumlich begrenzt entwickelt werden. Die Ausweitung neuer Wohn- und Betriebsbaugebiete soll an die Bedingung der Er-*

¹⁰⁵ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 11 f)

¹⁰⁶ Vgl. (Landesregierung V. d., 1979)

¹⁰⁷ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 19)

¹⁰⁸ (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 34)

schließbarkeit durch den öffentlichen Verkehr sowie an eine kostengünstige Ver- und Entsorgung gebunden werden; Bebauungsdichten sollen vorausschauend festgelegt werden.“¹⁰⁹

- Unter anderem soll durch
 - bessere Nutzung bestehender Bausubstanzen
 - Nutzung unausgeschöpfter Bebauungspotentiale
 - flächensparenden Wohnungsneubau im verdichteten Flachbau und Geschößwohnungsbau
 - verstärkte Bedarfsorientierung bei Neuwidmungen
 eine flächensparende Siedlungsentwicklung gefördert werden.
- Förderung einer aktiven Bodenpolitik durch
 - Bodenbeschaffungsfonds¹¹⁰ der Länder
 - Abschluss privatrechtlicher Verträge zwischen Gemeinde und Bauwerber¹¹¹
- In Stadtumlandgebieten soll sich die Siedlungsentwicklung an vorhandenen Siedlungsgebieten beziehungsweise am öffentlichen Nahverkehrssystem orientieren. Problematisch sind hier Auslagerungen städtischer Funktionen ins Umland (verfügbarer und verhältnismäßig günstiger Boden) und die damit verbundene Konkurrenzpolitik der Umlandgemeinden. Deshalb sollen zum Beispiel
 - zusätzliche Wohngebiete unter Schonung bedeutsamer Freiräume und im Anschluss an bestehende Siedlungsgebiete errichtet werden
 - Wohngebiete im Fußgängereinzugsbereich von Haltestellen regionaler Nahverkehrssysteme konzentriert werden.
- In Stadtrandgebieten sollen Baulandreserven und bestehende Siedlungsgebiete zur Verdichtung von Wohngebieten genutzt werden.¹¹²

5.2.2.2 Sachbereich Verkehr

„Art und Umfang des Verkehrs werden von der räumlichen Verteilung und Zuordnung der menschlichen Aktivitäten, den natürlichen ökonomischen Möglichkeiten sowie deren Änderungen bestimmt.“¹¹³

¹⁰⁹ (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 34)

¹¹⁰ Bodenbeschaffungsfonds (respektive Baulandfonds) dienen hauptsächlich dazu, (günstiges) Bauland für bestimmte Nutzungen (zum Beispiel sozialer Wohnbau) zur Verfügung zu stellen. Sie sind dabei wichtige Know-how-Träger im Dienste des Landes und der Gemeinden. Mit Baulandfonds kann Einfluss unter anderem auf die Ortsentwicklung, auf die Ansiedlungspolitik oder auf die Vertragsraumordnung Einfluss genommen werden. In anderen Bundesländern (zum Beispiel Wien, Tirol, Salzburg) gibt es eine solche Einrichtung im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung des Landes bereits.

Quelle: (Niederösterreichische Wohnbauforschung, 2011), Minderung des Grundflächenverbrauchs im Wohnbau, <http://www.noewohnbauforschung.at/documentation/ef2186.pdf>, abgefragt am 14.5.2012

¹¹¹ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 34 f)

¹¹² Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 36 f)

¹¹³ (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 105)

Internationalisierung und der immer größer werdende Aktivitätskreis des Einzelnen haben das Verkehrs- und Transportbedürfnis von Bevölkerung und Wirtschaft stark gesteigert. Der Ausbau der Verkehrswege und das wachsende Verkehrsvolumen führen zu erheblichen Belastungen für Mensch und Umwelt. Die räumliche Entwicklung ist einerseits die Ursache der wachsenden Verfügbarkeit des MIV, andererseits verursacht sie auch die Notwendigkeit des MIV, um den Spagat zwischen *Wohnen im Grünen* und *städtischem Leben* schaffen zu können. Im ÖRK 1991 werden Suburbanisierung und Landflucht als Ursache für die Entwicklung genannt. Stadt-Umland-Gebiete haben die größte Zunahme an Einwohnern, Haushalten, Wohnungen und Arbeitsplätzen, während Stadtkerne und der ländlich-periphere Raum unter Abwanderung leiden. Wohnen im Stadtumland und Betriebe, die sich vermehrt dort ansiedeln, erzeugen jedoch mehr Verkehr, da bei der Standortwahl zu wenig auf die ÖV-Erschließung geachtet wird – wodurch die Abhängigkeit vom MIV weiter zunimmt.¹¹⁴

Durch die wachsende Individualmotorisierung reduziert sich aber auch die Akzeptanz des ÖV. Die Ansprüche an Verfügbarkeit und Zugänglichkeit und die Bequemlichkeit der Bevölkerung nehmen zu, wodurch bei unzureichendem ÖV-Angebot auf das Auto zurückgegriffen wird – außer die Menschen haben keine Alternative zur Benützung des ÖPNV. Dadurch wird das Negativeimage des öffentlichen Verkehrs weiter verstärkt. Die Akzeptanz wird aber auch an Erreichbarkeitsunterschieden zum MIV gemessen. Erreicht jemand sein Ziel mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur mit einem unverhältnismäßig hohem (Zeit-) Aufwand, wird er eher mit dem Auto fahren. Diesbezüglich gibt es in Österreich sehr ausgeprägte regionale Unterschiede, es herrscht ein deutliches Zentrum-Peripherie-Gefälle.^{115 116}

Ziele (Auswahl)

„Raumordnung und Regionalpolitik werden maßgeblich durch verkehrspolitische Maßnahmen beeinflusst und sollten sich ihrer verstärkt bedienen, um ordnungs- und entwicklungspolitische Ziele umzusetzen.“¹¹⁷

- *„Eine abgestimmte Raumordnungs- und Verkehrspolitik muß im Interesse des Schutzes von Gesundheit, Lebensqualität und Umwelt darauf ausgerichtet sein,*
 - *dem Entstehen von Strukturen entgegenzuwirken, die übermäßig viel Verkehr erzeugen;*
 - *eine einseitige Abhängigkeit vom (motorisierten) Individualverkehr zu vermeiden;*
 - *der ungesteuerten Weiterentwicklung des Verkehrs entgegenzuwirken, da nicht alle Verkehrsansprüche befriedigt werden können;**[...].“¹¹⁸*

¹¹⁴ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 105)

¹¹⁵ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 107)

¹¹⁶ Dieses Zentrum-Peripherie-Gefälle spiegelt sich in Punkt 4.3.2.9 wieder: In Ballungsräumen ist die Akzeptanz gegenüber dem ÖV höher als in der Peripherie.

¹¹⁷ (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 115)

¹¹⁸ (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 115)

- *„Die Raumordnung hat durch geeignete*
 - *Steuerung der Siedlungsentwicklung und Standortentscheidungen,*
 - *Lenkung der Standortwahl von Betrieben und anderen wirtschaftlichen Aktivitäten, die erheblichen Verkehr auslösen,*
 - *Festlegung von Entwicklungsgrenzen,*
 - *räumliche Anordnung der unterschiedlich verträglichen Raumnutzungen nach dem Prinzip der dezentralen Konzentration, entlang von Siedlungs- oder Entwicklungsachsen und*
 - *bauliche und funktionelle Erneuerung alter Siedlungskörper (Stadterneuerung, Dorferneuerung, Erneuerung alter Industriegebiete) zur Minimierung des Verkehrsbedarfs beizutragen und fußläufige Verflechtungsbereiche zu fördern.“¹¹⁹*
- *„Die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel soll durch*
 - *bessere Fahrplananpassung an den regionalen Bedarf,*
 - *[...]*
 - *die Schaffung gleichwertiger Benützungsbedingungen für alle Verkehrsmittel,*
 - *Attraktivierung kombinierter Verkehrsformen erleichtert werden.“¹²⁰*

5.2.3 Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001

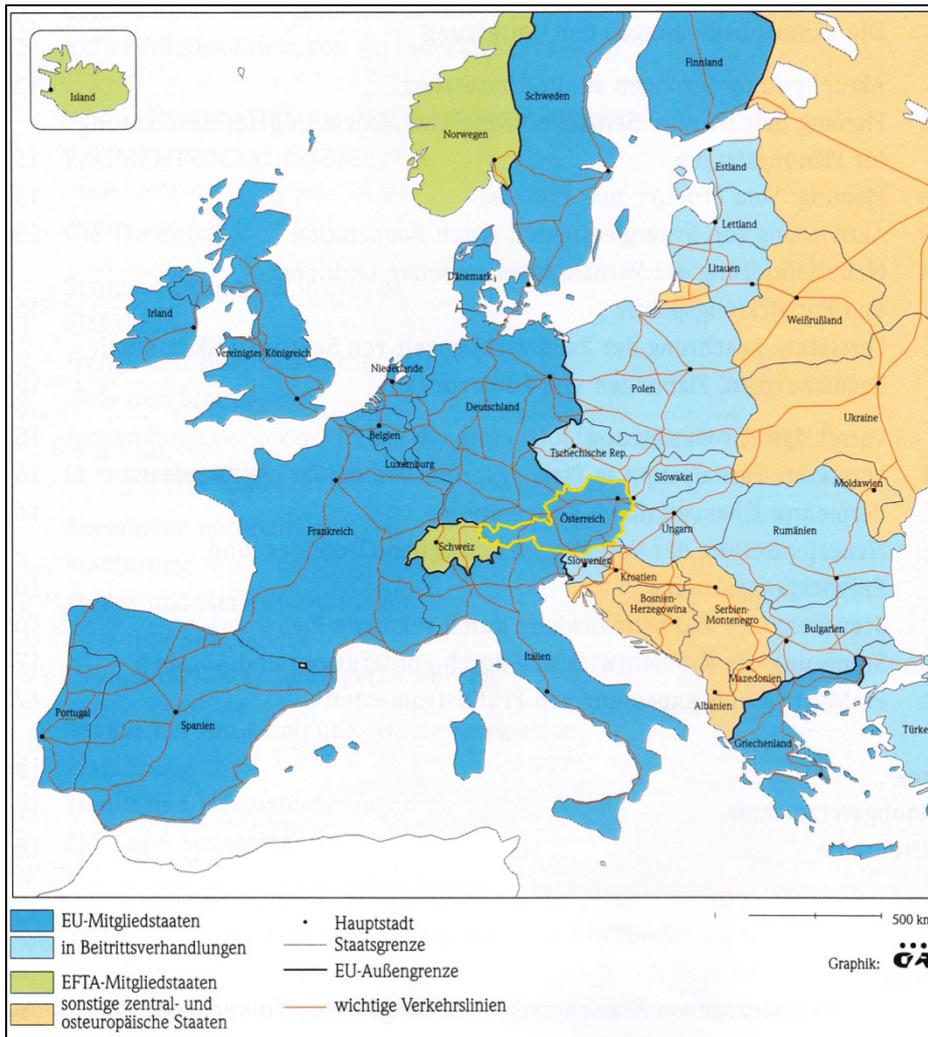
Mit dem Beitritt Österreichs zur EU 1995 haben sich die Rahmenbedingungen für die Raumentwicklung verändert. Wesentliche Punkte waren dabei der Start der Währungsunion, der Wegfall der Binnenkontrollen beziehungsweise allgemein der erleichterte Austausch von Gütern und Dienstleistungen über die nationalstaatlichen Grenzen hinweg. Die damals geplante EU-Osterweiterung wurde aufgrund von regionalen Unterschieden in den Bereichen Beschäftigung, Einkommen und Wirtschaftsstruktur noch als *Herausforderung mit dem Risiko unerwünschter Folgewirkungen* bezeichnet. Sie sollte aber die Kooperation mit Drittstaaten verstärken und eine wachsende Wohlstandsdifferenz im Osten Europas vermeiden.¹²¹ Abbildung 37 zeigt die veränderten Rahmenbedingungen im Vergleich zur politischen Lage 1992 (siehe Abbildung 36).

¹¹⁹ (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 116)

¹²⁰ (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 118)

¹²¹ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 8 f)

Abbildung 37: Politische Lage in Europa 2001

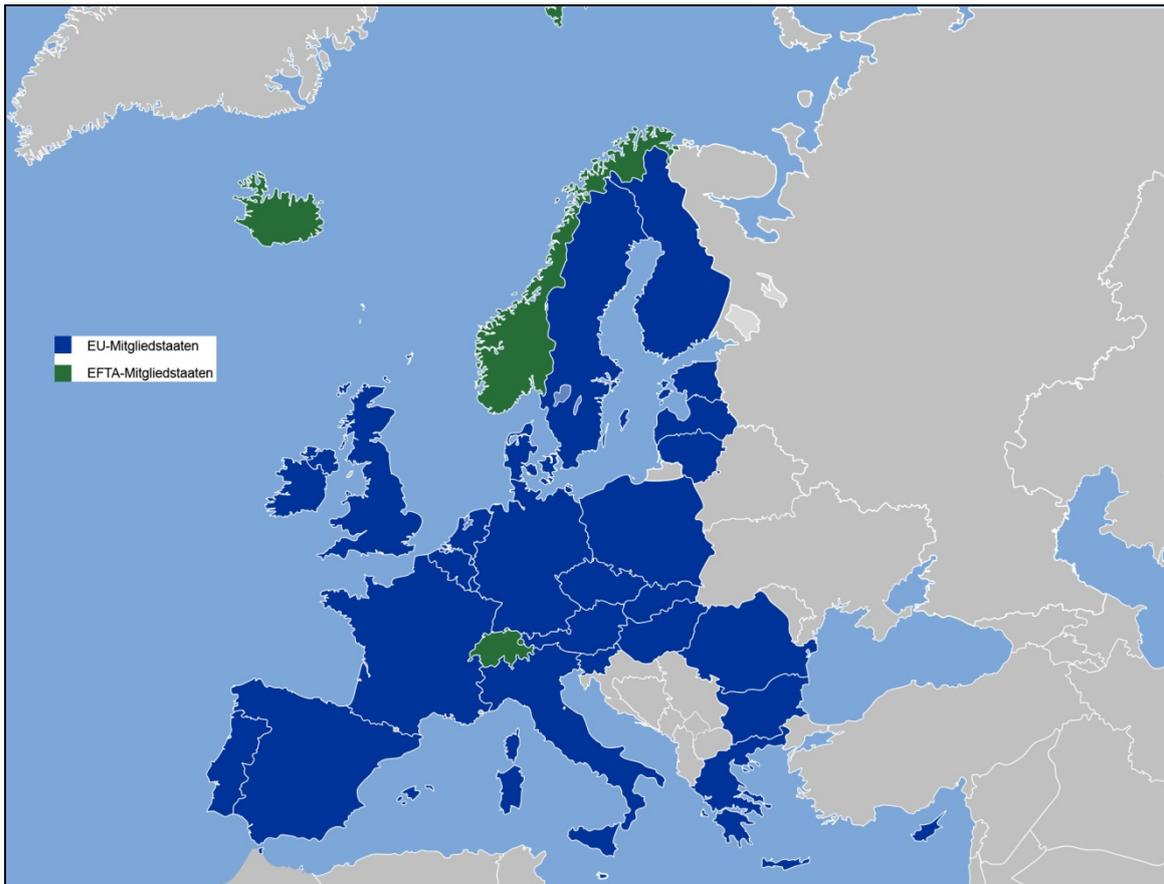


Quelle: (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 8)

Exkurs: Aktuell sieht die politische Lage so aus, wie sie Abbildung 38 zeigt. Am 1.5.2004 traten insgesamt zehn Staaten der EU bei, darunter Tschechien, die Slowakei und Ungarn, Rumänien und Bulgarien sind seit dem 1.1.2007 EU-Mitglieder.¹²²

¹²² Vgl. (Wikipedia, 2012) <http://de.wikipedia.org/wiki/Eu#Erweiterungen>, abgefragt am 4.5.2012

Abbildung 38: Politische Lage in Europa 2012



Quelle: (Wikipedia, 2012) http://commons.wikimedia.org/wiki/File:EU_and_EFTA.svg, abgefragt am 4.5.2012, eigene Bearbeitung

Die Mobilität von Arbeit und Kapital wird durch die verstärkte internationale Arbeitsteilung, die Beseitigung nationalstaatlicher Barrieren und durch die technologische Entwicklung weiter erhöht. Somit gewinnen qualitative Standortmerkmale (zum Beispiel Image einer Region, Erholungsmöglichkeiten etc.) an Bedeutung und entscheiden den Wettbewerb der Regionen.¹²³

5.2.3.1 Themenbereich Ressourcen nachhaltig nutzen

Der wachsende Flächenverbrauch, welcher als das Ergebnis komplexer, gesellschaftlicher Veränderungen bezeichnet wird, ist auch im ÖEK 2001 ein wichtiges Thema. Unter anderem sind bei der Nutzungskategorie *Wohnen* die Zunahme der Haushalte, der Wunsch nach mehr Wohnfläche und nach *Wohnen im Grünen* die Ursachen für den wachsenden Wohnflächenverbrauch. Für das Umland der Städte wird der Verbrauch der Ressource *Raum* als *an seine Grenzen stoßend* bezeichnet.¹²⁴

¹²³ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 9)

¹²⁴ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 56 f)

Ziele (Auswahl)

- Ressourcenschonende Siedlungsentwicklung
 - Wohnbautätigkeit mit ÖPNV koppeln
 - Wohnbautätigkeit dort verdichten, wo leistungsfähiger ÖPNV vorhanden ist¹²⁵
- Sicherung und Inwertsetzung von Freiräumen¹²⁶
- Lebensstile, Werthaltungen und Wirtschaftsweisen
 - *„Entwicklung von Lebensstilen und gesellschaftlichen Werthaltungen, die verantwortungsbewusst mit den erneuerbaren und besonders den nicht-erneuerbaren Ressourcen umgehen.“¹²⁷*

5.2.3.2 Themenbereich Mobilität und Verkehr

Ziele (Auswahl)

- Abwicklung eines möglichst hohen Anteils des Verkehrs auf umweltfreundlichen Verkehrsträgern
 - Personenverkehr: kurze Fahrzeiten, Pünktlichkeit, Komfort¹²⁸
- Sicherung der Nachhaltigkeit
 - Geringere Umweltbelastungen → Förderung von Raumstrukturen, die die Verkehrsnachfrage minimieren
 - Konzentration der Siedlungstätigkeit möglichst entlang der Achsen des ÖV¹²⁹

5.3 Land (NÖ Landesregierung)

In den 1950er- und 1960er-Jahren kam es, wie bereits nach dem 1. Weltkrieg, vermehrt zur Entwicklung von *wilden Siedlungen*, vor allem im Wienerwald. Diese Entwicklung beruhte auf dem Beginn der Motorisierung in den späten 1950er-Jahren und auf den Suburbanisierungstendenzen und dem Streben nach Wochenend- und Ferienhäusern. Für raumplanerische Überlegungen wurde nicht viel Zeit aufgewendet und die *örtliche Raumordnung* (Bauordnung, Regulierungspläne) trat unter anderem wegen des Vorantreibens des Wiederaufbaus zerstörter Städte und Ortschaften in den Hintergrund. Hauptgrund für diesen Zustand war jedoch das Fehlen einer modernen gesetzlichen Grundlage.¹³⁰

¹²⁵ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 60)

¹²⁶ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 63)

¹²⁷ (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 64)

¹²⁸ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 97)

¹²⁹ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 98)

¹³⁰ Vgl. (Wagner, 2006, S. 75)

5.3.1 NÖ Raumordnungsgesetz 1976

Das NÖ ROG 1976 brachte unter anderem erstmals „klare Kriterien, die dem Land als Genehmigungsbehörde die Möglichkeit boten, Genehmigungsanträge zu versagen und nicht nahezu alles genehmigen zu müssen. Seit dieser Neufassung gibt es Planungsrichtlinien für die Festlegung von Flächenwidmungen (siehe § 14 Abs. 2), darunter (Ziffer 8) auch die Verpflichtung zu geschlossenen Siedlungsstrukturen.“¹³¹ „Wohnbauland ist unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Siedlungsstruktur an bestehendes Siedlungsgebiet so anzuschließen, dass geschlossene und wirtschaftlich erschließbare Ortsbereiche entstehen.“¹³²

Generelle Leitziele (Auswahl)

- „Ausrichtung der Maßnahmen der Raumordnung auf
 - schonende Verwendung natürlicher Ressourcen“¹³³
- „Sicherung von Gebieten mit besonderen Standorteignungen für deren jeweiligen Zweck und Freihaltung dieser Gebiete von wesentlichen Beeinträchtigungen.“¹³⁴
- „Bedachtnahme auf die Verkehrsauswirkungen bei allen Maßnahmen in Hinblick auf
 - möglichst geringes Gesamtverkehrsaufkommen;
 - Verlagerung des Verkehrs zunehmend auf jene Verkehrsträger, welche die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben (unter Berücksichtigung sozialer und volkswirtschaftlicher Vorgaben)“¹³⁵
- „Vermeidung von Gefahren für die Gesundheit und Sicherheit der Bevölkerung. Sicherung beziehungsweise Ausbau der Voraussetzungen für die Gesundheit der Bevölkerung insbesondere durch
 - Sicherung oder Wiederherstellung eines ausgewogenen Naturhaushaltes als Lebensgrundlage für die gegenwärtige und künftige Bevölkerung;
 [...]
 - Schutz vor Gefährdungen durch Lärm, Staub, Geruch, Strahlungen, Erschütterungen u.dgl.;
 [...]“¹³⁶
- „Sicherung und Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope sowie Berücksichtigung der Europaschutzgebiete.“¹³⁷

¹³¹ (Maxian, 2012)

¹³² NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-24. § 14, Zi. 8

¹³³ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-14. § 1, Zi. 2, Abs. 1b

¹³⁴ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-14. § 1, Zi. 2, Abs. 1d

¹³⁵ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-14. § 1, Zi. 2, Abs. 1e

¹³⁶ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-14. § 1, Zi. 2, Abs. 1i

¹³⁷ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-14. § 1, Zi. 2, Abs. 1j

Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung

- „Anstreben einer möglichst flächensparenden verdichteten Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, sowie Bedachtnahme auf die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel [...]“¹³⁸
- „Sicherung der Verfügbarkeit von Bauland für den gewidmeten Zweck durch geeignete Maßnahmen wie zum Beispiel auch privatrechtliche Verträge.“¹³⁹

Die Instrumente der überörtlichen Raumplanung sind ebenfalls im NÖ ROG 1976 festgelegt. Dazu gehören:

- Landesraumordnungsprogramme
- Regionale Raumordnungsprogramme
- Sachprogramme auf Landes- oder regionaler Ebene¹⁴⁰

5.3.1.1 Überörtliche Programme und Konzepte

Zur Erstellung von überörtlichen Raumordnungsprogrammen steht im NÖ ROG 1976:

*„Die Landesregierung hat, wenn es zur planvollen Entwicklung des Landesgebietes erforderlich ist, Raumordnungsprogramme für Regionen oder einzelne Sachbereiche aufzustellen und zu verordnen.“*¹⁴¹

Und zur Erstellung von überörtlichen Raumordnungs- beziehungsweise Entwicklungskonzepten steht im NÖ ROG 1976:

*„Zur Abstimmung von raum- und/oder sachbereichsbezogenen Entwicklungsvorstellungen und -maßnahmen durch das Land NÖ können von der Landesregierung für das gesamte Landesgebiet oder für einzelne Regionen Raumordnungs- und Entwicklungskonzepte erstellt werden.“*¹⁴²

Die Erstellung von überörtlichen Konzepten ist demnach laut Gesetz nicht beziehungsweise nur bedingt Pflicht.

Im Gegensatz zu anderen österreichischen Bundesländern verfügte NÖ lange Zeit über kein Landesentwicklungsprogramm beziehungsweise Landesentwicklungskonzept im Sinne eines Gesamtkonzeptes.¹⁴³ Erst 2002 wurde mit der Erstellung eines NÖ Landesentwicklungskonzeptes begonnen, welches am 14.9.2004 von der NÖ Landesregierung einstimmig beschlossen wurde.¹⁴⁴

Lange Zeit vor Zustandekommen des NÖ LEK 2004 gab es sogenannte sektorale Raumordnungsprogramme, obwohl die Erstellung von Landesentwicklungsprogrammen anderswo durchaus üblich war.

¹³⁸ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-23. § 1, Zi. 2, Abs. 2b

¹³⁹ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-23. § 1, Zi. 2, Abs. 2h

¹⁴⁰ Vgl. (ÖROK, Raumordnung im Umbruch - Herausforderungen, Konflikte, Veränderungen, 2003, S. 47)

¹⁴¹ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-21. § 3, Zi. 1

¹⁴² NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-21. § 12

¹⁴³ Vgl. (ÖROK, Zehnter Raumordnungsbericht, 2002, S. 158)

¹⁴⁴ Vgl. (ÖROK, Elfter Raumordnungsbericht, 2005, S. 145)

In NÖ jedoch, wo nach Inkrafttreten des ersten ROGs die neue Aufgabe der Raumordnung als heikel und politisch wichtig erachtet wurde, sollten die schneller umsetzbaren sektoralen Programme rasche politische Erfolge bringen.¹⁴⁵

5.3.1.2 Sektorale Raumordnungsprogramme

Sektorale Raumordnungsprogramme bewirkten eine Selbstbindung des Landes. Das heißt, dass sich das Land verpflichtet, die in den Programmen enthaltenen Maßnahmen Schritt für Schritt umzusetzen.¹⁴⁶ 1975 gab es zu folgenden Themen in Kraft getretene Raumordnungsprogramme:

- Standorte für Betriebe (1971)
- Fremdenverkehr (1971)
- Kommunalstruktur (1971)
- Kindergartenwesen (1973)
- Gesundheitswesen (1973)
- Land- und Forstwirtschaft (1973)
- Zentralörtliche Einrichtungen (1973)
- Grundausrüstung in Grenzlandgemeinden (1974)¹⁴⁷
- Verkehrswesen (1975)

Eine eklatante Schwäche der Programme war, dass die Ziele in den Programmen so allgemein formuliert wurden, dass die Zielerfüllung nicht wirklich kontrolliert werden konnte. Vorteil dieser Formulierungen war jedoch die Möglichkeit, sich politisch sehr rasch darauf einigen zu können.¹⁴⁸

Anstelle von sektoralen Raumordnungsprogrammen, welche als Verordnung erlassen und im Landesgesetzblatt kundgemacht werden, wurden im Laufe der Zeit jedoch zunehmend Raumordnungskonzepte erstellt. Diese sind in broschierter Form, textlich freier gestaltet und mit Tabellen und Grafiken versehen.¹⁴⁹ „Wichtige Zielsetzungen beziehungsweise Regelungen der Sachbereichsprogramme sollen in das Raumordnungsgesetz überführt werden. Verordnete Sachbereichsprogramme sollen in Zukunft eher die Ausnahme sein.“¹⁵⁰

5.3.2 Verkehrs-Raumordnungsprogramm von 1975

Die Verordnung der NÖ Landesregierung über ein Raumordnungsprogramm für das Verkehrswesen stammt vom 15. Juli 1975 und wird auf Grund der §§ 1 und 3 des NÖ ROG 1974, LGBl. 8000-0, verordnet. Das Landesgesetzblatt der Stammverordnung hat die Nummer 8000/26-0.¹⁵¹

¹⁴⁵ Vgl. (Wagner, 2006, S. 76 f)

¹⁴⁶ Vgl. (Wagner, 2006, S. 77)

¹⁴⁷ Vgl. (ÖROK, Erster Raumordnungsbericht, 1975, S. 175)

¹⁴⁸ Vgl. (Wagner, 2006, S. 77)

¹⁴⁹ Vgl. (ÖROK, Achter Raumordnungsbericht, 1996, S. 185)

¹⁵⁰ (ÖROK, Achter Raumordnungsbericht, 1996, S. 185)

¹⁵¹ Verkehrs-Raumordnungsprogramm. LGBl. 8000/26-0

Allgemeine Ziele (Auswahl)

- Die Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur soll in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung erfolgen, [...]
- *„Bei der Anlage von Verkehrswegen und beim Betrieb von Verkehrseinrichtungen soll die Störung der Wohn- und Erholungsgebiete weitestgehend vermieden werden.“¹⁵²*
- *„In Verdichtungsgebieten und jenen Zentralen Orten, in denen der Straßenverkehr eine starke Belastung darstellt, soll dem Ausbau des Schienenverkehrs besondere Bedeutung zugemessen werden.“¹⁵³*

Das Verkehrs-Raumordnungsprogramm wurde 2009, ohne jemals novelliert worden zu sein, per Verordnung aufgehoben.¹⁵⁴

5.3.3 Landesverkehrskonzept 1991

Das Leitbild des LVK 1991 lautet *Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Fördern* und wird für einzelne Sachbereiche weiter differenziert.¹⁵⁵

Allgemeine Aspekte Sachbereich Raumordnung (Auswahl)

- *„Schaffung von verkehrsminimierenden Siedlungsstrukturen“*
- *„Abstimmung von Verkehrsausbau und Siedlungsentwicklung im Rahmen der Entwicklungssachsen“¹⁵⁶*

Allgemeine Aspekte Sachbereich Verkehrsträger (Auswahl)

- *„Förderung des öffentlichen Verkehrs“*
- *„Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs auf sein notwendiges Ausmaß, wobei zwischen Ballungsraum und ländlichem Raum zu unterscheiden ist“*
- *„Kooperation zwischen den Verkehrsträgern“¹⁵⁷*

Sachbereich Personenverkehr

Für den Personenverkehr wird angeführt, dass dieser nicht nur den Großteil des täglichen Verkehrsgeschehens ausmacht (circa 85-90%), sondern dass davon auch der überwiegende Anteil auf den Straßenverkehr (87%) entfällt. Dieser wiederum wird zu 75% von PKWs verursacht. Außerdem wurde für Gesamt-NÖ eine Erhöhung der KFZ-Verkehrsleistung von 40-45% bis zum Jahr 2011 erwartet, was dem entwickelten Leitbild grundsätzlich widerspricht.¹⁵⁸

¹⁵² Verkehrs-Raumordnungsprogramm. LGBl. 8000/26-0. § 1

¹⁵³ Verkehrs-Raumordnungsprogramm. LGBl. 8000/26-0. § 3

¹⁵⁴ Verkehrs-Raumordnungsprogramm. LGBl. 8000/26-1

¹⁵⁵ Vgl. (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1991, 1991, S. 67)

¹⁵⁶ (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1991, 1991, S. 68)

¹⁵⁷ (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1991, 1991, S. 68)

¹⁵⁸ Vgl. (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1991, 1991, S. 71)

Ziele ÖV (Auswahl)

- Ausgestaltung des ÖV zum Vorrangsystem
 Vor allem entlang dicht bebauten Entwicklungsachsen, wie es sie im HUG gibt, „[...] muß der öffentliche Verkehr sowohl technisch als auch organisatorisch so ausgebaut werden, daß er Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erhält. Außerhalb der Siedlungsachsen sollte der öffentliche Verkehr zumindest dem motorisierten Individualverkehr Konkurrenz bieten können.“¹⁵⁹
 Der Vorrang soll auf höherer Leistungsfähigkeit und geringerer Fahrzeit gegenüber dem MIV beruhen. Außerdem muss dieser Vorrang bewusst gestaltet werden, indem der KFZ-Verkehr am Zielort Parkraumrestriktionen vorfindet¹⁶⁰ (zum Beispiel Kurzparkzonen in Wien¹⁶¹).
- Ausgestaltung des ÖV zum Konkurrenzsystem
 Gilt hauptsächlich entlang von leistungsfähigen Schienenachsen, wo zumindest zu den Hauptverkehrszeiten die ÖV-Reisezeit mit jener des MIV vergleichbar ist – genau diese Situation ist im HUG festzustellen. Erreicht werden kann dieses Ziel durch
 - „Verdichtung des Fahrplans“
 - „Verkürzung der Fahrzeit“
 - „Attraktivierung des Wagenparks“ (Anmerkung: zum Beispiel durch Einführung von Doppelstockwaggons bereits geschehen)
 - „Attraktivierung des Tarifangebotes“
 - „Abstimmung von Anschlüssen“
 - „Ausgestaltung der Stationen/Bahnhöfe“¹⁶²

Ziele MIV (Auswahl)

- MIV verlagern beziehungsweise in umweltmäßig hochbelasteten Verdichtungsgebieten zurückdrängen, unter anderem durch
 - Verbesserung des ÖV
 - Restriktionen im KFZ-Verkehr
 - Bau von P&R-Anlagen
- MIV vermeiden, unter anderem mittels
 - raumplanerischen Maßnahmen
 - Parkraumrestriktionen¹⁶³

¹⁵⁹ (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1991, 1991, S. 69)

¹⁶⁰ Vgl. (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1991, 1991, S. 74)

¹⁶¹ 1.7.1993: Erstmals flächendeckende Kurzparkzone für einen ganzen Bezirk im Rahmen eines Pilotprojekts der Stadt Wien. Ab 1.8.1995 schrittweise Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung für ganze Bezirke. Quelle: (Stadt Wien, 2012)

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/parkraumbewirtschaftung/geschichte.html>, abgefragt am 14.5.2012

¹⁶² Vgl. (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1991, 1991, S. 74)

5.3.4 Landesverkehrskonzept 1997

Das Leitbild hat sich seit 1991 nicht geändert und lautet nach wie vor *Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Fördern*.¹⁶⁴

Im Bereich des ÖV ist es gelungen, insbesondere in den auf Wien gerichteten Pendlerachsen, maßgebliche Anteile vom MIV auf den ÖV zu verlagern.¹⁶⁵ Genau das hat sich bereits bei der Auswertung der Pendlerdaten unter Kapitel 4 (siehe zum Beispiel Abbildung 22) gezeigt.

Die grundsätzliche Strategie im Bereich des MIV ist ein Abfangen des nach wie vor anhaltenden Trends der Zunahme der Verkehrsleistung. Es soll also nicht die Verkehrsleistung, sondern das Trendwachstum vermindert werden. Dabei zeigt sich, dass dafür auch die Einflussnahme auf Elemente der Verkehrsentsstehung (zum Beispiel Wirtschafts- und Siedlungsstruktur) eine gewichtige Rolle spielen. So wird erkannt, dass es nur geringe Potentiale zur Verkehrsvermeidung (aufgrund der hohen Aktivitätshäufigkeit der Menschen und der damit verbundenen Wegehäufigkeit) gibt. Deshalb soll die individuelle Verfügbarkeit des Autos, die zentraler Bestimmungspunkt für die Verkehrsmittelwahl ist, eingeschränkt werden. Die Ziele sind hier zum Beispiel eine weitere Attraktivierung des ÖV oder auch Restriktionen (Parkraumbewirtschaftung in Wien hat zu einer gewünschten Verlagerung von Pendlerfahrten auf den ÖV geführt) für den MIV. Auch die Notwendigkeit einer Bewusstseinsbildung, um das Verkehrsverhalten der Menschen zu ändern, nimmt eine zentrale Rolle ein.¹⁶⁶

Die Verkehrsströme im Südraum belasten das regionale Straßennetz in einem Maße, dass diese unter anderem bereits zu Mängeln in der Erreichbarkeit von Betriebsstandorten führen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, ist ebenfalls eine laufende Verbesserung des ÖV notwendig.¹⁶⁷

5.3.5 Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004

Das LEK 2004 stellt dar, in welche Richtung sich Niederösterreich entwickeln soll, setzt jedoch keine Maßnahmen oder Zeit und Ort ihrer Umsetzung. Es gibt lediglich einen Orientierungsrahmen für räumliche Leitbilder und konkretes raumwirksames Handeln vor.¹⁶⁸

Zu *Verdichtungsräumen*, zu denen das Untersuchungsgebiet zweifelsohne gehört, wird im NÖ Landesentwicklungskonzept 2004 bemerkt, dass diese keine sonderlichen Entwicklungsmaßnahmen benötigen. Verdichtungsräume sind hingegen vornehmliches Ziel ordnungspolitischer Interventionen, da hier

¹⁶³ Vgl. (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1991, 1991, S. 80 f)

¹⁶⁴ Vgl. (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1997, 1997, S. 55)

¹⁶⁵ Vgl. (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1997, 1997, S. 56)

¹⁶⁶ Vgl. (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1997, 1997, S. 71 ff)

¹⁶⁷ Vgl. (Landesregierung A. d., NÖ Landesverkehrskonzept 1997, 1997, S. 88)

¹⁶⁸ Vgl. (Richter, 2004, S. 114)

ohnehin laufend Wachstum stattfindet. Daher gilt es, *Verdichtungsräume zu strukturieren und planvoll wachsen zu lassen*. Besonders für das Umland von Wien besteht diesbezüglich Handlungsbedarf. So sollen beispielsweise Siedlungs- und Betriebsansiedelungen entlang von Verkehrsachsen und nicht unkontrolliert in den Freiräumen erfolgen.¹⁶⁹

5.3.5.1 Sachbereich Siedlungsentwicklung

Im LEK 2004 wird abermals die steigende Zahl der Haushalte und die damit verbundene Erhöhung der Wohnnachfrage, welche sich wiederum im Flächenverbrauch auswirkt, thematisiert. Vor allem die Gemeinden im Süden Wiens sind einem Siedlungsdruck ausgesetzt, der bereits zu Infrastrukturengpässen und schwindenden naturräumlichen Qualitäten führt.¹⁷⁰

Ziele (Auswahl)

- Dezentrale Konzentration
 - Ungegliederte, bandartige Siedlungsentwicklungen entlang von Verkehrsachsen sollen vermieden werden¹⁷¹
- Klar abgegrenzte, gegliederte Siedlungsstrukturen
 - Nach Möglichkeit keine fragmentierten Siedlungsstrukturen¹⁷²
- Siedlung als kompakte Raumeinheiten
 - Geschlossene Strukturen anstreben
 - Bewahrung der Landschaft vor Zersiedelung¹⁷³
- Flächensparende Siedlungsentwicklung
- Minimierung des lokalen motorisierten Individualverkehrs
 - Schaffung geeigneter Siedlungsstrukturen, die die Notwendigkeit des lokalen MIV minimieren¹⁷⁴
- Aktive Bodenpolitik
 - Privatrechtliche Verträge
 - Schaffung eines Fonds zur aktiven Bodenpolitik¹⁷⁵

5.3.5.2 Sachbereich Verkehr

Die quantitative Zunahme des Verkehrsaufkommens der letzten Jahre, also *vor 2004*, wird als *beachtlich hoch* bezeichnet. Als Ursachen werden unter anderem die Suburbanisierung der Wohnbevölkerung und vieler Arbeitsplätze genannt, was sich im Untersuchungsgebiet widerspiegelt (steigende Pendlerzahlen, steigende Zahl der Beschäftigten).¹⁷⁶

¹⁶⁹ Vgl. (Richter, 2004, S. 42)

¹⁷⁰ Vgl. (Richter, 2004, S. 63 f)

¹⁷¹ Vgl. (Richter, 2004, S. 66)

¹⁷² Vgl. (Richter, 2004, S. 67)

¹⁷³ Vgl. (Richter, 2004, S. 68)

¹⁷⁴ Vgl. (Richter, 2004, S. 69)

¹⁷⁵ Vgl. (Richter, 2004, S. 70)

¹⁷⁶ Vgl. (Richter, 2004, S. 102)

Ziele (Auswahl)

- Verkehr vermeiden
 - Schaffung von Strukturen, die weniger Verkehr erzeugen
(Funktionen Wohnen, Arbeiten, Ausbilden, Erholen und Einkaufen sollen einander wieder näher gebracht werden)
- Dezentrale Konzentration
 - Relative Konzentration von Versorgungseinrichtungen verhindert das Entstehen eines flächigen Verkehrs
- Verkehr verlagern
 - Verlagerung auf jene Verkehrsträger, die vergleichsweise die geringsten Auswirkungen zeigen
 - Verlagerung längerer Wegstrecken im regionalen Bereich vom PKW auf den ÖV¹⁷⁷
- Öffentlicher Verkehr als Vorrangsystem
 - Verlagerungspotential abhängig von: Räumlichen Strukturen, Haltestellenreichbarkeit, Bedienungsqualität
 - Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs fördern
- Öffentlicher Nahverkehr
 - Einheitliches Verbundsystem für die gesamte Ostregion
 - Verkehrsverbünde: bestehendes Verkehrsangebot quantitativ sichern und Qualität steigern (Fahrplanabstimmung, moderne Fahrbetriebsmittel, Fahrgastinformationssysteme etc.)
- Ausbau Park&Ride¹⁷⁸

5.3.6 Regionale Raumordnungsprogramme

Zuerst soll an dieser Stelle kurz geklärt werden, wie das NÖ ROG 1976 eine Region definiert: „*Region: ein zusammenhängendes Gebiet, das durch gleichartige Probleme oder funktionelle Zusammengehörigkeit gekennzeichnet ist und aus diesen Gründen Gegenstand eines regionalen Raumordnungsprogrammes oder regionalen Entwicklungskonzeptes ist oder werden soll.*“¹⁷⁹

Damit ist auch schon die Überleitung zu den regionalen Raumordnungsprogrammen hergestellt, über die im NÖ ROG 1976 Folgendes nachzulesen ist.

„(1) *Regionale Raumordnungsprogramme sind für jene Teile des Landes aufzustellen, in denen dies zur planvollen regionalen Entwicklung notwendig ist.*

¹⁷⁷ Vgl. (Richter, 2004, S. 103)

¹⁷⁸ Vgl. (Richter, 2004, S. 104)

¹⁷⁹ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-21. § 1, Zi. 1, Abs. 2

(2) Der Geltungsbereich der regionalen Raumordnungsprogramme ist nach gemeinsamen Problemen, Schwerpunkten, geografischen Besonderheiten und Zielsetzungen für die künftige Entwicklung abzugrenzen. Dabei sollen überschaubare Einheiten, die auch zur Identitätsstiftung in der betroffenen Region beitragen, gebildet werden.

(3) In regionalen Raumordnungsprogrammen sind aufgrund der typischen Problemlagen die anzustrebenden Ziele zu bezeichnen und jene Maßnahmen festzulegen, die zu deren Erreichung notwendig sind. Ziele und Maßnahmen sind insbesondere auszurichten auf:

- die Erhaltung und Nutzung der naturräumlichen Ressourcen
- die Entwicklung der regionalen Siedlungsstruktur
- die Absicherung der erforderlichen Infrastruktur
- die Erhaltung und Entwicklung der Standorteignung für Gewerbe, Industrie und Tourismus
- die Sicherung der Vorkommen mineralischer Rohstoffe.¹⁸⁰

Derzeit stehen in NÖ fünf regionale Raumordnungsprogramme in Geltung¹⁸¹, wobei nur ein aktuell gültiges das Untersuchungsgebiet betrifft.

5.3.6.1 Regionales Raumordnungsprogramm Wien-Umland

Die Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm Wien-Umland wurde 1990 erlassen und war das erste Regionale Raumordnungsprogramm für dieses Gebiet. Geltungsbereich waren die Verwaltungsbezirke Baden, Bruck an der Leitha, Korneuburg, Mödling, Tulln und Wien-Umgebung sowie die Gerichtsbezirke Gänserndorf, Groß Enzersdorf, Marchegg und Wolkersdorf.¹⁸²

Zielsetzungen für die Verkehrsorganisation (Auswahl)

- Ausbau Schnellbahnverkehr auf der Strecke Wien-Mödling
- Ausbau Schnellbahntaktverkehr zwischen Wien und Wr. Neustadt
- Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Wien und Wr. Neustadt
- Ausbau des P&R-Systems
- Ausbau des Verkehrsverbundes Ost-Region¹⁸³

Sonstige Zielsetzungen (Auswahl)

- Siedlungen dürfen nicht über ausgewiesene Siedlungsgrenzen hinaus erweitert werden¹⁸⁴

¹⁸⁰ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-21. § 10, Zi. 1 – 3

¹⁸¹ Siehe (Wirtschaftskammer Österreich, 2012) <http://portal.wko.at>, abgefragt am 11.4.2012

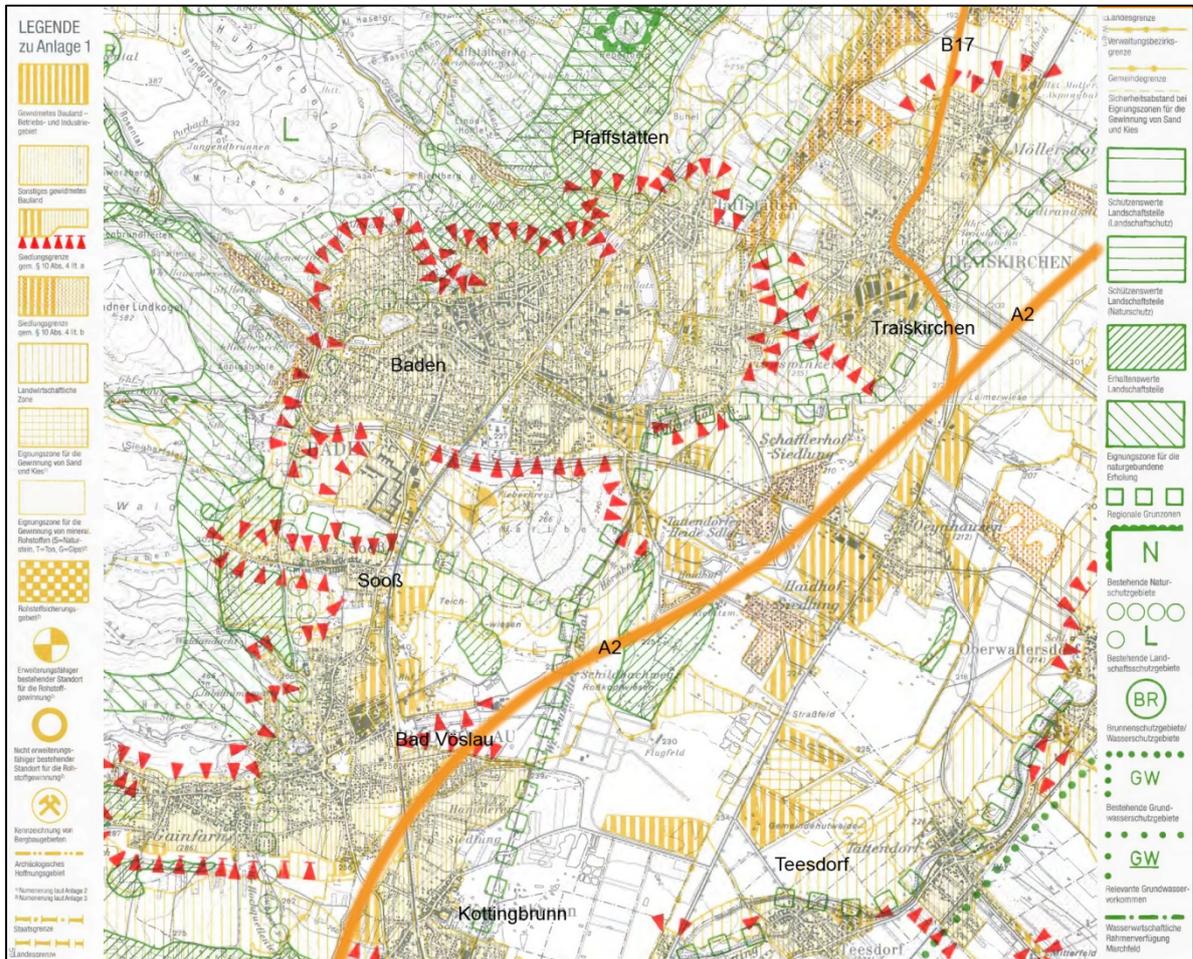
¹⁸² Vgl. NÖ-LGBl. 8000/77-0, § 1

¹⁸³ Vgl. NÖ-LGBl. 8000/77-0, § 5

¹⁸⁴ Vgl. NÖ-LGBl. 8000/77-0, § 6

Abbildung 39 zeigt einen Ausschnitt der Anlage 1 aus der Stammverordnung des regionalen Raumordnungsprogramms Wien-Umland. Es ist ersichtlich, dass bereits von Anfang an einige Gemeinden durch Siedlungsgrenzen in ihrer weiteren Entwicklung sehr eingeschränkt wurden.

Abbildung 39: Siedlungsgrenzen Baden und Umgebung (1990)



Quelle: NÖ-LGBl. 8000/77-0, Anlage; eigene Bearbeitung

5.3.6.2 Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland

1999 wurde die Stammverordnung über ein *regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland*, welches für die Verwaltungsbezirke Baden, Bruck an der Leitha und Mödling sowie für die Gerichtsbezirke Purkersdorf und Schwechat – und somit für den Großteil der Untersuchungsregion Gültigkeit hat, erlassen.¹⁸⁵ Das Regionale Raumordnungsprogramm Wien-Umland trat somit außer Kraft. (Anmerkung: Am selben Tag wie das Regionale Raumordnungsprogramm Südliches Wiener Umland trat auch das Regionale Raumordnungsprogramm Nördliches Wiener Umland in Kraft, womit der Rest des vom Regionalen Raumordnungsprogramms Wien-Umland betroffenen Gebiets abgedeckt wurde.)

¹⁸⁵ Vgl. NÖ-LGBl. 8000/85-2. § 1

Allgemeine Zielsetzungen (Auswahl)

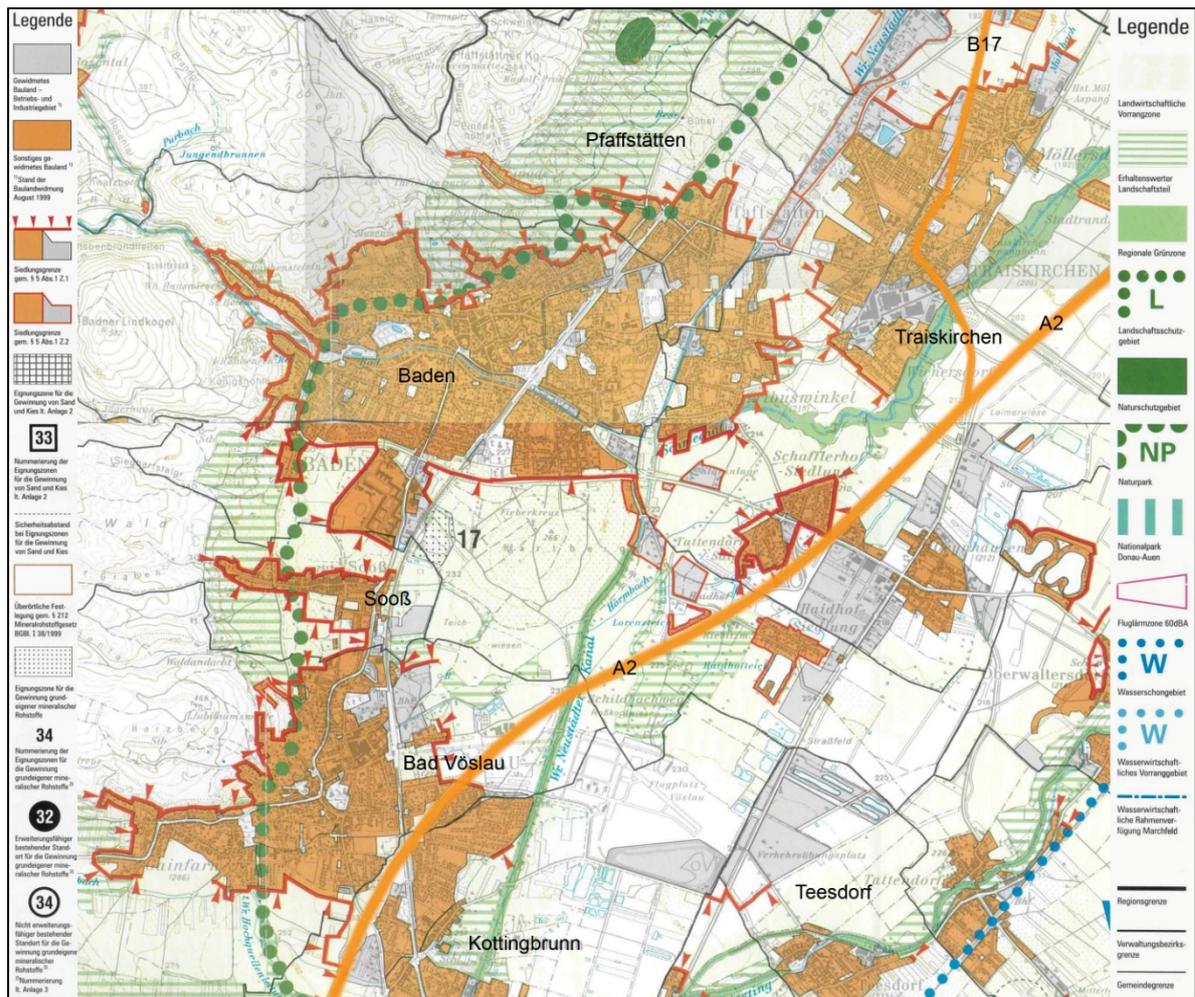
- „Festlegung siedlungstrennender Grünzüge und Siedlungsgrenzen¹⁸⁶ zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen und typischer Landschaftselemente sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten.
- Sicherung und Vernetzung wertvoller Biotop¹⁸⁷.

Das regionale Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland enthält nur wenige Ziele sondern fast ausschließlich Maßnahmen. Neben jenen für die Siedlungsentwicklung (zu dieser Thematik gibt es zwei Maßnahmen, eine davon sind die Siedlungsgrenzen) außerdem noch für den Naturraum und für die Rohstoffgewinnung. Abbildung 40 zeigt den selben Kartenausschnitt wie Abbildung 39. Diese Darstellung macht noch deutlicher, wie stark bestehendes Bauland von Siedlungsgrenzen umschlossen wird. Im Vergleich zu 1990 waren damals schon die meisten Siedlungsgrenzen vorhanden, es sind jedoch noch weitere dazu gekommen. Unter anderem ist auch klar erkennbar, dass mithilfe der Siedlungsgrenzen ein Zusammenwachsen der Gemeinden verhindert wird.

¹⁸⁶ Def. Siedlungsgrenze laut NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-19. § 1, Zi. 1, Abs. 14: „Siedlungsgrenze: Maßnahme regionaler Raumordnungsprogramme zur Begrenzung künftiger Baulandwidmungen“

¹⁸⁷ NÖ-LGBl. 8000/85-2. § 3

Abbildung 40: Siedlungsgrenzen Baden und Umgebung (1999)



Quelle: NÖ-LGBl. 8000/85-3, Anlage 1; eigene Bearbeitung

5.3.7 Entwicklung und Wandel der überörtlichen Raumordnung

Wie bereits unter Punkt 4.2 erwähnt, entstand der Großteil der räumlichen Struktur im HUG schon bevor sich die überörtliche Ebene Gedanken über die Planung gemacht hat. Die überörtliche Ebene hat also mit ihren Planungen und Zielsetzungen in einen bestehenden Entwicklungsprozess eingegriffen.

1990 wurde erstmals ein regionales Raumordnungsprogramm für die Region rund um Wien erlassen, denn in diesem Gebiet war der Bedarf (unter anderem aufgrund von Kapazitätsengpässen) nach regionaler Planung offensichtlich am größten. Es gab bereits 1977 einen ersten Versuch, ein regionales ROP zu verordnen. Damals sollten alle notwendigen Akteure gemeinsam ein Leitbild erarbeiten, welches als regionalplanerisches Instrument in der überörtlichen Raumordnung rechtskräftig werden sollte. Das Problem bestand jedoch darin, dass das Land keine klaren Linien vorgegeben hatte. Somit war das Ergebnis ein *Forderungskatalog* an das Land, da keiner der Akteure auf etwas verzichten wollte. Dieser *Bottom-up-Prozess* war für das Land inakzeptabel, weshalb der Versuch auch scheiterte. 1990 war der Ansatz dann ein anderer, mit einer Führung von oben stellte sich schlussendlich der Erfolg ein.

Für diesen Prozess war auch die Erfahrung, die aus der Entwicklung des Wiener Südraums gewonnen worden war, wichtig. Die Kapazitäten der Landschaft (Flächen, Vorfluter) und der Infrastruktur (Straßen, Entsorgung) waren vielfach überlastet – Umstände, die bei der Erstellung des regionalen Raumordnungsprogramms eine große Rolle spielten. Es wurde erkannt, dass die fehlende Verbindung zwischen Land und Gemeinden auf regionaler Ebene zu Fehlentwicklungen (zum Beispiel zu große Baulandreserven¹⁸⁸) in den Gemeinden geführt hat. Die regionalen Raumordnungsprogramme im Südraum von Wien waren dabei sehr restriktiv, um die negative Entwicklung effektiv bremsen und sensible Bereiche (zum Beispiel den Wienerwald) schützen zu können. Der Ansatz der Niederösterreichischen Landesregierung war diesbezüglich pragmatisch. Ziel war keine Raumordnung auf Basis einer verbindlichen Regionalplanung, da damit nicht die gewünschte Wirkung erreicht werden konnte. Es sollte nicht überall regionale Raumordnungsprogramme geben, aber dort wo sie notwendig sind, müssen sie verbindlich sein.

Die Einführung von Siedlungsgrenzen im Rahmen des regionalen Raumordnungsprogramms war eine sehr wirkungsvolle Maßnahme. So wurde einerseits eine lineare und andererseits eine flächige (damit wird die Gesamtmenge des Baulandes beschränkt) Siedlungsgrenze eingeführt, mit deren Hilfe der Entwicklungsspielraum der Gemeinden stark eingeschränkt werden konnte. Mit solchen Maßnahmen, aber auch über die Bauordnung, kann das Land auf die örtliche Raumordnung Einfluss nehmen. Diese einschränkenden Mechanismen sind jedoch begrenzt, so können beispielsweise die Verdichtung oder die Bebauung bestehender Widmungen nicht beeinflusst werden. Und genau deshalb ist es wichtig, hier mit den Gemeinden in Diskurs zu treten um ihnen klarzumachen, wo ihre Probleme und Möglichkeiten liegen.

Das Regionalmanagement ist diesbezüglich mittlerweile zu einem sehr wichtigen Instrument der Raumordnung geworden, weil es zum Beispiel bei der Intensität der Flächennutzung ansetzen kann. So gibt es in den Gemeinden oft zu viel Baulandreserven, die bei Bebauung zur Überlastung der Infrastruktur führen würde. Der Prozess der Diskussion und Bewusstseinsbildung, dass diese Flächen nur soweit in Anspruch genommen werden sollten, soweit es die Infrastruktur auch verträgt, könnte von einer anordnenden Behörde nicht geführt werden. Das Regionalmanagement versucht hier eine neue Herangehensweise, die auf einer spezifischen, gemeinsamen Planung mit den Gemeinden und auf Konsensfindung beruht.¹⁸⁹

¹⁸⁸ Baulandreserven sind gewidmete Flächen, die theoretisch (sofern sie baureif sind) jederzeit bebaubar sind. Zu Spekulationszwecken wird dieses Bauland jedoch oftmals gehortet und kann somit der eigentlichen Nutzung nicht zugeführt werden. Dadurch entstehen Baulücken, wenn neues Bauland (welches an ein Baugebot geknüpft werden kann) gewidmet werden muss. Die Folgen sind eine disperse Siedlungsentwicklung und die damit verbundenen hohen Infrastrukturkosten.

¹⁸⁹ (Maxian, 2012)

5.4 Gemeinden

Die Gemeinden sind letztendlich jene Instanz in der Hierarchie der österreichischen Raumordnung, die endgültig Flächen widmet und sie somit einer bestimmten Nutzung zuführt. Auch wenn dabei die Ziele und Vorgaben der überörtlichen Raumordnung berücksichtigt werden müssen, haben Gemeinden einen enormen Einfluss auf die raumplanerische Entwicklung einer Region und Österreichs insgesamt.

5.4.1 Örtliche Raumplanung

Die Gemeinden haben, als Ebene der örtlichen Raumplanung, laut NÖ ROG folgende Aufgaben zu erfüllen:

„(1) Ausgehend von den Zielen dieses Gesetzes und den Ergebnissen aufbereiteter Entscheidungsgrundlagen hat jede Gemeinde ein örtliches Raumordnungsprogramm aufzustellen und zu verordnen. Dabei ist auf Planungen und Maßnahmen des Bundes, des Landes und benachbarter Gemeinden Bedacht zu nehmen, soweit sie für die Raumordnung relevant sind.

(2) Das örtliche Raumordnungsprogramm hat die Planungsziele der Gemeinde festzulegen und jene Maßnahmen zu bezeichnen, die zur Erreichung dieser Ziele gewählt werden. Die Verordnung des örtlichen Raumordnungsprogrammes muss jedenfalls ein Entwicklungskonzept sowie einen Flächenwidmungsplan enthalten.“¹⁹⁰

Die Erstellung des örtlichen Raumordnungsprogramms fällt dabei unter den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde, der laut NÖ Gemeindeordnung 1973 wie folgt definiert wird: *„Der eigene Wirkungsbereich umfasst neben den im § 1 Abs. 2 angeführten Angelegenheiten alle Angelegenheiten, die im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft gelegen und geeignet sind, durch die Gemeinschaft innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt zu werden.“¹⁹¹*

Die Vorgaben, was genau (zum Beispiel welche Plandarstellungen) in einem ÖROP enthalten sein müssen, sind sehr konkret. Worauf jedoch im Allgemeinen Rücksicht genommen werden soll, ist vage formuliert. Nämlich auf:

- natürliche Gegebenheiten
- Erfordernisse des Umweltschutzes
- abschätzbare wirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedürfnisse der Bewohner
- freie Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft
- Sicherung der lebensbedingten Erfordernisse, insbesondere zur Erhaltung der psychischen Gesundheit der Bevölkerung (Schutz vor Lärm, Erschütterung, Verun-

¹⁹⁰ NÖ ROG 1976. LGBl. 8000-21. § 13, Zi. 1 und 2

¹⁹¹ NÖ Gemeindeordnung 1973. LGBl. 1000-16. § 32, Abs. (1)

reinigungen der Luft, des Wassers und des Bodens, sowie vor Verkehrsunfallgefahren)¹⁹²

5.4.2 Entwicklung und Wandel der örtlichen Raumplanung

Es ist an dieser Stelle nicht zielführend, die einzelnen örtlichen Raumordnungsprogramme der Untersuchungsgemeinden zu analysieren und deren Ziele aufzulisten. Es soll vielmehr aufgezeigt werden, nach welchen Interessen die Gemeinden der Untersuchungsregion gehandelt haben beziehungsweise handeln und wie sich diese Interessen im Laufe der Zeit verändert haben. Jede Gemeinde muss

- sich an das NÖ ROG i.d.g.F. halten,
- überörtliche Planungen berücksichtigen und
- bei den eigenen Planungen bedenken, dass die Landesregierung diese in ihrer Funktion als Aufsichtsbehörde immer überprüft.

Das heißt, die Gemeinde kann die örtliche Raumordnung nur innerhalb eines vorgegebenen Rahmens ausüben. Letztendlich sind es aber trotzdem die Gemeinden, die, wenn sie sich an die zuvor genannten Punkte halten, durch ihre Widmungen Flächen für unterschiedliche Nutzungen schaffen und somit großen Einfluss auf die Entwicklung einer Region haben.

Die Gemeinden können demnach als *Entwicklungstreibende* bezeichnet werden. Die Gründe dafür sind vielseitig, lassen sich aber oft auf einen Konkurrenzkampf zwischen den Gemeinden zurückführen.¹⁹³ In den ersten beiden Jahrzehnten des Betrachtungszeitraums, also in den 1960er- und 1970er-Jahren, stand in erster Linie der Wachstumsgedanke im Vordergrund. Die Gemeinden erkannten Trends (Wohnen im Grünen, Suburbanisierung, Wirtschaftswachstum, etc.) und reagierten darauf mit entsprechenden Widmungen. Dieses *Wachstum um jeden Preis* und die *Gier nach mehr Finanzausgleich* hat jedoch dazu geführt, dass die Landnahme enorm war, was sich in der Qualität des Wohnumfeldes widerspiegelte.¹⁹⁴

Die Nähe zu Wien sollte bestmöglich ausgenutzt werden, denn dadurch ergab sich die Chance, Bedeutung aus Wien herauszuholen. Die Gemeinden folgten dem Gedanken, je mehr Bevölkerung und Betriebe desto besser. Die Auswirkungen, die diese Entwicklung auf die Gesamtheit des Raums haben könnte, wurden ausgeklammert.¹⁹⁵ Die negativen Aspekte dieses Wachstumsdrangs wurden jedoch spätestens in den 1980er-Jahren spürbar. Die Gemeinden

- bekamen aufgrund von Engpässen (Verkehrs- und Entsorgungsinfrastruktur, Flächenverfügbarkeit, Grünraum etc.) Widerstand aus den eigenen Reihen und

¹⁹² Vgl. (Wirtschaftskammer Österreich, 2012) abgerufen am 12.4.2012

¹⁹³ (Hacker, 2012)

¹⁹⁴ (Dorner & Pozarek, 2012)

¹⁹⁵ (Maxian, 2012)

- erkannten, dass sich eine steigende Bevölkerung nicht automatisch in Gewinn umschlägt (der Zuwachs machte Infrastruktur(aus)bauten notwendig, die sich die Gemeinden langfristig nicht leisten konnten).¹⁹⁶

Kurzum, Gemeinden waren im Prinzip mit Problemen konfrontiert, die zum Teil, auf den Maßstab einer Gemeinde reduziert, auch während einer Urbanisierungsphase (siehe Punkt 2.3.2.1) auftreten.

Somit setzte circa zu Beginn/Mitte der 1980er-Jahre ein Umdenken in den Gemeinden ein, welches dazu geführt hat, dass die Gemeinden auf die Wachstumsbremse gestiegen sind.¹⁹⁷ Das spiegelt sich zum Beispiel in der Entwicklung der Wohnbauförderungen wieder. Diese sind seit über zehn Jahren für den Eigenheimbau rückläufig, für den mehrgeschoßigen Wohnbau sind sie hingegen konstant bis leicht steigend. In NÖ gibt es mittlerweile sogar mehr Wohnungs- als Eigenheimbau.¹⁹⁸ (Der Trend zum Bau von Gebäuden mit 3-10 beziehungsweise >10 Wohnungen ist auch in Abbildung 28 erkennbar.)

Vor diesem Umdenken war die örtliche Raumordnung mehr oder weniger eine formale Pflichterfüllung. Die gesetzlich vorgeschriebenen Zielformulierungen der örtlichen Raumordnungsprogramme waren allgemein gehalten und lauteten für jede Gemeinde mehr oder weniger gleich (Weiterentwicklung des Wohnstandorts, Verbesserung des Freizeitangebots, Entwicklung von Betriebs- und Industrieansiedlungen etc.). Danach jedoch, auch weil die Bevölkerung nicht mehr einverstanden war mit der Entwicklung, gab es differenziertere Ziele (Freihaltung von ganz bestimmten Flächen, Siedlungserweiterung vorrangig auf/entlang/Richtung XY etc.). Die Raumordnung der Gemeinden begann, einen qualitativen Ansatz zu verfolgen und beschäftigte sich mit lokalen Gegebenheiten.¹⁹⁹

5.5 Bevölkerung und gesellschaftlicher Wandel

Mit Bevölkerung ist hier die von Planung betroffene Gesellschaft gemeint. Auch wenn die Menschen im Sinne einer *beplanten Masse* nicht die einzigen Betroffenen sind, sind sie wahrscheinlich die Einzigen, die mit ihrem (Wähler-) Verhalten darauf reagieren können.

Die Bevölkerung ist der wichtigste Akteur, der Einfluss auf die Entwicklung der Untersuchungsregion hat. Jeder Mensch entscheidet, wo er leben will. Findet er eine Situation vor, die ihm entgegenkommt, dann wird er diesen Standort wählen.²⁰⁰

Die Attraktivität des Südraums von Wien als Wohnstandort hat die Menschen schon immer angezogen. Dieser Umstand gilt aber nur, solange diese Attraktivität gewährt ist. Im Laufe der Zeit stellte die zugezogene Bevölkerung die Mehrheit der Bewohner dar, deren Hauptinteresse genau dieser attraktive Wohnstandort war. Nachdem die Wohnqualität jedoch aufgrund des Wachstums zunehmend gefährdet

¹⁹⁶ (Dorner & Pozarek, 2012)

¹⁹⁷ (Maxian, 2012)

¹⁹⁸ (Dorner & Pozarek, 2012)

¹⁹⁹ (Maxian, 2012)

²⁰⁰ (Dorner & Pozarek, 2012)

war, gab es seitens der Bevölkerung heftige Reaktionen, die sich zum Beispiel durch Engagements im Gemeinderat bemerkbar machten.²⁰¹ Die Entwicklung ist also immer eine Frage der Betroffenheit. Somit waren die Ansprüche an die Lebensqualität auf einmal auf Augenhöhe der Ortsplanung, die auf die veränderte Reaktion reagieren musste. Die Politik hat dadurch erkannt, dass sich der Erhalt der Qualität des Lebensraums in Wählerstimmen niederschlägt.²⁰²

Somit bestätigt sich die 4. Hypothese der Raumplanung, siehe dazu Punkt 2.1.2.4.

Eine Vielzahl von Entwicklungen, die Einfluss auf das Verkehrs- und Siedlungsverhalten der Menschen haben, sind auf einen gesellschaftlichen Wandel zurückzuführen. Dieser ist jedoch nicht nur im Untersuchungsgebiet erkennbar, sondern trifft auch auf die Entwicklung anderer (Großstadt-) Regionen zu.

Wie bereits erwähnt wird der größte Teil der Siedlungsentwicklung von der Wohnfunktion beansprucht. Dieser Umstand muss aber nicht zwangsläufig auf eine Zunahme der Bevölkerung zurückzuführen sein. So stieg zum Beispiel zwischen 1971 und 1981 der spezifische Flächenbedarf der Wohnfunktion um 27% an: die Nutzfläche pro Person stieg für Österreich insgesamt in bewohnten Wohnungen von 22 auf 28 m² an. Diese Entwicklung spiegelt sich logischerweise auch im Flächenverbrauch der Wohnfunktion insgesamt wieder. Die Hauptursache für den steigenden Siedlungsflächenverbrauch ist die wachsende Zahl der Haushalte, die ebenfalls nicht nur durch die Bevölkerungsentwicklung zu erklären ist. So ist zwischen 1971 und 1981 bundesweit die Bevölkerung um 1% gestiegen, die Zahl der Haushalte jedoch um 9%. In den 1980er-Jahren hat sich dieser Trend (abgeschwächt) fortgesetzt und auch im Österreichischen Raumentwicklungskonzept 2001 wird dieser Trend noch angeführt.²⁰³ Die Ursachen für die Verringerung der durchschnittlichen Haushaltsgrößen sind dabei:

- Anstieg des Durchschnittsalters der Bevölkerung
- Rückgang der Dreigenerationenhaushalte
- Rückgang der durchschnittlichen Kinderanzahl
- Rückgang der Heiratsziffern
- Anstieg der Scheidungsziffern
- Früheres Verlassen der Elternhaushalte durch die Kinder²⁰⁴

Gesellschaftlicher Wandel macht sich aber auch aufgrund veränderter Rahmenbedingungen bemerkbar. So gibt es heute kaum noch Personen, die ein Arbeitsleben lang im selben Betrieb arbeiten. Gründe dafür sind sich ständig wandelnde Wirtschaftsstrukturen und die immer wieder zitierte notwendige Flexibilität der Arbeitnehmer. Früher wurde ein Wohnstandort möglichst nahe am Arbeitsplatz gesucht, heute werden Arbeitsplätze viel öfter gewechselt und ein fixer Wohnstandort wird somit zum

²⁰¹ (Maxian, 2012)

²⁰² (Hacker, 2012)

²⁰³ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 12)

²⁰⁴ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumordnungskonzept 1991, 1992, S. 21)

Hindernis. Folglich wird der Wunsch nach einem Haus mit Garten immer mehr zu einem zeitlich begrenzten.²⁰⁵

Im Zuge des gesellschaftlichen Wandels hat sich aber auch das Wanderungsverhalten der Menschen verändert. Zuerst war es die Landflucht (Urbanisierung), dann setzte die Suburbanisierung ein. Heute laufen die Prozesse vom Trend in die Stadt (junge Leute, Singles, DINKs²⁰⁶) und vom Trend aus der Stadt (junge Familien) parallel ab, da sich Familienstrukturen und Rahmenbedingungen verändert haben.²⁰⁷ Auch im Österreichischen Raumentwicklungskonzept 2001 werden die parallel laufenden Prozesse der Suburbanisierung und der Reurbanisierung (= Zuzug vom Umland in die Stadt) erwähnt. Allerdings bleibt die Reurbanisierung quantitativ hinter der Abwanderung (besonders der inländischen Wohnbevölkerung) in das Umland zurück.²⁰⁸

5.6 Wirtschaft (private Akteure)

Die Wirtschaft und die von ihr geschaffenen Arbeitsplätze tragen in einem erheblichen Maß zur Entwicklung einer Region bei. Betriebe sind meist auf eine gute Verkehrsanbindung angewiesen, um günstig und schnell transportieren zu können. (Wie wichtig die Verkehrsinfrastruktur bei der Standortwahl ist, zeigen die Punkte 2.4 beziehungsweise 2.4.1) Das Vorhandensein guter Infrastruktur löst also das bereits angesprochene Wechselspiel *Betriebe ziehen Bevölkerung an beziehungsweise Bevölkerung (für die der Faktor Erreichbarkeit ja ebenfalls wichtig ist) zieht Betriebe an* aus.²⁰⁹

Ein gutes Beispiel für die Auswirkungen eines großen Betriebes im Südraum von Wien ist die Shopping City Süd. Mit dem Bau wurde 1976 begonnen, wobei damals die Entwicklung der Größe noch nicht absehbar war.²¹⁰ Die SCS war zwar keine strategische Entscheidung des Landes²¹¹, Niederösterreich war sich aber sehr wohl der negativen Auswirkungen auf die Handelsstruktur der umliegenden Ortschaften bewusst. Doch bevor das EKZ in Wien entstehen sollte, was für die Umlandgemeinden ebenfalls Nachteile (Kaufkraftabfluss) bei gleichzeitig keinen Vorteilen (Einnahmen über die Kommunalsteuer) bedeutet hätte, fiel die Entscheidung zugunsten eines Standorts in NÖ.²¹² Die Standortwahl wurde aufgrund der guten Infrastruktur (Nähe zu A2 und B17) getroffen. In erster Linie war es also eine strategische Entscheidung des Unternehmers, der damit an die Gemeinde Vösendorf herangetreten ist. Für die Gemeinde ergab sich die große Chance, über die Kommunalsteuer hohe Einnahmen lukrieren zu können. Die Chance wurde wahrgenommen und ein entsprechendes Angebot in Form ei-

²⁰⁵ (Dorner & Pozarek, 2012)

²⁰⁶ Double Income No Kids = (Ehe-) Paare, die keine Kinder haben und beide berufstätig sind

²⁰⁷ (Dorner & Pozarek, 2012)

²⁰⁸ Vgl. (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 17)

²⁰⁹ (Dorner & Pozarek, 2012)

²¹⁰ (Maxian, 2012)

²¹¹ (Hacker, 2012)

²¹² (Maxian, 2012)

ner passenden Flächenwidmung geschaffen.²¹³ Die SCS ist also in jedem Fall ein Wachstumstreiber, der auch andere Handelseinrichtungen (zum Beispiel Möbelhäuser) anzieht.²¹⁴

OMV und Flughafen im EUG sind ähnliche Beispiele, weil sie beide ebenfalls große Arbeitgeber sind. Die OMV ist ein Produktionsbetrieb, der Flughafen ein Dienstleistungsbetrieb und eine Verkehrsinfrastruktur höchsten Ranges. In jedem Fall sind beide starke Magnete, die die Siedlungsentwicklung nach sich ziehen können.²¹⁵

Betriebe können aber nicht nur von Standortvorteilen angezogen, sie können auch von einer negativen Entwicklung zum Abwandern gebracht werden. Wenn der (Verkehrs-) Raum rund um einen Betrieb zu voll wird und somit überlastet ist, kann es sein, dass sich der Betrieb einen neuen Standort sucht, der wieder seinen Vorstellungen entspricht.²¹⁶ Auch das muss bei möglichen weiteren Betriebsnutzungen (Ausnutzung von Widmungsreserven, welche bereits unter Punkt 4.2 angesprochen wurden) hinsichtlich einer Überlastung des Raums bedacht werden.

Die großen künftigen Probleme beziehen sich im Südraum von Wien unter anderem auf folgende Standorte (in Abbildung 18 ersichtlich):

- Unbebautes Areal zwischen SCS und dem Siedlungsrand von Wiener Neudorf
- Bestehender Business-Park in Brunn am Gebirge: Welche Ausbaupläne werden umgesetzt?
- Große BB-Reserven im Osten von Guntramsdorf²¹⁷

²¹³ (Dorner & Pozarek, 2012)

²¹⁴ (Hacker, 2012)

²¹⁵ (Dorner & Pozarek, 2012)

²¹⁶ (Maxian, 2012)

²¹⁷ (Maxian, 2012)

6 Erkenntnisse

6.1 Allgemein

Vorweg gibt es zwei Punkte zu nennen, die die Ergebnisse der Arbeit entscheidend beeinflusst haben.

- 1) Die hohe Anzahl an Akteuren und Faktoren, die Einfluss auf die Entwicklung einer Region beziehungsweise im Speziellen auf das Untersuchungsgebiet hatten beziehungsweise haben. Auch wenn die Landesregierung als gesetzgebende Ebene der Raumordnung der vermeintlich wichtigste Akteur ist, gibt es noch viele andere Akteure, die direkt oder indirekt Einfluss auf die Regionalentwicklung haben (siehe Kapitel 5). Hinzu kommt außerdem noch die schwer fassbare Zahl an Einflussfaktoren, die teilweise gegeben sind, teilweise aber auch produziert werden. Das fängt an bei den natürlichen Gegebenheiten beziehungsweise bei den (geschaffenen) Voraussetzungen, die in den Punkten 4.2 und 4.3.2.1 beschrieben werden und geht hin bis zu der auf den ersten Blick unwichtig erscheinenden Einstellung und Motivation von Individuen.

- 2) Die Tatsache, wie viele im Bezug auf das Untersuchungsgebiet relevante Programme und Konzepte im Laufe des gewählten Untersuchungszeitraums entstanden sind. Kapitel 5 vermittelt hier einen Überblick über wichtige Beispiele aus der überörtlichen Raumplanung. Aus der Vielzahl an Programmen und Konzepten leitet sich eine dementsprechend hohe Anzahl an Zielen ab, weshalb immer nur eine Auswahl an Zielen angeführt wird. Denn der Rahmen der Ergebnisse der statistischen Auswertungen in Kapitel 4 und die Informationen aus den Expertengesprächen ermöglichen nur eingeschränkt die Herstellung von Zusammenhängen zwischen Zielen und Zielerreichung.

Diese Punkte und die Tatsache, dass das HUG (unterteilt in Untersuchungsgemeinden der Bezirke Möd- ling und Baden) und das EUG bei der Darstellung ihres Wandels jeweils als Einheit betrachtet wurden, führen nun dazu, dass die Ergebnisse der Arbeit nicht auf Gemeindeebene, sondern auf Bezirksebene differenzieren. Die Arbeit gibt somit einen Gesamtüberblick über die Herausforderungen einer dynamischen Stadt-Umland-Region und ihrem daraus resultierenden Wandel, der noch lange nicht abgeschlossen sein wird.

Eine grundlegende Erkenntnis war, dass die Entwicklung über den Untersuchungszeitraum betrachtet in zwei Phasen eingeteilt werden kann. Die erste wird in den weiteren Erläuterungen als *ungebremstes Wachstum*, die zweite als *überlegtes Wachstum* bezeichnet. Der Übergang von der ersten zur zweiten

Entwicklungsphase kann zeitlich circa Mitte der 1980er-Jahre (warum zu diesem Zeitpunkt, wird später noch geklärt) eingeordnet werden. Jede Phase war dabei von unterschiedlichen Entwicklungstendenzen geprägt.

6.2 Beantwortung der Fragestellungen

6.2.1 Entwicklungsvoraussetzungen und deren Bezug zu den theoretischen Grundlagen

Die wichtigste Voraussetzung für die starke Entwicklung des Untersuchungsgebiets war zweifelsohne die gute Erreichbarkeit. Auch in den Expertengesprächen hat sich immer wieder herauskristallisiert, dass eine gute Verkehrsinfrastruktur zu den bedeutendsten Grundvoraussetzungen gehört. Die Tatsache, dass der Ausbau der Straßennetze am meisten Veränderungen bringt, gilt dabei heute noch genauso wie in den 1960er- und 1970er-Jahren. (Anmerkung: Die Wichtigkeit der Verkehrsinfrastruktur spiegelt sich in den Ausführungen unter Punkt 2.4 wieder.) Für den Südraum Wiens gab es aber noch weitere Voraussetzungen, die entscheidenden Einfluss auf seine Entwicklung hatten. Zu den wichtigsten gehören hier die Nähe zu Wien, das attraktive Wohnumfeld und der Umstand, dass die Region als Standort für Betriebe so interessant ist. Letzteres und auch die Wien-Nähe (die nicht nur geografisch, sondern auch zeitlich gemessen eine große Rolle spielt) sind wiederum auf die Erreichbarkeit und somit abermals auf die Infrastrukturausstattung zurückzuführen. Damit wird die Aussage, dass die Verkehrsinfrastruktur die Raumstruktur am meisten beeinflusst, erneut untermauert. Somit wird auch die unter Punkt 2.2.3 erläuterte wechselseitige Abhängigkeit von (räumlichen) Voraussetzungen und Regionalentwicklung klar.

Die theoretischen Grundlagen aus Kapitel 2 spiegeln sich immer wieder in den Ergebnissen des empirischen Teils. So werden zum Beispiel unter Punkt 2.1 schon die Zusammenhänge von Gebietskörperschaften, Standorten und Nutzungen erläutert. Dabei wird das beschrieben, was sich im Laufe der Bearbeitung bei den Voraussetzungen, deren Schaffung und der Rolle von öffentlichen Akteuren gezeigt hat. Auch haben sich sämtliche unter Punkt 2.1.2 angeführten Basishypothesen der Raumplanung bestätigt:

- Der Standort *südliches Wiener Umland* und seine Standortfaktoren (Lage, Anschlüsse an Infrastruktur-Systeme etc.) sind Voraussetzungen für bestimmte wirtschaftliche Nutzungen.
- Standortveränderungen (zum Beispiel durch Straßenausbau oder aber auch durch Zerstörung der Standortqualität durch Überlastung) führen zu Nutzungsveränderungen.
- Gebietskörperschaften haben mit ihren Entscheidungen über die Ausstattung Einfluss auf diverse Standortfaktoren und produzieren somit diese Standorte.

- Politiker handeln im Sinne von Stimmenmaximierung im eigenen Interesse. Das zeigt sich vor allem dann, wenn eine Entscheidung im Sinne einer bestimmten Wählergruppe, aber nicht im Sinne der Zielvorgaben der Planung getroffen wird (zum Beispiel Entscheidung über Erhöhung der Pendlerpauschale für Autofahrer, obwohl damit nicht dem Ziel der Förderung des ÖV entsprochen wird).
- Der Staat hat über seine Investitionen großen Einfluss auf die Regionalentwicklung. Zum Beispiel über Entscheidungen das hochrangige Straßennetz betreffend oder über Standortentscheidungen von öffentlichen Einrichtungen.

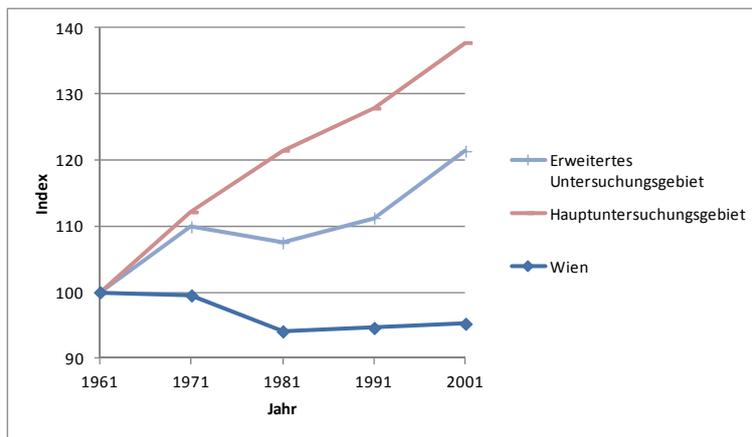
Die Phasen der *Suburbanisierung* und der *Desurbanisierung* des Phasenmodells (siehe Kapitel 2.3) sind im Ballungsraum der Untersuchungsregion ebenfalls nachzuvollziehen (analog 2.3.1: Wien ist Kern und die Untersuchungsgebiete sind Teil des Rings der *funktionalen Stadtregion*). Viele Aspekte des Prozesses der Suburbanisierung spiegeln sich demnach in Kapitel 4 wieder. Menschen ziehen vom Kern des Stadtgefüges in ihren Ring, arbeiten aber trotzdem noch im Kern, weil die ökonomische Entfernung²¹⁸ so gering ist. Dies erklärt den Bevölkerungsanstieg bei gleichzeitig hoher Anzahl an Auspendlern nach Wien. Aber auch der Umstand, dass sich Teile des Untersuchungsgebiets zu Arbeitsstandorten entwickeln, wird durch die Suburbanisierung erklärt. Denn die Suburbanisierung schließt nicht nur die Abwanderung der Bevölkerung, sondern auch die Abwanderung produzierender Betriebe mit ein, was die steigende Zahl der Einpendler erklärt.

Untermauern lässt sich die Aussage, dass das Untersuchungsgebiet vom Prozess der Suburbanisierung betroffen ist, indem die Entwicklung der Einwohnerzahlen Wiens jenen des HUG beziehungsweise EUG gegenübergestellt wird (siehe Abbildung 41). Während die Bevölkerung Wiens zwischen 1961 und 1981 gesunken und zwischen 1981 und 2001 nur leicht gestiegen ist, ist die Bevölkerung vor allem im HUG zwischen 1961 und 2001 sehr stark gestiegen.

²¹⁸ Siehe 2.4.2: Die ökonomische Entfernung beschreibt den Aufwand von Zeit und Kosten, die neben der tatsächlichen Entfernung (= Distanz, zum Beispiel km) immer wichtiger werden.

Im Zusammenhang mit Suburbanisierung und ökonomischer Entfernung zeigen sich auch Parallelen zum Ausbau des Straßennetzes und zu Verbesserungen im ÖV. Die immer besser werdende Verkehrsinfrastruktur ermöglicht den Menschen, ins Umland zu ziehen und trotzdem weiterhin in der Stadt zu arbeiten, da das Zentrum durch den Straßenausbau weiterhin in vertretbarer Zeit erreichbar geblieben ist. Somit konnten die Vorteile des Umlandes (zum Beispiel Wohnen im Grünen) und die der Stadt (Vielzahl an Gelegenheiten) miteinander verbunden werden, wodurch das Pendlerverhalten beeinflusst wurde.

Abbildung 41: Bevölkerungsentwicklung Wiens im Untersuchungszeitraum



Quelle: (Wikipedia, 2012) http://de.wikipedia.org/wiki/Demografie_Wiens, abgefragt am 5.5.2012, eigene Bearbeitung

Auch zur Desurbanisierungsphase (siehe Punkt 2.3.2.3) gibt es Parallelen, da diese aussagt, dass

- im Ring die Nutzungsdichte und die Bodenpreise steigen (Vor allem im Raum Mödling erhöhter Siedlungsdruck [siehe Annahme unter Punkt 4.3.1.3], der sich in den Bodenpreisen widerspiegelt [siehe Kapitel 4.5] – je größer die Nachfrage nach Grundstücken, desto höher die Preise.) und, dass
- der Ring frühere Standortvorteile (im Vergleich zum Kern günstigere Grundstückspreise, Verfügbarkeit von Freiraum und Grünflächen) einbüßt (siehe Punkt 2.3.2.3).

Kapitel 2.4 begründet hingegen theoretisch das steigende Verkehrsaufkommen zwischen den Untersuchungsgebieten und Wien. Im Kapitel *Entwicklung und Wandel des Untersuchungsgebiets* wurden im Zuge der Darstellung der Verkehrsentwicklung wie bereits erwähnt beispielhaft die Erwerbsspendler herausgegriffen, die nur einen Teil der Verkehrsteilnehmer ausmachen. Wenn nun angenommen wird, dass die Entwicklung der Freizeit- oder Einkaufsspendler ähnlich verläuft, spiegeln sich hier die verursachenden Aspekte, wie sie unter Punkt 2.4 beschrieben sind, wieder. Mit wachsender Bevölkerung und steigender Anzahl an Gelegenheiten (Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten etc.), steigt auch die Anzahl der Interaktionen zwischen zwei Standorten. Dazu kommt die geringe Entfernung zwischen den Untersuchungsgebieten und Wien und der geringe Wegewiderstand dazwischen (hochrangige Straßen), wodurch weitere Voraussetzungen für ein steigendes Verkehrsaufkommen gegeben sind.

6.2.2 Der Wandel des Untersuchungsgebiets innerhalb des Untersuchungszeitraums

Der quantitative Wandel ist mit Hilfe der Tabellen, Abbildungen und Ausführungen in Kapitel 4 im Hinblick auf die gewählten Indikatoren bereits gut nachvollziehbar. Um einen besseren Überblick zu erhalten, werden in der nachfolgenden Tabelle noch einmal sämtliche Entwicklungen zusammengefasst und mit daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen kombiniert.

Tabelle 14: Zusammenfassende Darstellung aller Indikatoren des Wandels

Thematik	Untersuchungsgemeinden Bezirk Mödling	Untersuchungsgemeinden Bezirk Baden	Hauptuntersuchungsgebiet (HUG)	Erweitertes Untersuchungsgebiet (EUG)	Erfahrungen und Schlussfolgerungen
Bevölkerungsentwicklung (1961-2001)	+ 4,5% degressiv	+ 3,2% seit 1971 progressiv	+ 3,8% annähernd linear	+ 2,1% 1971-1981 rückläufig, seither progressiv	HUG: degressiv vs. progressiv; möglicher Hinweis darauf, dass es in weiterer Entfernung (Baden) zu Wien noch mehr (Wohnraum- bzw. Flächen-) Reserven gibt als weiter innen (Mödling) EUG: Entwicklung setzt verzögert ein. Gründe: Geschichte (z.B. Eiserner Vorhang); keine bewusste Entwicklung seitens des Landes; A4 erst 1994 eröffnet
	Gesamtzahl der Gebäude mit Wohnungen + 5,1% Gebäude mit 1-2 Wohnungen + 5,4% Gebäude mit >10 Wohnungen + 9,3%	Gesamtzahl der Gebäude mit Wohnungen + 6,6% Gebäude mit 1-2 Wohnungen + 7,6% Gebäude mit >10 Wohnungen + 7,4%	Gesamtzahl der Gebäude mit Wohnungen + 5,9% Gebäude mit 1-2 Wohnungen + 6,7% Gebäude mit >10 Wohnungen + 8,3%	Gesamtzahl der Gebäude mit Wohnungen + 5,6% Gebäude mit 1-2 Wohnungen + 5,9% Gebäude mit >10 Wohnungen + 3,5%	Der allgemein starke Anstieg an Wohngebäuden verdeutlicht das Wachstum Der starke Anstieg der Anzahl an Gebäuden mit >10 Wohnungen in den Untersuchungsgemeinden des Bezirks Mödling ist ein weiterer Hinweis auf Siedlungsdruck und geringere Flächenreserven (im EUG deutlich schwächer ausgeprägt als im HUG)
Auspendler nach Wien (Tagespender, 1971-2001)	+ 6,7%	+ 16,1%	+ 9,6%	+ 4,6%	Die hohen Auspendlerzahlen sind Spiegelbild der Suburbanisierung (Wohnen im Umland, Arbeiten in der Stadt) Der starke Anstieg in den Badener Gemeinden lässt schließen, dass Baden eher ein Wohn- als Arbeitsstandort ist
	MIV: + 1,20% ÖPNV: + 1,7%	MIV: + 3,50% ÖPNV: + 6,1%	MIV: + 1,74% ÖPNV: + 3,3%	MIV: + 1,53% ÖPNV: - 2,7%	In den Gemeinden des Bezirks Baden steigt die Zahl der MIV-Pendler eklatant gegenüber jener der ÖPNV-Pendler, in den Mödlinger Gemeinden sind die Unterschiede in den Zuwachsraten ab 1981 im MIV nur mehr geringfügig höher als im ÖPNV -> im Raum Mödling wird das ÖV-Angebot besser genutzt
Modal-Split (Anteile in %) (Verhältnis MIV : ÖPNV : Sonstiges)	1971 51 : 45 : 4 2001 67 : 32 : 1	35 : 62 : 3 61 : 38 : 1	46 : 50 : 4 65 : 34 : 1	41 : 54 : 5 72 : 27 : 1	Der Rückgang der ÖPNV-Pendler im EUG lässt auf ein mangelndes Angebot schließen, wobei es hier (und allgemein im Südraum) laut Auskunft der ÖBB v.a. in den letzten 10 Jahren starke Zuwächse bei den Fahrgastzahlen gegeben hat. Daraus kann man schließen, dass das Angebot laufend besser wird
	Einpendler aus Wien (Tagespender, 1971-2001)	+ 1,95%	+ 1,70%	+ 1,91%	+ 2,10%
Veränderungen bei den MIV- bzw. ÖPNV-Pendlern (1971-2001)	MIV: + 3,31% ÖPNV: + 6,6%	MIV: + 3,80% ÖPNV: + 2,1%	MIV: + 3,38% ÖPNV: + 5,6%	MIV: + 4,08% ÖPNV: + 6,4%	Die starken Zuwächse bei den Einpendlerzahlen sind ebenfalls ein Hinweis auf Suburbanisierungsprozesse. Neben der Wohnbevölkerung wandern auch Betriebe ins Umland, die einen Strom von Einpendlern verursachen. Die geringsten Zuwächse in den Badener Gemeinden deuten wieder darauf hin, dass dieser Raum eher Wohn- als Arbeitsstandort ist. V.a. aber die Untersuchungsgemeinden des Bezirks Wien-Umgebung (Süd-Teil) scheinen eindeutig Arbeitsgemeinden zu sein; neben den geringsten Zuwachsraten bei den Auspendlern, weisen sie die höchsten Zuwachsraten bei den Einpendlern auf. Man muss aber auch bedenken, dass hier mit ÖMV und Flughafen zwei angesiedelt Betriebe sind, die einen großen Einzugsbereich haben.
	1971 51 : 44 : 5 2001 74 : 24 : 2	41 : 56 : 3 74 : 25 : 1	49 : 46 : 5 73 : 25 : 2	42 : 55 : 3 70 : 29 : 1	Auch hier zeigt sich, dass immer mehr Pendler mit Verkehrsmitteln des MIV unterwegs sind. Aber auch im ÖPNV konnten deutliche Zuwächse erreicht werden. Ähnliches Bild wie bei den Auspendlern: Starke Veränderung des Modal-Splits in Richtung MIV-Anteile. Zuwächse sind jedoch auch hier ab 1991 erkennbar, v.a. im EUG

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 14 beruht auf den Ergebnissen sämtlicher Tabellen aus Kapitel 4. Sie ermöglicht zudem einen Überblick über die Relationen, die die einzelnen Entwicklungen zueinander aufweisen. So ist unter anderem ersichtlich, wie stark sich die Zahl der MIV-Pendler im Gegensatz zu jener der ÖPNV-Pendler entwickelt hat oder wie sehr die Einpendlerzahlen im Gegensatz zu den Auspendlerzahlen gestiegen sind.

Die Darstellung eines qualitativen Wandels ist hingegen weitaus schwieriger, weil er nicht anhand statistischer Daten darstellbar ist. Es ist jedoch leicht vorstellbar, dass eine so rasante Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, wie sie im Untersuchungsgebiet vonstattengegangen ist, der Qualität des Lebensraums nicht unbedingt förderlich ist.

Zudem ist eine Gesamtraumstrategie zur Erhaltung der Lebensqualität und der Grünraumvernetzung im Südraum Wiens nicht gelungen. Mit der Freihaltung großer Grünräume wie zum Beispiel dem *Schlosspark Laxenburg* oder dem *Naturpark Föhrenberge*, der Schaffung des *Biosphärenparks Wienerwald* und dem Abschluss der *Wienerwald-Deklaration* ist es aber zumindest gelungen, bedeutende Grünflächen zu erhalten und zu schützen. Auch der Versuch, von der Stadtgrenze Richtung Süden eine Grünsperre durchzuziehen, ist gescheitert, weil hier die Widmungsansprüche der Grundstücksbesitzer zu hoch sind. Daher wird jetzt versucht, punktuell bei Restflächen anzusetzen, um so ein grünes Netzwerk zu schaffen. Im Bereich Erhaltung von Grünräumen und Sichtachsen ist es außerdem als positiv zu erachten, dass hier durch Bewusstseinsbildung in den Gemeinden bereits Erfolge erzielt werden konnten.²¹⁹

6.2.3 Akteure und ihr Einfluss auf die Untersuchungsregion

Die wichtigsten Akteure und ihre Rollen werden in Kapitel 5 beschrieben. Es hat sich, auch im Zuge der Expertengespräche, gezeigt, dass es keine *unwichtigen* Akteure gibt. Interessant ist jedoch die Frage, in welchem Maß und in welchem Bereich deren Einflussnahmen am größten sind. Sind es beim Bund zum Beispiel eher gravierende Entscheidungen, die weitreichende Folgen haben und deren Auswirkungen auf den Standort sehr stark sein können, können die überörtliche Ebene des Landes (vor allem über die Regionalplanung) und die örtliche Ebene der Gemeinden gezielter und kleinräumiger Akzente setzen. Großen Einfluss haben außerdem die privaten Akteure, auch wenn sie mit Raumordnung im eigenen Sinn nichts zu tun haben. Sie können sich zwar auch nur innerhalb eines (Rechts-) Rahmens bewegen, können sich ihre Standorte aber leichter aussuchen. Hinzu kommt noch, dass beispielsweise Betriebe, je größer und mächtiger sie sind, Druck auf Gemeinden ausüben können. Denn wenn ihnen die vorhandenen Bedingungen nicht gefallen oder diese nicht nach ihren Wünschen angepasst werden, entgehen den Gemeinden eventuell lukrative Einnahmen. Dass aber auch Betriebsansiedlungen nicht ausschließlich Vorteile bringen, zeigt sich spätestens, wenn diesem Druck unvorsichtig nachgegeben wird und sich die vermeintlichen Vorteile einige Jahre später in negative Auswirkungen (übermäßiger Flä-

²¹⁹ (Hacker, 2012)

chenverbrauch, Überlastung der Infrastruktur, Unmut in der Bevölkerung etc.) für die Gemeinde und ihr Budget (aufgrund von hohen Infrastruktur-Ausgaben) auswirken.

6.2.4 Ziele und Interessen der Akteure – früher und heute

Bis zu Beginn der 1980er-Jahre war es das vorrangige Ziel der Gemeinden, zu wachsen. Dieses Ziel wurde in jedem Fall erreicht, hat aber seine Spuren hinterlassen. Zu dieser Zeit ging das Wachstum oft auf Kosten der Umwelt und der allgemeinen Qualität der Untersuchungsregion. Erst als die negativen Auswirkungen des rasanten Wachstums spürbar wurden, setzte ein Umdenken ein, welches den Übergang zwischen den unter Punkt 6.1 erwähnten Wachstumsphasen bildet (siehe ausführliche Erläuterungen unter 5.4.2). Weil es sich dabei jedoch um einen Prozess handelt, der fließend begonnen hat und noch nicht zu Ende ist, kann auch dessen Beginn (circa Mitte der 1980er-Jahre) nur grob eingegrenzt werden. Auslöser des *überlegten Wachstums* (*überlegt* deshalb, weil der Wachstumsgedanke nach wie vor gegeben ist) waren unter anderem die Interessen der Bevölkerung, die über die Jahre gleich geblieben sind. Damals wie heute wollen viele Menschen im Grünen und möglichst ungestört von Emissionsbelastungen (Staub, Lärm) leben.

Die Formulierung der Ziele, die bereits vor diesem Umdenkprozess auf damit in Zusammenhang stehende Themen wie Lebensqualität, Umweltschutz, Verkehrsvermeidung, Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel etc. ausgerichtet waren, hat sich dabei im Laufe der Zeit kaum geändert (siehe Tabelle 17, Tabelle 18 und Tabelle 19). Auffallend war jedoch das im ÖEK 2001 formulierte Ziel der „*Entwicklung von Lebensstilen und gesellschaftlichen Werthaltungen, die verantwortungsbewusst mit den erneuerbaren und besonders den nicht-erneuerbaren Ressourcen umgehen.*“²²⁰, welches auf die Bewusstseinsbildung der Bevölkerung ausgerichtet ist und zeigt, wie wichtig das Verhalten von Individuen hinsichtlich einer Zielerreichung ist.

Dabei waren Probleme, mit denen heute noch gekämpft wird, schon lange Thema. Auch in älteren Raumordnungskonzepten (siehe 5.2.1 beziehungsweise 5.3.3) ist bereits von (negativen) Entwicklungen oder Trends die Rede, die aus heutiger Sicht gerne verhindert worden wären. Das Problem war jedoch, dass die Raumordnung erst reagiert hat, als es schon zu spät war (zum Beispiel Grenzen bei Entsorgung erreicht, für Bevölkerung spürbarer Verlust der Wohnqualität).

Entwicklung ist jedoch ein langjähriger Prozess, auf die nicht von heute auf morgen fördernd oder hemmend Einfluss genommen werden kann. Mit dem Instrument der Statistik bietet sich jedoch die Möglichkeit, über Prognosen und Trends *in die Zukunft zu blicken*, um Entwicklungen abschätzen zu können. Werden dadurch ungewollte Szenarien (zum Beispiel stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Belastungen) ausgemacht, müssen rechtzeitig Maßnahmen getroffen und auch umgesetzt werden. Es ist offenkundig, dass es dafür zu spät ist, wenn das Erreichen einer

²²⁰ (ÖROK, Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, 2002, S. 62)

kritischen Masse (im Sinne einer nicht mehr tragbaren Größe) kurz bevor steht. Denn bis gegensteuernde Maßnahmen greifen, kann es sein, dass diese Masse längst überschritten ist. Es ist auch unerheblich, ob die kritische Masse für das Verkehrsaufkommen, für die Bevölkerungszahl oder die Landnahme steht – dieses Wechselspiel ist in vielen Bereichen anwendbar. Als konkretes Beispiel könnte der bereits angesprochene notwendige Ausbau der Pottendorfer Linie zur Entlastung der Süd-Bahn genannt werden. Laut ÖBB²²¹ wäre es erforderlich, diesbezüglich innerhalb der nächsten zehn Jahre konkrete Maßnahmen umzusetzen. Der Notwendigkeit sind sich die Verantwortlichen demnach bewusst und es bleibt lediglich die Frage, wie, ob und vor allem wann darauf reagiert wird.

Es hat aber Änderungen gegeben, was die Methoden zur Umsetzung der Ziele betrifft. So hat zum Beispiel die Landesregierung erkannt, dass Konzepte mit Empfehlungscharakter nicht zum gewünschten Erfolg führen, weshalb im regionalen Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland restriktive Vorgaben verordnet wurden. Durch solche Maßnahmen (zum Beispiel verpflichtende Siedlungsgrenzen) zeichneten sich schließlich auch Erfolge ab. Die Landesregierung hat außerdem die Wichtigkeit der Regionalplanung erkannt. Bevor diese richtig etabliert war, fehlte das Bindeglied zwischen überörtlicher und örtlicher Raumordnung, was zu Fehlentwicklungen (zu hohe Baulandreserven, siehe Fußnote 188) geführt hat. Auch die Herangehensweise, nicht zuletzt über Regionalmanagements, dass gemeinsam mit den Gemeinden versucht wird, Entwicklungsmöglichkeiten zu erarbeiten um Fehlentwicklungen zu vermeiden, ist relativ neu und hat bereits Erfolge zu verbuchen. Eine große Herausforderung stellen dabei die verwendeten Instrumente wie *Diskussion* oder *Bewusstseinsbildung* dar. Das heißt es wird nicht bestimmend agiert, sondern versucht, die Probleme und Herausforderungen im gemeinsamen Diskurs zu lösen.

Bei der Abstimmung der Interessen einzelner Akteure zeigt sich demnach auch das *Dilemma der Raumordnung* – was im Interesse der einen Ebene ist, kann auf einer anderen unerwünscht sein. Auf der einen Seite steht zum Beispiel der Wunsch nach (eigenem) Grünraum, auf der anderen Seite das Ziel von kompakten Siedlungsräumen und dichter Bebauung. Dieses Grundprinzip, dass sich die Interessen einer Ebene mit jenen der nächsthöheren nicht vertragen, zieht sich dabei durch alle Ebenen.²²²

Auf das Untersuchungsgebiet ist dieser Umstand deutlich übertragbar. Die Einzelinteressen der zuziehenden Bevölkerung waren in erster Linie wohnen im Grünen und trotzdem in Stadtnähe. Daraufhin haben die Gemeinden die Chance auf Einnahmen wahrgenommen und auf Wachstum gesetzt. Dieses rasante Wachstum, ohne auf dessen Auswirkungen Rücksicht zu nehmen, entsprach allerdings nicht den Zielsetzungen der überörtlichen Raumordnung, was sich in Tabelle 17, in Tabelle 18 und in Tabelle 19 zeigt. Die Interessen der Bevölkerung, der Gemeinden und des Landes konnten also nicht unter einen Hut gebracht werden.

²²¹ (Fröhlich, 2012)

²²² (Maxian, 2012)

Hier stößt die Raumordnung, deren Ziel eine Gesamtabstimmung ist, an die Grenzen ihrer Durchsetzungskraft. Denn die Raumordnung kann niemals so gut sein, wie es theoretisch vielleicht möglich wäre, weil sie nicht auf alle Entwicklungsfaktoren Einfluss nehmen kann.²²³

6.2.5 Entwicklungstendenzen in Richtung Zielvorgaben

6.2.5.1 Ziele-Matrix

Unter Punkt 6.1 wurde bereits auf die Grenzen bei der Beantwortung der Forschungsfrage, ob die tatsächliche Entwicklung der Untersuchungsregion den überörtlichen Zielvorgaben entspricht, hingewiesen.

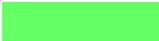
In einer Ziele-Matrix (siehe Tabelle 17, Tabelle 18 und Tabelle 19) werden nun sämtliche Ziele, zu denen Aussagen getroffen werden können, aufgelistet, durchnummeriert (\neq Reihung/Priorität!) und beurteilt. Die Ziele wurden zusätzlich kategorisiert, um zu verdeutlichen, welchen Sachbereichen sie zuzuordnen sind (siehe Tabelle 15). Das Beurteilungssystem ist in Tabelle 16 ersichtlich.

Tabelle 15: Sachbereiche der Ziele-Matrix

	Verkehr (Abkürzung für Nummerierung: <i>V1, V2 usw.</i>)
	Siedlung (Abkürzung für Nummerierung: <i>S1, S2 usw.</i>)
	Naturraum (Abkürzung für Nummerierung: <i>N1, N2 usw.</i>)
	Sonstiges (Abkürzung für Nummerierung: <i>So1</i>)

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 16: Beurteilungssystem der Ziele-Matrix

	Positive Entwicklungstendenz in Richtung Zielvorgabe
	Neutrale Entwicklungstendenz in Richtung Zielvorgabe (Teilerfolge)
	Negative Entwicklungstendenz in Richtung Zielvorgabe

Quelle: Eigene Darstellung

Die Erläuterungen, die in weiterer Folge für die Beurteilung (respektive für die Zuweisung einer Farbe) ausschlaggebend waren, beruhen auf Erkenntnissen aus den Expertengesprächen, Informationen aus

²²³ (Maxian, 2012)

den analysierten Konzepten und Ergebnissen aus Kapitel 4. Außerdem wird innerhalb der Tabelle wiederum zwischen den beiden Entwicklungsphasen unterschieden, wodurch ersichtlich wird, welche Veränderungen der Wandel im Hinblick auf die Erreichung der Zielvorgaben gebracht hat.

Von eindeutigen Aussagen wie *Ziel erreicht* oder *Ziel nicht erreicht* wird abgesehen, weil ein Ziel wohl nie zu 100% erreicht (oder eben auch nicht) werden kann. Nicht nur weil eine Zielerreichung ein fortlaufender Prozess ist, der von vielen Faktoren abhängt und im Prinzip nie zu Ende ist. Sondern auch weil nicht zuletzt, aufgrund unterschiedlicher Ansprüche und Bewertungsmethoden (Wer bestimmt nach welchen Maßstäben, wann ein nicht quantifizierbares Ziel überhaupt als erreicht gelten kann?), die Bewertung zum Teil subjektiv ist. Deshalb wurden die Formulierungen *positive/negative Entwicklungstendenz in Richtung Zielvorgabe* gewählt. Diese Formulierung wird auch dem Umstand gerecht, dass Ziele der überörtlichen Raumplanung meistens ohnehin schwer quantifizierbar sind, da es sich hier um Oberziele handelt, die nicht ins Detail gehen. Allen voran gestaltet sich dies schwierig bei den Zielen N1-N8 oder bei Zielen, die die *Verbesserung der Lebensqualität (V4)* betreffen. Doch auch bei den Zielen zum Thema Verkehr werden oft Begriffe wie *Vermeidung (V12, V19, V27, V32)*, *Verbesserung (V1, V5, V6)* oder *Verlagerung (V3, V18, V20, V29)* verwendet. Diese Begriffe sind jedoch objektiv schwer einzugrenzen und die Umsetzung entsprechend schwer quantifizierbar. Selbiges gilt für Ziele zum Thema Siedlung, die für eine Quantifizierung ebenfalls konkretisiert werden müssten.

Die Matrix bezieht sich dabei grundsätzlich auf das HUG, da auf dieses Gebiet das Hauptaugenmerk gelegt wurde (entsprechend Punkt 1.1). Findet sich keine Farbe neben einer Zielformulierung, kann keine Aussage getroffen werden, weil entweder die Formulierung zu allgemein ist, oder weil die Zielerfüllung aus einem anderen Grund nicht nachvollzogen werden kann.

Tabelle 17: Ziele-Matrix (Teil 1/3)

Programme Konzepte	Sach- bereich	ZIELE	ENTWICKLUNGSPHASEN	
			Ungebremstes Wachstum	Überlegtes Wachstum
Verkehrs-ROP 1975	Allgemeine Ziele	Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung (V1)	"eher Schlagwort als umsetzbares Ziel" (Maxian, 2012); alte Bahntrassen wurden selten durch den Schwerpunkt der einzelnen Ortschaften geführt (Maxian, 2012)	es wird versucht, neue Bahntrassen (wie z.B. in Ebreichsdorf bei der Suche nach einer neuen Trasse für die die Pottendorfer Linie) an bestehende Siedlungen heranzuführen (Maxian, 2012)
		In Verdichtungsgebieten, in denen der Straßenverkehr eine starke Belastung darstellt, soll dem Ausbau des Schienenverkehrs besondere Bedeutung beigemessen werden (V2)	Ausbau des Straßennetzes stand im Vordergrund	Süd-Bahn: Kapazitätsgrenze erreicht, sehr gute Auslastung zu Hauptverkehrszeiten; weitere Verbesserung vom Ausbau der Pottendorfer Linie abhängig
NÖ ROG 1976	Generelle Leitziele	schonende Verwendung natürlicher Ressourcen (N1)	unzureichend berücksichtigt, da Wachstumsgedanke zu sehr im Vordergrund stand	Beginn eines Umdenkprozesses, da erkannt wurde, dass Wachstum auch Nachteile hat (z.B. Mehrkosten für zusätzliche Infrastruktur, Verlust der Qualität des Lebensraums)
		Verkehrsverlagerung auf Verkehrsträger, die möglichst geringe negative Auswirkungen haben (V3)	Verkehrspolitik zu sehr auf die Straße ausgerichtet	Verbesserungen im ÖV (u.a. Fahrzeitverkürzung, Fahrplanverdichtung) und Parkraumbewirtschaftung in Wien zeigen Wirkung
		Sicherung oder Wiederherstellung eines ausgewogenen Naturhaushaltes (N2)	unzureichend berücksichtigt, da Wachstumsgedanke zu sehr im Vordergrund stand	Es wird versucht, ein grünes Netzwerk aus Restflächen zu schaffen und punktuell Akzente zu setzen
	Leitziele ÖRO	Sicherung und Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope (N3)		
		Anstreben flächensparender und verdichteter Siedlungsstrukturen (S1)	Vorrangig Trend zum Eigenheim	ab 1991 vermehrt Mehrfamilienhäuser
		Bedachnahme auf Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel (S2)	Verkehrspolitik zu sehr auf die Straße ausgerichtet	VOR: Strategiepapier (siehe 4.5) Bewusstseinsbildung
Österreichisches Raumordnungskonzept 1981	Gesellschaftl.	Sicherung ökologischer Bedingungen (N4)	Unzureichend berücksichtigt, da der Wachstumsgedanke zu sehr im Vordergrund stand. Folgen des Wachstums waren Flächenverbrauch und Zunahme des Verkehrsaufkommens.	Politik erkennt Bedeutung, u.a. weil in der Bevölkerung Stimmen zum Erhalt des Naturraums laut werden z.B. Wienerwald-Deklaration 1987
		Schutz erhaltenswerter Naturgegebenheiten und Kulturgüter (N5)		
	Siedlung	Prozessen der Erschließungs- und Versorgungsprobleme aufgrund von Zersiedelung entgegenwirken (S4)	bis 1968: Instrument des Flächenwidmungsplans gab es noch nicht, teilweise hatten Gemeinden Regulierungspläne, Erlass war aber nicht verpflichtend	Seit 1990 gibt es mit Siedlungsgrenzen eine wirksame Maßnahme gegen Zersiedelung;
		Weitere Zersiedelung vermeiden (räumlich konzentrierte Siedlungsentwicklung, Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel) (S5)	Mit der Neufassung des NÖ ROG 1976 gab es erste Versuche, die fortschreitende Zersiedelung aufzuhalten. "Wohnbauland ist unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Siedlungsstruktur so anzuschließen, dass geschlossene und wirtschaftlich erschließbare Ortsbereiche entstehen." (NÖ ROG § 14, Abs. 2, Zi. 8) Aber: Kein Einfluss auf bereits gewidmete Flächen	1998 Gründung Stadt-Umland-Management als Schnittstelle zwischen Wien und NÖ in der Stadregion (Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Bewusstseinsbildung etc.)
	Verkehr	Verringerung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen der Lebensqualität (V4)	unzureichend berücksichtigt, da die Folgen des wachstumsbedingten, stärker werdenden Verkehrsaufkommens nicht ausreichend bedacht wurden	Gemeinden erlegen sich selbst Wachstumsgrenzen auf
		Verbesserung interregionaler Verkehrsverhältnisse (MIV und ÖV) (V5)	Straßenausbau (u.a. Eröffnung der A2 zwischen Wien und Seebenstein); 1984 VOR-Gründung, dadurch bessere Koordinierung und Umsetzung des öffentlichen Verkehrs	Ausbauten im Straßennetz (u.a.): 4. Fahrstreifen auf der A2 zw. Inzersdorf und Vösendorf Kn. A21, Richtungsfahrbahn Wien; 2010-2012 vierspuriger Ausbau der A2 zwischen Baden und Kottingbrunn (Quelle: http://www.spoehimberg.at/schienenprojekte.pdf , 23.5.2012); 2006 Fertigstellung der S1 zw. Knoten Vösendorf und Knoten Schwechat (Quelle: wikipedia, 21.5.2012)
Verbesserung des ÖPNV in Ballungszentren und von diesen ins Umland (V6)		VOR-Gründung	Verbesserungen im ÖV u.a. dichtere Fahrpläne auf der Süd-Bahn, neue Zugsgarnituren, Fahrgastinformationssysteme, Einrichtung eines 15 Minuten-Intervalls auf der Badner Bahn (Quelle: Fröhlich, 2012 bzw. Stütz, 2012)	
Reg. ROP Wien-Umland 1990	Verkehr	Ausbau Schnellbahnverkehr auf der Strecke Wien-Mödling (V7)	war damals noch nicht gültig	Kürzere Intervalle
		Ausbau Schnellbahntaktverkehr zwischen Wien und Wr. Neustadt (V8)	war damals noch nicht gültig	Kürzere Intervalle
		Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Wien und Wr. Neustadt (V9)	war damals noch nicht gültig	Ausbau zur Entlastung der Süd-Bahn notwendig
		Ausbau des Verkehrsverbundes Ost-Region (V10)	war damals noch nicht gültig	Aufgabenbereiche werden erweitert
	Sonstige	Siedlungen dürfen nicht über ausgewiesene Siedlungsgrenzen hinaus erweitert werden (S6)	war damals noch nicht gültig	

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 18: Ziele-Matrix (Teil 2/3)

Programme Konzepte	Sach- bereich	ZIELE	ENTWICKLUNGSPHASEN	
			Ungebremstes Wachstum	Überlegtes Wachstum
Österreichisches Raumordnungskonzept 1991	Siedlungsentwicklung	Konzentrierte und räumliche begrenzte Siedlungsentwicklung (S7)	war damals noch nicht gültig	Siedlungsgrenzen, Bewusstseinsbildung
		ÖV-Erschließbarkeit neuer Wohn- und Betriebsbaugebiete (S8)	war damals noch nicht gültig	VOR: Strategiepapier (siehe Punkt 4.5)
		Flächensparende Siedlungsentwicklung (S9)	war damals noch nicht gültig	steigende Zahl an Mehrfamilienhäusern (siehe Punkte 4.3.1.3 und 4.4.1.2)
		Förderung aktiver Bodenpolitik (S10)	war damals noch nicht gültig	Einrichtung eines Bodenbeschaffungsfonds
		Orientierung der Siedlungsentwicklung am Nahverkehrssystem (S11)	war damals noch nicht gültig	es gibt auch dichte Bebauungen in Haltestellenbereichen, Menschen fahren aber trotzdem vermehrt mit dem Auto (Maxian, 2012) --> mehr Bewusstseinsbildung erforderlich
		Verdichtung von Stadtrandgebieten (S12)	war damals noch nicht gültig	Nicht mehr sanierbare Einfamilienhäuser werden nach Möglichkeit von der Gemeinde gekauft und an deren Stelle dichtere Bauungsformen realisiert (Maxian, 2012) --> Potential für innerstädtische Verdichtungen
	Verkehr	Dem Entstehen von Strukturen entgegenwirken, die übermäßig Verkehr erzeugen (V11)	war damals noch nicht gültig	Pendlerzahlen steigen (Bereiche Arbeiten und Wohnen sind nach wie vor sehr oft getrennt)
		Einseitige Abhängigkeit vom MIV vermeiden (V12)	war damals noch nicht gültig	Verbesserungen im ÖV:
		Erleichterung der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel (V13)	war damals noch nicht gültig	Fahrplananpassungen, Fahrplanabstimmung durch den VOR; Attraktivierung kombinierter Verkehrsformen (Ausbau P&R)
Landesverkehrskonzept 1991	Raumordnung	Schaffung von verkehrsmindernden Siedlungsstrukturen (S13)	war damals noch nicht gültig	schwer umsetzbar (Trennung von Wohnen, Arbeit, Freizeit etc.)
		Abstimmung von Verkehrsausbau und Siedlungsentwicklung im Rahmen der Entwicklungsachsen (S14)	war damals noch nicht gültig	es wird versucht, neue Bahntrassen (wie z.B. in Ebreichsdorf bei der Suche nach einer neuen Trasse für die Pottendorfer Linie) an bestehende Siedlungen heranzuführen
	Verkehrsträger	Förderung des öffentlichen Verkehrs (V14)	war damals noch nicht gültig	Verbesserungen im ÖV, s.o.
		Beschränkung des MIV auf sein notwendiges Ausmaß (V15)	war damals noch nicht gültig	
	ÖV	Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs zum Vorrangsystem (V16)	war damals noch nicht gültig	Ausbau des ÖV, sodass dieser Vorrang gegenüber dem MIV erhält: Vorrang soll u.a. auf geringerer Fahrzeit gegenüber dem MIV beruhen (z.B. auf Strecke Baden-Wien Meidling erfüllt) Parkraumrestriktionen für KFZ am Zielort (in Wien seit 1993 schrittweise flächendeckende Kurzparkzonen)
		Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs zum Konkurrenzsystem (V17)	war damals noch nicht gültig	Fahrplanverdichtung Fahrzeitverkürzung Attraktivierung des Wagenparks Abstimmung von Anschlüssen (VOR)
	MIV	MIV verlagern bzw. in hochbelasteten Verdichtungsgebieten zurückdrängen (V18)	war damals noch nicht gültig	Verbesserungen im ÖV Ausbau P&R Anlagen Restriktionen im KFZ-Verkehr
		MIV vermeiden (V19)	war damals noch nicht gültig	Raumplanerische Maßnahmen (z.B. innerstädtische Verdichtungen) Parkraumrestriktionen
	Landesverkehrskonzept 1997	ÖV	Verkehrsanteile vom MIV auf den ÖV verlagern (V20)	war damals noch nicht gültig
Attraktivierung (Ausgestaltung zu Vorrang- bzw. Konkurrenzsystem) (V21)			war damals noch nicht gültig	Fahrplanverdichtung Fahrzeitverkürzung Attraktivierung des Wagenparks Abstimmung von Anschlüssen (VOR)
Neuorganisation der Verkehrsverbünde (V22)		war damals noch nicht gültig	Es gibt seit längerem Überlegungen, den Verkehrsverbund Ost-Region mit dem Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland (VVNB) zusammenzuschließen (Stütz, 2012)	
MIV		Verkehrsvermeidung (V23)	war damals noch nicht gültig	nur geringes Potential vorhanden, aufgrund der Aktivitäten- und Wegehäufigkeit der Menschen; Attraktivierung des ÖV-Angebots; verstärkte Bewusstseinsbildung, um Verkehrsverhalten zu beeinflussen
	Einschränkungen des MIV (V24)	war damals noch nicht gültig	Parkraumbewirtschaftung in den Hauptzielgebieten der Arbeitspendler (aktuell in Wien Ausweitung der Kurzparkzonen)	

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 19: Ziele-Matrix (Teil 3/3)

Programme Konzepte	Sach- bereich	ZIELE	ENTWICKLUNGSPHASEN		
			Ungebremstes Wachstum	Überlegtes Wachstum	
Reg. ROP Südl. Wr. U. 1999	Allgemeine Ziele	Festlegung siedlungstrennender Grünzüge und Siedlungsgrenzen zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen und typischer Landschaftselemente (N6)	war damals noch nicht gültig	Siedlungsgrenzen wurden festgelegt	
		Sicherung und Vernetzung wertvoller Biotope (N7)	war damals noch nicht gültig	Verwertung von Restflächen	
Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001	Ressourcen nachhaltig nutzen	Ressourcenschonende Siedlungsentwicklung (S15)	war damals noch nicht gültig	Siedlungsgrenzen als wirksame Maßnahme; Selbst auferlegte Wachstumsgrenzen der Gemeinden (Maxian, 2012); steigende Zahl an Mehrfamilienhäusern	
		Sicherung und Inwertsetzung von Freiräumen (N8)	war damals noch nicht gültig	Politik erkennt Bedeutung dieses Ziels für Erhaltung der Lebensqualität; Nutzung von Restflächen	
		Lebensstile, Werthaltungen und Wirtschaftsweisen (So1)	war damals noch nicht gültig	Bewusstseinsbildung, Dialog, Kommunikation	
	Mobilität und Verkehr	Abwicklung eines möglichst hohen Anteils des Verkehrs auf umweltfreundlichen Verkehrsträgern (V25)	war damals noch nicht gültig	große Verluste bei ÖV-Anteilen im Modal-Split konnten ab 1991 weitgehend verhindert werden; seit 1990er-Jahren laufend Zuwächse bei Fahrgastzahlen im ÖV	
		Sicherung der Nachhaltigkeit (V26)	war damals noch nicht gültig		
		Dezentrale Konzentration (S16)	war damals noch nicht gültig	Vermeidung von Siedlungsbändern mithilfe von Siedlungsgrenzen	
Niederösterreichisches Landesentwicklungskonzept 2004	Siedlungsentwicklung	Siedlung als kompakte Raumeinheiten (S17)	war damals noch nicht gültig	Siedlungsgrenzen, privatrechtliche Verträge (Nachteil: können im Nachhinein für bereits gewidmete Grundstücke nicht mehr abgeschlossen werden und sind somit nur bei Neuwidmungen sinnvoll)	
		Flächensparende Siedlungsentwicklung (S18)	war damals noch nicht gültig	Bei Wohnnutzung: Anstieg der Zahl der Gebäude mit >10 Wohnungen im Gebäude	
		Aktive Bodenpolitik (S19)	war damals noch nicht gültig	Privatrechtliche Verträge (Nachteil s.o.) Schaffung eines Fonds zur aktiven Bodenpolitik	
		Verkehr vermeiden (V27)	war damals noch nicht gültig	Schaffung von Strukturen, die weniger Verkehr erzeugen (weniger Funktionstrennung)	
	Verkehr	Dezentrale Konzentration (V28)	war damals noch nicht gültig		
		Verkehr verlagern (V29)	war damals noch nicht gültig	Sehr gute Auslastung der Südbahn zu den Hauptverkehrszeiten; ÖV-Anteil konnten beim ÖV zwischen 1991 und 2001 annähernd gehalten bzw. sogar gesteigert werden	
		ÖV als Vorrangsystem (V30)	war damals noch nicht gültig	Konkurrenzfähigkeit des ÖV fördern (s.o.)	
		Öffentlicher Nahverkehr (V31)	war damals noch nicht gültig	Einheitliches Verbundsystem für die gesamte Ostregion; VOR: bestehendes Verkehrsangebot quantitativ sichern und qualitativ verbessern	

Quelle: Eigene Darstellung

In Tabelle 17, Tabelle 18 und Tabelle 19 sind nun *Zielerreichungstendenzen* ersichtlich. Anhand der Farben ist vor allem eines deutlich erkennbar: In der Phase des *ungebremsten Wachstums* sind viele Felder rot, in der Phase des *überlegten Wachstums* hingegen weniger. Dieser Umstand bedeutet jedoch nicht, dass diese Ziele erreicht sind. Es bedeutet viel mehr, dass die Probleme des Nicht-Erreichens von Zielen erkannt wurden. In den beiden Spalten der Entwicklungsphasen erläutert die Ziele-Matrix demnach, mit welchen Planungsschritten/Maßnahmen Erfolge erreicht wurden (→ grüne Felder) beziehungsweise warum negative Entwicklungstendenzen in Richtung Zielvorgaben erkennbar sind (→ rote Felder). Unter Punkt 6.2.5.2 wird noch genauer differenziert, welche Zielvorgaben (nach Sachbereichen zusammengefasst) in den einzelnen Teilen des Untersuchungsgebietes im Sinne einer positiven/negativen Entwicklungstendenz erreicht/nicht erreicht wurden.

Folgerichtig sind unterschiedliche Sachbereiche untereinander über ihre Zielvorgaben verbunden. Wenn beispielsweise Verbesserungen im ÖV erreicht werden, die zur Folge haben, dass der Anteil der MIV-Pendler weniger stark steigt oder vielleicht sogar sinkt, hat dies auch Auswirkungen auf die Verbesserung der Lebensqualität der Menschen. Genauso haben Verbesserungen bei der Siedlungsentwicklung (flächensparende Bebauungsformen, weniger Zersiedelung) Auswirkungen auf den Naturraum und auf die ökologischen Bedingungen, die damit auch verbessert werden. Wird also ein Ziel erreicht (im Sinne von positiver Tendenz in Richtung Zielvorgabe), hat das mit großer Wahrscheinlichkeit auch gleichzeitig Einfluss auf andere Zielvorgaben. Dieser Einfluss ist vielleicht nicht immer, aber in vielen Fällen positiv (siehe oben genannte Beispiele)²²⁴.

6.2.5.2 Aussagen zur Entwicklung im HUG und EUG gemäß Zielvorgaben

Werden nun Tabelle 14, Tabelle 17, Tabelle 18 und Tabelle 19 miteinander kombiniert, ergeben sich konkrete Aussagen dazu, wie die Entwicklungen von HUG und EUG mit den Zielvorgaben der Sachbereiche *Verkehr* und *Siedlung* übereinstimmen. Für das HUG kann anhand der Farbgebung laut Tabelle 15 zudem schnell nachvollzogen werden, wie/ob sich die Zielerreichungstendenzen innerhalb der Entwicklungsphasen gewandelt haben.

Allgemein

Die Bevölkerungsentwicklung und die steigende Zahl der Wohngebäude entspricht in jedem Fall dem prinzipiellen Ziel der Gemeinden, zu wachsen. Wie bereits erläutert wurde, besteht dieses Ziel nämlich nach wie vor, auch wenn mit diesem Gedanken seit Beginn der Phase des *überlegten Wachstums* kritischer umgegangen wird.

²²⁴ Beispiel für möglichen negativen Einfluss: Eine neue Bahntrasse wird (im Sinne des Ziels *Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastrukturbau*) an ein großes Wohngebiet herangeführt. Durch den Lärm der Züge könnten sich jedoch einige Bewohner in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt fühlen.

Zudem stehen im gesamten Wiener Südraum noch ausreichende Bauflächen für ein weiteres Bevölkerungswachstum zur Verfügung²²⁵, der teilweise bestehende Siedlungsdruck beschränkt sich auf bestimmte Gebiete.

Verkehr

Angesichts des Anstiegs der Pendlerzahlen, wobei der Großteil davon MIV-Pendler sind, kann dem übergeordneten Ziel eines *möglichst geringen Gesamtverkehrsaufkommens* nicht entsprochen werden. Der Begriff des *Gesamtverkehrsaufkommens* ist jedoch so weit gefasst, dass dessen Ursachen und auch eine mögliche Reduzierung von so vielen Faktoren abhängig sind, dass sie nicht alleine auf das Untersuchungsgebiet beschränkt werden könnten.

Deutlich positive Tendenzen sind hingegen bei den Zielen für den ÖV und dessen Verbesserung erkennbar. Vor allem entlang der Süd-Achse (HUG) sind, speziell seit Beginn des Umdenkens, positive Entwicklungen erkennbar. Auch wenn es hier kaum quantifizierbare Ziele gibt, konnten die ÖBB in den letzten Jahren ihre Fahrgastzahlen laufend steigern. Somit konnten die teils hohen Verluste im Modal-Split, die es hauptsächlich während der ersten Wachstumsphase gab, merklich reduziert werden.

Einzig im EUG konnten nur Teilerfolge erreicht werden, da die Zahl der ÖPNV-Auspendler über den gesamten betrachteten Zeitraum (1971-2001) rückläufig waren. In dieser Zeit konnten demnach keine so positiven Tendenzen wie im HUG verbucht werden. Seit den 2000er-Jahren gibt es aber auch hier Zuwächse.

Siedlungsentwicklung

Es hat sich gezeigt (siehe Ausführungen in Tabelle 14), dass der Raum Mödling am stärksten vom Siedlungsdruck betroffen ist. Hier gab es die stärkste Bevölkerungsentwicklung gepaart mit dem stärksten Anstieg an Wohngebäuden mit >10 Wohnungen. Dieser Umstand weist auf die Notwendigkeit des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden und deutet auch auf eine positive Entwicklungstendenz in Richtung Zielvorgaben einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung hin.

Im Raum Baden war hingegen der Bevölkerungsanstieg geringer, dafür zeigt hier diese Kurve am steilsten nach oben. Der stärkste Anstieg bei der Gesamtzahl der Wohngebäude ist ein Hinweis darauf, dass sich das Wachstum der Umlandgemeinden weiter Richtung Süden verschiebt. Die Auswirkungen des Siedlungsdrucks sind aber offenbar noch nicht so groß wie im Raum Mödling, da die Zahl der Gebäude mit 1-2 Wohnungen zwischen 1971 und 2001 noch stärker gestiegen ist als die Zahl der Gebäude mit >10 Wohnungen (ganz im Gegensatz zur Entwicklung im Raum Mödling). Im Raum Baden zeigt sich demnach (vgl. Abbildung 20) weniger die Tendenz in Richtung Zielen einer nachhaltigen beziehungsweise flächensparenden Siedlungsentwicklung als im Raum Mödling.

²²⁵ Vgl. (Fassmann, Görgl, & Helbich, 2009, S. 121)

Das EUG ist vom starken Wachstum viel weniger betroffen als die Gebiete entlang der Süd-Achse. Hier liegt die Entwicklung der Anzahl der Gebäude mit 3-10 beziehungsweise >10 Wohnungen am deutlichsten hinter jener der Gebäude mit 1-2 Wohnungen. Der anscheinend nicht vorhandene Siedlungsdruck wirkt sich somit negativ auf die Entwicklungstendenz einer flächensparenden Siedlungsentwicklung aus.

Zusammenfassend kann also gesagt werden, dass teilweise aus der Notwendigkeit zu handeln, eine positive Entwicklungstendenz in Richtung Zielvorgaben des Sachbereichs Siedlung entstanden ist. Das HUG ist vom Wachstum und seinen Auswirkungen am meisten betroffen, dementsprechend zeigt sich hier auch am deutlichsten eine Tendenz in Richtung Erreichung der Zielvorgaben der Siedlungsentwicklung. Im EUG hingegen, wo die Auswirkungen des Wachstums und der damit verbundene Siedlungsdruck noch nicht so bemerkbar sind, gibt es diesbezüglich anscheinend auch weniger Handlungsbedarf.

7 Schlussfolgerungen

7.1 Die Macht der Masse

Diese Aussage soll deutlich machen, dass jene Akteure, die in ihrer Anzahl sehr häufig sind (wie zum Beispiel Gemeinden oder ihre Bewohner), eine große Rolle bei der (Regional-) Entwicklung spielen. Sie sind in ihrem Handlungsspielraum viel flexibler als beispielsweise die Landesregierung oder der Staatsapparat, wodurch sie schneller auf positive/negative Entwicklungen reagieren können. Bei der Entwicklungssteuerung sind diese *Zielgruppen* folglich wichtige Stellräder, auf die ausreichend Rücksicht genommen werden muss.

Die Planung muss aber trotzdem von übergeordneten Ebenen koordiniert werden, die Wichtigkeit der überörtlichen Raumordnung steht hier außer Frage.

7.2 Politischer Einfluss auf die Raumordnung

Der politische Einfluss auf die Raumordnung zeigt sich anhand dieser Arbeit immer wieder. Dabei sind nicht die Entscheidungen der Raumordnung gemeint, die letztendlich immer politischer Natur sind. Angefangen bei Infrastrukturplanungen des Bundes bis hin zum ÖROP, welches im Gemeinderat beschlossen wird.

Gemeint ist vielmehr der politisch motivierte Einfluss auf die Raumordnung. So wären zum Beispiel die heutigen Ansprüche (unter anderem Schutz und Erhalt der Landschaft) an die Raumordnung während der starken Wachstumsphase gescheitert, weil es seitens der Politik keine Unterstützung gegeben hätte.²²⁶ Deshalb kam es zu Entwicklungen, die heute zu Überlastungen des Raums führen. Erst als die Politik erkannte, dass auch mit wachstumshemmenden Maßnahmen (die der Umweltschutz oder die Freihaltung von Grünflächen mit sich bringen) gepunktet werden kann, wurden diese Aspekte in der Arbeit der Politiker berücksichtigt.

Anders ausgedrückt werden Planungen aus fachlicher Sicht solange nicht umgesetzt, solange den politischen Akteuren die Zustimmung der Wähler fehlt.²²⁷ Somit entscheidet oftmals die Politik über die Entwicklung und nicht der Planer, was oftmals nicht im Sinne übergeordneter Ziele ist. Politiker (auch auf Gemeindeebene) sind letztendlich Getriebene, deren Ziel es ist, möglichst viele Wähler für sich zu gewinnen. Somit erklärt sich auch in einem Satz die autogetriebene Verkehrspolitik in Österreich. Über die Autofahrer erreicht die Politik mehr Wähler, also wird versucht, diese Gruppe zuerst zufrieden zu stellen. Auf das Untersuchungsgebiet ist das insofern anwendbar, als dass ein Politiker, der auf Stimmenmaximierung aus ist, mit verkehrspolitischen Maßnahmen vorrangig Engpässe in bereits entwi-

²²⁶ (Maxian, 2012)

²²⁷ (Maxian, 2012)

ckelten Gebieten beseitigt, da diese dicht besiedelt sind und somit ein hohes Wählerpotential aufweisen (siehe Kapitel 2.4).

7.3 Das Problem der Unverbindlichkeit

In den österreichischen Raumordnungskonzepten waren 1981 und vor allem 1991 bereits Entwicklungen (zum Beispiel Zersiedelung, starkes Wachstum beim MIV etc.) bekannt, die heute so problematisch sind und wo noch immer versucht wird, entgegenzusteuern. Bereits damals wäre es notwendig gewesen, Ziele und Maßnahmen zu formulieren, die im Rahmen von *verbindlichen* Konzepten oder Programmen umgesetzt werden müssen. Denn es hat sich gezeigt, dass zu allgemeine Zielformulierungen einen zu großen Planungsspielraum offen lassen (siehe Punkt 5.4.2). Regionale Raumordnungsprogramme, die verbindliche Maßnahmen enthalten, kamen jedoch erst auf, als die negativen Entwicklungen bereits weit fortgeschritten waren. Das heißt, die Raumordnung hat zu spät reagiert, was zu ungünstigen (Siedlungs-) Entwicklungen geführt hat. Die Planung hat demnach auf die Entwicklung reagiert und nicht umgekehrt, wie es eigentlich sein sollte.

Auch im Südraum wurde zu spät damit begonnen, der ungünstigen Entwicklung entgegenzusteuern beziehungsweise diese zu bremsen, weil es lange Zeit nicht als notwendig erachtet wurde. Quasi frei nach dem Motto: *Solange es mir gut geht, muss ich auch nichts ändern.*²²⁸ Schlussendlich spiegelt sich der Hintergrund dieser Aussage in den unterschiedlichen Entwicklungen des Untersuchungsgebiets wieder (siehe Kapitel 6.2.5.2 letzter Absatz). Während im Hauptuntersuchungsgebiet Handlungsbedarf besteht, die Folgen des Wachstums zu bekämpfen, scheint dies im erweiterten Untersuchungsgebiet noch nicht der Fall zu sein. Somit bleibt lediglich die Frage, ob es im EUG zu einer ähnlichen Überlastung kommen wird, oder ob die Entwicklung schon im Vorfeld zielgerichtet gesteuert wird.

7.4 Empfehlungen

7.4.1 Förderung und Etablierung von neuen Instrumenten

Im Zuge der Expertengespräche wurde deutlich, dass sich langsam eine neue Herangehensweise der Raumordnung etabliert. Es hat sich gezeigt, dass eine *anordnende Planung von oben herab* nicht immer zielführend ist. Am Beispiel der Siedlungsgrenzen ist zwar ersichtlich, dass verordnete Konzepte und restriktive Maßnahmen notwendig sind, denn letztlich sind Restriktionen am wirksamsten. Aber dort, wo die überörtliche Ebene nicht über Vorschriften planen kann, hat sich herausgestellt, dass über Instrumente der Diskussion, des Gesprächs oder der Bewusstseinsbildung viel erreicht werden kann. Regionalmanagements haben sich hier beispielsweise bereits bewährt.

²²⁸ (Maxian, 2012)

Vor allem auf Gemeindeebene ist diese Unterstützung bei der Planung enorm wichtig. Denn genau hier steckt, gemäß den Ergebnissen dieser Arbeit, steckt enormes Potential zur positiven Beeinflussung von Entwicklungen, zum Beispiel im Sinne von verkehrsmindernder beziehungsweise ÖV-fördernder Planung.

Da diese Art der Planung jedoch noch weitgehend am Anfang steht und eine große Herausforderung für die betroffenen Akteure darstellt (weil viel Überzeugungsarbeit geleistet werden muss), sollte dieser Zugang unbedingt weiter vorangetrieben werden.

7.4.2 Weitere Forcierung des öffentlichen Verkehrs

Die Arbeit hat gezeigt, dass die Einstellung gegenüber des ÖV generell positiv ist und wie sehr das ÖV-Angebot im Untersuchungsgebiet auch tatsächlich angenommen und genutzt wird. Im ÖV hat sich in den letzten Jahren viel getan, das Potential ist aber auch hier noch nicht ausgeschöpft. Die Bereitschaft der Bevölkerung, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren ist definitiv vorhanden und sollte ebenfalls über bewusstseinsbildende Maßnahmen weiter gefördert werden. Seitens der ÖBB wurde immer wieder betont, wie wichtig es ist, Projekte im ÖV umfassend und transparent zu kommunizieren. Darauf sollte weiterhin verstärkt gesetzt werden, wodurch über die Zustimmung in der Bevölkerung auch die so wichtige Zustimmung in der Politik erreicht werden dürfte.

7.4.3 Politische und planerische Interessen besser vereinbaren

Dabei handelt es sich wohl um die schwierigste Empfehlung, da die Arbeit gezeigt hat, wie schwer diese Interessen oftmals vereinbar sind. Erfolgversprechend dürfte diesbezüglich der Umweg über die Bevölkerung zur Politik sein. Wenn die Bevölkerung von planerischen Maßnahmen überzeugt werden kann, wird dadurch indirekt auch die Politik überzeugt, da diese wie bereits erwähnt von Wählerstimmen abhängig ist.

Dass der Einzelne jedoch nicht leicht davon zu überzeugen sein wird, sich *kein* Einfamilienhaus im Grünen zu bauen, in einem Gebiet das abseits von hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln und ausreichender Nahversorgung liegt, ist augenscheinlich. Hier müssten Überlegungen angestellt werden, wie zum Beispiel diese Gruppe von *autoaffinen Hausbauern* dazu gebracht werden könnte, sich in jenen Lagen niederzulassen, die aus raumplanerischer Sicht (im Nahbereich von ÖV-Haltestellen; innerhalb von Strukturen, die nicht MIV-fördernd sind etc.) bebaut werden sollten.

7.5 Mögliche weiterführende Fragestellungen

Im Verlauf der Arbeit hat sich herausgestellt, dass der Versuch, die Fragestellungen mit einer Vielzahl von Programmen, Konzepten und Zielen in Zusammenhang zu bringen, teilweise schwer umzusetzen war. So verschaffen die Ergebnisse einen umfassenden Überblick über die gesamte Region, die Differenzierung innerhalb dieser war jedoch nur begrenzt möglich.

Weiterführend wäre es daher sinnvoll, ganz bestimmte Ziele auszuwählen und deren Verfolgung im Laufe der Zeit zu analysieren. Somit kann herausgefunden werden, wie es beispielhaft ausgewählten Gemeinden ganz konkret gelungen ist, diese Ziele umzusetzen. Als Ergebnis könnten sowohl positive als auch negative Beispiele dazu dienen, in Zukunft eine effektivere Zielerreichung zu gewährleisten.

8 Zusammenfassung

Der Südraum von Wien ist allgemein als dynamische Region bekannt. Begriffe wie *noble Wohngegenden* oder *Staus auf der A2 in Fahrtrichtung Wien* sind geläufig. Doch worauf beruhen diese Aussagen? Warum wächst gerade dieses Gebiet so schnell? Diese Fragen waren der Ausgangspunkt für diese Arbeit und für die zentrale Frage, ob die tatsächliche Verkehrs- und Siedlungsentwicklung den überörtlichen Zielvorgaben entspricht.

Ausgehend von einem Hauptuntersuchungsgebiet entlang der A2 und einem erweiterten Untersuchungsgebiet entlang der A4 stellte sich heraus, dass diese aufgrund unterschiedlicher Voraussetzungen ungleiche Entwicklungen durchmachten. Mithilfe statistischer Daten und Experteninterviews wurde der Wandel der Untersuchungsgebiete in den letzten circa 50 Jahren aufgezeigt. Als Folge rasanter Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung kam es vor allem im Hauptuntersuchungsgebiet teilweise zu einer Überlastung des Raums, die zu Herausforderungen im Umgang mit Verkehrsbelastungen, Siedlungsdruck, Verlust der Qualität des Raums etc. geführt hat. Dies führte zu einem Umdenken, welches einen vorsichtigeren Umgang mit dem nach wie vor bestehenden Wachstum zur Folge hatte. Auf eine Phase des *ungebremsten Wachstums* folgte die Phase des *überlegten Wachstums*.

In welcher Beziehung standen diese Wachstumsphasen mit den Entwicklungszielen der *überörtlichen Raumordnung*? Nach der Analyse einiger *überörtlicher Raumordnungskonzepte und -programme* hinsichtlich ihrer Zielvorgaben zu den Themen *Verkehrs- und Siedlungsentwicklung* stellte sich einerseits heraus, dass sich die Ziele im Laufe der letzten Jahrzehnte nicht grundlegend änderten. Andererseits zeigte sich, dass die Entwicklung des Hauptuntersuchungsgebiets während des *ungebremsten Wachstums* kaum den Zielvorgaben entsprochen hat. Erst als sich unerwünschte Folgen des Wachstums einstellten, wurden Maßnahmen gesetzt, welche die Entwicklung in Richtung Zielvorgaben lenkte.

Das Hauptuntersuchungsgebiet entwickelte sich im Untersuchungszeitraum stärker als das erweiterte Untersuchungsgebiet, weshalb auch die Entwicklungstendenzen Richtung Zielvorgaben unterschiedlich waren. Im erweiterten Untersuchungsgebiet sind die erwähnten Folgen des Wachstums (noch) nicht in jenem Ausmaß wie im Hauptuntersuchungsgebiet bemerkbar. Folglich zeigt auch die Entwicklung weniger Zielerreichungstendenzen auf.

Im Hauptentwicklungsgebiet ist ein Trend zu Mehrfamilienhäusern erkennbar, die zu einer flächensparenden Siedlungsentwicklung beitragen. Außerdem gab es circa seit den 1990er-Jahren viele Verbesserungen im öffentlichen Verkehr, wodurch die Zahl der ÖV-Pendler gestiegen ist. Im erweiterten Untersuchungsgebiet sind – in abgeschwächter Form – ähnliche Trends feststellbar.

Die Arbeit hat gezeigt, dass die Raumplanung einerseits versucht, möglichst nachhaltige Ziele vorzugeben und Entwicklungen dementsprechend zu steuern. Andererseits stehen ihre beschränkten Mög-

lichkeiten einer Vielzahl von Einflussfaktoren gegenüber, die nicht alle wunschgemäß koordiniert werden können. Somit zeigte sich im vorliegenden Fall, dass die Planung auf die Entwicklung reagierte und nicht wie gewünscht die Entwicklung den Zielvorgaben folgte.

Weiterführend wäre es sinnvoll, den vorliegenden regionalen Überblick so weit zu vertiefen, dass auf Gemeindeebene Aussagen zur Entwicklung in Richtung Zielvorgaben getroffen werden können. Denn letztendlich widmen Gemeinden Flächen und führen sie somit – zielgerichtet oder auch nicht – bestimmten Nutzungen zu.

9 Verzeichnisse

9.1 Abkürzungen

BB	Bauland-Betriebsgebiet
BI	Bauland-Industriegebiet
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
EKZ	Einkaufszentrum
EUG	Erweitertes Untersuchungsgebiet
EW	Einwohner
HUG	Hauptuntersuchungsgebiet
IS	Infrastruktur
LEK	Landesentwicklungskonzept
LVK	Landesverkehrskonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMIV	Nicht motorisierter Individualverkehr
NÖ	Niederösterreich
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖRK	Österreichisches Raumordnungskonzept
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖREK	Österreichisches Raumentwicklungskonzept
ÖRO	Örtliche Raumordnung
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖROP	Örtliches Raumordnungsprogramm
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P&R	Park and Ride
ROG	Raumordnungsgesetz
ROP	Raumordnungsprogramm
SCS	Shopping City Süd
UG	Untersuchungsgemeinde
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region

9.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gebietliche Infrastruktur und Bodenordnung	6
Abbildung 2: Wirtschaftlicher Austausch zwischen Regionen	11
Abbildung 3: Räumliche Struktur des Phasenmodells	13
Abbildung 4: Urbanisierungsphase	15
Abbildung 5: Suburbanisierungsphase	16
Abbildung 6: Desurbanisierungsphase	17
Abbildung 7: Die Interaktionsfunktion	22
Abbildung 8: Untersuchungsgebiet auf Bezirksebene, Süd- und Süd-Ost-Achse	23
Abbildung 9: Straßennetz im Südraum Wiens	24
Abbildung 10: Gemeinden des Hauptuntersuchungsgebiets im Bezirk Mödling	25
Abbildung 11: Gemeinden des Hauptuntersuchungsgebiets im Bezirk Baden	27
Abbildung 12: Hauptuntersuchungsgebiet	27
Abbildung 13: Straßennetz im Hauptuntersuchungsgebiet	28
Abbildung 14: Gemeinden im Bezirk Wien-Umgebung	29
Abbildung 15: Gemeinden des erweiterten Untersuchungsgebiets	30
Abbildung 16: Straßennetz im erweiterten Untersuchungsgebiet	30
Abbildung 17: Straßennetz im Haupt- und im erweiterten Untersuchungsgebiet	31
Abbildung 18: Großflächig gewidmete Bauland-Betriebs- und -Industriegebiete im Raum Mödling	34
Abbildung 19: Bevölkerungsentwicklung (HUG, Index-Werte)	37
Abbildung 20: Entwicklung der Anzahl der Gebäude nach der Wohnungsanzahl im Gebäude (HUG, Index-Werte)	39
Abbildung 21: Anteil der Bauflächen an gesamter Gemeindefläche (2005, in Prozent)	41
Abbildung 22: Tagespendler nach Wien (HUG, Index-Werte)	45
Abbildung 23: Modal-Split der Auspendler (HUG)	46
Abbildung 24: Tagespendler aus Wien (HUG, Index-Werte)	49
Abbildung 25: Modal-Split der Einpendler (HUG)	51
Abbildung 26: Gegenüberstellung der Aus- und Einpendlerzahlen (HUG)	52
Abbildung 27: Bevölkerungsentwicklung (EUG und HUG, Index-Werte)	56
Abbildung 28: Entwicklung der Anzahl der Gebäude nach der Wohnungsanzahl im Gebäude (EUG und HUG, Index-Werte)	57
Abbildung 29: Tagespendler nach Wien (EUG und HUG, Index-Werte)	58
Abbildung 30: Modal-Split der Auspendler (EUG und HUG)	59
Abbildung 31: Tagespendler aus Wien (EUG und HUG, Index-Werte)	60
Abbildung 32: Modal-Split der Einpendler (EUG und HUG)	61
Abbildung 33: Gegenüberstellung der Aus- und Einpendlerzahlen (EUG und HUG)	62
Abbildung 34: Bodenpreise für Einfamilienhaustaugliche Grundstücke (2008, in Euro/m ²)	64
Abbildung 35: Ebenen und Instrumente der Raumordnung	66

Abbildung 36: Politische Lage in Europa 1992	72
Abbildung 37: Politische Lage in Europa 2001	77
Abbildung 38: Politische Lage in Europa 2012	78
Abbildung 39: Siedlungsgrenzen Baden und Umgebung (1990)	89
Abbildung 40: Siedlungsgrenzen Baden und Umgebung (1999)	91
Abbildung 41: Bevölkerungsentwicklung Wiens im Untersuchungszeitraum	102

9.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aufbau der Arbeit	2
Tabelle 2: Entwicklungen, Probleme und Instrumente in den Stadtentwicklungsphasen	14
Tabelle 3: Einwohnerdichten der Gemeinden im Bezirk Mödling	25
Tabelle 4: Einwohnerdichten der Gemeinden im Bezirk Baden	26
Tabelle 5: Einwohnerdichten der Gemeinden im Bezirk Wien-Umgebung	29
Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung aller Gemeinden (HUG)	36
Tabelle 7: Anzahl der Gebäude nach Wohnungen im Gebäude (HUG)	38
Tabelle 8: Tagespendler nach Wien (HUG, gesamt und nach Verkehrsmittel)	44
Tabelle 9: Tagespendler aus Wien (HUG, gesamt und nach Verkehrsmittel)	48
Tabelle 10: Bevölkerungsentwicklung aller Gemeinden (EUG)	55
Tabelle 11: Anzahl der Gebäude nach Wohnungen im Gebäude (EUG)	56
Tabelle 12: Tagespendler nach Wien (EUG, gesamt und nach Verkehrsmittel)	58
Tabelle 13: Tagespendler aus Wien (EUG, gesamt und nach Verkehrsmittel)	60
Tabelle 14: Zusammenfassende Darstellung aller Indikatoren des Wandels	104
Tabelle 15: Sachbereiche der Ziele-Matrix	108
Tabelle 16: Beurteilungssystem der Ziele-Matrix	108
Tabelle 17: Ziele-Matrix (Teil 1/3)	110
Tabelle 18: Ziele-Matrix (Teil 2/3)	111
Tabelle 19: Ziele-Matrix (Teil 3/3)	112

9.4 Quellenverzeichnis

- Bökemann, D. (1999, 2. Aufl.). *Theorie der Raumplanung*. München: R. Oldenbourg Verlag.
- Dorner, A., & Pozarek, W. (27. März 2012). Planungsgemeinschaft Ost. (A. Schwaiger, Interviewer)
- Fassmann, H., Görgl, P., & Helbich, M. (2009). *Atlas der wachsenden Stadtregionen*. Wien: PGO, Planungsgemeinschaft Ost.
- Figerl, J., & Kronister, T. (14. Mai 2012). AK-NÖ, Abteilung Wirtschaftspolitik. (A. Schwaiger, Interviewer)
- Fröhlich, M. (19. März 2012). ÖBB Personenverkehr. (A. Schwaiger, Interviewer)
- Giffinger, R., & Kramar, H. (2008/09). *Theorie der Siedlungsentwicklung. Vorlesungsunterlagen*. TU Wien.

- Hacker, A. (20. März 2012). Stadt Umland Management Wien/Niederösterreich. (A. Schwaiger, Interviewer)
- Himberg, S. (2012). *SPÖ Himberg*. Von <http://www.spoe-himberg.at/> abgerufen
- Knop, B. H. (1976). *Verkehr und regionaler Entwicklungsstand*. Bochum: Brockmeyer.
- Landesregierung, A. d. (1991). *NÖ Landesverkehrskonzept 1991*. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung.
- Landesregierung, A. d. (1997). *NÖ Landesverkehrskonzept 1997*. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung.
- Landesregierung, N. (1999). Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland. *NÖ-LGBl. 8000/85*.
- Landesregierung, N. (1990). Regionales Raumordnungsprogramm Wien-Umland. *NÖ-LGBl. 8000/77-0*.
- Landesregierung, V. d. (1979). *Raumordnungspraxis in den Bundesländern 2*. Wien: Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ Landesregierung.
- Maier, G., & Tödting, F. (2006, 4. Aufl.). *Regional- und Stadtökonomik 1. Standorttheorie und Raumstruktur*. Wien: Springer-Verlag.
- Maier, G., & Tödting, F. (1996). *Regional- und Stadtökonomik 2. Regionalentwicklung und Regionalpolitik*. Wien: Springer-Verlag.
- Maxian, M. (29. März 2012). Raumplaner und Universitätslektor, ehem. Amtssachverständiger im Amt der NÖ-Landesregierung. (A. Schwaiger, Interviewer)
- Niederösterreichische Wohnbauforschung*. (2011). Von <http://www.noewohnbauforschung.at/> abgerufen
- NÖ-Atlas*. (2012). Von www.intermap1.noel.gv.at abgerufen
- NÖ-Landesregierung. (1976). *Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz 1976*.
- ÖROK - Österreichische Raumordnungskonferenz*. (2012). Von www.oerok.gv.at abgerufen
- ÖROK. (1996). *Achter Raumordnungsbericht*. Wien: Eigenverlag.
- ÖROK. (2005). *Elfter Raumordnungsbericht*. Wien: Eigenverlag.
- ÖROK. (1975). *Erster Raumordnungsbericht*. Wien: Eigenverlag.
- ÖROK. (2002). *Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001*. Wien: Eigenverl. d. Geschäftsstelle d. Österr. Raumordnungskonferenz (ÖROK).
- ÖROK. (1992). *Österreichisches Raumordnungskonzept 1991*. Wien: Eigenverl. d. Geschäftsstelle d. Österr. Raumordnungskonferenz (ÖROK).
- ÖROK. (2003). *Raumordnung im Umbruch - Herausforderungen, Konflikte, Veränderungen*. Wien: Eigenverl. d. Geschäftsstelle d. Österr. Raumordnungskonferenz (ÖROK).
- ÖROK. (2002). *Zehnter Raumordnungsbericht*. Wien: Eigenverlag.
- ÖROK, & Wicha, B. (1982). *Das österreichische Raumordnungskonzept. Einführung Übersicht Kurzdarstellung*. Wien: Eigenverl. d. Geschäftsstelle d. Österr. Raumordnungskonferenz (ÖROK).
- Österreichischer Städteatlas, Lieferungen 1-10 (1982-2008). DVD-ROM. (2009). Linz: Österr. Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung.

- Raumordnung und Regionalpolitik in Niederösterreich.* (2012). Von <http://www.raumordnung-noe.at> abgerufen
- Rechtsinformationssystem des Bundes.* (2012). Von www.ris.bka.gv.at abgerufen
- Richter, B. (2004). *Strategie Niederösterreich - Landesentwicklungskonzept.* St. Pölten.
- Stadt Wien.* (2012). Von www.wien.gv.at abgerufen
- Stadtgemeinde Mödling.* (2012). Von www.moedling.at abgerufen
- Statistik Austria.* (2012). Von www.statistik.at abgerufen
- Stütz, A. (22. März 2012). Verkehrsverbund Ost-Region, Bereichsleitung Planung. (A. Schwaiger, Interviewer)
- Umweltbundesamt.* (2012). Von www.umweltbundesamt.at abgerufen
- Vollmann, K. (11. Mai 2012). Statistik Austria, Direktion Bevölkerung, Soziales und Lebensbedingungen. *Telefonauskunft.*
- Wagner, M. (2006). *Niederösterreich und seine Kulturen.* Wien: Böhlau.
- Wikipedia.* (2012). Von <http://de.wikipedia.org> abgerufen
- Wirtschaftskammer Österreich.* (2012). Von <http://portal.wko.at> abgerufen

10 Anhang

Im Rahmen dieser Arbeit wurden sechs Experteninterviews durchgeführt. Die Interviewpartner (Alfred Dorner & Walter Pozarek, Jürgen Figlerl & Thomas Kronister, Michael Fröhlich, Andreas Hacker, Michael Maxian und Andrea Stütz; siehe Punkt 9.4) lieferten wertvolle Informationen zum Untersuchungsgebiet aus Sicht der Praxis. Während der Gespräche, die zwischen 60 und 120 Minuten dauerten, wurde nachfolgender Leitfaden verwendet. Für die Interviews mit den Vertretern der ÖBB beziehungsweise des VOR wurde der Leitfaden leicht adaptiert, um den Fokus auf die Entwicklung des ÖV zu legen.

1. Wie beurteilen Sie allgemein die Entwicklung des Südraums von Wien (Mödling, Baden, Schwechat) seit den 1960er Jahren?
 - a. Was waren die Voraussetzungen für die starke Entwicklung entlang der Süd- bzw. Süd-Ost-Achse?
 - i. Gab es entscheidende Wendepunkte (z.B. Bau der A2, Ostöffnung etc.) in der Entwicklung?
 - ii. Welchen Einfluss haben die beiden Achsen auf das Gebiet dazwischen?
2. Welche sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten/einflussreichsten Akteure (öffentlich und privat) bei der Entwicklung der Region und welche Interessen verfolgen sie (früher und heute)?
3. Was waren die wichtigsten Entwicklungsziele hinsichtlich der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und aus welchen Überlegungen heraus haben sich diese Ziele ergeben?
 - a. Wie haben sich die Ziele heute (1990er- und 2000er-Jahre) im Vergleich zu früher (1960er-, 1970er- und 1980er-Jahre) gewandelt?
 - i. Geänderte Ansprüche der Bevölkerung?
Früher: Haus, Auto (Mobilität), Straßenausbau, Modernisierung etc.?
Heute: hohe Qualitätsansprüche (weniger Lärm)?
 - b. Welche (Entwicklungs-) Konzepte sind diesbezüglich Ihrer Ansicht nach am wichtigsten?
4. Was waren die wichtigsten Maßnahmen, um die Ziele zu erreichen?
 - a. Förderungen (Wohnbau, Arbeitsmarkt etc.)
 - b. Infrastrukturbauten
 - c. etc.
5. Wurden die gesetzten Ziele aus heutiger Sicht erreicht?
 - a. Was ist gelungen?
 - b. Was ist weniger gelungen und was waren die Gründe dafür?