



**DIPLOMARBEIT**  
Master Thesis

**Biosphärenpark Wienerwald**  
**Raumordnungsprogramme und Baupraxis**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Em. O. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher

E 230-1

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Bauingenieurwesen

von

Baumgartner Thomas

0225545

Wien, am 16.01.2012

eigenhändige Unterschrift

Ich möchte mich an dieser Stelle bei Herrn Prof. Dr. Hermann Knoflacher dafür bedanken, mein Interesse an der Verkehrsplanung geweckt und mich bei dieser Arbeit betreut zu haben.

Einen besonderen Dank möchte ich auch Herrn Wolfgang Kalchhauser aussprechen, der durch die Bereitstellung von wertvollen Informationen und seiner Zeit einen wesentlichen Anteil am Gelingen dieser Arbeit hat.

Ebenso gebührt den Herren DI Erwin Dollensky und Mag. Dr. Erich Wonka für die großzügige Versorgung mit Informationen Dank.

Außerdem möchte ich mich bei meinen Eltern Heidi und Ernst Baumgartner herzlich dafür bedanken, dass sie mir mein Studium ermöglicht und mich über all die Jahre persönlich wie auch finanziell unterstützt haben.

Schließlich möchte ich noch all jenen meinen Dank aussprechen, die mich auf dem Weg durch mein Studium begleitet und mich moralisch unterstützt haben.

Vielen Dank!

## **Vorwort**

Die Idee zu dieser Arbeit hatte Herr Wolfgang Kalchhauser, der seit Jahren in der Gemeinde Pressbaum als Gemeinderat tätig ist und sich engagiert für eine lebenswerte Umwelt einsetzt. Überzeugt von der Idee eines Biosphärenpark Wienerwald, aber von dessen Umsetzung enttäuscht, wandte er sich an Herrn Prof. Dr. Knoflacher und das Institut für Verkehrswissenschaften. Das Ziel war eine Diplomarbeit in zwei Teilen, in denen die Unterschiede zwischen Soll und Ist aufgezeigt werden sollten. Der erste Teil der Arbeit "Biosphärenpark Wienerwald: Rechtsinhalte - Rechtspraxis unter umweltpolitischen Aspekten" wurde von Herrn Karl Sattler erstellt, beschäftigt sich mit der tatsächlichen Umsetzung der Idee Biosphärenpark und geht speziell auf umweltpolitische Themen ein. Im zweiten, vorliegenden Teil "Biosphärenpark Wienerwald: Raumordnungsprogramme und Baupraxis" wird das Gebiet des Wienerwaldes als Siedlungsraum betrachtet und der Unterschied zwischen Zielen und Praxis mit Betrachtung der Auswirkungen erarbeitet.

Das Ziel dieser Arbeiten soll sein, negative Aspekte und Schwächen in der Umsetzung aufzuzeigen, um mögliche Ansätze zu einer Verbesserung erkennen zu können.

## **Abstract**

The settlement structure in Austria has changed in the last years. The expansion of high ranking transport infrastructure caused an increasing speed in the transport system. That makes it possible to reach ulterior regions in less time than in the past. This is also the reason that people are moving away from the cities and settle down in the suburban areas. These areas are characterized by high population growth in direct connection with increasing building activities. Often large peripheral areas were declared as building land without considering the consequences to satisfy the market. This led to car-transport-oriented settlement structures. One consequence of this bad planning is the increasing number of motorized transport commuters.

The first chapters of this thesis are devoted to the valid regional planning programs in their hierarchy. Based on an European Spatial Development Perspective an Austrian Spatial Development Concept was created. As area of investigation the area of "Biosphere Reserve Vienna Woods" was chosen leading to a consideration of the Land Development Concept for Lower Austria only. In addition to supraregional and regional planning programs a specific declaration for the area of Biosphere Reserve Vienna Woods which complies on the needs of this special reserve is existing.

To review the implementation of the objectives and measurements three sample communities were selected called Pressbaum, Judenau-Baumgarten and Alland. Using Google Earth aerial photographs of the settlement patterns from 2001 were compared to those from 2010. Settlement activities have been shown and compared with the offer of public transport possibilities. Furthermore facilities like regional supply, medical care centres and so on were drawn in the maps of the townships and their accessibility were evaluated.

The analysis of all documents has shown, that the stated goals of resource-conserving and reducing-traffic settlement structures and boost the public transport through a concentration of settlement structure can not be achieved. The closing of this thesis are named suggestions to reach the ambitious goals.



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Geschichtliche Entwicklung des Gebietes um den Wienerwald</b> .....	<b>5</b>
2.1	Die Schenkungsurkunde an die Babenberger .....	5
2.2	Die Entwicklung bis zum 2. Weltkrieg .....	6
2.2.1	Entwicklung der Bevölkerung .....	6
2.2.2	Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur.....	8
2.2.3	Entwicklung der Siedlungsräume .....	14
2.3	Die Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg.....	16
2.3.1	Entwicklung der Siedlungsräume .....	16
2.3.2	Veränderung der Bevölkerung durch Zuwanderung .....	18
<b>3</b>	<b>Raumentwicklungskonzepte</b> .....	<b>20</b>
<b>4</b>	<b>EUREK - Europäisches Raumentwicklungskonzept</b> .....	<b>22</b>
4.1	Einfluss der Politiken der Gemeinschaft auf das Territorium der EU.....	24
4.1.1	Transeuropäische Netze .....	24
4.1.2	Arbeitslosigkeit in der EU .....	25
4.2	Politische Ziele und Optionen für das Territorium der EU.....	28
4.2.1	Polyzentrische Raumentwicklung und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land.....	29
4.2.2	Gleichwertiger Zugang zu Infrastruktur und Wissen .....	35
4.2.3	Umsichtiger Umgang mit der Natur und dem Kulturerbe .....	47
<b>5</b>	<b>ÖREK - Österreichisches Raumentwicklungskonzept</b> .....	<b>51</b>
5.1	Veränderte Rahmenbedingungen am Beginn des 21. Jahrhunderts.....	52
5.2	Leitvorstellungen und Grundsätze .....	53
5.3	Vorrangige Themen der österreichischen Raumentwicklungspolitik .....	54
5.3.1	Österreich als Wirtschaftsstandort in Europa .....	54
5.3.2	Natürliche Ressourcen nachhaltig nutzen.....	54
5.3.3	Räumlicher Ausgleich und soziale Integration .....	56
5.3.4	Mobilität und Verkehr - Chancen, Maß und Übermaß .....	58
5.3.5	Städtische Regionen - dynamisch und ordnungsbedürftig.....	59
5.3.6	Ländliche Regionen - Herausforderungen und Entwicklungschancen .....	60
<b>6</b>	<b>NÖ Landesentwicklungskonzept</b> .....	<b>61</b>
<b>7</b>	<b>Gesetzliche Grundlagen</b> .....	<b>63</b>
7.1	Rechtsgrundlagen der Raumordnung .....	63
7.1.1	Gesetze .....	63
7.1.2	Allgemeine Verordnungen .....	63
7.1.3	Sektorale Raumordnungsprogramme .....	64
7.1.4	Regionale Raumordnungsprogramme .....	65
7.2	Das niederösterreichische Raumordnungsgesetz .....	66
7.2.1	Generelle Leitziele .....	66
7.2.2	Besondere Leitziele für die überörtliche Raumordnung .....	68
7.2.3	Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung .....	69
7.2.4	Kritische Betrachtung .....	71
<b>8</b>	<b>Wienerwald - Deklaration</b> .....	<b>73</b>
8.1	Wienerwald - Deklaration 21. Jänner 1987 .....	73
8.1.1	Siedlungsentwicklung und Bautätigkeit .....	73
8.1.2	Verkehr .....	75

8.1.3	Entsorgung und Versorgung.....	77
8.1.4	Land- und Forstwirtschaft.....	79
8.1.5	Organisation und Öffentlichkeitsarbeit .....	80
8.2	Wienerwald - Deklaration 2002 .....	81
8.2.1	Wienerwald in der Region .....	82
8.2.2	Wienerwald als Natur- und Landschaftsraum .....	83
8.2.3	Wienerwald als Siedlungs- und Wirtschaftsraum .....	84
8.2.4	Wienerwald als Erholungsraum.....	87
<b>9</b>	<b>Regionale Raumordnungsprogramme .....</b>	<b>88</b>
9.1	Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland.....	88
9.1.1	Geltungsbereich .....	88
9.1.2	Anlass .....	89
9.1.3	Ziele .....	89
9.1.4	Maßnahmen.....	89
9.2	Regionales Raumordnungsprogramm NÖ Mitte .....	90
9.2.1	Geltungsbereich .....	90
9.2.2	Anlass .....	90
9.2.3	Ziele .....	90
9.3	Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland .....	91
9.3.1	Geltungsbereich .....	91
9.3.2	Anlass .....	91
9.3.3	Ziele .....	92
9.3.4	Maßnahmen.....	92
<b>10</b>	<b>Örtliche Raumordnungsprogramme.....</b>	<b>93</b>
10.1	Grundlagen.....	93
10.2	Ziele der Örtlichen Raumordnung .....	94
10.3	Örtliches Raumordnungsprogramm am Beispiel Pressbaum .....	95
<b>11</b>	<b>Praxis im Biosphärenpark Wienerwald .....</b>	<b>97</b>
11.1	Die Bewirtschaftung des Waldes im Biosphärenpark Wienerwald .....	97
11.2	Die Gestaltung von Forstwegen im Wienerwald .....	101
11.2.1	Im Gebiet nordwestlich von Pressbaum.....	101
11.2.2	Im Gebiet zwischen Purkersdorf und Baunzen .....	103
11.2.3	Im Gebiet zwischen Sattelbach und Mayerling .....	107
11.2.4	Widersprüche zu Leitzielen .....	116
11.3	Die Siedlungsstrukturen im Wienerwald .....	118
11.3.1	Das Phänomen der Suburbanisierung .....	118
11.3.2	Suburbanisierung im Gebiet des Biosphärenpark Wienerwald.....	120
11.3.3	Zersiedelung im Gebiet des Biosphärenpark Wienerwald .....	122
11.4	Genauere Betrachtung der Gemeinde Pressbaum.....	125
11.4.1	Methodik und Vorgehensweise .....	125
11.4.2	Geographische Besonderheiten.....	127
11.4.3	Die Siedlungsentwicklung in Pressbaum von 2001 bis 2010.....	128
11.4.4	Das öffentliche Verkehrsnetz in Pressbaum .....	135
11.4.5	Fahrtzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ausgewählten Zielen .....	140
11.4.6	Die Straßeninfrastruktur in Pressbaum .....	146
11.4.7	Fahrtzeiten mit dem PKW zu ausgewählten Zielen.....	147
11.4.8	Bewertung und Vergleich der Fahrtzeiten .....	149
11.4.9	Einrichtungen des täglichen Bedarfs in Pressbaum.....	152
11.5	Genauere Betrachtung der Gemeinde Judenau-Baumgarten .....	155
11.5.1	Die Siedlungsentwicklung in Judenau-Baumgarten von 2001 bis 2010 .....	155
11.5.2	Das öffentliche Verkehrsnetz in Judenau-Baumgarten.....	156
11.5.3	Fahrtzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ausgewählten Zielen .....	158
11.5.4	Die Straßeninfrastruktur in Judenau-Baumgarten.....	159
11.5.5	Fahrtzeiten mit dem PKW zu ausgewählten Zielen.....	160

11.5.6	Bewertung und Vergleich der Fahrtzeiten .....	160
11.5.7	Einrichtungen des täglichen Bedarfs in Judenau-Baumgarten .....	161
11.6	Genauere Betrachtung der Gemeinde Alland .....	163
11.6.1	Die Siedlungsentwicklung in Alland von 2001 bis 2010 .....	163
11.6.2	Das öffentliche Verkehrsnetz in Alland.....	164
11.6.3	Fahrtzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ausgewählten Zielen .....	166
11.6.4	Die Straßeninfrastruktur in Alland.....	167
11.6.5	Fahrtzeiten mit dem PKW zu ausgewählten Zielen.....	168
11.6.6	Bewertung und Vergleich der Fahrtzeiten .....	168
11.6.7	Einrichtungen des täglichen Bedarfs in Alland .....	169
11.7	Weitere Beispiele von Siedlungsformen .....	171
11.8	Widersprüche zu den Leitzielen .....	177
11.8.1	Widersprüche zum Europäischen Raumentwicklungskonzept .....	177
11.8.2	Widersprüche zum Österreichischen Raumentwicklungskonzept .....	179
11.8.3	Widersprüche zur Wienerwald - Deklaration von 1987 und 2002 .....	180
11.8.4	Widersprüche zum Raumordnungsgesetz 1976 .....	181
11.8.5	Die praktische Umsetzung des NÖROG 1976 .....	183
<b>12</b>	<b>Die Folgen der Raumplanung im untersuchten Gebiet .....</b>	<b>186</b>
12.1	Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010.....	186
12.1.1	Einleitung .....	186
12.1.2	Ergebnisse Gesamtkordon - Stadtgrenze Wien .....	187
12.1.3	Ergebnisse Korridor St. Pölten - MIV .....	192
12.1.4	Ergebnisse Korridor St. Pölten - öV .....	194
12.1.5	Interpretation der Ergebnisse im Korridor St. Pölten.....	196
12.1.6	Vergleich der Kordonenerhebungen 1995/96 mit 2008/09/10 .....	198
<b>13</b>	<b>Vorschläge für eine menschengerechte Siedlungsplanung .....</b>	<b>199</b>
13.1	Maßnahmen im regionalen Raum.....	199
13.1.1	Maßnahmen im Fußgeherverkehr .....	201
13.1.2	Maßnahmen im Radverkehr .....	204
13.1.3	Maßnahmen im öffentlichen Verkehr .....	208
13.1.4	Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr .....	211
13.2	Maßnahmen im überregionalen Raum.....	212
<b>14</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>215</b>
<b>15</b>	<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>219</b>
<b>16</b>	<b>Internetlinks.....</b>	<b>222</b>
<b>17</b>	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>223</b>

# 1 Einleitung

Die Siedlungsstrukturen in Österreich haben in den letzten Jahren eine starke Veränderung erlebt. Durch den Ausbau hochrangiger Verkehrsinfrastruktur und den daraus resultierenden zunehmenden Geschwindigkeiten im Verkehrssystem ist es möglich geworden, in der selben Zeit immer größere Distanzen zurück zu legen. Die Menschen zieht es von der Stadt in das nahe Umland. Die ländlichen Gebiete sind durch eine rege Bevölkerungszunahme und damit verbunden durch einer Zunahme der Bautätigkeit gekennzeichnet. Um die große Nachfrage nach Siedlungsgebiet befriedigen zu können, wurde oftmals in peripheren Lagen ohne die Konsequenzen zu berücksichtigen großflächig Bauland ausgewiesen. Daraus entstanden auf den Autoverkehr ausgerichtete Siedlungsstrukturen. Die Folgen dieser Fehlplanungen sind unter anderem in den steigenden Pendlerzahlen im motorisierten Individualverkehr zu bemerken.

Die ersten Kapitel dieser Arbeit widmen sich den gültigen Raumordnungsprogrammen in ihrer Hierarchie. Ausgehend von einem Europäischen Raumentwicklungskonzept wurde ein Österreichisches Raumentwicklungskonzept erstellt. Als Untersuchungsraum wurde das Gebiet des "Biosphärenpark Wienerwald" gewählt, wodurch es nur zu einer Betrachtung des Landesentwicklungskonzeptes für Niederösterreich kommt. Es gibt neben überregionalen und regionalen Raumordnungsprogrammen noch speziell für das Gebiet des Biosphärenpark eine Wienerwald - Deklaration, die sich nach den Bedürfnissen dieses besonderen Schutzgebietes richtet.

Um die Umsetzung der gesetzten Ziele und Maßnahmen zu überprüfen, wurden mit Pressbaum, Judenau-Baumgarten und Alland drei Beispielgemeinden ausgewählt. Durch Luftbildaufnahmen aus Google Earth wurden die Siedlungsstrukturen aus dem Jahr 2001 mit jenen aus 2010 verglichen. Die Siedlungstätigkeit wurde dargestellt und dem Angebot des öffentlichen Verkehrsnetzes gegenübergestellt. Weiters wurden Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Nahversorgung, ärztliche Versorgung, ... in den Gemeindegarten eingezeichnet und deren Erreichbarkeiten untersucht.

Aus der Analyse hat sich ergeben, dass die in sämtlichen Dokumenten gesetzten Ziele einer ressourcen- und verkehrssparenden Siedlungsstruktur nicht erreicht werden. Auch das Ziel, den öffentlichen Verkehr durch eine Verdichtung der Siedlungsstrukturen zu stärken, kann als nicht erfüllt betrachtet werden. Den Abschluss der Arbeit bilden Vorschläge, um die gesetzten Ziele doch noch erreichen zu können.

## 2 Geschichtliche Entwicklung des Gebietes um den Wienerwald

### 2.1 Die Schenkungsurkunde an die Babenberger

Die Geschichte des Wienerwaldes beginnt schon im frühen Mittelalter. Im Jahr 976 kommt es zur Einsetzung von Leopold I. aus dem Geschlecht der Babenberger zum Markgrafen. Leopold I. konnte das Gebiet, mit dem er belehnt worden war, sukzessive erweitern.

Erstmals in einer Urkunde erwähnt wurde die Grenzmark der Babenberger 996 (Ostarrichi). Am 01. November 1002 schenkt Heinrich II., Kaiser des Heiligen Römischen Reiches, Markgrafen Heinrich I., Sohn von Leopold I., große Teile des heutigen Wienerwaldes. Nach den Erweiterungskämpfen vor allem gegen die Ungarn und durch die Schenkung des Gebietes um den Wienerwald kommt ein großes Gebiet in den Besitz von österreichischen Markgrafen und Herzögen. Bis zum Ende der k. u. k. Monarchie bleibt dieses Gebiet im Besitz des Adels, danach bildet es die heutigen öffentlichen Wiesen und Wälder im Besitz von Bund, Länder und Gemeinde.<sup>1</sup>

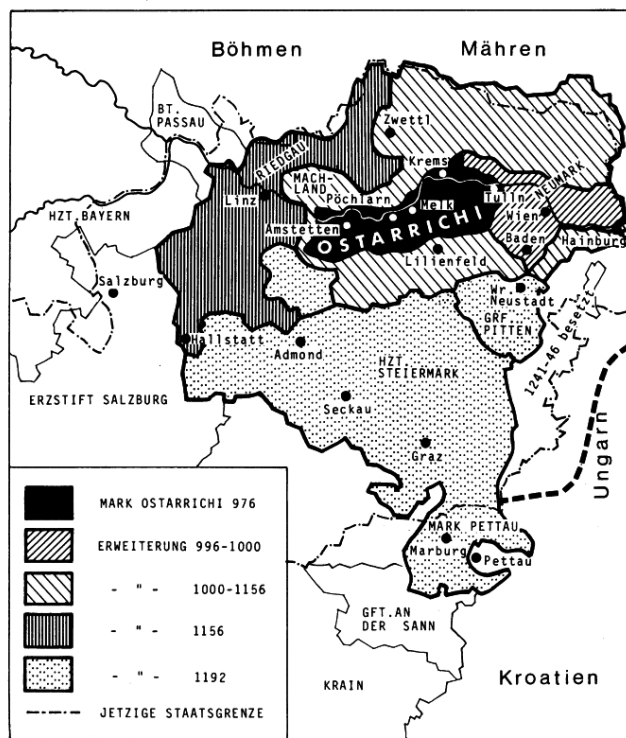


Abbildung 2: Österreich unter den Babenbergern 976 bis 1246



Abbildung 1: Schenkungsurkunde an die Babenberger aus dem Jahr 1002

<sup>1</sup> WIKIPEDIA, Geschichte des Wienerwaldes, www.wikipedia.org, 12.07.2011

## 2.2 Die Entwicklung bis zum 2. Weltkrieg

### 2.2.1 Entwicklung der Bevölkerung

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts führte die rasch wachsende Industrialisierung nicht nur zu einem schnellen Wachstum Wiens, sondern auch zu einer Verschlechterung der Lebensbedingung in der Stadt. Die Straßen waren noch nicht gepflastert, was erhebliche Staubentwicklung zur Folge hatte. Die Wiener Stadtbahn wurde 1898 eröffnet und trug nicht unwesentlich zur schlechten Luftqualität in Wien bei. Sie wurde mit Kohle betrieben und transportierte neben Personen auch Güter und Militärfahrzeuge. Der Betrieb der Wiener Dampfstadtbahn konnte bis 1918 aufrecht erhalten werden und musste dann wegen Kohlemangel eingestellt werden.<sup>2</sup>



Abbildung 3: Netzplan der Wiener Dampfstadtbahn

Die wohlhabende Bevölkerungsschicht versuchte der Verschmutzung zu entkommen. Viele Wiener verließen die Stadt und errichteten im Wienerwald großzügige Villen. Diese so neu entstandenen Siedlungen waren immer in der Nähe von Ortszentren, die über einen Bahnanschluss verfügten. Es entstand die Idee, im Grünen zu wohnen, aber rasch in die Stadt zu pendeln. Somit wurden die Vorzüge der Stadt mit der entspannenden Atmosphäre von ländlichen Gebieten verknüpft.

Die Bevölkerung in Wien wuchs rasch und erreichte im Jahr 1910 die 2 Millionen Marke. Erst der Ausbruch des 1. Weltkrieges stoppte die jahrzehntelange Wachstumsperiode. Es kam zu einer Abwanderung aus der Stadt, die Wirtschaft schrumpfte oder kam zum Erliegen. Nach dem Zusammenbruch der k. u. k. Monarchie 1918 entwickelte sich ein massives Problem in

<sup>2</sup> STADLER Thomas, www.wiener-untergrund.at, Die Dampfstadtbahn, 12.07.2011

der Versorgung der Bevölkerung. Nicht nur in der Ernährungs- und der Energieversorgung, sondern auch im Gesundheitswesen.

Als Folge daraus kam es im Gebiet des Wienerwaldes zu Schlägerungen von Bäumen, um Brennholz zu gewinnen. Nach und nach wurden auch illegale Siedlungen errichtet, welche anfangs von der Stadt geduldet wurden. Die Ausweitung der Siedlungen nahm immer mehr zu. Mit der Inbetriebnahme von schnellen Verkehrsmitteln, war jetzt auch ein weiterer Weg bis zur Arbeitsstätte möglich geworden.

In den 1930iger Jahren erfasste die Weltwirtschaftskrise auch Wien und stürzte viele Familien in Armut. Die Politik reagierte auf die Not der Menschen mit dem Anlegen von „Notstandsgärten“. Durch Arbeitslosigkeit Not leidende Menschen bekamen so ein Stück Land kostenlos zur Verfügung gestellt, um sich in den Krisenzeiten selbst versorgen zu können.

Nach dem Verbot der sozialdemokratischen Partei wurde auch die Idee der „Notstandsgärten“ beendet. Statt Wohnungen wurden nun vermehrt Straßenbauprojekte umgesetzt. So auch der Bau der Höhenstraße beispielsweise, der vor allem der Arbeitsbeschaffung und dem Kampf gegen die Massenarbeitslosigkeit diente. Zu diesem Zwecke wurde auch größtenteils auf den Einsatz von Maschinen verzichtet und eine große Anzahl an Arbeitern eingesetzt.<sup>3</sup>



Abbildung 4: Verlauf Höhenstraße



Abbildung 5: Höhenstraße zw. Cobenzl und Kahlenberg

<sup>3</sup> WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg 2011, S. 24f



## 2.2.2 Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Bereits im frühen 19. Jahrhundert entstanden erste Ideen von Eisenbahnverbindungen über weite Strecken. 1829 wurde erstmals über eine Bahnverbindung zwischen Wien und der Adria gesprochen. Die Streckenführung sollte über ungarisches Staatsgebiet laufen, um so den Semmering umfahren zu können. Die Idee der Wiener Südbahn war geboren.

### 2.2.2.1 Die Wiener Südbahn:

Im Jahr 1839 wurde mit den ersten Bauarbeiten begonnen. Der erste Teilabschnitt war im April die Strecke Baden - Wiener Neustadt, ab August wurde mit dem Abschnitt Baden - Wien begonnen.

1841 konnte der erste Teilabschnitt von Baden - Mödling eröffnet werden, noch im selben Jahr wurde die Strecke bis Wien freigegeben. Ab Oktober 1841 konnte man bereits bis Neunkirchen fahren, 6 Monate später schon bis nach Gloggnitz. Der Ausbau schritt weiter zügig voran, und im Mai des Jahres 1854 war dann die Südbahn durchgehend bis Laibach befahrbar. Die Elektrifizierung der Strecke wurde Mitte der 1950er Jahre begonnen und dauerte rund 20 Jahre.<sup>4</sup>

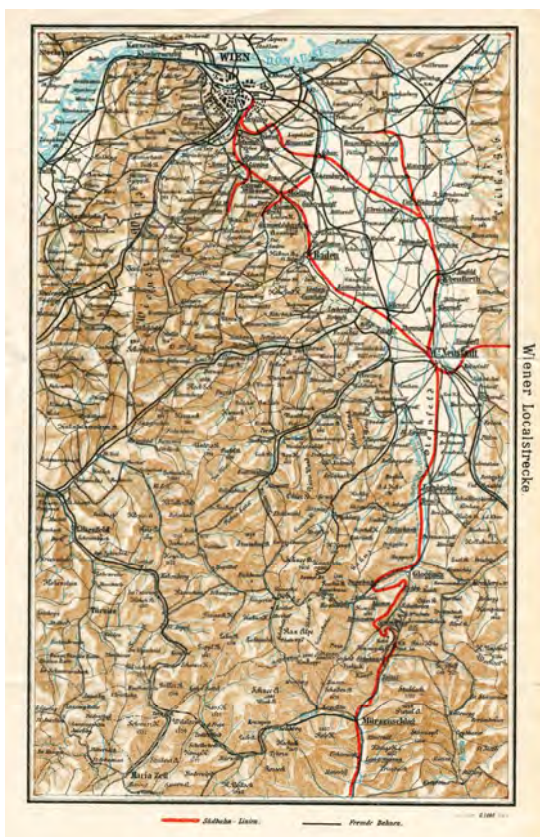


Abbildung 7: „Wiener Localstrecke“ (1899)



Abbildung 6: Südbahnhof Wien (1875)



Abbildung 8: Südbahnhof Wien (1900)

<sup>4</sup> WIKIPEDIA, Südbahn (Österreich), [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011



### 2.2.2.2 Die Wiener Westbahn:

Im Jahr 1851 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Bayern und Österreich der Bau einer Bahnverbindung vereinbart. Es wurde mit dem Bau begonnen und 1858 die Strecke Wien - Linz in Betrieb genommen. Am 12. August 1860 wurde die Westbahn unter Beisein von Kaiser Franz Josef und König Maximilian II. von Bayern offiziell eröffnet. Die Reisezeit von Wien nach Salzburg betrug anfangs 9 Stunden.

Im Jahr 1884 ging die Bahn in staatlichen Besitz über und wurde laufend erweitert und ausgebaut. 1901 erfolgte dann der zweigleisige Ausbau, die Elektrifizierung begann nach dem 1. Weltkrieg und war 1952 abgeschlossen.<sup>5</sup>



Abbildung 9: Westbahnstrecke



Abbildung 10: Wien Westbahnhof (1895)

<sup>5</sup> WIKIPEDIA, Westbahn (Österreich), [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011



#### 2.2.2.4 Die Westautobahn:

Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich gab es ein starkes Bestreben, hochrangige Autobahnverbindungen zu schaffen. Eines der ersten Projekte war die Westautobahn, die auf die Planung der Reichsautobahn zurück führt.

Der Spatenstich wurde am 07. April 1938 gefeiert. Das erste Teilstück war die Verbindung von Salzburg mit der Grenze zu Deutschland, das schon während des zweiten Weltkrieges gebaut wurde. Mit Fortdauer des Krieges war ein Weiterbau der Autobahn allerdings aufgrund des Arbeitskräftemangels unmöglich geworden. Der Bau wurde eingestellt.

Im Österreich der Nachkriegszeit wurde die Idee eines Weiterbaus vorerst durch die russische Besatzung verhindert.

Der Ausbau wurde erst nach dem Staatsvertrag im Jahr 1955 wieder aufgenommen. Die Strecke wurde in Teilabschnitte unterteilt und nach und nach fertig gebaut. Der letzte Teilabschnitt verläuft durch den Wienerwald und verbindet Pressbaum mit Wien. Dieser wurde im Jahr 1966 fertig gestellt. Der Ausbau der Westautobahn ist noch immer nicht abgeschlossen, es werden laufend Teilstücke auf 6 Fahrspuren erweitert.<sup>7</sup>

Bezeichnung: A21, E60, E55, E52

Gesamtlänge: 292 km

Bundesländer: Wien,  
Niederösterreich,  
Oberösterreich,  
Salzburg

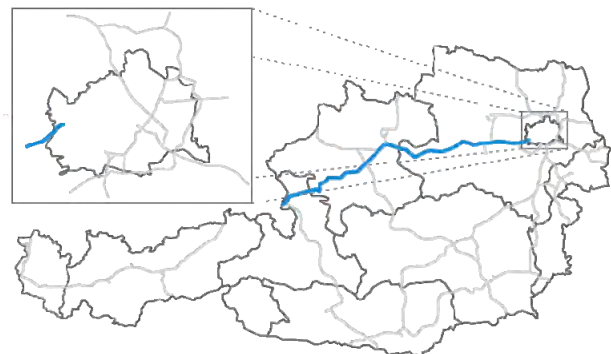


Abbildung 13: Westautobahn

<sup>7</sup> WIKIPEDIA, West Autobahn, [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011

### 2.2.2.5 Die Wiener Außenring Autobahn:

Bereits in den 1930er Jahren gab es den Plan der Wiener Außenring Autobahn. Zu Beginn des Krieges wurden an der geplanten Strecke Barackenlager errichtet, in denen anfangs reguläre Arbeiter untergebracht waren. Mit dem Bau der ersten Teilabschnitte und Talübergänge wurde im Jahr 1940 begonnen.

Durch die Geschehnisse des zweiten Weltkrieges wurde der Weiterbau der Außenringautobahn eingestellt. Die Baracken dienten anfangs noch der Unterbringung und Ausbildung von Soldaten und wurden später als Gefangenenlager genutzt.

Erst 1964 wurde mit dem Weiterbau der Strecke begonnen, 1968 war das erste Teilstück zwischen Vösendorf und Brunn am Gebirge befahrbar. Der letzte Bauabschnitt wurde im Jahr 1982 fertig gestellt.<sup>8</sup>

Bezeichnung: A21, E60  
Gesamtlänge: 38,2 km  
Bundesländer: Wien,  
Niederösterreich

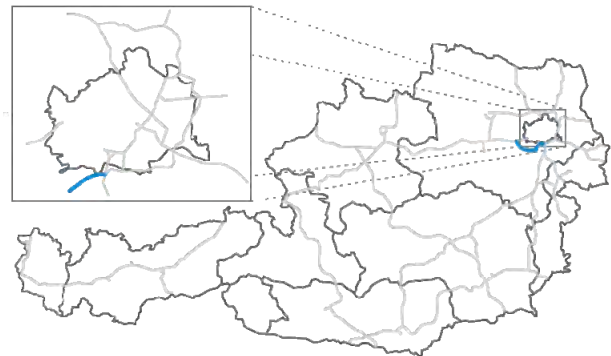


Abbildung 14: Wiener Außenring Autobahn

<sup>8</sup> WIKIPEDIA, Wiener Außenring Autobahn, [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011

### 2.2.2.6 Die Südbahn:

Die Südbahn ist Österreichs längste Autobahn. Die ersten Planungen und Ideen zu einer Autobahnverbindung zwischen Wien und Villach gab es bereits im Dritten Reich. Die Verbindung wurde zur Zeit des Nationalsozialismus als Strecke 88 und 83 der Reichsautobahn geplant. Der damalige Verlauf ist dem heutigen sehr nahe. Mit dem Bau der Strecke wurde während des Dritten Reiches aber nie begonnen.

Der Spatenstich für die als Südbahn bezeichnete Trasse war am 06. Mai 1959. Bereits 1962 wurde der erste Abschnitt eröffnet, 1975 war die Verbindung zwischen Wien und Seebenstein fertig gestellt. Im Jahr 1999 wurde der letzte Bauabschnitt beendet und die Südbahn somit komplettiert. Sie führt heute von Wien über den Wechsel, Richtung Graz, Klagenfurt bis an die Staatsgrenze zu Italien, wo sie in die A23 übergeht.<sup>9</sup>

Bezeichnung: A2, E59, E66, E55

Gesamtlänge: 377,3 km

Bundesländer: Wien,  
Niederösterreich,  
Steiermark,  
Burgenland,  
Kärnten

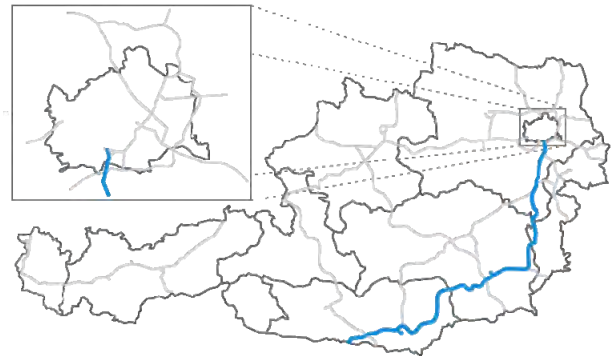


Abbildung 15: Südbahn

<sup>9</sup> WIKIPEDIA, Süd Autobahn, [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011

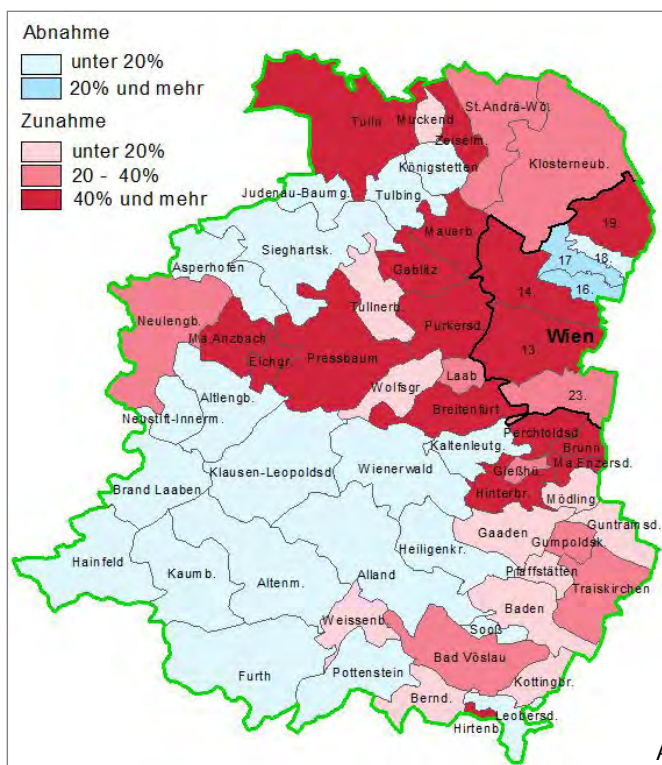


### 2.2.3 Entwicklung der Siedlungsräume

Wie vorher bereits erwähnt wurde, kam es gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu einer massiven Verschlechterung der Lebensqualität in der Stadt. Die Staub- und Rußentwicklung beeinträchtigte das Leben dermaßen, dass jeder der es sich leisten konnte, aus der Stadt an den Stadtrand zog.

Mit der Entstehung der Verkehrsinfrastruktur, anfangs der Zugverbindungen, ergaben sich für die Menschen plötzlich völlig neue Möglichkeiten. Es war möglich geworden, noch weiter ins „Grüne“ zu ziehen und trotzdem in einer akzeptablen Zeit die Stadt zu erreichen.

Mit den neuen Möglichkeiten der raschen Anbindung an die Stadt, veränderte sich die gesamte Bevölkerungsstruktur im Wienerwald.



In der links stehenden Abbildung wird die Veränderung der Wohnbevölkerung in den Wienerwaldgemeinden von 1900 - 1951 dargestellt.

Wie deutlich zu erkennen ist, kam es in einigen Gebieten zu einer starken Bevölkerungszunahme, während es in anderen Gegenden einen leichten Bevölkerungsrückgang gab. Betrachtet man die Karte genauer und denkt man an die damals entstandene Infrastruktur, dann erkennt man, dass die Bevölkerungszunahme auf die Einzugsgebiete der neu entstandenen Bahnlinien begrenzt ist.

Abbildung 16: Veränderung der Bevölkerung 1900 - 1951

Im nördlichen Teil von Tulln über Klosterneuburg bis Wien führt die Trasse der Franz-Josef-Bahn, im Bereich von Neulengbach über Pressbaum nach Wien die Trasse der Westbahn und im Süden im Bereich von Bad Vöslau über Perchtoldsdorf nach Wien die Südbahn.

Betrachtet man die Wienerwaldgemeinden als gesamtes, dann lässt sich die Zunahme der Wohnbevölkerung von 1900 - 1951 mit durchschnittlich 23,3% beziffern. Wie aber Abbildung 16 zeigt, gibt es da enorme Unterschiede in der tatsächlichen Zu- und Abnahme der Bevölkerung.

Die Gemeinde mit der höchsten Bevölkerungszunahme ist die Gemeinde Eichgraben. Hier nahm in 50 Jahren die Bevölkerung um 42,3% zu, gefolgt von Zeiselmauer und Perchtoldsdorf. Insgesamt nahm die Bevölkerung in allen Wienerwaldgemeinden in absoluten Zahlen in 50 Jahren um knapp 40.000 Einwohner zu. Untenstehend zwei Tabellen, um die Zahlen zu veranschaulichen.<sup>10</sup>

Bevölkerung in den Wienerwaldgemeinden		
Jahr	Einwohner	1900 = 100%
1900	170.163	100,0%
1910	202.834	119,2%
1923	205.767	120,9%
1939	219.752	129,1%
1951	209.870	123,3%

Zunahme der Bevölkerung von 1900 - 1951	
1. Eichgraben	142,3%
2. Zeiselmauer	132,7%
3. Perchtoldsdorf	103,8%
4. Purkersdorf	86,0%
Ø Wienerwaldgemeinden	23,3%

Abbildung 17: Bevölkerung und Einwohnerentwicklung im Wienerwald

<sup>10</sup> WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg 2011, S. 24f

## 2.3 Die Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg

### 2.3.1 Entwicklung der Siedlungsräume

Nach dem zweiten Weltkrieg waren die Schäden an der Infrastruktur rasch behoben. Wie bereits vorher erwähnt, wurde der Ausbau der West- und Südautobahn, sowie der Wiener Außenring Autobahn gerade nach dem Krieg sehr rasch voran getrieben.

So wie die Infrastruktur musste auch der Aufbau der Wohnungen in Angriff genommen werden. Es wurde eine Vielzahl an neuen Wohnungen geschaffen. Dabei stand man sowohl unter zeitlichem, wie auch großem ökonomischen Druck. Im Zuge des Wohnungsaufbaus wurden auch viele Wiesen-, Wald- und Ackerflächen im Wienerwald zu Bauparzellen umgewidmet. Durch den Umstieg in andere Berufe und der damit verbundenen Auflösung vieler bäuerlicher Betriebe, wurden auch vermehrt Bauparzellen auf diesen Gebieten ausgewiesen. Damit veränderte sich die gesamte Bevölkerungsstruktur im Wienerwald.

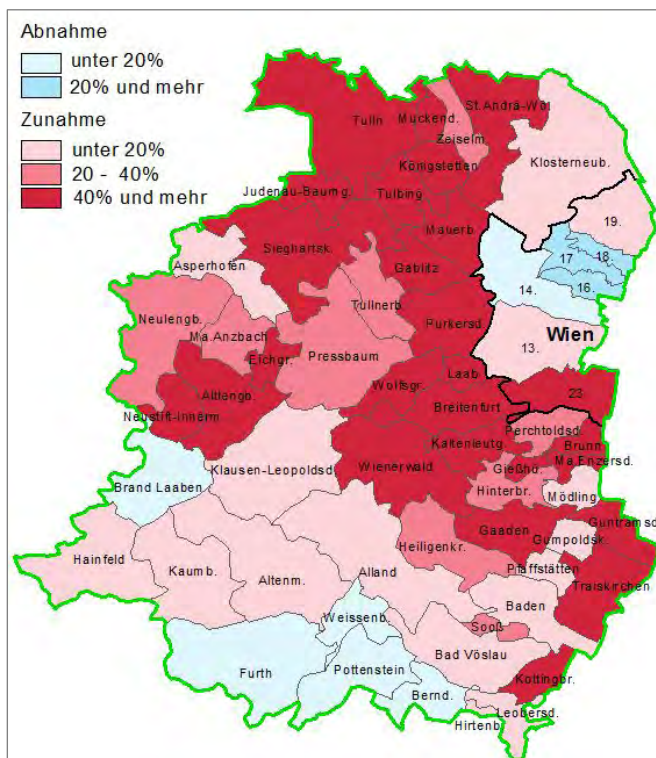


Abbildung 18: Veränderung der Bevölkerung 1951 - 2001

Links ist die Entwicklung der Bevölkerung in den Wienerwaldgemeinden in der Zeit von 1951 - 2001 dargestellt. Es ist nach wie vor die Bevölkerungsentwicklung entlang der drei Hauptsiedlungsachsen erkennbar. Im Vergleich zur Bevölkerungszunahme bis 1951 ist jetzt allerdings auch eine Zunahme in den Gemeinden etwas abseits der „Hauptachsen“ erkennbar. Das lässt sich mit dem Ausbau von Straßen erklären. Mussten in früheren Zeiten die Menschen noch in den Einzugsbereich der Bahnstationen ziehen, um eine gute Anbindung an die Stadt zu bekommen, wird mit dem weiteren Ausbau von Straßen nur der Einzugsbereich zu dieser wichtig.



Betrachtet man die Gemeinden Gaaden, Heiligenkreuz, Alland und Klausen-Leopoldstadt, dann fällt auf, dass gerade diese Gemeinden große Zugewinne aufweisen, obwohl sie bis 1951 eher mit einer Abnahme der Bevölkerung zu kämpfen hatten.

Die eben genannten Gemeinden liegen alle entlang oder zumindest im Einzugsbereich der Wiener Außenring Autobahn, wodurch sich der Zuwachs der Bevölkerung leicht erklären lässt. Auch die Gemeinden Wienerwald und Kaltenleutgeben erlebten Bevölkerungsgewinne von über 40%. Ein Blick auf die Karte zeigt die Lage der Gemeinden zwischen der A1 und der A21. Somit können die Gemeinden als für den Autoverkehr sehr gut erschlossen betrachtet werden.

In allen Wienerwaldgemeinden hat die Bevölkerung in den Jahren 1951 - 2001 um 34,5% zugenommen. Unter den absoluten Top 3 sind die die Gemeinden Breitenfurt, Kottlingbrunn und Wolfsgraben. Zur Veranschaulichung wurden zwei Tabellen erstellt.<sup>11</sup>

Bevölkerung in den Wienerwaldgemeinden		
Jahr	Einwohner	1900 = 100%
1951	210.341	100,0%
1961	209.870	99,8%
1971	227.624	108,2%
1981	243.075	115,6%
1991	263.255	125,2%
2001	282.963	134,5%

Zunahme der Bevölkerung von 1951 - 2001	
1. Breitenfurt	227,8%
2. Kottlingbrunn	195,2%
3. Wolfsgraben	147,6%
4. Gablitz	113,1%
5. Muckendorf	108,1%
Ø Wienerwaldgemeinden	34,5%

Abbildung 19: Bevölkerung und Einwohnerentwicklung im Wienerwald

<sup>11</sup> WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg 20110, S. 26



Wie die Abbildung unten zeigt, hat Wohnen im Wienerwald nicht nur seine Reize, sondern auch seinen Preis.

Die meisten Gemeinden rund um die Stadtgrenze Wiens haben sich zu sehr teuren Wohngegenden entwickelt. Nur mit einem entsprechenden Einkommen kann man es sich leisten, „ins Grüne“ zu ziehen.

Das hat zur Folge, dass Menschen mit einem höheren Einkommen die Stadt verlassen und eher ins Umland ziehen. Dadurch steigt die Kaufkraft in den Umlandgemeinden.

Genau das Gegenteil passiert in der Stadt. Menschen mit niedrigem Einkommen können sich die hohen Lebenskosten im Umland der Stadt nicht leisten und verbleiben daher in der Stadt.<sup>12</sup>

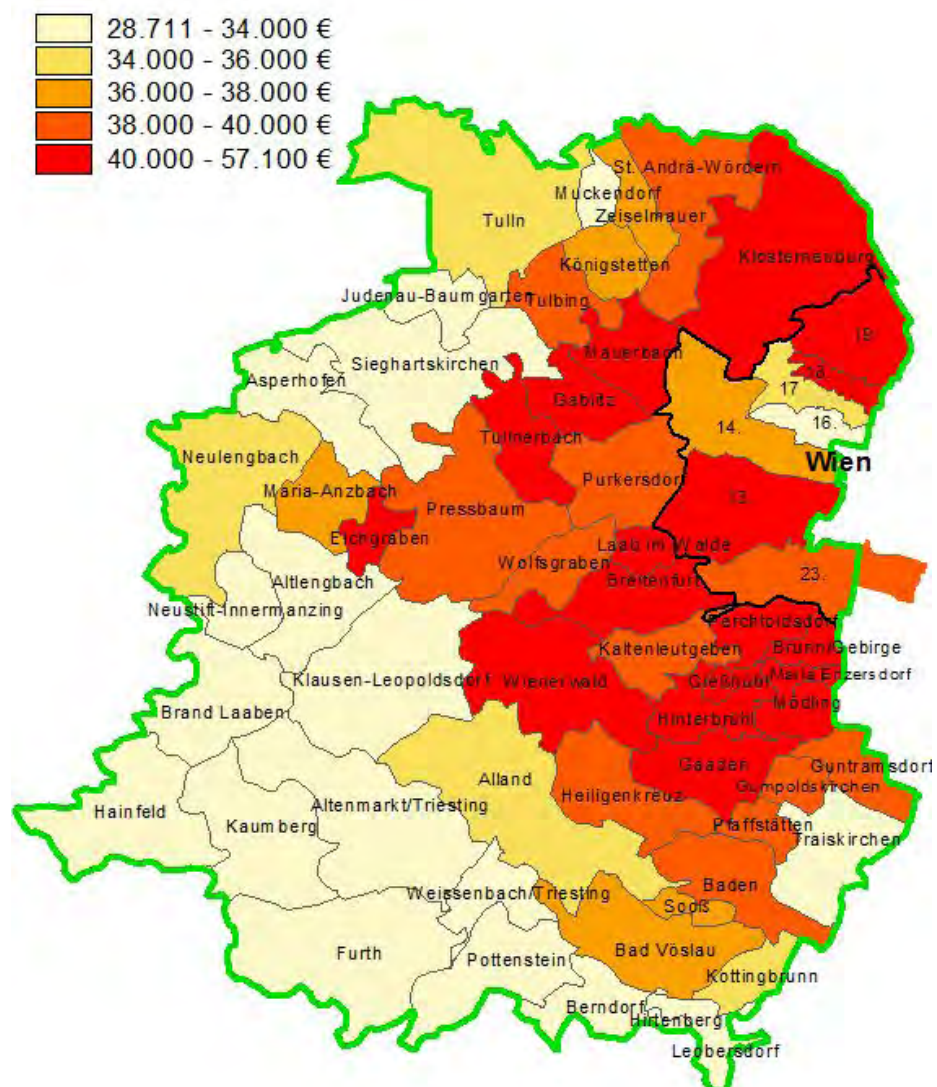


Abbildung 22: Einkommen der Erwerbstätigen

<sup>12</sup> WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg 2011, S. 27, 56

### 3 Raumentwicklungskonzepte

Um die Entwicklung in einer Region gezielt voran treiben zu können, bedarf es einer guten Planung und der schrittweisen Umsetzung. Damit diese Planungen vereinheitlicht werden und bei der Umsetzung jeder von den selben Grundprinzipien ausgeht, werden auf verschiedenen Planungsebenen der Rahmen und das Konzept der gewünschten Entwicklung festgeschrieben.

Ausgehend von der Ebene der Europäischen Union gibt es nationale, überregionale und regionale Konzepte, bis zu den Kommunen, die mit Flächenwidmungs-, Bebauungsplänen und mit Entwicklungskonzepten ihre Ideen umsetzen.

In weiterer Folge wird in dieser Arbeit nur auf das Land Niederösterreich Bezug genommen. Es wird hier primär der Raum des Biosphärenpark Wienerwald betrachtet.

In Österreich passiert die Raumordnung in den Ländern, jedes Bundesland hat seine eigene Landesentwicklungsplanung. Über der Landesentwicklungsplanung steht ein Österreichisches Raumordnungskonzept (ÖREK), das grundlegende Richtungen in der Entwicklung vorgibt. Über der nationalen Ebene steht noch ein Europäisches Raumordnungskonzept (EUREK). Hier wird versucht, durch die Vorgabe von Zielen und Maßnahmen den europäischen Raum im Vergleich zum Rest der Welt konkurrenzfähig zu gestalten. Diese Maßnahmen zur Erreichung der europäischen Ziele sollen in den nationalen Konzepten über die Länder, die überregionalen Konzepte, die regionalen Konzepte bis zu den Kommunen umgesetzt werden.

Hinter den Entwicklungskonzepten stehen eine Reihe von Gesetzen, die es zu beachten gilt. Um einen Überblick über die gültigen Konzepte in den jeweiligen Ebenen zu erhalten, wird auf nachstehende Grafik verwiesen.



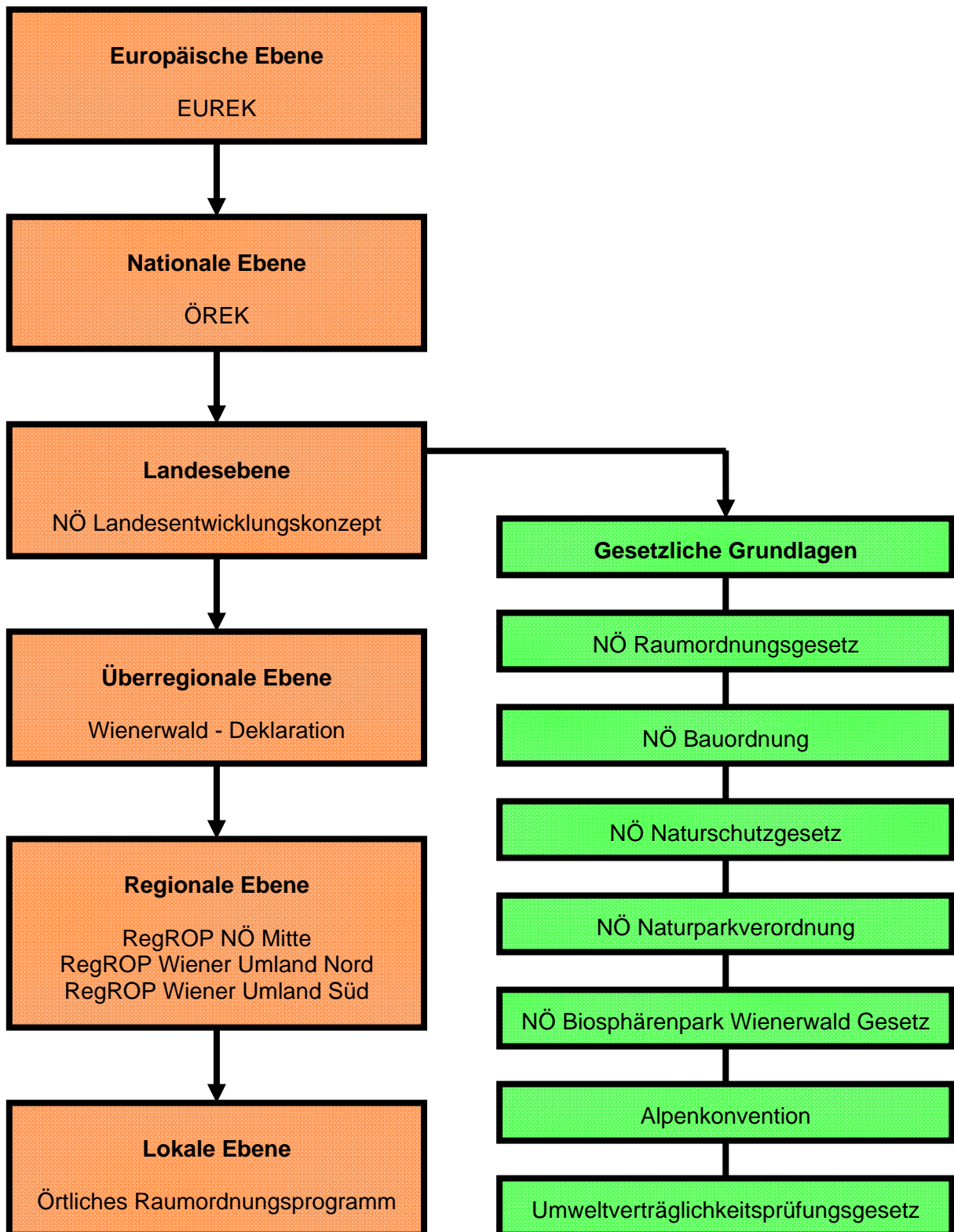


Abbildung 23: Raumentwicklungsconzepte und gesetzliche Grundlagen

## 4 EUREK - Europäisches Raumentwicklungskonzept

Das Europäische Raumordnungskonzept (EUREK) ist ein raumplanerisches Konzept, das auf eine „ausgewogene und nachhaltige Entwicklung des Territoriums der Union“<sup>13</sup> hinwirken soll.

*(2) Mit dem EUREK verständigten sich Mitgliedstaaten und Kommission auf gemeinsame räumliche Ziele bzw. Leitbilder für die zukünftige Entwicklung des Territoriums der Europäischen Union.*

Die aktuell gültige Fassung des EUREK wurde im Mai 1999 beim Informellen Rat der für Raumordnung zuständigen Minister in Potsdam angenommen und von der Europäischen Kommission herausgegeben. In weiterer Folge wird auf diese gültige Fassung des EUREK Bezug genommen.<sup>14</sup>

In Absatz (18) des EUREK werden drei, nach Auffassung der Ministerinnen und Minister, grundlegende Ziele der europäischen Politik definiert.

- *Wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt*
- *Erhaltung und Management der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes*
- *Ausgeglichenere Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Raumes*

Die Leitbilder für die räumliche und siedlungsstrukturelle Entwicklung der EU sind in Absatz (19) formuliert.

- *Die Entwicklung eines ausgewogenen und polyzentrischen Städtesystems und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land*
- *Die Sicherung eines gleichwertigen Zugangs zu Infrastruktur und Wissen*
- *Die nachhaltige Entwicklung, intelligentes Management und Schutz von Natur und Kulturerbe*

---

<sup>13</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (3)

<sup>14</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999

*Das EUREK vermittelt eine Vision vom künftigen Raum der EU. Mit seinen Ziel- und Leitvorstellungen stellt es einen allgemeinen Bezugsrahmen für raumbedeutsame Maßnahmen öffentlicher und privater Entscheidungsträger dar.*<sup>15</sup>

Offensichtlich wird mit dem EUREK versucht, das Gebiet der EU wirtschaftlich und sozial näher zusammen zu führen. Überregionale Planungen, bei denen nicht nur die positive Auswirkung auf das eigenen Gebiet, sondern auch alle negative Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinden berücksichtigt werden, sind grundsätzlich ja positiv zu beurteilen. Wenn Stadt A eine Umfahrungsstraße baut und sich über weniger Verkehr freut, dann sollte auch die Auswirkung dieser Infrastrukturmaßnahme auf die Städte rund um A berücksichtigt werden. Was auf kommunaler Ebene schon nicht funktioniert, wird hier für den Raum der EU versucht. Allerdings mehr als nur halbherzig. Die Ziele und Leitbilder sind viel zu „schwammig“ formuliert.

In Kapitel 1.4 des Europäischen Raumentwicklungskonzepts ist der Status des EUREK beschrieben. Da kann man lesen:

*Das EUREK als rechtlich nicht bindendes Dokument, ist ein politischer Rahmen für eine bessere Zusammenarbeit zwischen den gemeinschaftlichen Fachpolitiken mit hoher Raumwirksamkeit untereinander sowie mit den Mitgliedstaaten, ihren Regionen und Städten.*<sup>16</sup>

Weiter unten im Absatz steht zu lesen:

*Das Dokument wird von jedem Land so weit berücksichtigt, wie dieses den europäischen Raumentwicklungsaspekten in seiner nationalen Politik Rechnung tragen möchte.*<sup>15</sup>

Hier muss man sich dann doch die Frage stellen, wie sinnvoll ein solch zahnloses Dokument eigentlich ist. Meiner Meinung nach wäre es notwendig, Ziele wie flächensparende Siedlungsstrukturen, Stärkung des regionalen öffentlichen Verkehrs, ressourcenschonende Bebauung, Schutz der Natur, Schaffung von erneuerbaren Energiequellen, etc. gesetzlich zu verankern und die Umsetzung nicht Politikern der einzelnen Länder zu überlassen. Hier steht zu oft eine Parteilinie den notwendigen Zielen im Weg.

---

<sup>15</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (21)

<sup>16</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (22)

## 4.1 Einfluss der Politiken der Gemeinschaft auf das Territorium der EU

In weiterer Folge wird verstärkt auf die Empfehlungen in den Bereichen Verkehr und Siedlungsentwicklung eingegangen. Themen wie Wettbewerbspolitik, Agrarpolitik, Forschung und Finanz werden nicht genauer behandelt.

### 4.1.1 Transeuropäische Netze

*Der Unionsvertrag verpflichtet die Gemeinschaft zum Auf- und Ausbau von transeuropäischen Netzen in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energieversorgungsinfrastrukturen beizutragen.<sup>17</sup>*

Der Sinn der transeuropäischen Netze soll die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhanges sein. Periphere Gebiete sollen durch Hochleistungsverbindungen an die zentralen Orte angeschlossen werden.

*Unter raumentwicklungspolitischen Gesichtspunkten und in finanzieller Hinsicht sind die TEN-Maßnahmen im Bereich Verkehr am bedeutsamsten. Sie zielen auf die Förderung eines gut funktionierenden und nachhaltigen Verkehrssystems ab (...)*

*Es wird immer deutlicher, dass sich Verkehrssteigerungen durch reine Ausweitung der Straßeninfrastruktur nicht länger bewältigen lassen.<sup>18</sup>*

---

<sup>17</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (36)

<sup>18</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (37)



## 4.1.2 Arbeitslosigkeit in der EU

### Spiegel:

#### *Hohe Arbeitslosigkeit: Europas Jugend ohne Zukunft*

*Schwere Zeiten für die jungen Menschen in der EU: Mehr als 20 Prozent der 15- bis 24-Jährigen haben neuen Zahlen zufolge keinen Job, in Spanien ist inzwischen fast jeder Zweite arbeitslos - und die Aussichten sind alles andere als positiv. Selbst die recht guten Daten aus Deutschland sind trügerisch.*<sup>19</sup>

### Süddeutsche Zeitung:

#### *Jobmangel in der EU - Europas Jugend ohne Arbeit*

*Es sind beklemmende Zahlen: In Spanien und Griechenland hat mehr als ein Drittel der Jugendlichen keinen Job. In Deutschland ist die Lage zwar weniger dramatisch - doch auch hier ist immerhin noch jeder zehnte Jugendliche arbeitslos.*<sup>20</sup>

### Der Standard:

#### *Junge Menschen in der EU leiden am meisten unter Krise*

*Seit Wirtschaftskrise 2008 stark gestiegen - Arbeitslosenquote in Spanien auf 45 % verdoppelt - EU-weit bei rund 21 Prozent*<sup>21</sup>

### Frankfurter Allgemeine:

#### *Die Jüngsten werden die Ersten sein*

*Junge Leute trifft ein Abschwung immer am stärksten. Trotzdem ist der aktuelle Anstieg der Jugendarbeitslosigkeit einmalig. Fünf Millionen hat die Krise schon getroffen, jeder fünfte Europäer unter 25 Jahren sucht eine Stelle. Dramatisch ist die Lage besonders in Spanien.*<sup>22</sup>

<sup>19</sup> SPIEGEL ONLINE, Hohe Arbeitslosigkeit: Europas Jugend ohne Zukunft, Wirtschaft, 11.08.2011

<sup>20</sup> SÜDDEUTSCHE ZEITUNG, Jobmangel in der EU - Europas Jugend ohne Arbeit, Wirtschaft, 11.08.2011

<sup>21</sup> APA, STANDARD online, Junge Menschen in der EU leiden am meisten unter Krise, International, 10.08.2011

<sup>22</sup> FRANKFURTER ALLGEMEINE online, Die Jüngsten werden die Ersten sein, Wirtschaft, 25.08.2009

Wie man den oben angeführten Schlagzeilen aus angesehenen Medien entnehmen kann, gibt es in der EU ein massives Problem mit der Jugendarbeitslosigkeit. Im Europäischen Raumentwicklungskonzept von 1999 kann man lesen, „eine der größten Herausforderungen in der EU ist die Bekämpfung der hohen Arbeitslosigkeit.“<sup>23</sup>

Vergleicht man die aktuellen Zahlen der Jugendarbeitslosigkeit mit jenen aus dem EUREK von 1999, dann kann man erkennen, dass sich bei den Beschäftigungszahlen junger Menschen nicht wirklich was geändert hat.

Harmonisierte Arbeitslosenquote nach Alter 15-24 in % (saisonbereinigt), März 2011<sup>24</sup>

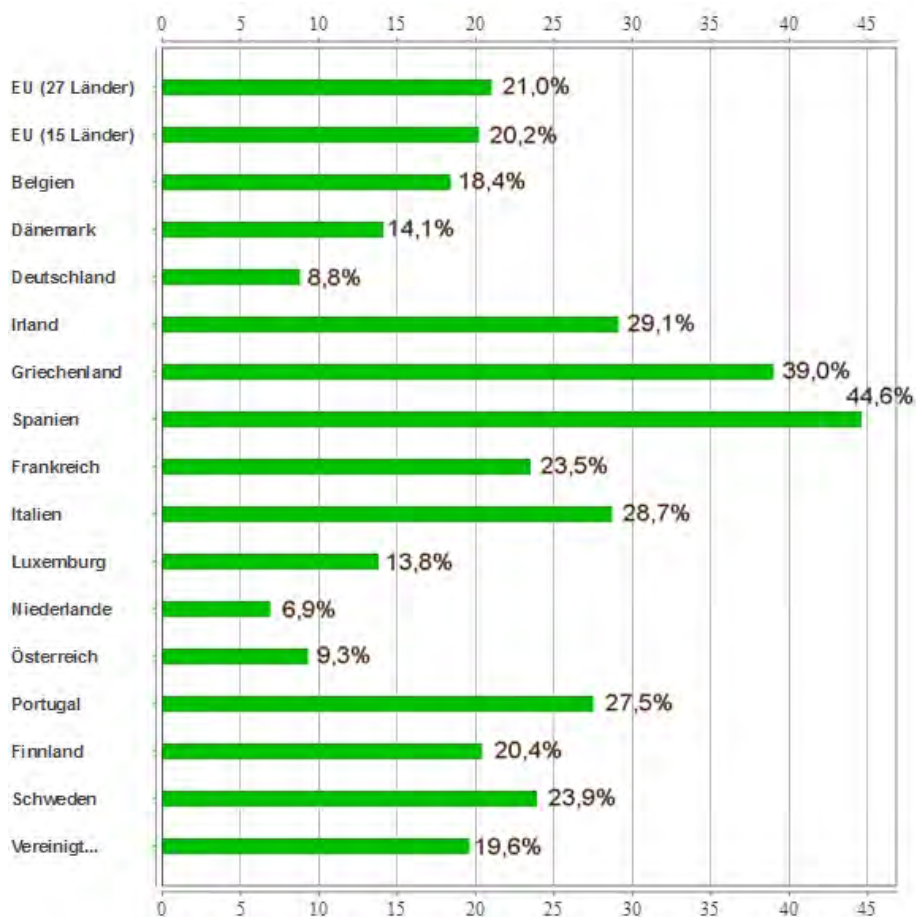


Abbildung 24: Jugendarbeitslosigkeit 03.2011 (eurostat)

<sup>23</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (13)

<sup>24</sup> Die Grafik wurde auf <http://epp.eurostat.ec.europa.eu> am 05.10.2011 erstellt.

Abbildung aus dem EUREK zur Jugendarbeitslosigkeit 1997

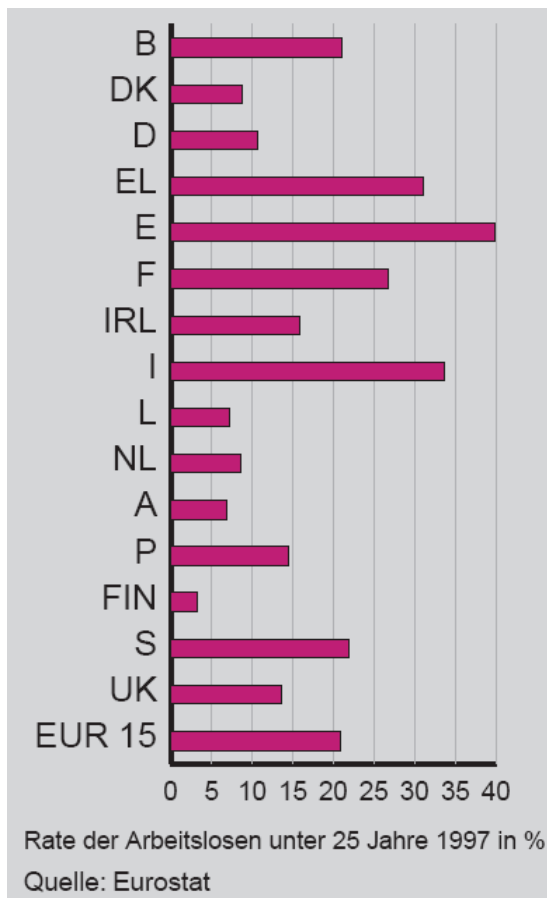


Abbildung 25: Jugendarbeitslosigkeit 1997

*Arbeitslosigkeit bedeutet nicht nur einen tiefen Einschnitt in die persönliche Lebensplanung, sondern auch eine Entwertung von Qualifikationen und einen Verlust an Produktions- und Wertschöpfungspotentialen für die gesamte EU.* <sup>25</sup>

Vor allem bedeutet Arbeitslosigkeit bei jungen Menschen, keine Perspektiven zu haben. Nach abgeschlossener Berufsausbildung auf den Arbeitsmarkt zu drängen und erkennen müssen, dass man eigentlich nicht gebraucht wird, wirkt mit Sicherheit demotivierend. In weiterer Folge werden junge Menschen ohne Arbeit und ohne Einkommen keinen eigenen Haushalt führen können und kein Geld ausgeben können. Negative Auswirkungen auf Wirtschafts- und Sozialsystem werden die Folge sein.

<sup>25</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (13)

## 4.2 Politische Ziele und Optionen für das Territorium der EU

Im Europäischen Raumordnungskonzept sind politische Ziele und Optionen dargestellt und aufgelistet, die von allen an der Raumordnung und Raumplanung beteiligten Behörden und Regierungsstellen berücksichtigt werden können. Diesen politischen Optionen liegen folgende drei räumliche Grundvorstellungen zugrunde:

- *Entwicklung eines polyzentrischen und ausgewogeneren Städtesystems und Stärkung der Partnerschaft zwischen städtischen und ländlichen Räumen. Hierbei geht es auch um die Überwindung des heute nicht mehr angebrachten Dualismus von Stadt und Land.*
- *Förderung integrierter Verkehrs- und Kommunikationskonzepte, die die polyzentrische Entwicklung des EU - Territoriums unterstützen und die eine wichtige Voraussetzung für die aktive Einbindung der europäischen Städte und Regionen in die WWU darstellen. Schrittweise sollen gleichwertige Zugangsmöglichkeiten zu Infrastruktur und Wissen realisiert werden. Dazu müssen regional angepasste Lösungen gefunden werden.*
- *Entwicklung und Pflege der Natur und des Kulturerbes durch ein intelligentes Management. Dies trägt auch zur Bewahrung und Weiterentwicklung der regionalen Identität und den Erhalt der natürlichen und kulturellen Vielfalt der Regionen und Städte der EU im Zeitalter der Globalisierung bei.*<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (65)

## 4.2.1 Polyzentrische Raumentwicklung und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land

### 4.2.1.1 Polyzentrische und ausgewogene Raumentwicklung in der EU

Polyzentrismus spielt im EUREK eine wichtige Rolle. Aufgrund der Größe des europäischen Raumes, benötigt die Politik der europäischen Länder eine Strategie der Raumentwicklung.

*Um eine regional ausgewogene Entwicklung auch bei voller Integration in die Weltwirtschaft sicherzustellen, muss ein polyzentrisches Entwicklungsmodell verfolgt werden.*<sup>27</sup>

Was genau eine polyzentrische Raumentwicklung ist und welchen Zweck sie verfolgt, kann man dem Bericht „Polyzentrismus - ein europäisches Leitbild für die räumliche Entwicklung“, herausgegeben vom Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) entnehmen.<sup>28</sup>

Darin sind Leitbilder der polyzentrischen Entwicklung formuliert. Beim Durchlesen der ersten Sätze fällt auf, dass es keine genaue Definition gibt, die eine polyzentrische Raumentwicklung beschreibt.

1997 kündigt der Einleitungstext des ersten EUREK - Entwurfes einen Wechsel in der regionalpolitischen Grundphilosophie an:

*Zusammenhalt kann nicht einfach dadurch erreicht werden, indem die interregionale Dimension berücksichtigt wird. Die Beziehungen zwischen den Städten sind ebenso wichtig. Ein Raumentwicklungskonzept, das von einem einzigen städtischen Zentrum und einem Restgebiet ausgeht, ist nicht akzeptabel. Statt dessen ist die Entwicklung neuer Perspektiven für die Randgebiete notwendig, was durch eine stärker polyzentrisch ausgerichtete Struktur des Gebietes gefördert werden könnte.*<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (67)

<sup>28</sup> SCHINDEGGER Friedrich, Polyzentrismus, ÖIR, Wien, April 2002

<sup>29</sup> SCHINDEGGER Friedrich, Polyzentrismus, ÖIR, Wien, April 2002, S. 9

Im Europäischen Raumordnungskonzept wird die Notwendigkeit eines polyzentrischen Entwicklungsmodells wie folgt beschrieben:

*Ein derartiges Leitbild dient dazu, eine weitere übermäßige Konzentration von Wirtschaftskraft und Bevölkerung im Kernraum der EU zu verhindern. Nur durch die Weiterentwicklung der relativ dezentral ausgerichteten europäischen Siedlungsstrukturen können die wirtschaftlichen Potentiale aller Regionen der EU genutzt werden.*<sup>30</sup>

*Zur Zeit gibt es nur eine herausragende größere geographische Zone weltwirtschaftlicher Integration: den Kernraum der EU, der das von den Metropolen London, Paris, Mailand, München und Hamburg begrenzte Gebiet umfasst. Diese Zone bietet hochwertige globale Wirtschaftsfunktionen und Dienstleistungen, die ein hohes Einkommensniveau und eine gut entwickelte Infrastruktur ermöglichen. Darüber hinaus gibt es einige isolierte Wachstumsinseln (z.B. Barcelona, Öresundregion), deren Wirtschaftskraft noch nicht ausreicht, die derzeit ungleich gewichtete räumliche Entwicklung nennenswert im Sinne der grundlegenden Ziele des EUREK zu verändern.*<sup>31</sup>

*Die bisherigen raumentwicklungspolitischen Maßnahmen bestehen im Wesentlichen in der Verbesserung der Anbindung der Peripherie an den Kernraum durch Infrastrukturvorhaben. Es bedarf jedoch einer Politik, die eine neue Perspektive für die peripheren Gebiete durch eine eher polyzentrische Gestaltung des EU-Raumes bietet.*<sup>32</sup>

*Anzustreben ist daher eine dezentrale Siedlungsstruktur mit einer abgestuften Rangfolge von Städten, die das gesamte Territorium der EU umfasst.*<sup>33</sup>

*Geeignete politische Maßnahmen und insbesondere die Gewährleistung einer Hochleistungsinfrastruktur auf transnationaler, nationaler und regionaler Ebene sollten die Entwicklung der jeweiligen Integrationszonen unterstützen und ergänzen.*<sup>34</sup>

---

<sup>30</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (67)

<sup>31</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (68)

<sup>32</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (70)

<sup>33</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (71)

<sup>34</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (72)

#### 4.2.1.2 Dynamische, attraktive und wettbewerbsfähige Städte und Verdichtungsregionen

*Die Regionen der EU können nur dann wettbewerbsfähig sein und damit zum Abbau der Arbeitslosigkeit beitragen, wenn die Städte auch außerhalb der globalen Integrationszonen und Metropolregionen über ein ausreichendes wirtschaftliches Potential verfügen.*<sup>35</sup>

Im EUREK wird weiter beschrieben, dass viele weniger attraktive Gebiete in der EU über eine sehr einseitige und von einem einzigen Zweig geprägte wirtschaftliche Basis verfügen. Diese Regionen reagieren empfindlich auf eine Verschlechterung oder den Niedergang der vorherrschenden Industrie, weil eine abfedernde Wirkung durch den richtigen Branchenmix nicht vorhanden ist. Die Zukunftsaussichten des ländlichen Gebietes hängen stark mit der Wettbewerbsfähigkeit der Städte zusammen.

*Das materielle und soziale Wohlergehen in den Städten ist damit ein wichtiger Faktor der sozialen, umweltbezogenen und wirtschaftlichen Entwicklung.*<sup>36</sup>

In weiterer Folge werden fünf Punkte formuliert, die für eine nachhaltige Stadtentwicklung von großer Bedeutung sind:

- *Kontrolle über die Expansion der Städte*
- *Mischung von Funktionen und gesellschaftlichen Gruppen*
- *Intelligentes und ressourcensparendes Management des städtischen Ökosystems*
- *Eine bessere Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln, die sowohl effektiv als auch umweltfreundlich sind*
- *Die Erhaltung und Entwicklung der Natur und des Kulturerbes*<sup>37</sup>

*Um den Trend zur weiteren Expansion der Städte besser kontrollieren zu können, sollten die Mitgliedstaaten sowie ihre lokalen und regionalen Gebietskörperschaften das Konzept der „kompakten Stadt“ (die Stadt der kurzen Wege) verfolgen. Dazu gehört auch, dass beispielsweise in den Vorstädten oder in vielen Küstengebieten die Ausdehnung der Siedlungsflächen im Rahmen einer sorgfältigen Standort- und Siedlungspolitik minimiert werden.*<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (80)

<sup>36</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (81)

<sup>37</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (81)

<sup>38</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (84)

Das EUREK sieht die Zukunft der europäischen Städte durch steigende Armut und durch soziale Ausgrenzung stark gefährdet. Die Bekämpfung dieser Probleme wird für viele Regionen überlebensnotwendig werden. Brachliegende Gebiete durch Industriestilllegung und vernachlässigte Gebiete sollen gefördert und wieder aufgebaut werden. Ein wichtiger Faktor, um die Stadt der kurzen Wege realisieren zu können, ist der Bau von preiswerten, qualitativ hochwertigen Wohnungen in den Kernzonen der Städte. Somit schafft man eine Verdichtung des Stadtgebietes und eine Eindämmung der Siedlungsausbreitung, was wiederum Grundvoraussetzung für eine funktionierende und leistbare Installation eines attraktiven öffentlichen Verkehrsnetzes darstellt.

Um sich in einer Stadt wohl zu fühlen, braucht es eine gute Funktionsmischung. Sowohl junge wie auch ältere Menschen sollten einen angemessenen Zugang zu den benötigten Einrichtungen der Gesundheitsversorgung und der beruflichen Bildung, sowie Freizeiteinrichtungen und Freiflächen vorfinden.<sup>39</sup>

*Ein intelligentes und ressourcensparendes Management des städtischen Ökosystems ist von großer Bedeutung. (...) Die Ausweitung der Naturräume in den Städten, die Erhaltung der Artenvielfalt und gemeinsame Energiesysteme für Haushalte und Industrie sind Beispiele für Maßnahmen, die zu einer intelligenten Umweltpolitik gehören.*<sup>40</sup>

*Die Erreichbarkeit der Städte hat wesentlichen Einfluss auf die Lebensqualität, die Umwelt und die Wirtschaftskraft. Sie sollte durch eine Standortpolitik gefördert werden, die in Übereinstimmung mit der Flächennutzungsplanung und der Verkehrsplanung steht. Das Ziel sollte darin bestehen, die Expansion der Städte einzudämmen und einen integrierten Ansatz der Verkehrsplanung anzuregen. Dadurch werden die Abhängigkeit vom PKW verringert und andere Fortbewegungsarten gefördert (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder).*<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, S. 23f

<sup>40</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (86)

<sup>41</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (87)



#### 4.2.1.3 Eigenständige, vielfältige und leistungsfähige ländliche Räume

*Ländliche Räume in der EU sind durch Vielfalt und Eigenständigkeit gekennzeichnet. Sie sind Wirtschafts-, Natur- sowie Kulturstandorte, kurz „komplexe Standorte“, die sich nicht durch eindimensionale Kriterien wie Bevölkerungsdichte, Landwirtschaft oder natürliche Ressourcen charakterisieren lassen.* <sup>42</sup>

Der wohl gravierendste Unterschied zwischen dem städtischen und dem ländlichen Raum ist die Anzahl der Einwohner pro Fläche. Während eine Stadt durch eine hohe Bevölkerungsdichte gekennzeichnet ist, ist der ländliche Raum meist dünn besiedelt. Daraus resultieren auch große Unterschiede im sozialen Zusammenleben. In einer kleinen Ortschaft ist das Zusammengehörigkeitsgefühl meist stärker ausgeprägt als in großen Städten und macht den Charakter der Ortschaft aus. Der ländliche Raum muss einige Aufgaben erfüllen, von denen Städte stark abhängig sind. Die wohl wichtigsten Aufgaben sind der Anbau von Rohstoffen für die Lebensmittelerzeugung und die Sicherstellung der Versorgung mit Trinkwasser. Auch abseits der Nahrungsmittelerzeugung spielt der ländliche Raum eine große Rolle. Zum Einen liefert er sowohl Biomasse wie auch Rohstoffe aller Art, zum Anderen dient er der städtischen Bevölkerung oftmals als Naherholungsort und als Ort, wo man seine Freizeit verbringen kann. Durch seine langsam gewachsene Struktur zeichnet sich der ländliche Raum mit seinen vielen kleinen Ortschaften besonders durch soziale und kulturelle Vielfalt aus. Dieses Erbe muss unbedingt erhalten bleiben.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Flächenreserve, die hier noch zur Verfügung steht.

Ein Wirtschaftsbetrieb „am Land“ muss nicht zwingend einen Nachteil gegenüber einem Betrieb in einer Stadt haben. Um wirklich konkurrenzfähig zu sein, muss man sich aber mit Sicherheit eher auf Nischen konzentrieren. Eine solche Nische wäre zum Beispiel eine biologische Landwirtschaft, die ihre Produkte auf dem eigenen Hof zum Verkauf anbietet. Eine solche Form der Landwirtschaft erspart nicht nur den Tieren den Stress eines oftmals stundenlangen Transportes, sondern auch der Umwelt Belastungen durch hunderte von unnötigen Transportkilometern. Ein weiterer positiver Faktor ist auch die Stärkung der lokalen Wirtschaft, da das Geld dann in der eigenen Ortschaft ausgegeben wird. Der Betrieb kann den Preis für sein Fleisch, Gemüse, Brot, etc. selbst bestimmen und ist auch nicht den großen Konzernen und ihrer Preispolitik ausgeliefert.

---

<sup>42</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (89)

Das EUREK sieht noch ein anderes Potential für den ländlichen Raum.

*In den ländlichen Räumen der EU besteht ein beträchtliches Potential für erneuerbare Energien: Solarenergie, Windenergie, Wasserkraft und Gezeitenenergie, Energie aus Biomasse und sogar aus städtischen Abfällen in der Nähe großer Städte (Methanerzeugung).<sup>43</sup>*

Das Gebiet des Wienerwaldes scheint hier durch mehrere Faktoren besonders gefährdet zu sein. Wenn Ackerland in Siedlungsgebiet umgewandelt wird, um Siedlungen immer mehr in den Raum auszudehnen, stehen natürlich auch weniger Flächen für den Anbau von Nahrungsmitteln zur Verfügung. Durch das Schrumpfen der Anbauflächen werden auch immer mehr landwirtschaftliche Betriebe zur Aufgabe gezwungen, wenn mit den verbleibenden Flächen nicht mehr genug Geld für den Lebensunterhalt erwirtschaftet werden kann. Damit verändert sich die gesamte Struktur einer Ortschaft und des gesamten ländlichen Raumes.

Durch den Siedlungsdruck aus der Stadt wird die ländliche Struktur auch sehr stark beeinflusst. Viele Orte verkommen zu reinen Wohnsiedlungen, die unter Tags wie ausgestorben wirken. Viele Einpersonenhaushalte und Zweitwohnsitze verursachen einen sehr hohen Platzbedarf und eine Ausdehnung der Siedlungsgrenzen, wieder auf Kosten von Anbauflächen.

Große Einkaufszentren in peripheren Lagen auf der „grünen Wiese“ locken die Menschen mit einem vielfältigen Angebot und entziehen somit den Ortschaften die Kaufkraft. Die Folgen sind der Rückgang von Nahversorgern und immer mehr Schließungen von Geschäften. Einkaufen ohne PKW ist in der Folge nicht mehr so einfach möglich, was vor allem ältere und nicht motorisierte Einwohner vor sehr große Probleme stellt und in weiterer Folge zusätzlichen Verkehr und steigende Umweltbelastung bei sinkender Lebensqualität erzeugt.

In der Folge werden diese Entwicklungen und die Fehlplanungen, die zu diesen führen, noch genauer betrachtet und dokumentiert werden.

---

<sup>43</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999 Absatz (97)

## 4.2.2 Gleichwertiger Zugang zu Infrastruktur und Wissen

### 4.2.2.1 Ein integrierter Ansatz zur verbesserten Verkehrsanbindung und des Zugangs zu Wissen

*Städtische Zentren und Metropolen müssen effizient mit der weltweiten Wirtschaft sowie untereinander und auch mit dem jeweiligen Hinterland verbunden werden.*<sup>44</sup>

*Die Politik muss dafür Sorge tragen, dass alle Regionen, auch die Insel- und Randlagen, über einen angemessenen Zugang zu den Infrastrukturen verfügen, um den sozialen und wirtschaftlichen und damit den räumlichen Zusammenhalt in der Gemeinschaft zu fördern. Es sollte aber auch sichergestellt werden, dass durch hochwertige Infrastruktur, wie z.B. Hochgeschwindigkeitsstrecken/Hochleistungsstrecken der Bahn und Autobahnen, keine Ressourcen aus strukturschwächeren Regionen und Randlagen abgezogen werden („Sogeffekt“) oder diese Räume durchquert werden, ohne sie anzubinden („Tunneleffekt“). Die Raumentwicklungspolitik sollte darauf hinwirken, dass hochwertige Verkehrsinfrastrukturen durch Sekundärnetze ergänzt werden, um deren Nutzen in die Regionen hineinzutragen.*<sup>45</sup>

Weiters findet man im EUREK den Hinweis, dass man sich durchaus der „*erheblichen Umweltbelastung*“ bewusst ist, die eine Erhöhung und Konzentration der Verkehrsleistung hervorrufen wird.

Die Verhinderung von „Sog- und Tunneleffekten“ durch die Anbindung des Raumes an die hochrangige Verkehrsverbindung ist meiner Meinung nach ein Trugschluss. Diese Maßnahmen werden in weiterer Folge lediglich zu einer noch größeren Schwächung der lokalen Wirtschaft führen.

*Zur Senkung der Beeinträchtigung durch den Verkehr sind integrierte intermodale Lösungen, die eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel sowie eine effizientere Ausnutzung bestehender Infrastruktur anstreben, von Bedeutung. Dies setzt langfristig eine verbesserte Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern voraus. Umfassende integrierte Raumentwicklungsstrategien müssen dies berücksichtigen.*

<sup>44</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (107)

<sup>45</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (108)

*Raumverträglichkeitsprüfungen sollten zukünftig Voraussetzung für alle größeren Verkehrsprojekte sein.*<sup>46</sup>

Der Bau neuer Infrastruktur wird im EUREK als „*unerlässlich*“ bezeichnet. Man ist sich aber auch im Klaren darüber, dass der Bau neuer Infrastrukturen alleine nicht ausreichen wird, um die Probleme im Raum der EU zu lösen. Regionalentwicklung passiert nicht einfach durch Infrastrukturmaßnahmen. Als flankierende Maßnahmen in anderen Politikbereichen sieht man etwa Bildungs- und Ausbildungsförderung, um einem Standort und damit der Region langfristig Vorteile gegenüber einem anderen zu verschaffen.<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (109)

<sup>47</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, S. 28

#### 4.2.2.2 Die polyzentrische Entwicklung: ein Leitbild besserer Erreichbarkeit

*Räumliche Unterschiede in der EU können nicht reduziert werden ohne eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen in den Regionen, in denen der mangelnde Zugang zur Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur die wirtschaftliche Entwicklung hemmt. Eine grundlegende Verbesserung der Infrastruktur und der Erreichbarkeit geht jedoch über die Ergänzung fehlender Verbindungen der TEN hinaus.*<sup>48</sup>

Unter TEN versteht man Transeuropäische Netze, die sich sowohl auf den Verkehrs- wie auch auf den Energie- und Telekommunikationssektor beziehen.

*Ein modernisiertes, multimodales transeuropäisches Verkehrsnetz sichert die ressourceneffiziente Mobilität von Personen und Gütern unter möglichst sozialverträglichen, umweltfreundlichen und sicherheitsorientierten Bedingungen und fördert die Schaffung von Arbeitsplätzen, das Wirtschaftswachstum und den territorialen und sozialen Zusammenhalt in der gesamten Europäischen Union (EU).*<sup>49</sup>

Dieser Absatz stammt aus den „EU-Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ und steht auf der Internetplattform <http://europa.eu> zu lesen.

Beim Durchlesen stellt sich mir die Frage, wie denn eine „ressourceneffiziente Mobilität von Personen und Gütern“ zu definieren wäre. Bei meiner Suche über das Internet bin ich auf eine interessante „Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament“ mit dem Titel „Entwicklung einer thematischen Strategie für die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen“ vom 01.10.2003 gestoßen.

Darin steht geschrieben, wie man die Ressourceneffizienz oder Ressourcenproduktivität definieren kann. Sie wird aus dem Quotienten der gesamtwirtschaftlichen Leistung eines Landes (BIP) und seinem Gesamtenergieverbrauch oder Gesamtmaterialverbrauch gemessen. Laut dieser Definition lässt sich die Ressourceneffizienz also entweder durch eine Steigerung des BIP bei gleich bleibendem Energieverbrauch oder Materialeinsatzes erzielen, oder durch einen geringeren Verbrauch an Ressourcen bei gleich bleibendem BIP. Allerdings bezieht sich diese Definition nur auf die Nutzung, der die Ressourcen zugeführt werden. Die Gewinnung oder Ernte von Ressourcen, sowie sie zu Luft, Boden, Wasser stehen, bleibt unberücksichtigt.<sup>50</sup>

<sup>48</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (111)

<sup>49</sup> Europäische Union, EU-Leitfaden für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, [www.europa.eu](http://www.europa.eu), 08.09.2011

<sup>50</sup> Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Entwicklung einer thematischen Strategie für die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen, Brüssel, 01.10.2003, S. 9

Auch in diesem Dokument kommt der Begriff der Nachhaltigkeit des Öfteren vor. Die nachhaltige Entwicklung wird als „*Entwicklung, welche die heutigen Bedürfnisse zu decken vermag, ohne für künftige Generationen die Möglichkeiten zu schmälern, ihre eigenen Bedürfnisse zu decken.*“<sup>51</sup> definiert.

Beim weiteren Durchlesen des Dokuments bin ich auf sehr interessante Passagen gestoßen, die ich hier noch anführen möchte. Es erklärt vielleicht in gewisser Weise, warum manche Entscheidungen gerade bezüglich Infrastrukturmaßnahmen so getroffen werden, wie dies häufig der Fall ist. Obwohl immer von Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung die Rede ist, wird doch der Bau von Straßen vorangetrieben und von Politikern als Mittel für und gegen alles präsentiert. Das Dokument der Kommission der Europäischen Gemeinschaften gibt den Straßenbauvorhaben auch noch Rückendeckung.

*Die bekannten globalen Reserven an fossilen Brennstoffen sind sehr groß und wachsen noch weiter an. Angesichts der Gesamttonnage nachgewiesener Kohlevorkommen könnte die Förderung noch über 200 Jahre in gleicher Intensität fortgeführt werden. Die nachgewiesenen Ölvorkommen sind - trotz der Förderung von etwa 75 Milliarden Barrel Öl und Erdgas - seit dem letzten Bericht des Weltenergieerates um etwa 45 Milliarden Barrel gestiegen. Mit anderen Worten überstieg die Zunahme der nachgewiesenen Vorkommen in den letzten Jahren den Verbrauch.*<sup>52</sup>

*Auf einem funktionierenden Markt sollte eine Verknappung bei anhaltender Nachfrage zu steigenden Preisen führen. Diesem Indikator zufolge gibt es keine Anzeichen drohender Knappheit bei nicht erneuerbaren Ressourcen. Trotz zunehmenden Verbrauchs sind die Metall- und Energiepreise in den letzten Jahrzehnten stetig gesunken. Bei den Rohölpreisen beispielsweise herrscht seit den Ölkrise ein allgemeiner Abwärtstrend.*<sup>53</sup>

Um die Aussagen aus dem Text noch einmal zu unterstreichen, findet sich in der Zusammenfassung folgende kurze Formulierung oben stehender Weisheit:

*Mit Ausnahme bestimmter erneuerbarer Ressourcen haben sich die Prognosen über eine globale Verknappung als unbegründet erwiesen.*<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Entwicklung einer thematischen Strategie für die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen, Brüssel, 01.10.2003, S. 10

<sup>52</sup> Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Entwicklung einer thematischen Strategie für die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen, Brüssel, 01.10.2003, S. 12

<sup>53</sup> Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Entwicklung einer thematischen Strategie für die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen, Brüssel, 01.10.2003, S. 14

<sup>54</sup> Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Entwicklung einer thematischen Strategie für die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen, Brüssel, 01.10.2003, S. 21

Es ist natürlich extrem schwierig, genaue Prognosen für die Zukunft zu stellen. Die Schweizerische Akademie der Technischen Wissenschaften (SATW) hat eine interessante Studie zu „Erdölknappheit und Mobilität in der Schweiz“ erstellt, wo zu lesen steht:

*„Die globale Erdölproduktion wird in absehbarer Zeit ihren Zenit überschreiten und danach unwiederbringlich zurückgehen. Die Mehrzahl der Länder, welche Erdöl in nennenswerten Mengen produzieren, verzeichnet bereits heute eine rückläufige Produktion. Nur noch wenige Länder sind in der Lage, eine steigende Nachfrage zu befriedigen.“<sup>55</sup>*

Wann die globale Produktion von konventionellem Erdöl ihr Maximum erreichen wird, ist eine sehr umstrittene und heiß diskutierte Frage. Während die deutsche Energy Watch Group davon ausgeht, dass der Erdöl - Peak bereits 2006 überschritten wurde<sup>56</sup> geht man in der vorliegenden Studie der SATW von einer Erreichung erst im Jahr 2020 aus. Allerdings steht hier außer Frage, dass es einen Peak und damit einen Rückgang der Erdölproduktion geben wird. Das Postfossil Institut geht davon aus, dass *„die Höchstmenge an förderbarem Erdöl schon erreicht ist.“<sup>57</sup>*

Weiters wird prognostiziert, dass die Produktion von Öl in den nächsten 20 Jahren drastisch zurückgehen könnte, obwohl die Nachfrage weiterhin stark steigen werde.

In der Studie der SATW wird auf einen Bericht der IEA (International Energy Agency) Bezug genommen, wonach es kein Problem sei, neue Quellen zu finden. Allerdings muss die Erdölindustrie dazu bereit sein, *„die nötigen Investitionen zu tätigen.“<sup>58</sup>*

---

<sup>55</sup> GANSER, REINHARDT, SATW Schrift Nr. 40: Erdölknappheit und Mobilität in der Schweiz, August 2008, S. 4

<sup>56</sup> GANSER; REINHARDT, SATW Schrift Nr. 40: Erdölknappheit und Mobilität in der Schweiz, August 2008, S. 7

<sup>57</sup> PostFossil Institut, Erdöl wird knapp und teuer, [www.postfossilinstitut.de](http://www.postfossilinstitut.de), 13.09.2011

<sup>58</sup> GANSER, REINHARDT, SATW Schrift Nr. 40: Erdölknappheit und Mobilität in der Schweiz, August 2008, S. 13

Dass mit der schwieriger werdenden Suche und Produktion von Erdöl auch der Preis für Rohöl steigen wird, ist eine logische Konsequenz. Die ASPO (Association for the Study of Peak Oil) hat die aus einer Steigerung des Erdölpreises resultierenden Folgen in einer Grafik veranschaulicht.

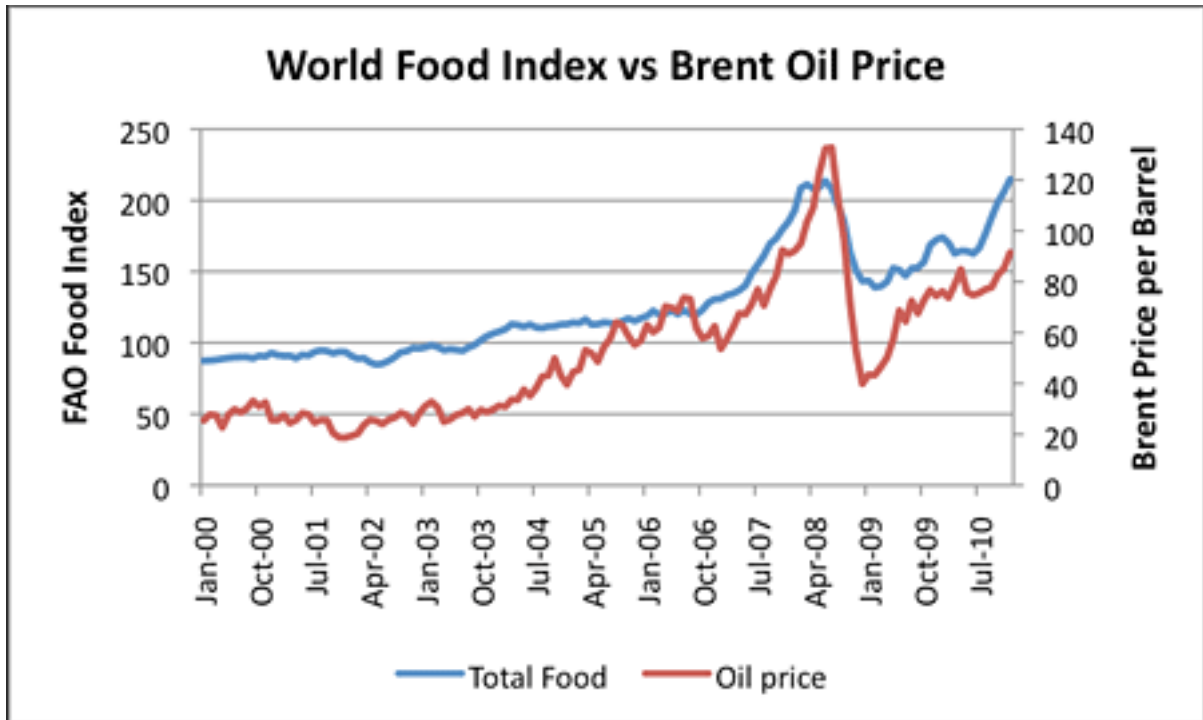


Abbildung 26: Öl- und Nahrungsmittelpreise (Welt)

Durch die rote Kurve wird hier die Preisentwicklung für Erdöl dargestellt, die blaue Kurve zeichnet den UN-Nahrungsmittelindex. Man kann einen eindeutigen Zusammenhang erkennen. Diese Abhängigkeit hat sehr vielseitige Komponenten (Treibstoff, Düngemittel, Transport, Lagerung, Biokraftstoffe auf Kosten von Anbauflächen, etc.), lässt sich jedoch immer auf den Ölpreis rückführen.

Als Abschluss des kurzen Exkurses bleibt hier noch zu sagen, dass die Preise für die Gewinnung von Erdöl wohl unbestritten steigen werden, ganz egal wann der Peak erreicht wird.<sup>59</sup> Mit neuen Formen der Gewinnung muss der immer weiter steigende Verbrauch durch höhere Förderquoten und die Erschließung von schwer gewinnbaren Erdölvorkommen kompensiert werden. Die gravierenden Auswirkungen auf den Nahrungsmittelmarkt und die daraus resultierenden schweren Folgen, besonders für die jetzt schon Not leidenden Völker der Erde, wird bei Fortführung der jetzigen Politik billigend in Kauf genommen.

<sup>59</sup> GANSER, REINHARDT, SATW Schrift Nr. 40: Erdölknappheit und Mobilität in der Schweiz, August 2008, S. 13



Im EUREK, um wieder auf dieses Dokument zurück zu kommen, sieht man die Installation von hochrangigen Verkehrsverbindungen als unerlässlich für eine Steigerung der Konkurrenzfähigkeit im gesamteuropäischen Raum. Man sieht hier auch die Gefahr, dass bei einer vorrangigen Behandlung von TEN Netzen und bei erst späterer Anschließung des ländlichen Raumes an diese, die Gebiete abseits der Metropolen einen deutlichen Standortnachteil erleben könnten.

*Insofern kann der Zeitpunkt für die Anbindung der sekundären Netze an die TEN für deren Entwicklung von großer Bedeutung sein.*<sup>60</sup>

Dass der gesamte Raum von der Anbindung an hochrangige Verkehrsnetze profitiert, darf aber bezweifelt werden. Man muss sich hier die Frage stellen, wer aus der Anbindung den größten Nutzen ziehen kann.

Regionale Klein- oder Kleinstbetriebe, die ihre Funktion als Nahversorger erfüllen und vor allem in der Umgebung produzierte oder geerntete Produkte an den Mann bringen, werden sich durch einen Anschluss an z.B. eine Autobahn wohl keinen positiven Effekt versprechen. Wenn man allerdings große Versorgerketten mit mehr oder weniger Hausverstand betrachtet, wird schnell klar, dass deren Verdienst und Absatz nur mit einer hochrangigen Infrastruktur funktionieren kann. Der schnelle Transport von Lebensmitteln aus weit entfernten Zentrallagern füllt bei großen Supermarktketten die Regale. Da hier „Zeit ist Geld“ gilt, hängen die Transportkosten in erster Linie von der Dauer des eingesetzten Fahrers ab und weniger von verbrauchter Energie. Der Einkauf riesiger Mengen an Waren, ein schnelles Verkehrsnetz ohne große Widerstände und die in keiner Relation stehenden Transportkosten zu der eingesetzten Energie schaffen in den Geschäften Preisniveaus, die jeden lokalen Nahversorger in die Knie zwingen müssen.

Der Weg, der hier beschritten wird, ist wenig verständlich. Mit öffentlichen Geldern wird hier eine Verkehrsinfrastruktur errichtet, die von internationalen Konzernen dazu verwendet wird, lokale Wirtschaftsbetriebe zu schwächen oder gar zu eliminieren, ohne auch nur annähernd die auftretenden Kosten zu übernehmen. Wie man der Studie „EU-Wegekostenrichtlinie ist noch deutlich zu verbessern“<sup>61</sup> des VCÖ aus dem Jahr 2008 entnehmen kann, entstehen extreme Kosten für die Allgemeinheit, die nebenbei auch noch die Lebensbeeinträchtigungen durch den steigenden Verkehr akzeptieren muss:

---

<sup>60</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (113)

<sup>61</sup> VCÖ, VCÖ factsheet „EU-Wegekostenrichtlinie ist noch deutlich zu verbessern“, Wien, 2008

*300 Milliarden Euro. Das ist mehr als das Bruttoinlandprodukt (BIP) der Republik Österreich ausmacht. Das ist auch der Betrag, den der LKW-Verkehr allein im Vorjahr in den Staaten der EU27 an externen Kosten, wie etwa Umwelt- und Gesundheitsschäden, verursacht hat - ohne dafür zu bezahlen. Die Folge des zu billigen Transports: Waren werden quer durch Europa transportiert, der LKW-Transit nimmt massiv zu. Die Bevölkerung wird doppelt bestraft: Sie zahlt für Schäden, die sie nicht verursacht hat und leidet unter den Abgasen und dem Lärm des zunehmenden LKW-Verkehrs.<sup>62</sup>*

Die EU hat mittlerweile erkannt, dass die passierte Entwicklung sowohl Menschen, wie Umwelt und lokaler Wirtschaft schadet. Mit der EU-Wegekostenrichtlinie soll daher versucht werden, die auftretenden externen Kosten von den Verursachern bezahlen zu lassen. Allerdings wird im Entwurf zur Wegekostenrichtlinie nur ein kleiner Teil der externen Kosten berücksichtigt. Externe Kosten entstehen beim Transport und lassen sich durch Staukosten, Unfallfolgekosten, Klimaschutzkosten, Schäden durch Schadstoffe an Gesundheit und Umwelt, Schäden durch Verkehrslärm, etc. beschreiben. Vor allem die auftretenden Schäden an der Gesundheit durch Abgase und Lärmbelästigung müssen vom Gesundheitssystem, sowie von den Betroffenen selbst getragen werden. Hier übernimmt der Verursacher keinerlei Verantwortung.

*In Österreich belastet der LKW - Transport die Allgemeinheit mit durchschnittlich 19,3 Cent pro Tonnenkilometer (inklusive der nicht bezahlten Infrastruktur) angegeben. Insgesamt betragen die externen Kosten des LKW-Verkehrs in Österreich rund sieben Milliarden Euro pro Jahr, die ungedeckten Infrastrukturkosten machen eine weitere Milliarde pro Jahr aus.<sup>63</sup>*

Seit 1995 hat der Straßengüterverkehr im Raum der EU27 um rund 50% zugenommen. Im selben Zeitraum ist die Wirtschaft um rund 30%, die Bevölkerung um nur 4% gewachsen. Es drängt sich die Frage auf, warum der LKW-Verkehr um soviel stärker wächst als Wirtschaft und vor allem Bevölkerung. Wenn man sich noch einmal die 300 Milliarden Euro an externen Kosten vor Augen führt, die der LKW-Verkehr zwar verursacht, für die er aber nicht aufkommen muss, wird die Sache etwas klarer. Es kann im Raum der EU27 mittels LKW durch diese indirekten Subventionen viel zu billig transportiert werden. Das verfälscht und beeinträchtigt den gesamten Wirtschaftsraum.

---

<sup>62</sup> VCÖ, VCÖ factsheet „EU-Wegekostenrichtlinie ist noch deutlich zu verbessern“, Wien, 2008, S. 1

<sup>63</sup> VCÖ, VCÖ factsheet „EU-Wegekostenrichtlinie ist noch deutlich zu verbessern“, Wien, 2008, S. 2

Gemüse wird von Südspanien quer durch Europa transportiert und kann nach tausenden Transportkilometern noch immer günstiger angeboten werden, als das gleiche Gemüse von Landwirten aus der Region. Leidtragende der fehlenden Kostenwahrheit im LKW-Verkehr sind neben den Menschen, die entlang der Transitrouten wohnen, auch die Landwirte und die regionale Wirtschaft.<sup>64</sup>

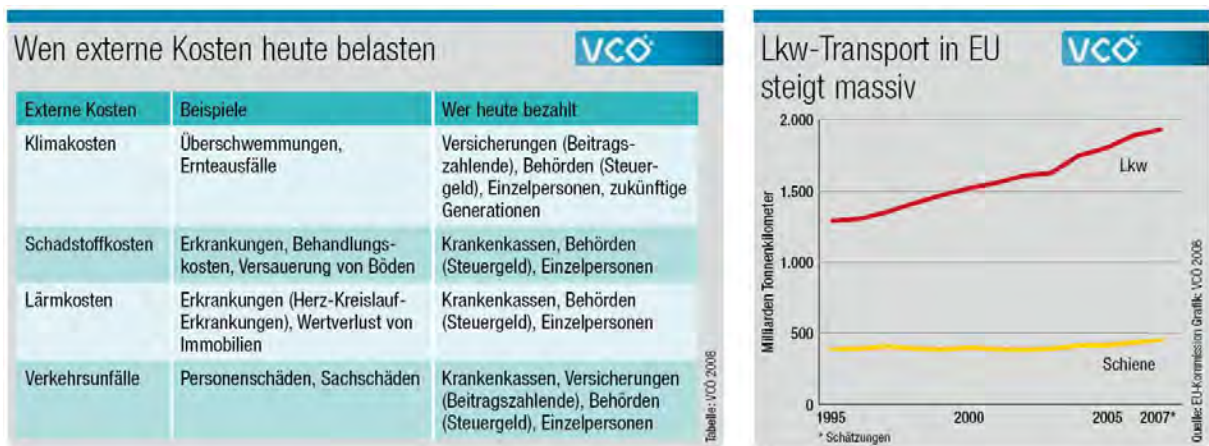


Abbildung 27: Externe Kosten und Zunahme des Güterverkehrs

<sup>64</sup> VCÖ, VCÖ factsheet „EU-Wegekostenrichtlinie ist noch deutlich zu verbessern“, Wien, 2008, S. 4

Es muss hier auch noch erwähnt werden, dass die „Subventionierung“ des LKW-Verkehrs nicht nur die Wirtschaft stark negativ beeinflusst, sondern auch die Konkurrenz des Gütertransportes auf der Schiene. Betrachtet man sich folgende Grafik, dann kann man aber erkennen, dass der LKW-Verkehr der Gesellschaft beinahe dreimal so teuer wie der Gütertransport auf der Schiene kommt. Umso unverständlicher ist der weitere Ausbau der Straße.

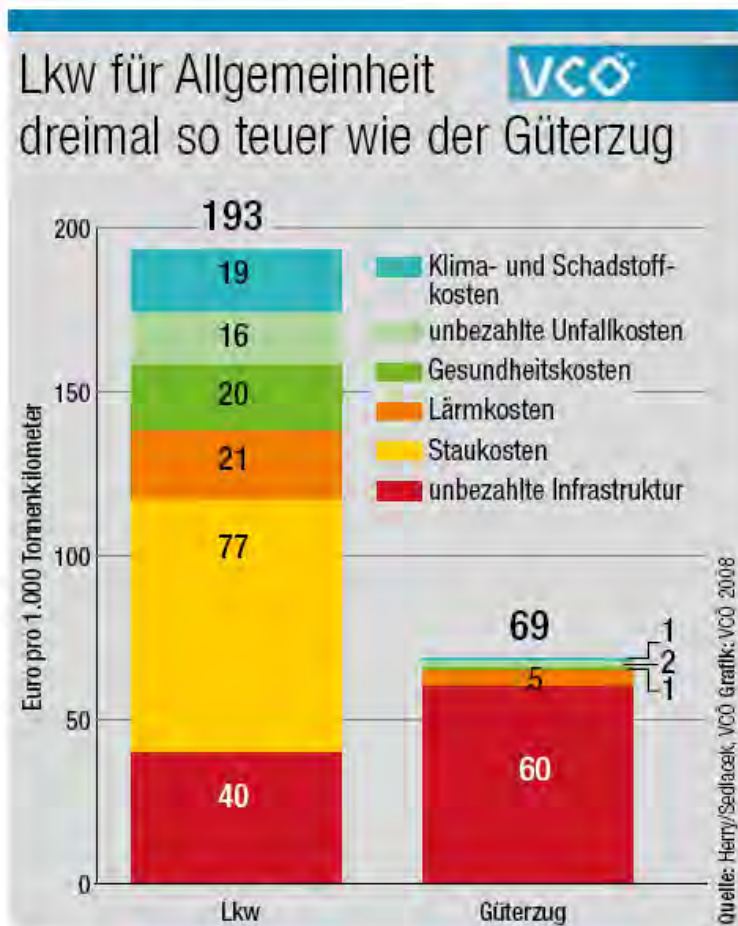


Abbildung 28: LKW-Verkehr vs. Güterverkehr mit der Bahn

Haltet man sich alle negative Auswirkungen (ökologische wie ökonomische) des steigenden LKW-Verkehrs noch einmal vor Augen, muss man die nach hochrangigen Straßenverbindungen ausgerichtete Politik noch viel kritischer hinterfragen. Es entsteht die Vermutung, dass hier Maßnahmen zu Gunsten von großen Konzernen und auf Kosten der Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung ungeniert durchgesetzt werden.

#### 4.2.2.3 Effiziente und nachhaltige Nutzung der Infrastruktur

*Das derzeitige Wachstum von Personen- und Güterverkehr (insbesondere im Straßen- und Luftverkehr) beeinträchtigt zunehmend die Umwelt und die Effizienz der Verkehrssysteme. Ansätze zur Entlastung sind durch eine geeignete Raumentwicklungspolitik, die die Standorte von Wirtschaft und Bevölkerung und damit den Mobilitätsbedarf und die Wahl der Verkehrsmittel beeinflusst, möglich. Durch die Stärkung der umweltverträglicheren Verkehrsträger und die Förderung intermodaler Transportketten kann eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur erzielt werden. Dieses Ziel muss jedoch ohne nachteilige Auswirkungen auf die Konkurrenzfähigkeit der EU insgesamt oder ihrer Teilregionen erreicht werden. Die Integration von Verkehrs- und Flächennutzungsplanung kann insbesondere in großen Stadtregionen Erfolg versprechend sein, in denen die Abhängigkeit der Bevölkerung vom PKW stark reduziert werden könnte. Erforderlich ist eine Politik, die in Städten und ihrem Umland sowie in Verdichtungsregionen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs begünstigt.<sup>65</sup>*

Der Ansatz, über die Raumentwicklungspolitik den Verkehr zu steuern, ist grundsätzlich ein guter. Es erscheint absolut logisch, dass Verkehr nur dort entsteht, wo Menschen größere Distanzen zurücklegen müssen, und wo die Möglichkeiten vorherrschen, dies über den Individualverkehr abzuwickeln. Ein guter Steuermechanismus wäre es daher, nicht die Effizienz der Verkehrssysteme zu steigern, sondern die Wege wieder zu verkürzen. Im Vordergrund sollte nicht eine möglichst schnelle Verbindung zwischen Städten stehen, sondern die Entlassung der Städte und vor allem der ländlichen Gebiete in die Eigenständigkeit. Nicht der Ausbau von Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken und der Anschluss der peripheren Gebiete an diese bringt den erwünschten Erfolg der Verkehrsentslastung, sondern genau das Gegenteil. Wenn Produktion und Verkauf im selben Gebiet stattfinden, entfallen unzählige Transportkilometer für Güter, was eine Verringerung des Transitverkehrs bewirken würde. Gleichzeitig würde sich durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze der Anteil an Auspendler aus der Ortschaft reduzieren.

Aber nicht nur der Transitverkehr würde sich durch die Stärkung der lokalen Wirtschaftsbetriebe verringern, sondern auch der Individualverkehr, wie eine Studie des VCÖ zeigt.

---

<sup>65</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (118)

*Immer mehr Gemeinden in Österreich haben kein Lebensmittelgeschäft. Der VCÖ weist darauf hin, dass sich seit dem Jahr 1997 die Zahl der Gemeinden ohne Nahversorger von 320 auf 690 mehr als verdoppelt hat.*

*In den vergangenen zwei bis drei Jahrzehnten wurden viele Supermärkte an den Ortsrand gebaut. Damit entstand nicht nur für die Nahversorger im Ortszentrum eine tödliche Konkurrenz, sondern es nahm damit auch der Verkehr zu. Denn die Geschäfte am Ortsrand sind meist nur mit dem Auto gut erreichbar.*

*Angesichts in Zukunft weiter steigender Erdölpreise fordert der VCÖ stärkere Initiativen, um Lebensmittelgeschäfte wieder in die Ortszentren zu bringen.<sup>66</sup>*

Diese Studie zeigt, welchen großen Einfluss die Verkehrsplanung auf die Wirtschaftsentwicklung und den Wirtschaftsstandort hat. Um Nahversorger in Städten wieder zu stärken, empfiehlt der VCÖ fußgänger- und radfahrfreundliche Verkehrsplanung.

Um Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen, werden im EUREK *Kooperationen zwischen nationalen, regionalen und örtlichen Verkehrspolitikern<sup>67</sup>* gefordert.

Im darauf folgenden Absatz steht zu lesen, dass *die Raum- und Verkehrsplanung stärker verzahnt werden sollte.<sup>68</sup>*

---

<sup>66</sup> VCÖ, Jede vierte Gemeinde in Österreich hat keinen Nahversorger, [www.vco.at](http://www.vco.at), 20.09.2011

<sup>67</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (122)

<sup>68</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (123)

## 4.2.3 Umsichtiger Umgang mit der Natur und dem Kulturerbe

### 4.2.3.1 Erhalt und Entwicklung der Natur

*Der so genannte „Treibhaus-Effekt“, d.h. die Anreicherung von Treibhausgasen in der Erdatmosphäre, stellt künftig eine zentrale Herausforderung für den Umweltschutz dar. Verantwortlich für die damit verbundene Klimaänderung sind insbesondere die Verbrennung großer Mengen fossiler Brennstoffe im Energie- und Verkehrssektor, die Vernichtung der Wälder, die Intensivierung der Landwirtschaft sowie die Produktion von FCKW und Halonen. Zur Gegensteuerung sind die in Kyoto von der EU eingegangenen Verpflichtungen zur CO<sub>2</sub>-Minderung strikt umzusetzen. Raumentwicklungspolitik kann einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten, indem sie auf energiesparende und verkehrsreduzierende Siedlungsstrukturen und Standorte hinwirkt sowie zum verstärkten Einsatz von CO<sub>2</sub>-neutralen erneuerbaren Energien beiträgt. Die europäischen Wälder sind in ihrer Funktion als „grüne Lunge“ für eine nachhaltige Entwicklung von höchster Wichtigkeit; hierzu gehört auch eine optimale Nutzung der Waldressourcen in Europa. In diesem Zusammenhang sollte eine nachhaltige Forstwirtschaft höchste Priorität haben.<sup>69</sup>*

*Ein weiteres großes Umweltproblem in der EU ist die Zerstörung der Böden. Viele Böden drohen durch Art, Ausmaß und Intensität der menschlichen Nutzung in ihrer Vielfalt und in ihrer Funktion als elementare Lebensgrundlagen unwiederbringlich verloren zu gehen. Wesentliche Gefährdungsfaktoren sind nutzungsbedingte Bodenerosion, Hochwasser, Waldschäden, Grundwasserbelastung, Anreicherung von Schadstoffen, aber auch die Intensität der Agrarnutzung und die Umnutzung von Freiflächen für Siedlungszwecke. Deshalb ist ein effizienter Bodenschutz notwendig, der die natürlichen Ressourcen und Bodenfunktionen erhält. Dazu gehört, dass nutzungsbedingte Verdichtungen, Erosionen und Bodenzerstörungen ebenso vermindert werden wie Einträge von Schadstoffen oder die übermäßige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungszwecke.<sup>70</sup>*

<sup>69</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (140)

<sup>70</sup> Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (141)

Am 11. Dezember 1997 wurde das Kyoto - Protokoll beschlossen am 16. Februar 2005 ist es in Kraft getreten. Darin wurden verbindliche Reduktionsziele von Treibhausgasen (THG) festgelegt. Österreich hat sich dabei verpflichtet, den Ausstoß an Treibhausgasen im Vergleich zum Jahr 1990 um 13% zu vermindern.

Die Realität sieht aber etwas anders aus. Das Umweltbundesamt hat im Jahr 2011 den Bericht „Emissionstrends 1990-2009 - Ein Überblick über die österreichischen Verursacher von Luftschadstoffen (Datenstand 2011)“ herausgegeben.<sup>71</sup>

Die nachfolgende Grafik zeigt die THG - Emissionen nach Schadstoffen. Die Gesamtmenge der österreichischen THG - Emissionen lag im Jahr 2009 um 2,4% über dem Niveau des Jahres 1990.

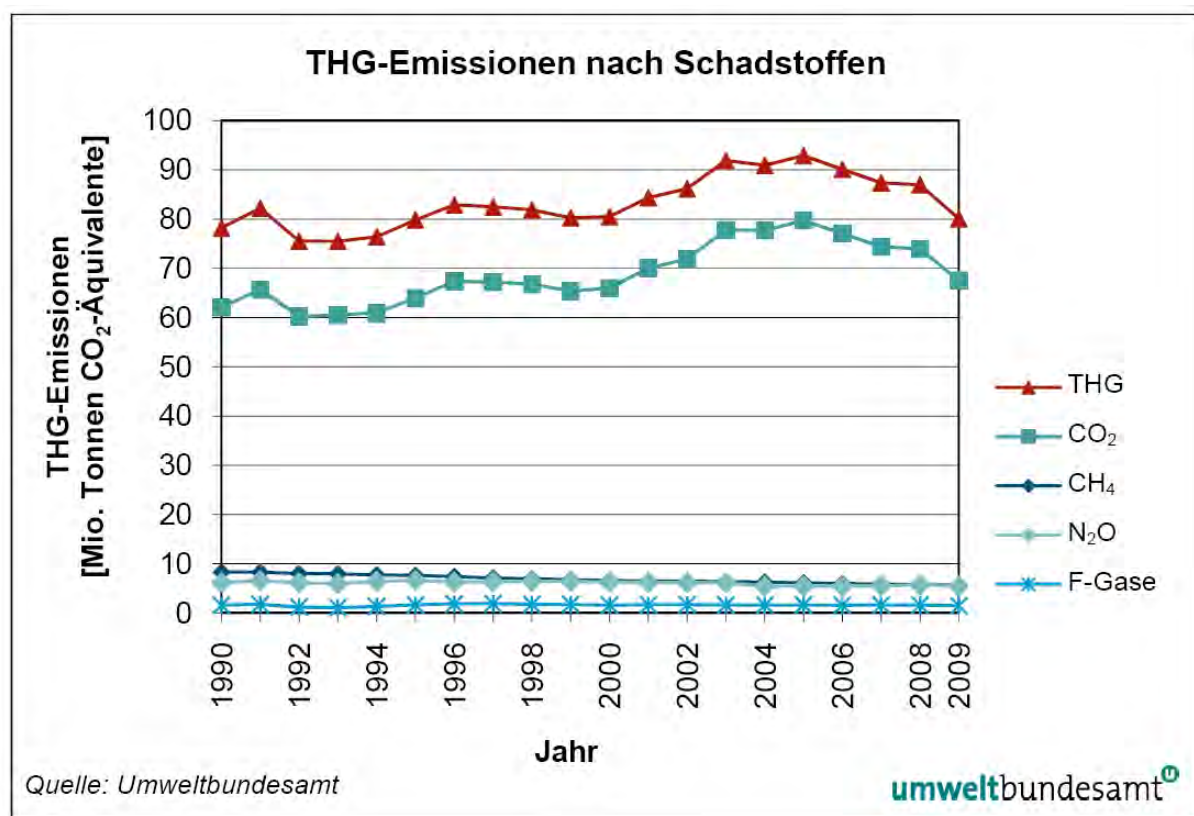


Abbildung 29: Trend der THG - Emissionen in Österreich 1990-2009

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen nehmen mit dem steigenden Einsatz von fossilen Brennstoffen zu. Ab dem Jahr 2005 ist ein abnehmender Trend bemerkbar, wobei der starke Rückgang von 2008 auf 2009 (7,9%) durch die Finanz- und Wirtschaftskrise hervorgerufen wurde.

Die nächste Grafik veranschaulicht die Verteilung der klimaschädlichen Gase.

<sup>71</sup> PAZDERNIK Katja, Emissionstrends 1990-2009, Umweltbundesamt, Report REP-0338, Wien, 2011



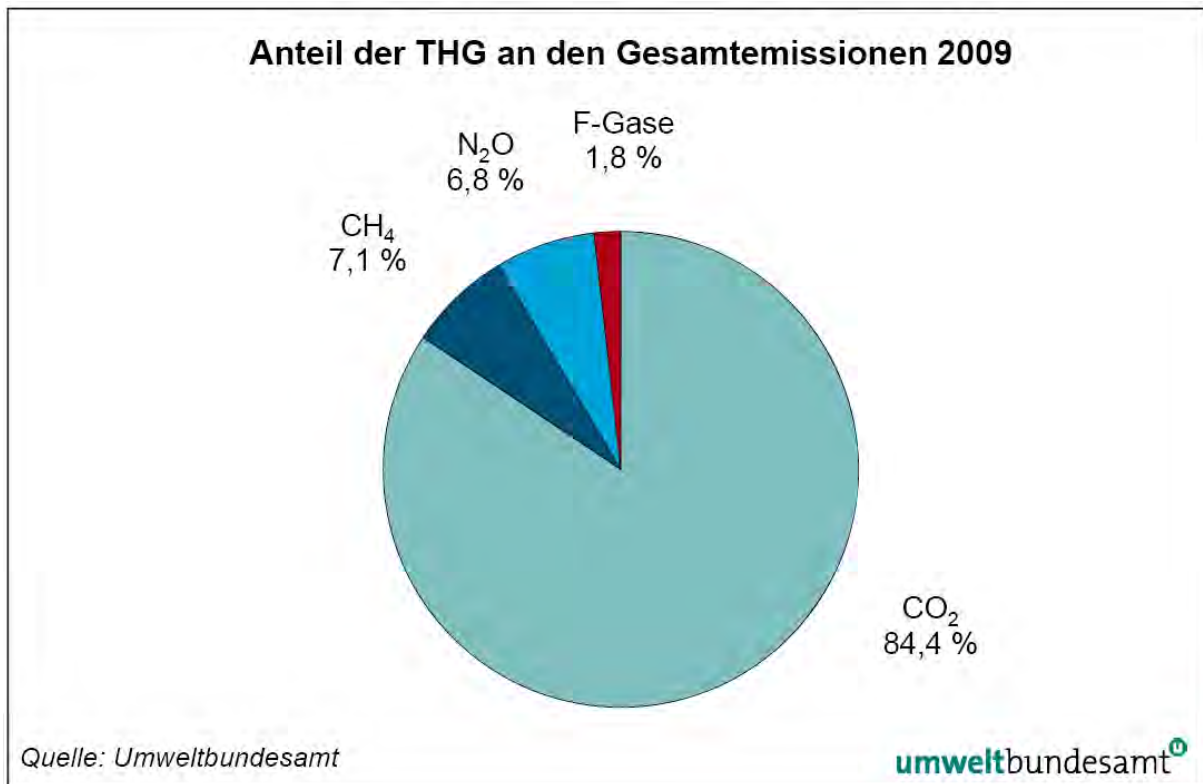


Abbildung 30: Anteil der THG an den Gesamtemissionen 2009

Anhand dieser Grafik kann man deutlich erkennen, wie groß der Anteil an CO<sub>2</sub> wirklich ist. Von 1990 bis 2009 hat der Ausstoß an Kohlendioxid um 8,8% zugenommen, wie der Studie des Umweltbundesamtes zu entnehmen ist.

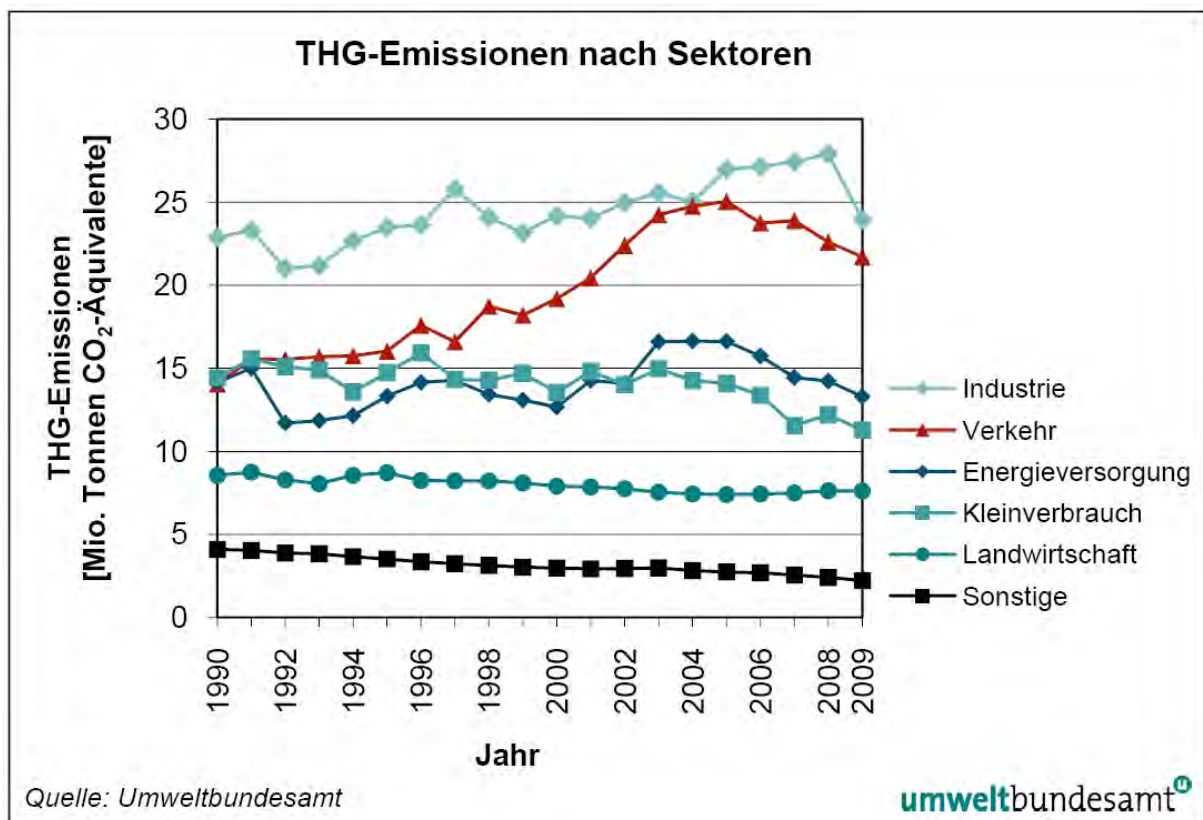


Abbildung 31: Trend der THG - Emissionen nach Sektoren 1990-2009

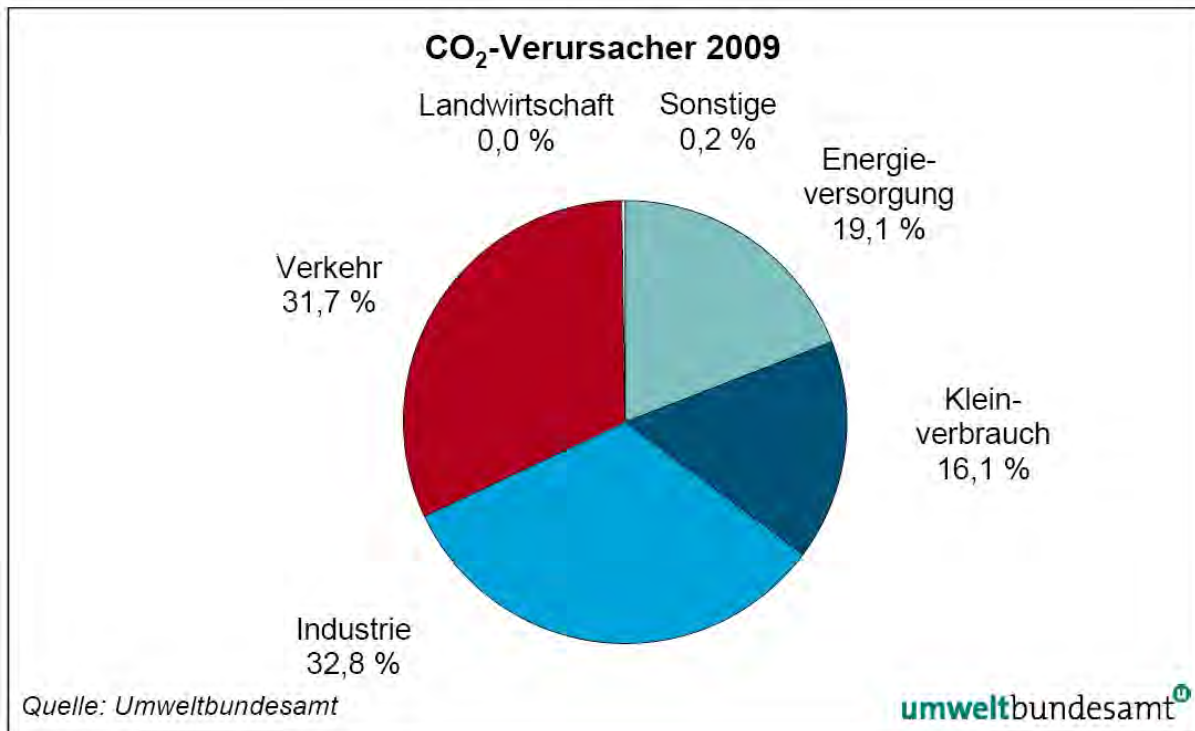


Abbildung 32: Anteile der Verursachersektoren an den CO<sub>2</sub>-Emissionen in Ö 2009

CO<sub>2</sub> entsteht überwiegend durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe wie Erdöl, Erdgas und Kohle. Diese Verbrennungen passieren vorwiegend in den Sektoren Industrie, Verkehr und Energieversorgung. Wie die oben stehende Grafik deutlich zeigt, ist der Sektor Verkehr auf keinen Fall zu vernachlässigen und spielt eine entscheidende Rolle in der CO<sub>2</sub>-Bilanz des Landes Österreich.

Die Forderungen aus dem EUREK nach einer Raumentwicklungspolitik mit energiesparenden und verkehrsreduzierenden Siedlungsstrukturen und Standorten können angesichts der Ergebnisse aus dem Bericht des Umweltbundesamtes als nicht erfüllt angesehen werden.

## 5 ÖREK - Österreichisches Raumentwicklungskonzept

In den 1960er Jahren erkannte man die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Gemeinden im Bereich der Raumplanung. Aus diesem Grunde wurde Anfang der 1970er Jahre die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) ins Leben gerufen. Als Hauptaufgabe der neu gebildeten Institution galt die Erstellung eines Raumordnungskonzeptes für Österreich. Das erste „Österreichische Raumordnungskonzept (ÖREK)“ wurde 1981 erstellt. Zehn Jahre später folgte mit dem „Österreichischen Raumordnungskonzept 1991“ eine erste Novellierung.

Durch den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union ergaben sich völlig neue Aspekte, die es zu berücksichtigen galt. So sollte der Wirtschaftsstandort Österreich innerhalb der Union gesichert und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit vorangetrieben werden. Aus diesem Grund wurde zehn Jahre nach der ersten Novellierung das ÖREK neuerlich überarbeitet und das „Österreichischen Raumordnungskonzept 2001“ geschaffen. Das Ziel war es, einen Wegweiser für eine nachhaltige Raumentwicklung in Österreich zu schaffen.<sup>72</sup>

Im Oktober dieses Jahres erstellt die Österreichische Raumordnungskonferenz mit dem „Österreichischen Raumentwicklungskonzept 2011“ eine neuerliche Überarbeitung und Anpassung an die sich ständig ändernden Rahmenbedingungen.

In dieser Arbeit wird in weiterer Folge auf die zum Zeitpunkt der Erstellung aktuell gültige Version aus dem Jahr 2001 Bezug genommen. Das erscheint auch sinnvoll, da so der Unterschied zwischen Soll und Ist gut erkannt werden kann. Die neueste Version ÖREK 2011 stellt eine Empfehlung der Entwicklung aus heutiger Sicht dar.

---

<sup>72</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖREK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002

## 5.1 Veränderte Rahmenbedingungen am Beginn des 21. Jahrhunderts

Es folgen einige ausgewählte Rahmenbedingungen, die es bei der Erstellung des ÖREK 2001 zu beachten gab:

- *Wesentliche wirtschafts-, sicherheits- und außenpolitische Entscheidungen sind nunmehr mit den europäischen PartnerInnen abzustimmen.*
- *Die zunehmende Verflechtung der europäischen Staaten im politischen, ökonomischen, sozialen und ökologischen Bereich unterstreicht auch die Notwendigkeit einer koordinierten Raumentwicklungspolitik auf europäischer Ebene.*
- *Kapital- und Gütermärkte dehnen sich aus.*
- *Sozialrechtliche und betrieblich-organisatorische Regelungen werden gelockert. Neue Formen der Berufstätigkeit entstehen, die Teilzeitarbeit nimmt zu und die durchschnittliche Dauer der Betriebszugehörigkeit ab.*
- *In Österreich - wie auch in vielen anderen Industriestaaten - nimmt die Bevölkerungszahl nur mehr geringfügig zu.*
- *Aufgrund steigender Lebenserwartungen und sinkender Geburtenzahlen kommt es zu einer Überalterung der Bevölkerung: immer weniger junge Menschen stehen einer steigenden Zahl von älteren Menschen gegenüber.*
- *Die Reduktion der durchschnittlichen Haushaltsgößen und die steigenden Ansprüche an den Wohnkomfort führen trotz nur mehr geringfügig wachsender Bevölkerungszahlen zu einem anhaltend hohen Siedlungsdruck.*
- *Aus den verstädterten Gebieten greift die Suburbanisierung immer weiter ins Umland, die vom Wunsch des Wohnens im Grünen, aber immer mehr vom stark gestiegenen Flächenbedarf von Verkehr, Einzelhandel, Gewerbe, Industrie, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen geprägt wird. Dem steht eine Reurbanisierung gegenüber, die von der Attraktivität der Zentren für bestimmte Bevölkerungsgruppen ausgelöst wird.*

- *Die zunehmende räumliche Trennung der Funktionen verursacht ein Ansteigen des Verkehrs. Die wachsende Abhängigkeit der Mobilität vom motorisierten Individualverkehr verursacht immer mehr Konflikte zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen und der betroffenen Wohnbevölkerung.*
- *Trotz vieler Bemühungen, diese Entwicklung hintanzuhalten, ist von einem weiteren Ansteigen des Verbrauchs an Rohstoffen und nicht erneuerbaren Ressourcen auszugehen. Klimatische Veränderungen sowie die Belastung und Zerschneidung von Ökosystemen vor allem durch Verkehrsträger führen darüber hinaus zu Beeinträchtigungen der Umwelt.<sup>73</sup>*

## **5.2 Leitvorstellungen und Grundsätze**

*Die österreichische Raumentwicklungspolitik soll nachhaltig sein. Das bedeutet, dass umweltschonendes Wirtschaften und Haushalten vom Streben nach einer ausgewogenen räumlichen Entwicklung begleitet wird, die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen und kulturellen Funktionen in Einklang bringt.*

*Die österreichische Raumentwicklungspolitik hat sich daher folgenden Grundsätzen zu verpflichten:*

- *Die sparsame, schonende Nutzung des Raumes und der Umwelt.*
- *Die Schaffung der räumlichen Voraussetzungen zur wirtschaftlichen Entwicklung.*
- *Die Entfaltung der Gesellschaft im Raum.*
- *Die aktive Mitgestaltung an Veränderungsprozessen.<sup>74</sup>*

---

<sup>73</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖREK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 6-9

<sup>74</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖREK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 10

## 5.3 Vorrangige Themen der österreichischen Raumentwicklungspolitik

### 5.3.1 Österreich als Wirtschaftsstandort in Europa

Österreich hatte durch seine Lage in Europa lange Zeit die Position eines Grenzlandes inne. Durch die fortschreitende Erweiterung der Europäischen Union wird die geopolitische Positionierung verändert. Das Ziel soll sein, Wohlstand und Lebensqualität in Österreich nachhaltig zu sichern.

Um international wettbewerbsfähig zu sein, sind verschiedene Faktoren von großer Wichtigkeit. So sieht man etwa in der Qualifikation und Motivation der Arbeitskräfte und dem wirtschaftsfreundlichen Milieu maßgebende Erfolgsbedingungen.

Die wichtigen österreichischen Wirtschaftsräume befinden sich allesamt in Grenznähe. Dadurch spielt eine grenzüberschreitende Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik eine große Rolle. Internationale Anbindungen an hochrangige Verkehrsinfrastruktur wird als wichtiger Standortfaktor beschrieben.<sup>75</sup>

### 5.3.2 Natürliche Ressourcen nachhaltig nutzen

Natürliche Ressourcen bilden die Grundlage für alles Leben. Sie ermöglichen die Existenz und das Fortbestehen der verschiedensten Formen von Pflanzen und Landschaftsformen. Daher sollen zum besonderen Schutz von Boden, Luft, Wasser und Energie ökologische Grenzen unbedingt eingehalten werden. Der Schutz dieser lebenswichtigen Güter ist über die Nachhaltigkeit definiert: *„Demnach muss die Nutzung so effizient erfolgen, dass keine irreversiblen Auswirkungen auf den Naturhaushalt oder andere Nutzungsformen entstehen, und die Entwicklungschancen der eigenen und besonders der zukünftigen Generationen nicht geschmälert werden.“*<sup>76</sup>

Allerdings stehen einer nachhaltigen Entwicklung laut oben stehender Definition eine Menge an räumlichen Trends gegenüber. Der Flächenverbrauch steigt ständig an, was auch zunehmende ökologische Belastungen vor allem durch Siedlungen, Wirtschaft und den dadurch erzeugten Verkehr bedeutet. In weiterer Folge kommt es zu einer Gefährdung des Bodens und des Grundwassers. Zunehmender Flächenverbrauch durch Siedlungen bedeutet aber auch eine Steigerung der Abfallmengen.

<sup>75</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖREK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 10-12

<sup>76</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖREK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 12

Das Prinzip der Nachhaltigkeit ist an sich ja ein sehr guter Ansatz. Allerdings erschweren wirtschaftliche Globalisierungstendenzen eine umweltorientierte Politik. In diesem Spannungsfeld zwischen optimistischen Zielen und laut Wirtschaftsmeinung erreichbaren Zielen muss die Politik einen alle zufrieden stellenden Mittelweg finden.<sup>77</sup>

*Bei der Umsetzung der Prinzipien der Nachhaltigkeit ist die örtliche Siedlungsentwicklung von strategischer Bedeutung. Durch die Siedlungsstruktur wird das Verkehrsaufkommen und damit der Verbrauch an Ressourcen (vor allem für Verkehr und Energie) wesentlich beeinflusst:*

- *Eine nachhaltige Siedlungsentwicklung wird danach trachten, Grunddaseinsfunktionen zu mischen. Räumliche Nähe von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Versorgung, Bildung, Kommunikation erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass umweltfreundliche Formen des Verkehrs (Fahrrad, Fortbewegung zu Fuß) in Anspruch genommen werden.*
- *Die Wohnbautätigkeit soll an den öffentlichen Verkehr gekoppelt werden, um eine effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu sichern.*
- *Eine ausreichende Siedlungsdichte im Einzugsbereich von öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen trägt auch dazu bei, den wirtschaftlichen Betrieb von Einrichtungen der Nahversorgung oder der sozialen Infrastruktur zu ermöglichen.*
- *Bei der Bebauungsplanung sollte nicht nur auf gestalterische Gesichtspunkte, sondern auch auf Aspekte der Ressourceneffizienz in der Energieversorgung, der Raumheizung oder der Nutzung erneuerbarer bzw. nicht erneuerbarer Energieträger Bedacht genommen werden.*
- *Die Instrumente der örtlichen Raumplanung sollten sich an den Modellen der kompakten Siedlung und der kleinräumigen Mischung von (verträglichen) Nutzungen orientieren.<sup>78</sup>*

<sup>77</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖREK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 12, 13

<sup>78</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖREK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 13, 14

### 5.3.3 Räumlicher Ausgleich und soziale Integration

Im Vergleich zu anderen Staaten gibt es in Österreich eine relativ geringe soziale Ungleichheit. Allerdings ist bei Betrachtung der letzten Jahre eine wachsende Tendenz zu beobachten. Für die Raumentwicklung eines Gebietes muss eine räumliche Segregation unbedingt vermieden werden. Wenn sich armutsgefährdete Bevölkerungsgruppen räumlich konzentriert zum Beispiel am Stadtrand ansiedeln, stellt das eine gefährliche Entwicklung dar, die zu einer sich gegenseitig verstärkenden sozioökonomischen Abwärtsentwicklung führen kann. Auch die steigende Anzahl an älteren Menschen macht eine funktionierende soziale Infrastruktur immer wichtiger. Dazu zählt auch die Nahversorgung. Hier besteht der Trend einer Konzentration an größeren Städten und einem damit verbundenen Rückgang an Einkaufsmöglichkeiten in kleineren Städten und Ortschaften. Weniger mobile Menschen werden dadurch vor große Probleme gestellt, was eine erhebliche Einschränkung der Lebensqualität mit sich bringt. Die Entwicklung der letzten Jahre hat oftmals zur Bildung von monostrukturierten Funktionsräumen geführt. Ortschaften und Stadtteile die eine reine Wohnfunktion haben sind die Folge. Diese Entwicklung widerspricht den Zielen einer sinnvollen Raumplanung und ist für das gesellschaftliche Zusammenleben mehr als nur kontraproduktiv.

Die Aufgabe einer sinnvollen Raumentwicklungspolitik muss daher sein, ausgewogene Strukturen zu entwickeln, die sowohl funktionell als auch gesellschaftlich zu keiner Segregation führen. Dazu braucht es eine Durchmischung funktionaler und sozialer Funktionen innerhalb des Siedlungsgebietes.<sup>79</sup>

*Raumentwicklungspolitik kann dazu beitragen, indem sie auf folgende Prinzipien achtet:*

- *polyzentrische Entwicklung,*
- *konvergente wirtschaftliche Entwicklung,*
- *Erhalt und Ausbau kompakter Siedlungsstrukturen,*
- *funktionelle und gesellschaftliche Durchmischung der Siedlungen,*
- *Weiterentwicklung des ÖPNV.<sup>80</sup>*

Wenn man räumliche Ausgrenzung verhindern und soziale Integration verstärken möchte, müssen Maßnahmen in unterschiedlichen Bereichen der Politik durchgesetzt werden. So ist bei der Stadterneuerung darauf zu achten, dass es durch die durchgeführten Sanierungsmaßnahmen und die dadurch steigenden Preise nicht zu einer Verdrängung der sozial schwächeren Schicht und damit zu einer erzwungenen Segregation kommt.

<sup>79</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖERK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 14, 15

<sup>80</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖERK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 15



Außerdem ist darauf zu achten, beim Neubau von Wohnanlagen die Durchmischung der Funktionen zu gewährleisten und keine Monostrukturen zu fördern. Dazu ist auch für einen breiten Zugang zu Bildung und Fortbildung jeglicher Art zu sorgen.

Für die immer älter werdende, teils in ihrer Mobilität eingeschränkten Gesellschaft ist eine Gesundheitsversorgung, Altenbetreuung und Sozialhilfe zu gewährleisten. Dabei sollte auf eine sinnvolle Kooperation von verschiedenen privaten und öffentlichen Trägern geachtet werden, um Doppelgleisigkeit und damit ineffizient eingesetzte Mittel möglichst zu vermeiden.<sup>81</sup>

---

<sup>81</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖERK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 16

### 5.3.4 Mobilität und Verkehr - Chancen, Maß und Übermaß

Durch die politische Wende 1989 im Gebiet der ehemaligen Ostblockstaaten und dem damit verbundenen Wegfall des Eisernen Vorhangs ist Österreich von seiner Randlage zu einem Staat im Herzen des europäischen Kontinentes geworden. Das hatte für den Osten des Landes ein steigendes Verkehrsaufkommen mit starker Affinität zur Straße zur Folge. Der Dienstleistungssektor bewirkt ein gestiegenes Aufkommen im Personenwirtschaftsverkehr. Das steigende Verkehrsaufkommen im privaten PKW-Verkehr kann auf Änderungen des Lebensstils zurückgeführt werden. Erhöhte Freizeitmobilität, Zweitwohnsitze, Zweitauto, Suburbanisierung und Zersiedelung sind wohl die Hauptursachen für eine überproportionale Zunahme der Verkehrsleistung.

In der österreichischen Verkehrspolitik wird eine Kooperation von Wirtschaft und Umwelt angestrebt, um den grundlegenden Konflikte zu beiderseitigem Wohlwollen zu lösen. Einerseits soll ein hinreichend dimensioniertes Verkehrsnetz aus den unterschiedlichsten Verkehrsträgern für eine gute Erreichbarkeit aller Landesteile sorgen, andererseits soll ein Verkehrssystem nachhaltig verträglich und umweltfreundlich sein.

Es wird ein Verkehrssystem mit den erforderlichen Kapazitäten und Qualitäten gefordert, dass sowohl innerstaatlich als auch außerstaatlich die Zentren aller wichtigen Ballungsräume mit hochrangigen Verkehrsträgern verbindet. Es sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass sowohl der Güter- als auch Personenverkehr umweltfreundliche Verkehrsträger wie Schiene oder Wasserstraße verwendet. Es sollen weiters die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass ein großer Teil der alltäglichen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dazu ist die Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsstruktur stärker aufeinander abzustimmen.<sup>82</sup>

*Abgaben können als verkehrspolitische Lenkungsinstrumente zur Förderung der Nachhaltigkeit genutzt werden. Für den LKW-Verkehr ist dazu im hochrangigen Straßennetz ein fahrleistungsabhängiges Mautsystem („Road Pricing“) einzuführen. Diese Maut sollte in Übereinstimmung mit der europäischen Rechtslage nach Möglichkeit auch externe Kosten berücksichtigen.<sup>83</sup>*

Viel vorsichtiger und zahnloser hätte man die Berücksichtigung der externen Kosten bei der LKW-Maut wohl kaum fordern können.

<sup>82</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖERK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 16-19

<sup>83</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖERK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 19

### 5.3.5 Städtische Regionen - dynamisch und ordnungsbedürftig

Die städtischen Regionen werden als „Wachstumsmotoren der österreichischen Wirtschaft“ bezeichnet. Dabei sind „harte Standortfaktoren“ wie etwa die internationale Verkehrsanbindung von großer Bedeutung, wie auch „weiche Faktoren“ wie Lebensqualität und Qualifikation der Arbeitskräfte. Durch anhaltende Zuwanderung und den größer werdenden Flächenbedarf der Wirtschaft erhöht sich der Siedlungsdruck auf das Umland ständig und es gehen kontinuierlich Freiflächen verloren. Die Nutzung von vorhandenen Bodenreserven hängt großteils von den Bodenpreisen ab, was die Ansiedlung am Stadtrand durch die niedrigeren Grundstückspreise noch forciert. Die Ausdehnung der Stadt ins Umland und die zunehmende räumliche Trennung von Funktionen führt zu einem steigenden Verkehrsaufkommen durch den Individualverkehr, auf Kosten der Umwelt.

Eine polyzentrische Entwicklung, wie im EUREK gefordert, ist auch für Österreich anzustreben. Für Österreich bedeutet das, dass sich alle wichtigen Stadtmetropolen weiterentwickeln sollen, ohne jedoch die internationale Bedeutung Wiens zu verringern. Als zentrales Anliegen der Städte wird die Gewinnung von Unternehmen gesehen, bei der die *„öffentliche Hand bei der Bodenbeschaffung eine aktive Unterstützung anbieten“*<sup>84</sup> soll.

In Stadtregionen soll der öffentliche Verkehr Vorrang haben, neue Siedlungsgebiete sind mit bestehender und geplanter Infrastruktur abzustimmen. Zur Erhaltung und Steigerung der Lebensqualität darf auf die Schaffung und Erhaltung von Grün- und Freiräume nicht vergessen werden.

Um die Attraktivität der Stadtregionen zu gewährleisten ist eine effizientes Flächenmanagement, eine leistungsfähige Erschließung für den Verkehr und die Sicherung der Wohn- und Freizeitqualität unerlässlich. Um das zu gewährleisten ist eine gute Zusammenarbeit von kommunaler Ebene, Land und Bund notwendig.<sup>85</sup>

---

<sup>84</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖERK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 21

<sup>85</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖERK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 20-22

### 5.3.6 Ländliche Regionen - Herausforderungen und Entwicklungschancen

Beim ländlichen Raum muss man zwischen Räumen im Umfeld größerer Städte, solchen mit touristischer Nutzung und solchen in der Peripherie unterscheiden. Ein großes Problem für viele ländliche Räume stellt die stetige Abwanderung junger, erwerbsfähiger Bevölkerung dar. Das führt zu einer wirtschaftlichen und sozialen Veränderung der Struktur. Aber auch die Landwirtschaft ist durch Intensivierung der Nutzung, zunehmenden Konzentrationen und einem höheren technischen Einsatz einem ständigen Wandel unterzogen. In vielen ländlichen Gebieten gibt es neben den landwirtschaftlichen Betrieben keine Erwerbsmöglichkeiten, vor allem in Gebieten ohne touristischer Relevanz. Durch diese fehlenden Arbeitsplätze kommt es zur Entstehung von Wohngemeinden, die durch das Auspendeln der Bevölkerung eine starke Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs verursachen, eine sinkende Wirtschaftlichkeit des ÖPNV, eine teure Infrastrukturerschließung und die Gefährdung der Nahversorgung. Um dem entgegen zu wirken, sollte eine Funktionsmischung von Siedlungsstruktur und Wirtschaft angestrebt werden und eine Monostruktur unbedingt vermieden werden.<sup>86</sup>

*Ländliche Entwicklung muss durch ein breites Maßnahmenbündel verschiedener öffentlicher Träger unterstützt werden:*

- *durch Maßnahmen der örtlichen Raumordnung zur Begrenzung des Flächenverbrauchs, Vorrang für Siedlungsverdichtung vor -erweiterung und Siedlungskonzentration,*
- *durch Rahmensetzungen und Entwicklungsleitlinien der überörtlichen Raumordnung,*
- *durch rechtsverbindliche Maßnahmen zur Ressourcensicherung und zum Schutz vor Naturgewalten,*
- *durch Verkehrserschließung in enger Abstimmung mit der Raumordnung,*
- *durch Förderungsmaßnahmen der gewerblichen und agrarischen Wirtschaftsförderung, nicht nur in Form finanzieller Subventionen, sondern vor allem auch durch Informationstransfer und überbetriebliche Unterstützungsleistungen (beispielsweise im Marketing oder im Bereich der Tourismusorganisation).<sup>87</sup>*

<sup>86</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖERK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 22-24

<sup>87</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖERK 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002, S. 24

## 6 NÖ Landesentwicklungskonzept

Während in der Steiermark, in Salzburg und im Burgenland ein Landesentwicklungskonzept durch das dort geltende Raumordnungsgesetz zwingend vorgeschrieben wird, verhält es sich im Rest von Österreich etwas anders. Hier ist die Erstellung eines Landesentwicklungskonzepts nicht Pflicht, es liegt in der Verantwortung der Länder ein Programm zu erstellen.

Das Land Niederösterreich hat mit dem Dokument "Strategie Niederösterreich - Landesentwicklungskonzept"<sup>88</sup> so ein Programm im September 2004 erstellt.

Das Dokument sieht sich selbst als Leitbild, das die anzustrebende räumliche Ordnung mit Zielen für die Raumplanung vorgibt. Es soll somit darstellen, in welche Richtung sich das Land unter Einhaltung der definierten Ziele entwickeln soll.

Das Landesentwicklungskonzept besteht aus fünf großen Schwerpunkten.

- Darstellung neuer Herausforderungen
- Das generelle Leitbild der Raumordnung
- Präsentation der räumlichen Strukturen und deren Entwicklungsperspektiven
- Zusammenstellung der sektoralen Herausforderungen und Entwicklungsziele
- Zielerreichung und Umsetzung

Man ist der Frage nachgegangen, wie man so ein Landesentwicklungskonzept flächendeckend umsetzen kann. Dazu wurden Expertisen erstellt und Informationsveranstaltungen abgehalten. Man kam zu dem Schluss, dass die Umsetzung strategieorientiert und mit einer klaren Formulierung der definierten Ziele umzusetzen ist. Ganze Gebiete wurden zu Sektoren zusammengefasst und zu einer Einheit mit denselben Zielen erklärt. Aus dem Landesentwicklungskonzept haben sich so die Regionalen Entwicklungskonzepte für die 5 Hauptregionen Niederösterreichs (Waldviertel, Weinviertel, NÖ-West, NÖ-Mitte und Industrieviertel) entwickelt.

Es wird in der Folge nicht detailliert auf den Inhalt des Landesentwicklungskonzepts eingegangen. Auf der folgenden Seite finden sich ein paar kurze Auszüge zu meiner Meinung nach interessanten Zielen, die man sich sehr optimistisch gesteckt hat. Ob und wie diese Ziele in der Praxis auch erreicht werden, wird später in dieser Arbeit noch behandelt werden.

---

<sup>88</sup> RICHTER Brigitte, Amt der NÖ Landesregierung, Strategie NÖ - Landesentwicklungskonzept, St. Pölten, Sept. 2004

### Siedlungsentwicklung:<sup>89</sup>

- Dezentrale Konzentration
- Multifunktionalität und Nutzungsmischung
- Klar abgegrenzte, gegliederte Siedlungsstrukturen
- Erhaltung der Orts- und Stadtkerne
- Siedlungen als Kompakte Raumeinheiten
- Flächensparende Siedlungsentwicklung
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Minimierung des lokalen motorisierten Individualverkehrs
- Ausrichtung auf effizienten Umgang mit Energie

### Versorgung mit Gütern und Diensten:<sup>90</sup>

- möglichst wohnortnahe Versorgung
- Bündelung von Versorgungseinrichtungen in Zentralen Orten
- Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr sichern

### Einzelhandel:<sup>91</sup>

- Räumlich-funktionelle Standortbestimmung
- Besondere Beachtung der Verkehrsauswirkungen
- Siedlungsentwicklung und Nahversorgung

### Verkehr:<sup>92</sup>

- Verkehr vermeiden
- Prinzip der kürzesten Wege
- Öffentlicher Verkehr als Vorrangsystem
- Verbesserung der inner- und interregionalen Erreichbarkeitsverhältnisse

---

<sup>89</sup> RICHTER Brigitte, Strategie NÖ - Landesentwicklungskonzept, Amt der NÖ Landesregierung, St. Pölten, Sept. 2004, S. 63-70

<sup>90</sup> RICHTER Brigitte, Strategie NÖ - Landesentwicklungskonzept, Amt der NÖ Landesregierung, St. Pölten, Sept. 2004, S. 84-87

<sup>91</sup> RICHTER Brigitte, Strategie NÖ - Landesentwicklungskonzept, Amt der NÖ Landesregierung, St. Pölten, Sept. 2004, S. 87-89

<sup>92</sup> RICHTER Brigitte, Strategie NÖ - Landesentwicklungskonzept, Amt der NÖ Landesregierung, St. Pölten, Sept. 2004, S. 101-106

## 7 Gesetzliche Grundlagen

### 7.1 Rechtsgrundlagen der Raumordnung

#### 7.1.1 Gesetze

- NÖ Raumordnungsgesetz 1976  
LGBI. für NÖ idF 8000-24 (18. Novelle) (2011)
- NÖ Bauordnung 1996  
LGBI. für NÖ 8200-0 idF 8200-19 (2011)

#### 7.1.2 Allgemeine Verordnungen

- Verordnung über Planzeichen, Maßstäbe und Material des Flächenwidmungsplanes sowie der Plandarstellung der Ergebnisse der Grundlagenforschung  
LGBI. für NÖ 8000/2-0 (2002)
- Verordnung über die Ausführung des Bebauungsplanes  
LGBI. für NÖ 8200/1-3 (1998)
- Verordnung über die Geschäftsordnung des Raumordnungsbeirates  
LGBI. für NÖ 8000/1-0 (1975)
- Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen  
LGBI. für NÖ 8000/4-0 (1998)
- Verordnung über den Kostenersatz an Gemeinden bei Erstellung oder Änderung eines örtlichen Raumordnungsprogramms  
LGBI. für NÖ 8000/5-0 (1978)



### 7.1.3 Sektorale Raumordnungsprogramme

- Sektorales Raumordnungsprogramm über die Freihaltung der offenen Landschaft  
LGBl. für NÖ Nr. 8000-23 (72/2007)
- Raumordnungsprogramm für das Gesundheitswesen  
LGBl. für NÖ 8000/22-3 (1991)
- Zentrale Orte Raumordnungsprogramm  
LGBl. für NÖ 8000/24-1 (1992)
- Fremdenverkehrs-Raumordnungsprogramm  
LGBl. für NÖ 8000/27 (1975)
- Schul-Raumordnungsprogramm  
LGBl. für NÖ 8000/29-1 (1981)
- Freizeit- und Erholungs-Raumordnungsprogramm  
LGBl. für NÖ 8000/30-0 (1978)
- NÖ-Sozialhilfe-Raumordnungsprogramm  
LGBl. für NÖ 8000/31-1 (1994)
- Raumordnungsprogramm für die Gewinnung grundeigener mineralischer Rohstoffe  
LGBl. für NÖ 8000/83-0 (1999)
- NÖ Warengruppen-Verordnung 2009  
LGBl. für NÖ 8000/95-0 (2009)

#### 7.1.4 Regionale Raumordnungsprogramme

- Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm Wiener Neustadt-Neunkirchen  
LGBI. für NÖ 8000/75-4 (2010)
- Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm Untere Enns  
LGBI. für NÖ 8000/35-1 (2010)
- Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm NÖ Mitte  
LGBI. für NÖ 8000/76-2 (2010)
- Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland  
LGBI. für NÖ 8000/85-3 (2010)
- Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland  
LGBI. für NÖ 8000/86-2 (2009)

## 7.2 Das niederösterreichische Raumordnungsgesetz

Das niederösterreichische Raumordnungsgesetz liegt aktuell in der 18. Novelle vor. Der Landtag von Niederösterreich hat das NÖ Raumordnungsgesetz in der Form am 14. April 2011 beschlossen.

Folgende Leitziele liegen sinngemäß schon in den früheren Novellen des niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes zugrunde und sollen bei der Vollziehung des Gesetzes beachtet werden.

### 7.2.1 Generelle Leitziele

- a) *Vorrang der überörtlichen Interessen vor den örtlichen Interessen.  
Berücksichtigung der örtlichen Interessen bei überörtlichen Maßnahmen.  
Abstimmung der Ordnung benachbarter Räume (grenzüberschreitende Raumordnung).*
- b) *Ausrichtung der Maßnahmen der Raumordnung auf*
  - *schonende Verwendung natürlicher Ressourcen*
  - *Sicherung mineralischer Rohstoffvorkommen*
  - *nachhaltige Nutzbarkeit*
  - *sparsame Verwendung von Energie, insbesondere von nicht erneuerbaren Energiequellen*
  - *wirtschaftlichen Einsatz von öffentlichen Mitteln.*
- c) *Ordnung der einzelnen Nutzungen in der Art, dass*
  - *gegenseitige Störungen vermieden werden,*
  - *sie jenen Standorten zugeordnet werden, die dafür die besten Eignungen besitzen.*
- d) *Sicherung von Gebieten mit besonderen Standorteignungen für deren jeweiligen Zweck und Freihaltung dieser Gebiete von wesentlichen Beeinträchtigungen.*

- e) *Bedachtaufnahme auf die Verkehrsauswirkungen bei allen Maßnahmen in Hinblick auf*
- *möglichst geringes Verkehrsaufkommen;*
  - *Verlagerung des Verkehrs zunehmend auf jene Verkehrsträger, welche die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben (unter Berücksichtigung sozialer und volkswirtschaftlicher Vorgaben)*
  - *Möglichst umweltfreundliche und sichere Abwicklung von nicht verlagerbarem Verkehr.*
- f) *Erhaltung und Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes.*
- g) *Freier Zugang zu Wäldern, Bergen, Gewässern und sonstigen landschaftlichen Schönheiten sowie deren schonende Erschließung (Wanderwege, Promenaden, Freibadeplätze und dergleichen).*
- h) *Unterstützung von Nationalparks durch Maßnahmen der Raumordnung im Umland dieser Nationalparks.*
- i) *Vermeidung von Gefahren für die Gesundheit und Sicherheit der Bevölkerung. Sicherung bzw. Ausbau der Voraussetzungen für die Gesundheit der Bevölkerung insbesondere durch*
- *Sicherung oder Wiederherstellung eines ausgewogenen Naturhaushaltes als Lebensgrundlage für die gegenwärtige und künftige Bevölkerung;*
  - *Sicherung des natürlichen Wasserhaushaltes einschließlich der Heilquellen;*
  - *Sicherung der natürlichen Voraussetzungen zur Erhaltung des Kleinklimas einschließlich der Heilkimate und Reinheit der Luft;*
  - *Sicherung einer ausreichenden Versorgung mit Trinkwasser sowie einer geordneten Abwasser- und Abfallbeseitigung;*
  - *Berücksichtigung vorhersehbarer Naturgewalten bei der Standortwahl für Raumordnungsmaßnahmen;*
  - *Schutz vor Gefährdung durch Lärm, Staub, Geruch, Strahlungen, Erschütterungen u.dgl.;*
  - *Sicherstellung der medizinischen Versorgung.*
- j) *Sicherung und Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope sowie Berücksichtigung der Europaschutzgebiete.<sup>93</sup>*

---

<sup>93</sup> NÖ Raumordnungsgesetz, 18. Novelle, 14. April 2011, I. Abschnitt, §1, Absatz (2)

## 7.2.2 Besondere Leitziele für die überörtliche Raumordnung

- a) *Ausreichende Versorgung der Regionen mit technischen und sozialen Einrichtungen.*
- b) *Festlegung von Raumordnungsmaßnahmen*
  - *zur Unterstützung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung*
  - *zur Gewährleistung einer ausreichenden Versorgung und einer umweltgerechten Entsorgung*
  - *für die Abstimmung von Verkehrserfordernissen*
- c) *Festlegung siedlungstrennender Grünzüge und Siedlungsgrenzen zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen und typischer Landschaftselemente*
- d) *Abstimmung des Materialabbaues auf den mittelfristigen Bedarf, auf die ökologischen Grundlagen und auf die anderen Nutzungsansprüche.<sup>94</sup>*

---

<sup>94</sup> NÖ Raumordnungsgesetz, 18. Novelle, 14. April 2011, I. Abschnitt, §1, Absatz (2)

### 7.2.3 Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung

- a) *Planung der Siedlungsentwicklung innerhalb von oder im unmittelbaren Anschluss an Ortsbereiche*
- b) *Anstreben einer möglichst flächensparenden verdichteten Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, sowie Bedachtnahme auf die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel und den verstärkten Einsatz von Alternativenergien.*
- c) *Sicherung und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne als funktionaler Mittelpunkt der Siedlungseinheiten, insbesondere als Hauptstandort zentraler Einrichtungen, durch Erhaltung und Ausbau*
  - *einer Vielfalt an Nutzungen (einschließlich eines ausgewogenen Anteils an Wohnnutzung)*
  - *der Bedeutung als zentraler Handels- und Dienstleistungsstandort*
  - *als Schwerpunkt für Kultur- und Verwaltungseinrichtungen*
  - *als attraktiver Treffpunkt für die Bewohner angrenzender Siedlungsbereiche*
  - *als touristischer Anziehungspunkt*
- d) *Klare Abgrenzung von Ortsbereichen gegenüber der freien Landschaft.*
- e) *Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Wasserversorgung und einer ordnungsgemäßen Abwasserentsorgung.*
- f) *Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Wirtschaft (Land- und Forstwirtschaft, Gewerbe, Industrie, Dienstleistungen).*

*Sicherung von bestehenden Betriebsstandorten und Gebieten mit einer besonderen Standorteignung für die Ansiedlung von Betrieben sowie von Gebieten mit Vorkommen mineralischer Rohstoffe (einschließlich ihre Umfeldes) vor Widmungen, die diese Nutzung behindern.*

*Räumliche Konzentrationen von gewerblichen und industriellen Betriebsstätten innerhalb des Gemeindegebietes.*

*Bedachtnahme auf die Möglichkeit eines Bahnanschlusses bei Betriebs- und Industriezonen.*

- g) *Verwendung von für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung besonders gut geeigneten Böden für andere Widmungen nur dann, wenn geeignete andere Flächen nicht vorhanden sind. Dabei ist nicht nur auf die momentane Nahrungsmittelproduktion, sondern auch auf die Vorsorge in Krisenzeiten, auf die Erzeugung von Biomasse und auf die Erhaltung der Kulturlandschaft Bedacht zu nehmen.*
- h) *Sicherung der Verfügbarkeit von Bauland für den gewidmeten Zweck durch geeignete Maßnahmen wie z.B. auch privatrechtliche Verträge.*
- i) *Festlegung von Wohnbauland in der Art, dass Einrichtungen des täglichen Bedarfs, öffentliche Dienste sowie Einrichtungen zur medizinischen und sozialen Versorgung günstig zu erreichen sind. Sicherstellung geeigneter Standorte für diese Einrichtungen.*
- j) *Planung eines Netzes von verschiedenartigen Spiel- und Freiräumen für Kinder und Erwachsene. Zuordnung dieser Freiräume, sowie weiterer Freizeit- und Erholungseinrichtungen (Parkanlagen, Sportanlagen, Naherholungsgebiete u.dgl.) zu dem festgelegten oder geplanten Wohnbauland in der Art, dass sie ebenfalls eine den Bedürfnissen angepasste und möglichst gefahrlose Erreichbarkeit aufweisen.*
- k) *Erhaltung und Entwicklung der besonderen Eigenart und kulturellen Ausprägung der Dörfer und Städte. Bestmögliche Nutzung der bestehenden Siedlung (insbesondere die Stadt- und Ortskerne) durch geeignete Maßnahmen (Stadt- und Dorferneuerung).<sup>95</sup>*

---

<sup>95</sup> NÖ Raumordnungsgesetz, 18. Novelle, 14. April 2011, I. Abschnitt, §1, Absatz (2)

## 7.2.4 Kritische Betrachtung

Schon die Einleitung zum I. Abschnitt, §1, Absatz (2) im niederösterreichischen Raumordnungsgesetz in der aktuellen 18. Novelle lässt die Zahnlosigkeit dieses Gesetzes vermuten.

*„Bei der Vollziehung dieses Gesetzes **sollen** folgende Leitziele beachtet werden.“<sup>96</sup>*

Es stellt sich hier natürlich schon die Frage, wie diese Einleitung denn gemeint ist. Wenn man sich die verschiedenen Leitziele aufmerksam durch liest, stellt man fest, dass es genügend Interpretationsspielraum gibt.

Man kann zum Beispiel lesen:

*Ausrichtung der Maßnahmen der Raumordnung auf*

- *schonende Verwendung natürlicher Ressourcen*
- *nachhaltige Nutzbarkeit*
- *sparsame Verwendung von Energie, insbesondere von nicht erneuerbaren Energiequellen*
- *wirtschaftlicher Einsatz von öffentlichen Mitteln (siehe 7.2.1, Punkt b))*

Mir stellt sich beim Lesen die Frage, wie man eine schonende Verwendung natürlicher Ressourcen klassifizieren will. Es kommt mit Sicherheit auf die politische und vor allem ökologische Einstellung an, wie man den Begriff definieren würde. Dasselbe gilt für die nachhaltige Nutzbarkeit. Stellen Straßenverkehrsanlagen eine schonende Verwendung natürlicher Ressourcen dar? Kann man beim Bau und Ausbau von Straßen von einer nachhaltigen Nutzbarkeit sprechen? Wo endet die Nachhaltigkeit?

Durch den Bau einer Straße wird Verkehr angezogen. Ohne jetzt auf Wechselwirkungen oder sonstige Faktoren eingehen zu wollen ist doch klar, dass, wenn ich z. B. eine Umfahrungsstraße durch ein ehemals landwirtschaftlich genutztes Gebiet führe, ich an einem Ort Verkehr erzeuge, an dem es bis dahin keinen gegeben hat. Wenn durch dieses fruchtbare Ackerland eine Asphaltspur gezogen wird, dann kann man wohl kaum mehr von einer schonenden Verwendung der natürlichen Ressourcen (in Form fruchtbarer Erde) sprechen. Bleibt man bei diesem Beispiel, kann man über die nachhaltige Nutzbarkeit dieses Infrastrukturbaus wohl auch nur Mutmaßungen anstellen. Doch zu allererst muss einmal der Begriff der Nachhaltigkeit geklärt bzw. erklärt werden.

---

<sup>96</sup> NÖ Raumordnungsgesetz, 18. Novelle, 14. April 2011, I. Abschnitt, §1, Absatz (2)



*Das Konzept der Nachhaltigkeit beschreibt die Nutzung eines regenerierbaren Systems in einer Weise, dass dieses System in seinen wesentlichen Eigenschaften erhalten bleibt und sein Bestand auf natürliche Weise regeneriert werden kann.<sup>97</sup>*

*nachhaltig = von starker und langer Wirkung<sup>98</sup>*

Wenn man Nachhaltigkeit über die starke und lange Wirkung einer Maßnahme definiert, dann kann jede Baumaßnahme als nachhaltig bezeichnet werden. Bleiben wir aber beim Beispiel der Umfahrungsstraße und betrachten wir die erste oben angeführte Definition, dann kann man wohl kaum von Nachhaltigkeit sprechen.

Durch die in keiner Weise klar definierten Ziele im Raumordnungsgesetz werden somit sowohl Befürwortern, als auch Gegnern von diesem Gedankenszenario Argumente geliefert und Rückendeckung verliehen.

Auch der Punkt der sparsamen Verwendung von Energie, von nicht erneuerbarer Energie im speziellen Sinne, stellt wieder einen Diskussionspunkt dar. Ist ein Straßenprojekt, das durch auf Erdöl basierende Materialien erbaut wird und durch Fahrzeuge, die ihre primäre Energiequelle aus dem Rohstoff Erdöl beziehen, befahren werden, in irgendeiner Weise sparsam in der Verwendung von nicht erneuerbaren Energiequellen?

Ist der Einsatz von öffentlichen Mitteln zur Erstellung der Infrastruktur in diesem Gedankenszenario als sparsam zu bezeichnen?

---

<sup>97</sup> WIKIPEDIA, Nachhaltigkeit, [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 08.11.2011

<sup>98</sup> [www.thefreedictionary.com](http://www.thefreedictionary.com), Suchbegriff: nachhaltig, 08.11.2011

## 8 Wienerwald - Deklaration

### 8.1 Wienerwald - Deklaration 21. Jänner 1987

Die erste Wienerwald - Deklaration wurde am 21. Jänner 1987 von den Landeshauptleuten von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland unterzeichnet. Darin wurden Ziele definiert, die als Schutzmaßnahmen für den Wienerwald zu sehen sind. Künftigen Generationen soll so der Wienerwald als Erholungs- und Freizeitgebiet erhalten bleiben.

#### 8.1.1 Siedlungsentwicklung und Bautätigkeit

1. *Überprüfung der Auswirkungen größerer Bauvorhaben (Straßen, Aufschließungsstraßen, Wohnbauten, Hotels, Altersheime, Einkaufszentren u. a.) auf die Umwelt. Bei nachweislich schwerwiegenden Beeinträchtigungen: Vorschreibung von Alternativprojekten, keine Baugenehmigung.*
2. *Beschränkung der Gebäudehöhe im Landschaftsschutzgebiet in der Regel auf zwei Geschoße*
3. *Beratung und Schulung der Gemeindeverantwortlichen in Umweltfragen, die im Zusammenhang mit Baumaßnahmen und baurechtlichen Entscheidungen stehen (verstärktes Mitspracherecht der Umweltgemeinderäte im Bauverfahren).*
4. *Einschränkungen der Siedlungsentwicklung. Dies kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:*

*Zeitlich begrenzte Widmungssperre für Siedlungserweiterungen („Auffangphase“) bis konkrete Raumordnungsprogramme wirksam werden (z.B. Regionale Raumordnungsprogramme, Stadtentwicklungsplan bzw. Bezirksentwicklungspläne in Wien, Stadt und Dorferneuerungsaktivitäten)*

*Schaffung von Bestimmungen für die Genehmigung der Bebauungspläne im NÖ Raumordnungsgesetz (analog den Flächenwidmungsplänen)*

*Bereinigung der Situation „wilder“ Siedlungen in allen Schutzgebieten des Wienerwaldes.*

5. *Lenkung der Siedlungsentwicklung im Wienerwald durch gezielten und koordinierten Einsatz von Förderungsmaßnahmen und steuerlichen Maßnahmen, wie vor allem durch:*

*Überprüfung der Wohnbautätigkeit, Änderung der Förderungssysteme (Regionalisierung der Kriterien, Abstimmung über Landesgrenzen)*

*Steuerliche Maßnahmen zur Verbesserung und zur besseren Nutzbarmachung von „Baulandreserven“, um eine bessere Ausnutzung der vorhandenen*

*Infrastruktur zu erreichen und den Druck auf neuzuwidmende Siedlungsgebiete zu verringern.*

*Schaffung von Instrumentarien zur Mobilisierung des Bodenmarktes in Form von Baulandumlegung zwecks Realisierung von Planungsmaßnahmen.*

6. *Verstärkung des Landschaftsschutzes in der örtlichen Raumordnung wie beispielsweise:*

*Verpflichtung der Gemeinden zur Erstellung von Landschaftsplänen vor allem mit Ausweisung jener Landschaftsteile, die von einer Bebauung freizuhalten sind (in Abstimmung mit Nachbargemeinden).*

*Forderung nach genehmigten, detaillierten Bebauungsplänen als Voraussetzung für Parzellierungen in Aufschließungszonen.*

*Bindung der Genehmigung von Ausnahmehäusern für Familienangehörige an die ordnungsgemäße Bewirtschaftung und den Bestand der Hofstellen.<sup>99</sup>*

---

<sup>99</sup> PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, 21. Jänner 1987, S. 1 ff.

### 8.1.2 Verkehr

1. *Einsatz von Bussen mit umweltfreundlichen Antrieben (z.B. Flüssiggas, Katalysator) auch für den Bedarfsverkehr (z. B. Rundfahrten).*
2. *Strenge technische Überprüfung der in Betrieb stehenden Busse auf Umweltaspekte (diese Maßnahme sollte auch auf LKW ausgedehnt werden).*
3. *Verstärkte Kontrolle der Fahrgeschwindigkeiten durch Aufstellen stationärer und mobiler Radargeräte und Ausstattung der Exekutive mit wirksamen Messgeräten (Radarpistolen).*
4. *Lokale Maßnahmen zur Beruhigung der Verkehrssituation bzw. zur Eindämmung der Verkehrsbelastungen (z. B. Benützungsbeschränkungen).*
5. *Verbot der Salzstreuung im gesamten Wienerwaldbereich, ausgenommen besondere Situationen auf Autobahnen und Schnellstraßen.*
6. *Einschränkungen von Motorsportanlagen und -veranstaltungen, keine neuen Liftanlagen.*
7. *Bevorzugter Ausbau von Park and Ride Anlagen im Einzugsbereich des Wienerwaldes.*
8. *Anlage von Parkplätzen mit „sackgassenartigen Zufahrten“ zur Entlastung sensibler Landschaftsteile oder beliebter Erholungsflächen und -einrichtungen (z. B. durch Maßnahmen des Erholungsvereines Niederösterreich Wien).*
9. *Aufhebung des Fahrverbotes für Radfahrer auf Forststraßen.*
10. *Ausbau des Fahrradverleihsystems im Wienerwald am Beispiel „Aktion Fahrrad am Bahnhof“.*
11. *Ehestmögliche Einbeziehung des Busverkehrs in den Verkehrsverbund Ost-Region zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Wienerwald.*

12. *Tarifbegünstigungen für Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Wienerwald insbesondere an Wochenenden und Feiertage (Information durch breite Öffentlichkeitsarbeit).*
13. *Sperre bestimmter Straßenabschnitte für den Schwerverkehr sowie Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das höherrangige Netz (insbesondere des Schwerverkehrs auf die Autobahn).*
14. *Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene.*
15. *Vorzugsweise Erschließung der Siedlungsgebiete ausschließlich mit Fuß- Und Radwegen sowie Wohnstraßen.*
16. *Ausbau des Radwegenetzes und der Radwegerouten im Wienerwald insbesondere auch in Wien.*
17. *Markierung von Radwegen auf den Wienerwaldstraßen, wo es die Verhältnisse zulassen.<sup>100</sup>*

---

<sup>100</sup> PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, 21. Jänner 1987, S. 3 f.

### 8.1.3 Entsorgung und Versorgung

1. *Kurzfristige Festlegung und konsequente Sanierung aller großen Schadstoffemittenten im Ballungsraum Wien.*
2. *Erhaltung und Pflege von Wasservorkommen insbesondere von Quellen und Grundwasserspeichern und der bereits vorhandenen Hausbrunnen.*
3. *Keine Ansiedelung weiterer Rohstoffaufbereitungsanlagen im Wienerwald, ausgenommen Anlagen für bestimmte Waldnutzungen.*
4. *Sofortige Rekultivierung abgebauter bzw. nicht erweiterungsfähiger Rohstoffgewinnungsstätten.*
5. *Überprüfungsaktion zur Erreichung eines optimale Funktions- und Wirkungsgrades von Heizungsanlagen (verbunden mit Beratungsaktionen durch Kammer- bzw. Konsumentenberatung).*
6. *Umstellung der Beheizung aller öffentlichen Gebäude auf umweltfreundlichere Energieträger (z. B. Gas, Fernwärme, Biomasse, Wärmepumpen).*
7. *Gesicherte Erfassung von Müll- und Sonderabfall. Einrichtung von Altstoff, Problemstoff und Sperrmüllsammelstellen (Aufstellen von Containern).*
8. *Förderungsaktion zur Herabsetzung des Energieverbrauches der Haushalte (Verbesserung der Wärmedämmung, alternative Warmwasseraufbereitung).*
9. *Förderung des Ersatzes herkömmlicher durch umweltfreundliche Energieträger (z. B. Erdgas) in Haushalten, Gewerbe und Industriegebieten.*
10. *Einbindung aller Wienerwaldgemeinden in ein Abwasserkonzept. Dafür sind anzustreben:*

*Anschluss der Randgemeinden in das Abwassersystem von Wien.*

*Verstärkte Überprüfung der Abwasserqualität von Gewerbe und Industriebetrieben.*

*Wiederherstellung der Flusslaufgüte, Rekultivierung „verbetonierter“ Gewässerstrecken mit naturnahen Wasserbaumethoden („Rückbau“).*

- 11. Senkgrubenentsorgungskonzept (einschließlich Kontrollsystem) für die, in den Randlagen und Streulagen angesiedelten Liegenschaften, die nicht an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen werden können.*
- 12. Generelle Genehmigung der Versickerung nicht kontaminierter Niederschlagswässer von den Dachflächen auf eigenem Grund und Boden.*
- 13. Schrittweise Reduktion des Abbaues und der Verarbeitung von Rohstoffen durch Beschränkung auf einige wenige Standorte, wo die Gewinnung sowohl vom ökologischen, wirtschaftlichen und raumordnerischen Standpunkt vertretbar ist.*
- 14. Überprüfung der Einhebung einer Umweltabgabe für jeden m<sup>3</sup> gewonnenen Materials (Speisung eines Fonds zur Verbesserung der Umweltsituation im Wienerwald).<sup>101</sup>*

---

<sup>101</sup> PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, 21. Jänner 1987, S. 4 f.

#### 8.1.4 Land- und Forstwirtschaft

1. *Verbot bzw. Einschränkung des Einsatzes schwerer Bringungsmaschinen auf Waldflächen mit Schutz, Wohlfahrts- und Erholungsfunktion (in Abstimmung mit Waldentwicklungsplänen).*
2. *Möglichst naturnahe und ökologisch orientierte Bewirtschaftungsformen im Wienerwald. Dies gilt vor allem für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung und insbesondere für die Angleichung bestehender forstlicher Monokulturen (mit Ausnahme der Tanne bzw. der Schwarzkiefer im südlichen Wienerwald) an naturnahe, standortgemäße Vegetationsformen und bei agrarischen Operationen.*
3. *Verstärkte Einbindung der Landwirtschaft in landschaftspflegerische Maßnahmen und Förderungen von solchen Leistungen (z. B. alternative Tierhaltung, Gestaltung von Forststraßen, Erweiterung des Wienerwaldsonderprogrammes).*
4. *Ausbau der Erwerbsmöglichkeiten aus Freizeit, Erholung und Fremdenverkehr (Urlaub am Bauernhof, Reitmöglichkeiten usw.).*
5. *Förderung traditioneller, bodenständiger und naturnaher Produktionen mit mehreren Sparten (Mischbetriebe).*
6. *Verstärktes Angebot von Zuerwerbsmöglichkeiten in der Forstwirtschaft, vor allem in den Großbetrieben.*
7. *Förderung des Ab - Hof - Verkaufes und der Errichtung von Jausenstationen und ähnlichem.*
8. *Erstellung und Durchführung eines Forschungsprogrammes zur Beratung der bodenständigen Betriebe, insbesondere über Alternativproduktionen (z. B. Schafhaltung).<sup>102</sup>*

---

<sup>102</sup> PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, 21. Jänner 1987, S. 5 f.



### 8.1.5 Organisation und Öffentlichkeitsarbeit

*Hier sind insbesondere koordinative Schritte für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu verstehen, wie z. B.:*

1. *Abstimmung der Arbeiten der Planungsgemeinschaft Ost mit der Tätigkeit der „Wienerwaldgemeinden“.*
2. *Gezielte Aktionen für Erholung, Fremdenverkehr, Umweltschutz, Energiesparmaßnahmen u. a.*
3. *Aufwertung und Neuformulierung des „Schöffelpreises“*
4. *Abstimmung von überörtlichen und örtlichen Konzepten und Programmen*
5. *Spezielle Förderungen für den Wienerwald*
6. *Öffentlichkeitsarbeit über den Wienerwald (Dokumentation, Wanderausstellungen, „Wienerwaldzeitschrift“ u. a.).<sup>103</sup>*

---

<sup>103</sup> PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, 21. Jänner 1987, S. 6

## 8.2 Wienerwald - Deklaration 2002

Die aktuell gültige Wienerwald - Deklaration von 2002 ist als Erneuerung der Version von 1987 zu sehen.



Abbildung 33: Wienerwald - Deklaration 2002

### 8.2.1 Wienerwald in der Region

Wienerwald in der Region	Ziele:	Aktivitäten:
<b>Überregionale Funktion</b>	<p>Nachhaltige Sicherung und Entwicklung der großräumigen, überregionalen Funktion und Bedeutung des Wienerwaldes als Natur-, Lebens- und Erholungsraum in der Ostregion in Übereinstimmung mit der Alpenkonvention.</p> <p>Vernetzung der ökologisch und landschaftlich bedeutendsten naturräumlichen Einheiten der Ostregion: Wienerwald, Nationalpark Donau-Auen, March/Thaya-Auen, Ausläufer der Kl.Karpaten, Leithagebirge, Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel.</p>	<p>Erstellung eines Konzeptes zur Schaffung eines „Biosphärenparks Wienerwald“ unter besonderer Berücksichtigung der Naturschutzinteressen, der Funktion des Wienerwaldes als Erholungsraum, der Wirtschaft, insbesondere Land- und Forstwirtschaft, sowie den Interessen der Wienerwaldgemeinden und der betroffenen Wiener Gemeindebezirke.</p> <p>In Abstimmung mit der lokalen Bevölkerung soll die Umsetzung des „Biosphärenparks“ angestrebt werden. In diesem Zusammenhang soll auch die Idee eines Dokumentations- und Forschungszentrums als „Kristallisationspunkt“ für einen Biosphärenpark Wienerwald geprüft werden.</p> <p>Erstellung und Umsetzung eines Konzeptes zur großräumigen Vernetzung der naturräumlichen Einheiten: Wienerwald, Nationalpark Donau-Auen, March-Thaya-Auen, Ausläufer der Kleinen Karpaten, Leithagebirge, Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel zu einer „Biosphärenregion“</p>
<b>Regionale Entwicklung und Kooperation</b>	<p>Erhaltung, Wiederherstellung und Steigerung der Lebensqualität in der Wienerwaldregion.</p> <p>Verstärkung der Zusammenarbeit und Koordination der Wienerwaldgemeinden untereinander sowie mit Wiener Gemeindebezirken und im Wienerwald aktiven Organisationen.</p> <p>Schaffung einer „Wienerwaldidentität“, Profilierung des Wienerwaldes sowie Ausbau der regionalen Potenziale.</p>	<p>Ausbau von Städte- und Regionspartnerschaften zur Verstärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sowie gemeinsame Entwicklung und Umsetzung von Strategien zur Schaffung eines nachhaltigen Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraumes.</p> <p>Entwicklung und Umsetzung eines für Regionen wie den Wienerwald geeigneten Finanzausgleichsmodells, das u.a. auch dem Ziel einer freiwilligen Beschränkung der Bevölkerungsentwicklung in sensiblen Räumen bzw. der Problematik der Zweitwohnsitze Rechnung trägt.</p> <p>Erstellung und Umsetzung kleinregionaler Entwicklungs- und Rahmenkonzepte. Abstimmung von Entwicklungs- und Raumordnungszielen sowie Maßnahmen der Wienerwaldgemeinden und Wiener Gemeindebezirke untereinander sowie mit jenen der Wienerwalddeklaration.</p> <p>Positionierung, Koordinierung und Management der „Dachmarke Wienerwald“ für Öffentlichkeitsarbeit, Naherholung, Freizeit, Tourismus und Produkte aus dem Wienerwald.</p> <p>Verstärkte Unterstützung der Aktivitäten der Regionalmanagements in ihrer Funktion als Koordinierungsstelle sowie Projektentwickler und Projektbegleiter im Wienerwald durch Länder und Gemeinden.</p> <p>Verstärkung des partizipativen Ansatzes bei Planungen des Landes und der Gemeinden.</p> <p>Weiterführung und Ausweitung von Aktivitäten im Rahmen von Dorferneuerung, Stadterneuerung und Gemeindeentwicklung sowie der „Landentwicklung“ in den Wienerwaldgemeinden und Wiener Gemeindebezirken.</p> <p>Aufwertung der Funktion der für Umweltfragen zuständigen Gemeinde- und Bezirksräte sowie jährliches Treffen dieser zum Erfahrungs- und Meinungsaustausch.</p>

Abbildung 34: Wienerwald in der Region

### 8.2.2 Wienerwald als Natur- und Landschaftsraum

Wienerwald als Natur- und Landschaftsraum:	Ziele:	Aktivitäten:
<p><b>Ökosystem Landschaft Schutzsystem (NF, NS, LSG etc.)</b></p>	<p>Erhaltung des Wienerwaldes als europäisch bedeutendes Laubwaldgebiet mit allen seinen Lebensformen.</p> <p>Erhaltung der landschaftsökologischen und morphologischen Vielfalt</p> <p>Dauerhafte und langfristige Sicherung der mitteleuropäisch bedeutsamen Wienerwald-Thermenregion im Rahmen des Europäischen Schutzgebietsnetzwerkes Natura 2000 mit ihren zahlreichen gesamtstaatlich bedeutsamen Vorkommen von Lebensraumtypen und Arten.</p> <p>Sicherung der Lebensräume für national und landesweit bedeutende Pflanzenarten und Wildtierpopulationen.</p> <p>Erhaltung, Wiederherstellung und angemessene Pflege der besonders im zentralen Wienerwald das Landschaftsbild prägenden Wiesengebiete.</p> <p>Sicherung und Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit von Oberflächengewässern einschließlich ihrer Uferbereiche und Einzugsgebiete.</p> <p>Wiederherstellung des natürlichen Wasserrückhaltevermögens der Landschaft zur Sicherung und Verbesserung des natürlichen Wasserhaushaltes.</p>	<p>Ausarbeitung eines naturschutzfachlichen Leitbildes für den Wienerwald im Rahmen der Naturschutzkonzepte der Länder.</p> <p>Neupositionierung der bestehenden Schutzgebiete (insbesondere der Naturparke) im Rahmen der Überlegungen zur Schaffung eines Biosphärenparks.</p> <p>Erarbeitung von Pflege- oder Managementplänen für die auf der Grundlage der beiden EU-Naturschutz-Richtlinien (FFH- und Vogelschutz-Richtlinie) auszuweisenden besonderen Schutzgebiete in Zusammenarbeit mit betroffenen Interessensgruppen (insbesondere der Land- und Forstwirtschaft) und Gemeinden.</p> <p>Verstärkte, institutionalisierte Einbindung des Naturschutzes bei Planungen und Ausbaumaßnahmen im Bereich Siedlungswesen, Infrastruktur und Tourismus.</p> <p>Optimaler Einsatz des Förderinstrumentariums für Maßnahmen des Natur- und Artenschutzes (durch entsprechende Beratung). Sowie Schaffung geeigneter Fördermöglichkeiten zur Umsetzung von Natur- und Artenschutzzielen im Wald.</p> <p>Einrichtung eines Monitorings für gefährdete Habitats, Lebensräume, Tier- und Pflanzenpopulationen sowie regelmäßige Evaluierung der Maßnahmen im Natur- und Artenschutz.</p> <p>Erhaltung und Schaffung totholzreicher Waldgebiete zur Sicherung der natürlichen Entwicklung und Dynamik der standorttypischen Wälder mit ihrer reichen Tier- und Pflanzenwelt (z.B. Naturwaldreservate)</p> <p>Schwerpunktsetzung zur Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit von Oberflächengewässern und Verbesserung des natürlichen Wasserrückhaltevermögens der Landschaft sowie entsprechende Dotierung besonders schützenswerter Gewässer u.a. im Rahmen der „Landentwicklung“.</p> <p>Erstellung von Wasserwirtschaftlichen Rahmenplänen.</p> <p>Erstellung von regionalen und örtlichen Klimaschutzprogrammen; Motivation der Wienerwaldgemeinden für den Beitritt zum Klimabündnis und zum Gemeindenetzwerk „Allianz in den Alpen“.</p>

Abbildung 35: Wienerwald als Natur- und Landschaftsraum

### 8.2.3 Wienerwald als Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Wienerwald als Siedlungs- und Wirtschaftsraum	Ziele:	Aktivitäten:
<p><b>Siedlung und Bebauung</b></p>	<p>Begrenzung bzw. gezielte Lenkung der Siedlungsentwicklung im Wienerwald</p> <p>Berücksichtigung der besonderen Sensibilität des Wienerwaldes bei allen Verfahren, die mit der Siedlungstätigkeit zusammenhängen</p> <p>Erhaltung und Entwicklung des Wienerwaldes unter Bedächtnahme seiner Funktion als großräumige Ruhezone im Nahbereich eines Ballungsraumes.</p>	<p>Begrenzung der Siedlungstätigkeit durch geeignete Maßnahmen in Regionalen Raumordnungsprogrammen (in NÖ v.a. durch Siedlungsgrenzen)</p> <p>Entwicklung und Umsetzung eines geeigneten Wohnbauförderungsmodells, das verstärkt solchen raumordnerischen Zielsetzungen Rechnung trägt.</p> <p>Erstellung örtlicher Entwicklungskonzepte als langfristige Grundlage der Siedlungsentwicklung insbesondere auch als Basis für Rückwidmungen, Vertragsraumordnung u. a., um mit möglichst geringen Baulandflächen eine geordnete Siedlungsstruktur zu erreichen.</p> <p>Begrenzung der Siedlungstätigkeit auf die Belange der öffentlichen Interessen und den örtlichen Bedarf auf Grundlage von örtlichen Entwicklungskonzepten.</p> <p>Überprüfung der Auswirkungen größerer Bauvorhaben und Infrastrukturmaßnahmen (u. a. auf die Umwelt unter verstärkter Einbindung der Umwelterwirtschaft</p> <p>Stärkung der Funktion bestehender Ortszentren.</p> <p>Abstimmung der Bebauungsdichte mit Einzugsbereichen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel.</p> <p>Erlassung von Bebauungsplänen für Gebiete mit maßgeblichen Baulandreserven oder übermäßigen Verdichtungstendenzen.</p> <p>Abstimmung der Gebäudehöhen und Bauformen auf die lokalen Siedlungsstrukturen (Ortsbild), Geländeverhältnisse und landschaftlichen Gegebenheiten.</p> <p>Strenge Kontrolle von Mobilfunkanlagen in landschaftlich sensiblen Bereichen. und betreffend Störung des Ortsbildes.</p> <p>Beratung und Schulung der Gemeindeverantwortlichen in Umweltfragen, die im Zusammenhang mit Baumaßnahmen und baurechtlichen Entscheidungen stehen (verstärkte Einbindung der Umweltgemeinderäte in die Planungsausschüsse der Gemeinden). Einbindung von UmweltberaterInnen.</p> <p>Schaffung geeigneter Instrumente zur aktiven Bodenpolitik von Land und Gemeinden (auch zur Rückwidmung von Baulandflächen)</p> <p>Setzung geeigneter Maßnahmen zur Lärmabschirmung von Siedlungs- und Erholungsgebieten.</p>



<p><b>Wirtschaft und Tourismus</b></p>	<p>Schaffung von Voraussetzungen zur Sicherung und Verbesserung der wirtschaftlichen Situation insbesondere betreffend die Nahversorgung, die Infrastruktur sowie eines entsprechenden Arbeitsplatzangebotes.</p> <p>Verbesserung der Erwerbsmöglichkeiten aus den Bereichen Freizeit und Erholung unter Beachtung von Umwelt- und Raumverträglichkeit:</p> <p>Sicherung und Steigerung der Wertschöpfung im Wienerwald aus dem Bereich Wirtschaft und Tourismus im Großraum Wien:</p> <p>Berücksichtigung der Sensibilität der Wienerwaldlandschaft bei Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen im Bereich Wirtschaft und Tourismus.</p> <p>Vorrangige Nutzung von bestehenden Industriebauten- und Standorten.</p>	<p>Erhebung von bestehenden ungenützten Industriebauten und Erstellung von Nutzung- bzw. Revitalisierungskonzepten.</p> <p>Schaffung eines attraktiven Angebotes an Büro- und Dienstleistungsinfrastruktur mit entsprechender Telematikausstattung an geeigneten Standorten</p> <p>Aufbau regionaler Wirtschaftskreisläufe und Wertschöpfungsketten im Wienerwald</p> <p>Ausbau der Kooperation des Handels und der Gastronomie mit der Landwirtschaft (Angebot von Wienerwald-Produkten)</p> <p>Umsetzung der Strategien des „Kursbuches Tourismus Wienerwald“ und forcierte Einbindung des „Tourismusproduktes“ Wien in die Angebotsgestaltung.</p> <p>Regionale Wirtschafts- Tourismus- und Projektbewerbung unter einem gemeinsamen Markenverbund.</p> <p>Positionierung der Region Wienerwald als Naherholungsraum und traditionelle Sommerfrische. Schwerpunktsetzungen zum Thema „Ausflugsziele“ und „naturverträgliche Sportarten“ sowie Kur-, Wellness-, Wirtschafts- und Kongresstourismus in geeigneten Regionsteilen (v.a. Thermengebiet).</p> <p>Freizeit-touristische Aufbereitung geschichtlicher und kultureller Inhalte bzw. Wienerwald als Naturerlebnis (Naturparks - Biosphärenpark). Entwicklung von Infrastrukturen für mentales Bewusstseinstaining in freier Natur (Seminare, Coachings etc.)</p> <p>Unterstützung dieser Angebote durch Kombination von Produkten aus den Bereichen „Heurigen-Gastronomie“ und „Gesundes Landleben“</p> <p>Erstellung professioneller Grundlagen für die touristische Vermarktung (Karten, Kulturführer, Prospektmaterial, neue Medien, einheitliche Beschilderung etc.)</p> <p>Durchführung von Markt- und Wettbewerbsanalysen mit laufender Überprüfung.</p>
<p><b>Land- und Forstwirtschaft</b></p>	<p>Erhaltung einer lebens- und leistungsfähigen Land- und Forstwirtschaft im Wienerwald.</p> <p>Vorrangige Erhaltung landwirtschaftlicher Flächen.</p> <p>Erhaltung und Schaffung möglichst naturnaher und ökologisch orientierter Bewirtschaftungsformen in der Land- und Forstwirtschaft</p> <p>Verstärkte Einbindung der Landwirtschaft in landschaftspflegische Maßnahmen, gesellschaftliche Anerkennung und Förderung von solchen Leistungen.</p> <p>Ausbau alternativer Erwerbsmöglichkeiten für die Landwirtschaft nach Prüfung von Natur- Raumverträglichkeit</p>	<p>Schaffung von Schutz- und Bewirtschaftungsreizen für die Erhaltung der landschaftlichen Nutzung von Wienerwaldwiesen sowie der Weinbauflächen am Alpenostrand. (Beispiel Ökopunkteprogramm)</p> <p>Förderung traditioneller, bodenständiger und biologischer Produktionen mit mehreren Sparten (Mischbetriebe) sowie der Direktvermarktung von Produkten insbesondere in Hinblick auf die zunehmende Nachfrage nach Bioerzeugnissen im Ballungsraum Wien</p> <p>Weiterführung und Intensivierung von Programmen zur Erhaltung und Ökologisierung der Landwirtschaft im Wienerwald</p> <p>Ausbau der Förderung und Beratung der Landwirtschaft in Hinblick auf zusätzliche Einkommensmöglichkeiten und Alternativproduktionen.</p> <p>Weiterführung/Intensivierung der Aktion „Landentwicklung“ im Wienerwald</p> <p>Förderung und Unterstützung einer naturnahen, standortgerechten und bodenschonenden, dem Vegetationszustand angepassten Waldbewirtschaftung.</p> <p>Unterstützung boden- und bestandsschonender Bringungsmethoden sowie maßvolle, natur und landschaftsverträgliche land- und forstwirtschaftliche Erschließung, unter flächendeckender Berücksichtigung von ökologischen und den Artenschutz betreffenden Aspekten.</p> <p>Rückführung nicht standortgemäßer Monokulturen auf naturnahe Bestände.</p> <p>Gezielte Einbringung seltener, heimischer Baumarten.</p> <p>Erhaltung/Schaffung von Ruhezeiten für das Wild (Waldwiesen)</p>

<b>Rohstoff-gewinnung</b>	<p>Schrittweise Reduktion des Abbaues und der Verarbeitung von Rohstoffen durch Beschränkung auf einige wenige Standorte, wo die Gewinnung sowohl vom ökologischen, wirtschaftlichen und räumordnerischen Standpunkt vertretbar ist.</p>	<p>Behutsame Rekultivierung bzw. Renaturierung abgebauter Rohstoffgewinnungstätigkeiten unter besonderer Berücksichtigung des standörtlichen und landschaftlichen Charakters bzw. der möglichen Folgenutzung für spezifische Zwecke des Natur- und Artenschutzes (z.B. Felsbrüher)</p> <p>Keine Ansiedlung weiterer Materialgewinnungs- und Aufbereitungsanlagen im Wienerwald.</p>
<b>Wasserwirtschaft</b>	<p>Sicherung bzw. Wiederherstellung der Qualität und nachhaltigen Nutzbarkeit von Wasservorkommen, insbesondere von (Heil-) Quellen, Grundwasserspeichern und deren Einzugsbereichen.</p> <p>Sicherung und Wiederherstellung der Gewässergüte (chemisch, physikalisch, biologisch und strukturell) unter Miteinbeziehung des Einzugsgebietes und Umlandes.</p> <p>Sicherung natürlicher Versickerungs- und Abflussverhältnisse</p> <p>Sicherung einer ordnungsgemäßen Wasserversorgung und Abwasserentsorgung</p> <p><i>Hinweis: Siehe dazu auch entsprechende Ziele und Aktivitäten im Kapitel „Wienerwald als Natur- und Landschaftsraum“</i></p>	<p>Umsetzung der vorhandenen Wasserversorgungs- und Abwasserkonzepte. Sicherstellen einer geordneten Abwasserentsorgung insbesondere auch für die in Randlagen und Streulagen angesiedelter Liegenschaften, die nicht an öffentliche Kanalsetze angeschlossen werden können.</p> <p>Prüfung und sofern geologisch und bautechnisch möglich, Versickerung von nichtkontaminierten Niederschlagswässern auf eigenem Grund und Boden im Wiener Teil des Wienerwaldes auch Vorschreibung solcher Maßnahmen.</p> <p>Verhinderung der abflussbeschleunigenden Wirkung von Straßen und Wirtschaftswegen durch geeignete Versickerungs- und/oder Retentionsmaßnahmen. Vermeidung qualitativer Beeinträchtigungen.</p> <p>Wiederherstellung von ehemaligen Feuchtgebieten an geeigneten Standorten.</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung des passiven und aktiven Hochwasserschutzes.</p> <p>Sicherung und Freihaltung von Grünzonen entlang von Gewässern und Überflutungsbereichen, Einhaltung ausreichender Abstände zu Parzellierungen.</p> <p>Weiterführung der Projekte und Programme zum Rückbau nicht verbauter Gewässerstreifen mit naturnahen Wasserbaumethoden</p>
<b>Abfallwirtschaft</b>	<p>Sicherung einer dem Stand der Technik entsprechenden umweltgerechten Erfassung und Behandlung von Abfällen.</p>	<p>Entwicklung einer länderübergreifenden Strategie zur gemeinsamen Erreichung der gesetzlich vorgeschriebenen Ziele der Abfallbehandlung</p> <p>Erhebung und konsequente Sanierung von Altlasten</p> <p>Weiterführung der Initiativen zur Abfallvermeidung und - wo erforderlich - Ausbau einer gesicherten und umweltgerechten Erfassung von Abfällen.</p>
<b>Energiewirtschaft</b>	<p>Förderung des Einsatzes von umweltfreundlicher, erneuerbarer Energie in der Wienerwaldregion</p>	<p>Erstellung und Umsetzung eines Konzeptes insbesondere über die Nutzung von Sonnenenergie und Biomasse (Holz, Biogas) in der Wienerwaldregion</p> <p>Förderung biomassegespeister Fernheizwerke mit lokalen Dimensionen</p> <p>Förderung des Einsatzes umweltfreundlicher Energieträger und moderner, effizienter Technologien in Haushalten, Gewerbe- und Industriebetrieben sowie in der Land- und Forstwirtschaft.</p> <p>Umstellung der Beheizung von öffentlichen Gebäuden auf umweltfreundliche bzw. erneuerbare Energieträger.</p> <p>Förderungs-, Beratungs- und Informationsaktionen zur Herabsetzung des Energieverbrauches von Haushalten und Betrieben (Verbesserung der Wärmedämmung, alternative Warmwasserbereitung, aktive und passive Nutzung der Sonnenenergie) in Zusammenarbeit mit der Umweltberatung.</p> <p>Keine Errichtung von Windkraftanlagen in landschaftlich/ökologisch sensiblen Bereichen, v.a. in Landschaftsschutzgebieten und Natura 2000 Gebieten.</p>

<b>Verkehr</b>	<p>Vorrang und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs</p> <p>Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.</p> <p>Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs.</p> <p>Verlagerung von Gütertransporten insbesondere im Durchgangsverkehr von der Straße auf die Schiene.</p>	<p>Erstellung und Umsetzung von Verkehrskonzepten für regionale Teile des Wienerwaldes.</p> <p>Entwicklung und Umsetzung naturverträglicher Stellplatzkonzepte für Wienerwaldbesucher im Bereich von sensiblen Landschaftsteilen und stark frequentierten Erholungsräumen.</p> <p>Bevorzugter Ausbau von Park and Ride -Anlagen bei relevanten Umsteigstellen (Eisenbahn- und Busstationen, Parkmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften) im Einzugsbereich des Wienerwaldes.</p> <p>Verstärkte Erschließung auch peripherer Siedlungsgebiete mit geeigneten öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. Sammeltaxi)</p> <p>Schaffung eines attraktiven Angebotes öffentlicher Verkehrsmittel zu Erholungsgebieten. (z.B. Wienerwaldbus)</p> <p>Forcierte Durchführung der Aktion „Verkehrsspargemeinde“ im Wienerwald.</p> <p>Lokale Maßnahmen zur Beruhigung der Verkehrssituation bzw. zur Eindämmung der Verkehrsbelastungen (ggf. Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Lärminderung)</p> <p>Sperre bestimmter Straßenabschnitte für den Schwerverkehr sowie Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das höherrangige Netz.</p> <p>Verstärkte Planung von Fuß- und Radwegen zur Erschließung und Vernetzung von Siedlungsgebieten (insbesondere Schulen, Zentren, Einkaufsmöglichkeiten) und Erholungsgebieten.</p> <p>Berücksichtigung des Einsatzes von Bussen mit umweltfreundlichen Technologien als Qualitätskriterium bei der Bestellung von Verkehrsleistungen im Rahmen der Verkehrsverbünde.</p> <p>Einsatz von umweltfreundlichen Streumethoden beim Winterdienst im gesamten Wienerwaldbereich</p>
----------------	--	---

Abbildung 36: Wienerwald als Siedlungs- und Wirtschaftsraum

### 8.2.4 Wienerwald als Erholungsraum

Wienerwald als Erholungsraum	Ziele:	Aktivitäten:
Freizeit / Naherholung	<p>Erhaltung und umweltverträgliche Entwicklung des Wienerwaldes als bedeutende Freizeit- und Erholungsregion insbesondere in Abstimmung mit den Zielen des Natur- und Landschaftsschutzes</p>	<p>Prüfung geplanter Erholungs-, Sport- und Freizeiteinrichtungen hinsichtlich der Natur- und Raumverträglichkeit</p> <p>Anbindung des Wienerwaldes an das übergeordnete Freizeitwegenetz in Zusammenarbeit mit Wegerhaltern (z.B. alpinen Vereinen)</p> <p>Abstimmung von Freizeitwegen (Rad-, Wander-, Reitwege) in Hinblick auf eine konfliktfreie Nutzbarkeit</p> <p>Gezielte Förderung von natur- und raumverträglichen Erholungs- und Freizeiteinrichtungen u.ä. im Rahmen des Vereins „Wien-NÖ gemeinsame Erholungsräume“</p> <p>Ausbau des Fahrradverleihsystems im Wienerwald</p>

Abbildung 37: Wienerwald als Erholungsraum



## 9 Regionale Raumordnungsprogramme

Regionale Raumordnungsprogramme werden als Grundlage für eine sinnvolle räumliche Entwicklung des Raumes gesehen. Es werden zu erreichende Ziele des Landes als Ganzes, oder für einzelne Landesteile definiert. In Niederösterreich gibt es fünf solcher regionalen Raumordnungsprogramme, in der Folge werden jene drei, die das Gebiet des Biosphärenpark Wienerwald beinhalten, genauer vorgestellt.

### 9.1 Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland

#### 9.1.1 Geltungsbereich

Das Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland umfasst die Verwaltungsbezirke Korneuburg, Tulln, sowie die Gerichtsbezirke Gänserndorf, Groß-Enzersdorf, Wolkersdorf und Klosterneuburg.

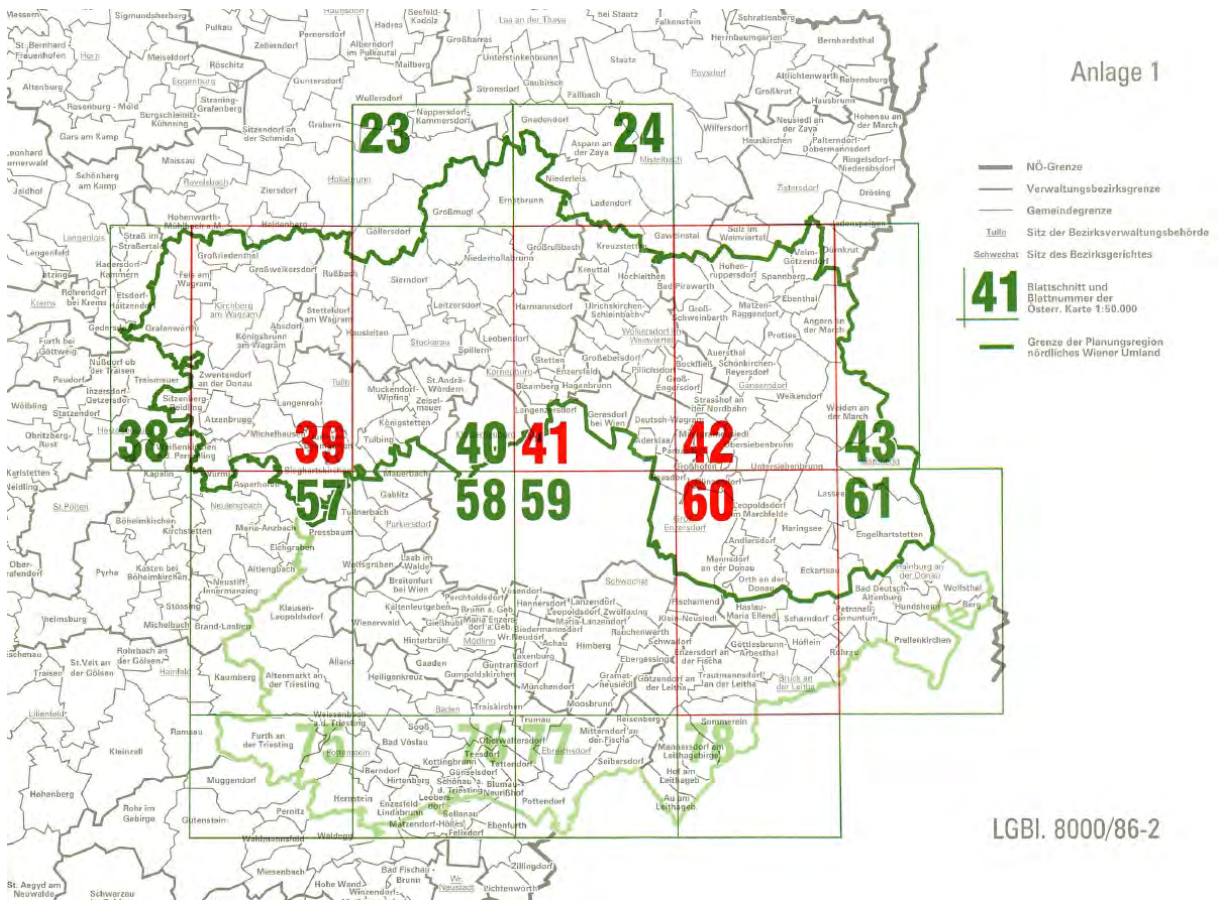


Abbildung 38: Nördlichen Wiener Umland

### 9.1.2 Anlass

Obwohl schon viele Flächen als Baulandflächen gewidmet sind, besteht große Nachfrage nach Wohnflächen und Flächen zur industriellen oder gewerblichen Nutzung. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wird in vielen Bereichen als nicht ausreichend erachtet und soll ausgebaut werden. Ein großes Problem stellt die Materialnutzung dar, die oftmals im Gegensatz zu den herrschenden Nutzungen steht, insbesondere der Erholungsnutzung.

### 9.1.3 Ziele

Das Ziel des Regionalen Raumordnungsprogramms nördliches Wiener Umland ist es, funktionsfähige Räume zu schaffen. Dabei handelt es sich um Räume unterschiedlicher Nutzung. Sowohl Räume für Erholung, als auch landwirtschaftliche Produktion und Siedlungstätigkeit sollen sinnvoll gewährleistet werden.

Ein weiteres Anliegen des Raumordnungsprogramms ist die Freihaltung von Retentionsräumen entlang der Flüsse zum Schutz des Siedlungsraumes vor den Gefahren eines Hochwassers.

Auch der Schutz der Grundwasservorkommen bildet eines der zentralen Themen im Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland.

### 9.1.4 Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sollen zum Erreichen der definierten Ziele führen:

- *Kenntlichmachung von landwirtschaftlichen Vorrangzonen zur Erhaltung einer funktionsfähigen Landwirtschaft;*
- *Kenntlichmachung von erhaltenswerten Landschaftsteilen zur Erhaltung der vorhandenen Kulturlandschaft, zur Erhaltung von ökologischen Ausgleichsräumen und zur Sicherung der Erholungsfunktion;*
- *Ausweisung von Regionalen Grünzonen zur Gliederung des Raumes und für Zwecke der Naherholung;*
- *Ausweisung von Siedlungsgrenzen zur Begrenzung künftiger Baulandwidmungen und Freihaltung (immer knapper werdender) siedlungsnaher Erholungsräume.<sup>104</sup>*

<sup>104</sup> AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Regionales Raumordnungsprogramm Wien - Umland Nord, www.raumordnung-noe.at, 01.11.2011

## 9.2 Regionales Raumordnungsprogramm NÖ Mitte

### 9.2.1 Geltungsbereich

Das Regionale Raumordnungsprogramm NÖ Mitte gilt für die Landeshauptstadt St. Pölten, die Stadt Krems an der Donau, sowie für die Verwaltungsbezirke Krems, St. Pölten und Lilienfeld.

### 9.2.2 Anlass

Die räumlichen Ansprüche durch Siedlungen, Verkehr, Materialgewinnung und Erholung sollen durch dieses Raumordnungsprogramm neu geregelt werden. Durch die Ausweisung von Zonen für die jeweilige Nutzung soll es zu einer Optimierung der Nutzungseignung kommen.

### 9.2.3 Ziele

In diesem Raumordnungsprogramm sind konkrete Ziele definiert, die durch die geeigneten Maßnahmen zu erreichen sind:

- *Abstimmung des Materialabbaues auf den mittelfristigen Bedarf, auf die ökologischen Grundlagen und auf andere Nutzungsansprüche.*
- *Festlegung siedlungstrennender Grünzüge und Siedlungsgrenzen zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen und typische Landschaftselemente sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten.*
- *Sicherung und Vernetzung wertvoller Biotope.*
- *Rücksichtnahme auf die für die Wasserversorgung relevanten Grundwasserkörper.*
- *Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft.*<sup>105</sup>

---

<sup>105</sup> AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Regionales Raumordnungsprogramm NÖ Mitte, [www.raumordnung-noe.at](http://www.raumordnung-noe.at), 01.11.2011

### 9.3 Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland

#### 9.3.1 Geltungsbereich

Das Regionale Raumordnungsprogramm Wien - Umland Süd gilt für die Verwaltungsbezirke Baden, Bruck an der Leitha und Mödling, sowie für die Gerichtsbezirke Purkersdorf und Schwechat.

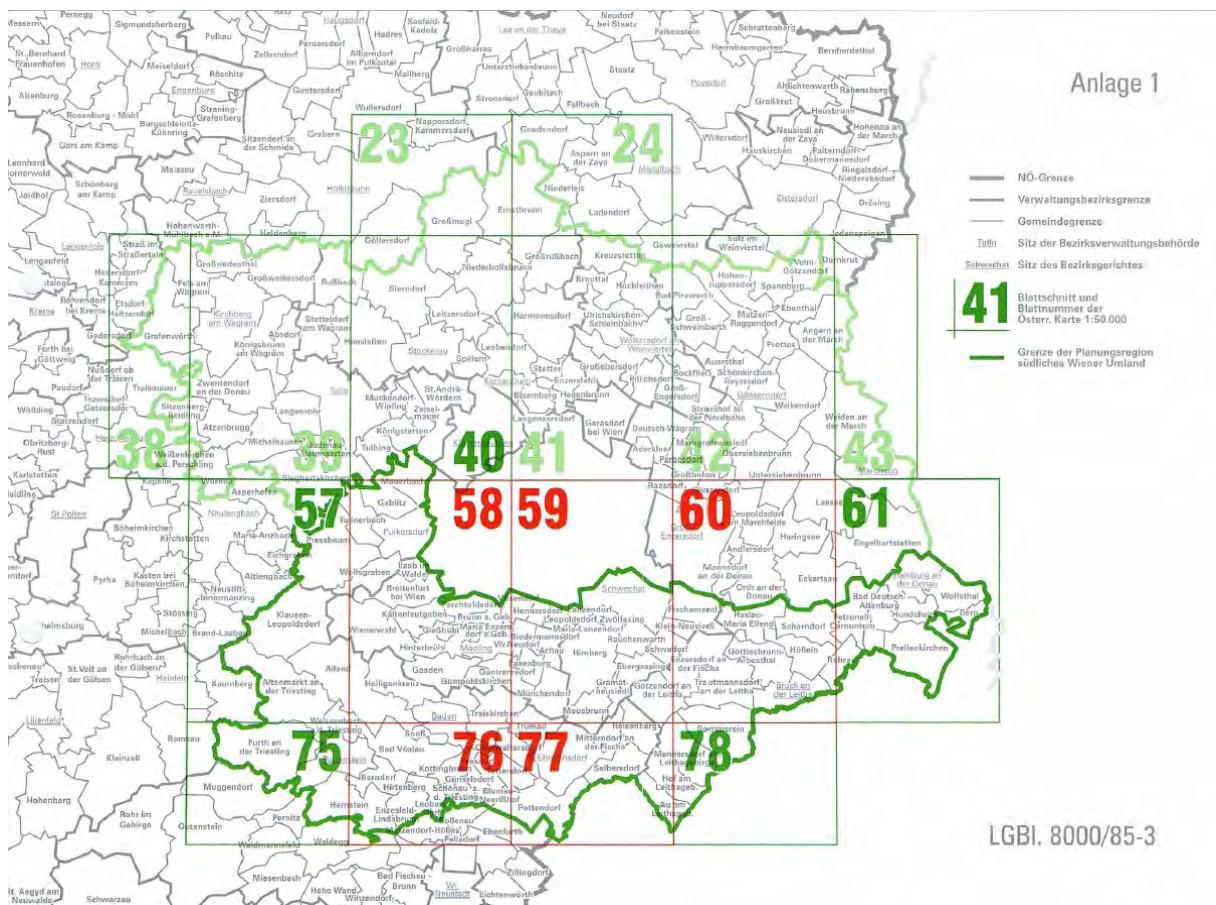


Abbildung 39: Südliches Wiener Umland

#### 9.3.2 Anlass

Wie schon beim Raumordnungsprogramm Wien - Umland Nord stehen die Entwicklung der Siedlungsgebiete und Gebiete für Industrie/Gewerbe und die damit verbundenen Baumaßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur im Mittelpunkt.

### 9.3.3 Ziele

Das Ziel des Raumordnungsprogramms soll sein, funktionsfähige Räume für die unterschiedlichen Nutzungen wie Landwirtschaft, Siedlungstätigkeit oder Gewinnung von mineralischen Rohstoffen zu gewährleisten. Ein weiteres wichtiges Ziel ist es, Retentionsräume entlang von Flüssen von Bebauung frei zu halten und so kein besiedeltes Gebiet den Gefahren durch Hochwasser auszusetzen. Auch der Schutz der Grundwasservorkommen kommt in den Zielen vor.

### 9.3.4 Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sollen die genannten Ziele umsetzen:

- *Kenntlichmachung von landwirtschaftlichen Vorrangzonen zur Erhaltung einer funktionsfähigen Landwirtschaft;*
- *Kenntlichmachung von erhaltenswerten Landschaftsteilen zur Erhaltung der vorhandenen Kulturlandschaft, zur Erhaltung von ökologischen Ausgleichsräumen und zur Sicherung der Erholungsfunktion;*
- *Ausweisung von Regionalen Grünzonen zur Gliederung des Raumes und für Zwecke der Naherholung;*
- *Ausweisung von Siedlungsgrenzen zur Begrenzung künftiger Baulandwidmungen und Freihaltung (immer knapper werdender) siedlungsnaher Erholungsräume.<sup>106</sup>*

---

<sup>106</sup> AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Regionales Raumordnungsprogramm Wien - Umland Süd, www.raumordnung-noe.at, 01.11.2011

## 10 Örtliche Raumordnungsprogramme

### 10.1 Grundlagen

Das Örtliche Raumordnungsprogramm gibt der Gemeinde die Möglichkeit, die Nutzung der Flächen in ihrem Gemeindegebiet zu organisieren. Jede Gemeinde hat ein Örtliches Raumordnungsprogramm zu erstellen, das auf den Leitzielen der Raumordnung aufbaut und das Niederösterreichische Raumordnungsgesetz in der gültigen Fassung zur Grundlage hat. Wie auf der homepage der Niederösterreichischen Landesregierung zu lesen steht, beraten Amtssachverständige für Örtliche Raumordnung der Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik die Gemeinden bei der Lösung von Raumordnungsproblemen und bei der Erstellung der notwendigen Planungsgrundlagen.

Das Örtliche Raumordnungsprogramm soll beinhalten:

- Örtliches Entwicklungskonzept
- Landschaftskonzept
- Verkehrskonzept
- Flächenwidmungsplan

Das zu erstellende Programm soll einen Überblick über die in einer Gemeinde geplanten Entwicklungen der nächsten 10 Jahre geben. Dabei sollte genau definiert werden, auf welchen Flächen künftig eine Bautätigkeit stattfinden soll und wo die Grenzen der Siedlungstätigkeit liegen werden.

Die Siedlungstätigkeit in einer Gemeinde hat einen gravierenden Einfluss auf das Verkehrsaufkommen. Durch Siedlungen und Wohneinheiten wird nicht nur die Intensität des Verkehrs erhöht, sondern auch der Ort der Entstehung festgelegt. Dieser Umstand soll daher in einem Verkehrskonzept berücksichtigt werden. Es bietet die Möglichkeit, das zukünftige zu erwartende Verkehrsaufkommen steuern zu können. Ein Schwerpunkt des Verkehrskonzepts soll die Sicherung der Schulwege, ein funktionierendes Fuß- und Radwegenetz im Bereich des Ortszentrums, Tempo-30-Zonen und ein Park- und Freiraumkonzept sein.

Ein Landschaftskonzept ist ein wesentlicher Bestandteil der Grundlagenforschung des Örtlichen Raumordnungsprogramms. Es analysiert den Naturraum und zeigt Entwicklungsmöglichkeiten, Nutzungskonflikte und Nutzungsoptionen auf.

Das Örtliche Entwicklungskonzept legt die Entwicklungsziele einer Gemeinde in Plänen und in Textform fest. Darauf aufbauend wird dann der Flächenwidmungsplan erstellt. Durch den langfristigen Planungshorizont soll Planungs- und Rechtssicherheit und Nachhaltigkeit erzielt werden.

Flächenwidmungsplan und Örtliches Entwicklungskonzept sollen eine Einheit bilden. Die definierten Ziele und Maßnahmen führen zu räumlichen Festlegungen und Widmungsarten. Es werden dabei die Widmungsarten Bauland, Verkehrsflächen und Grünland unterschieden. Die Zuordnung ist verbindlich und gibt mögliche Nutzungen vor.<sup>107</sup>

## 10.2 Ziele der Örtlichen Raumordnung

- *Schaffung nachvollziehbarer Rechtsgrundlagen*
- *Erhaltung der Kontinuität in den Örtlichen Raumordnungsprogrammen und Flächenwidmungsplänen der Gemeinden*
- *Erarbeitung von Instrumenten und Grundlagen zur Unterstützung der Gemeinden*
- *Geordnete räumliche und wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinden und des Landes*
- *Aufzeigen von Fehlentwicklungen und Fehlwidmungen, die einen übermäßigen Kostenaufwand erfordern und unangemessene Folgekosten verursachen.*<sup>108</sup>

---

<sup>107</sup> FLEISCHMANN Barbara, Örtliche Raumplanung, [www.raum-planung.at](http://www.raum-planung.at), 12.12.2011

<sup>108</sup> AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Örtliche Raumordnung, [www.noe.gv.at](http://www.noe.gv.at), 12.12.2011



### 10.3 Örtliches Raumordnungsprogramm am Beispiel Pressbaum

Bei meinem Besuch im Rathaus von Pressbaum am 12.12.2011 konnte ich das Örtliche Raumordnungsprogramm in Augenschein nehmen.



Abbildung 40: Örtliches Raumordnungsprogramm der Gemeinde Pressbaum

Das Raumordnungsprogramm umfasst die oben dargestellten 6 A4-Ordner mit folgendem Inhalt:

- Band 1: Grundlagenforschung, Schriftlicher Teil, Pläne Teil 1
- Band 2: Grundlagenforschung, Pläne Teil 2
- Band 3: Grundlagenforschung, Pläne Teil 3
- Band 4: Räumliches Entwicklungskonzept Teil 1
- Band 5: Räumliches Entwicklungskonzept Teil 2
- Band 6: Räumliches Entwicklungskonzept Teil 3



Es sind unter Anderem folgende Dokumente beinhaltet:

- Schriftlicher Teil der Grundlagenforschung
- Pläne zu den naturräumlichen Gegebenheiten
- Pläne zum Landschaftskonzept
- Pläne zur Grundausstattung
- Pläne der Betriebsstätten, Eignungsflächen für Betriebe und Industrie, sowie Erholungs- und Freizeiteinrichtungen
- Schriftlicher Teil des Verkehrskonzeptes
- Pläne zum Verkehrskonzept
- Pläne zu Siedlungsstruktur- und Entwicklungskonzept
- Flächenwidmungspläne

Die aktuell gültige Version des Örtlichen Raumordnungsprogramms für Pressbaum wurde im Jänner 2000 erstellt. Trotz des doch schon höheren Alters der Dokumente, erscheinen vor allem die Pläne in einem tadellosen Zustand. Auf meine Frage, ob in die Ordner nicht öfter Einsicht genommen wird, wurde mir von einem Mitarbeiter des Rathauses erklärt, dass nach der Erstellung des Raumordnungsprogramms zwar einmal alles durchgeblättert worden sei, seit damals sich aber eigentlich niemand mehr dafür interessiert hat.

Mir ist unverständlich, wie eine geordnete räumliche Entwicklung ohne Einsicht in die dafür gestalteten Unterlagen erfolgen soll. Das Örtliche Raumordnungsprogramm sollte vielmehr einen langfristigen Maßnahmenkatalog darstellen, der die gesetzten Ziele auch erreichen kann. Nur durch eine sinnvolle Planung des Raumes können zukünftige Nutzungskonflikte und negative Beeinflussungen der Lebensqualität und der Umwelt verhindert werden. Die einmal festgelegten Ziele sollten regelmäßig überprüft und ihre Umsetzbarkeit eventuell durch Korrekturen gewährleistet werden. So würde ein Raumordnungsprogramm einer Gemeinde eine sinnvolle Entscheidungshilfe für alle Fragen der Raumordnung darstellen und die notwendige Kontinuität in die Entscheidungen bringen.

## 11 Praxis im Biosphärenpark Wienerwald

### 11.1 Die Bewirtschaftung des Waldes im Biosphärenpark Wienerwald

Zu Recherchezwecken war ich am 13.12.2011 in der Gegend nordwestlich der Gemeinde Pressbaum unterwegs. Der zurückgelegte Weg wird in nachfolgender Grafik mittels roter Markierung dargestellt.

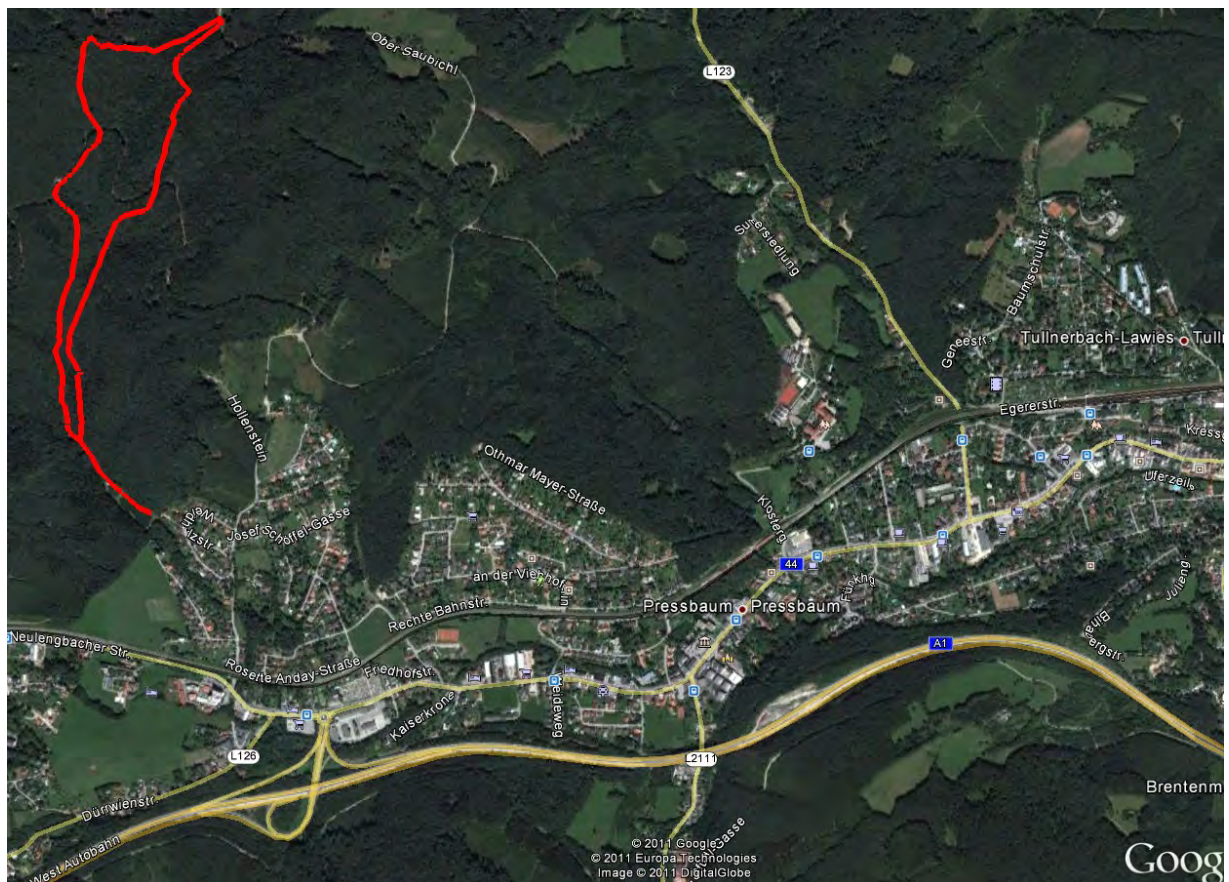


Abbildung 41: Route durch den Wienerwald nordwestlich von Pressbaum

Der Rundgang durch den Wald gestaltete sich mehr als nur schwierig. In dem durchwanderten Gebiet wurden mittels schwerem Gerät Schlägerungen in großem Stil durchgeführt. Dabei wurde ein Kettenfahrzeug eingesetzt, das dem Waldboden sehr zugesetzt hat und sich schonungslos seinen Weg zwischen den Bäumen gebahnt hat. Die nachfolgenden Aufnahmen entstanden bei meinem Rundgang und zeigen die Zerstörung der Naturlandschaft.





Abbildung 42: Spuren der Verwüstung 1



Abbildung 43: Spuren der Verwüstung 2



Abbildung 44: Spuren der Verwüstung 3



Abbildung 45: Spuren der Verwüstung 4



Abbildung 46: Schweres Gerät



Abbildung 47: Spuren der Verwüstung 5





Abbildung 48: Spuren der Verwüstung 6

Selbst mit gutem Schuhwerk war es fast unmöglich, diese Wege zu begehen. Der an sich schon ständig feuchte und tiefe Boden des Wienerwaldes wurde durch den Kettenantrieb des eingesetzten Fahrzeuges derart aufgewühlt, dass man stellenweise bis zu den Knöcheln in Schlamm versinkt. Es muss hier noch erwähnt werden, dass es zum Zeitpunkt der Begutachtung seit Wochen keinen nennenswerten Niederschlag gegeben hat.

Als Ort der Entspannung, der Naherholung und des Ausgleiches durch gemütliche Spaziergänge ist dieser Wald wohl kaum zu nutzen. Genau das ist es aber, was bereits in der Wienerwald - Deklaration von 1987 (siehe Kapitel 8.1) gefordert wird:

*Verbot bzw. Einschränkung des Einsatzes schwerer Bringungsmaschinen auf Waldflächen mit Schutz, Wohlfahrts- und Erholungsfunktion.*

*Möglichst naturnahe und ökologisch orientierte Bewirtschaftungsformen im Wienerwald.*

*Verstärkte Einbindung der Landwirtschaft in landschaftspflegerische Maßnahmen und Förderungen von solchen Leistungen.*

Wienerwald - Deklaration 2002: (siehe Kapitel 8.2)

*Erhaltung, Wiederherstellung und Steigerung der Lebensqualität in der Wienerwaldregion.*

*Erhaltung des Wienerwaldes als europäisch bedeutendes Laubwaldgebiet mit all seinen Lebensformen.*

*Erhaltung einer lebens- und leistungsfähigen Land- und Forstwirtschaft im Wienerwald.*

*Erhaltung und Schaffung möglichst naturnaher und ökologisch orientierter Bewirtschaftungsformen in der Land- und Forstwirtschaft.*

*Verstärkte Einbindung der Landwirtschaft in landschaftspflegerische Maßnahmen, gesellschaftliche Anerkennung und Förderung von solchen Leistungen.*

*Erhaltung und umweltverträgliche Entwicklung des Wienerwaldes als bedeutende Freizeit- und Erholungsregion insbesondere in Abstimmung mit den Zielen des Natur- und Landschaftsschutzes.*



## 11.2 Die Gestaltung von Forstwegen im Wienerwald

### 11.2.1 Im Gebiet nordwestlich von Pressbaum

Auf der nachstehenden Karte ist der Weg gekennzeichnet, an dem die in diesem Kapitel dargestellten Fotos entstanden sind. Die Aufnahmen wurden am 13.12.2011 gemacht. In diesem Waldstück wurde ein Forstweg saniert. Als Material wurde offensichtlich Bauschutt verwendet, wie die folgenden Bilder zeigen werden.

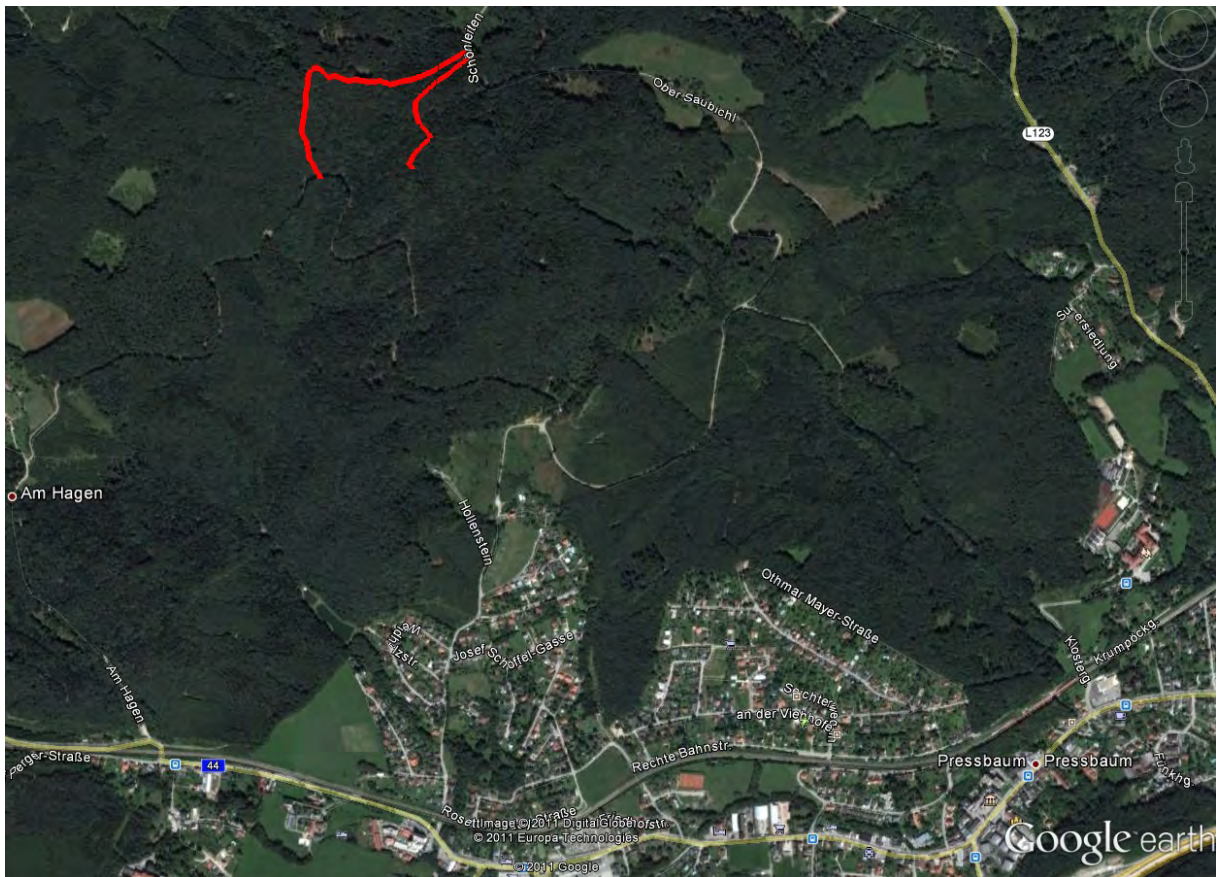


Abbildung 49: Stelle der Sanierung

Das Gebiet liegt nordwestlich der Gemeinde Pressbaum. Am linken Bildrand kann man Am Hagen erkennen, rechts davon Pressbaum. Im Norden liegt die begangene Forststraße auf Höhe von Ober Saubichl.





Abbildung 50: Forststraße 1



Abbildung 51: Forststraße 2

In den oben dargestellten Abbildungen kann man schon erkennen, dass der Weg durch den Wald mit einem herkömmlichen Forstweg nur mehr wenig zu tun hat. Hier hat man eher das Gefühl, eine Straße entlang zu marschieren. Auch die Breite des Weges ist mit ca. 4 Metern doch sehr beachtlich. Die nächsten Bilder zeigen das eingesetzte Material etwas genauer.



Abbildung 52: Bauschutt 1



Abbildung 53: Bauschutt 2



Abbildung 54: Beton mit Bewehrungseisen



Abbildung 55: Dämmmaterial im Wienerwald

Warum man im Biosphärenpark Wienerwald Bauschutt unter dem Deckmantel der Sanierung von Forststraßen entsorgen kann, ist für mich unverständlich.



### 11.2.2 Im Gebiet zwischen Purkersdorf und Baunzen

Am 06.12.2011 führten mich meine Recherchearbeiten in die Gegend zwischen Purkersdorf und Baunzen. Die Deutschwaldstraße führt von der Gemeinde Baunzen in Richtung Norden nach Purkersdorf. Von besagter Straße zweigt ein Weg ab, der sich durch den Wald schlängelt und anschließend in die Robert-Hohenwarter-Gasse mündet. Auf nachstehender Karte ist dieser Weg rot dargestellt.

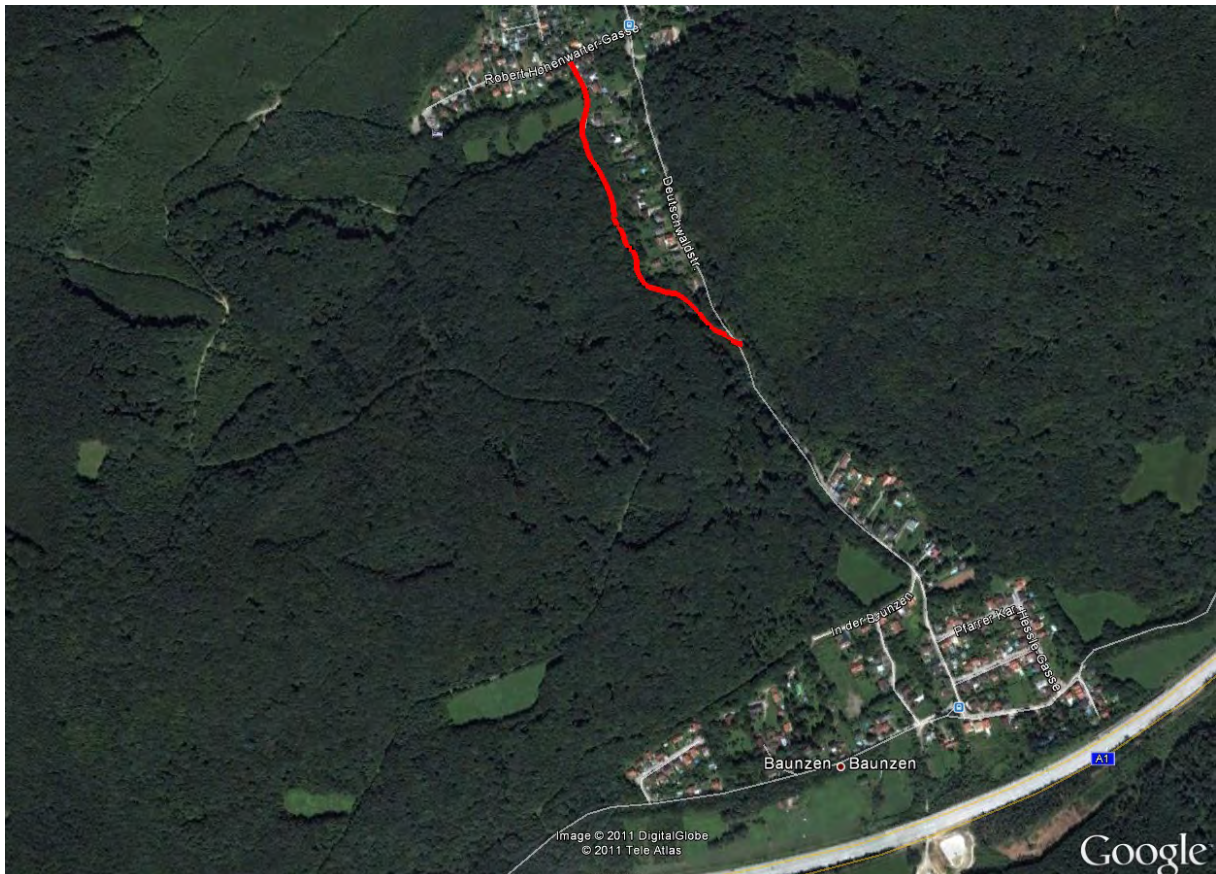


Abbildung 56: Forstweg nördlich von Baunzen

Geht man diesen Forstweg entlang, dann stößt man relativ bald auf Unmengen von Betonbruch die einfach über den Weg entlang verteilt wurden. Neben Betonbruch finden sich aber auch andere Hinweise darauf, dass es sich hier eindeutig um Abbruchmaterial handelt. Man muss nicht einmal allzu genau schauen, da fällt einem schon auf, dass neben Bewehrungseisen noch andere Dinge wie Fliesenstücke, Teile von Kanalrohren, Plastikrohre, Plastikschräuche, usw. auf eine ungenierte Entsorgung von Müll im Wienerwald hindeutet. Die folgenden Fotos zeigen diese Umweltverschmutzung in Bildern und vermitteln einen Eindruck der „Forststraße“.





Abbildung 57: Waldverschmutzung durch Bauschutt



Abbildung 58: Betonbruch



Abbildung 59: Bewehrungsseisen

Die oben stehenden Bilder zeigen den scharfkantigen Betonbruch, der einfach auf den Weg geschüttet wurde. Diesen Weg entlang zu gehen ist nicht nur unangenehm, sondern durch die überall herausstehenden spitzen Bewehrungsseisen auch gefährlich. Kommt man hier zu Sturz, kann das sehr unangenehme Folgen haben. Auch für Fahrzeuge stellen die spitzen Eisen ein Schadensrisiko dar. Warum also wurde dieses Material dort verarbeitet?





Abbildung 60: Reste von einem Drainagerohr



Abbildung 61: Plastikrohr



Abbildung 62: Betonbrocken mit Eisendraht



Abbildung 63: Reste von Plastikschlauch



Abbildung 64: Bewehrungseisen



Abbildung 65: Mauerbrocken mit Malerei

Wenn man sich die Bilder auf der vorherigen Seite anschaut, dann kann man nur den Schluss daraus ziehen, dass hier einfach Abbruchmaterial von der Baustelle auf direktem Weg im Wald entsorgt wurde.

Wie vorher schon erwähnt, stellt sich mir die Frage, warum man so ein Material in den Wald führen sollte. Für Spaziergänger und Wanderer stellt die Beschaffenheit des Forstweges durchaus ein Problem dar. Man muss ständig darauf achten wo man hin steigt, damit man nicht über einen der vielen größeren Betonbrocken stolpert oder sich in einem der herausstehenden Drähte verfängt. Auch für Fahrzeuge stellen die spitzen Drähte eine Gefahr dar, sich die Reifen zu beschädigen.

Es bleibt eigentlich nur der einzige Schluss, dass mit der Verfrachtung des Abbruchmaterials in den Wald statt in dafür geeignete Entsorgungsstätten Geld gespart werden soll.



### 11.2.3 Im Gebiet zwischen Sattelbach und Mayerling

Zwischen Mayerling und Sattelbach gibt es eine Forststraße, die von der B210 bei km 3,2 in Richtung Norden abzweigt. Auf der folgenden Grafik ist der Verlauf dieser Forststraße mit einer roten Markierung nachgezeichnet.

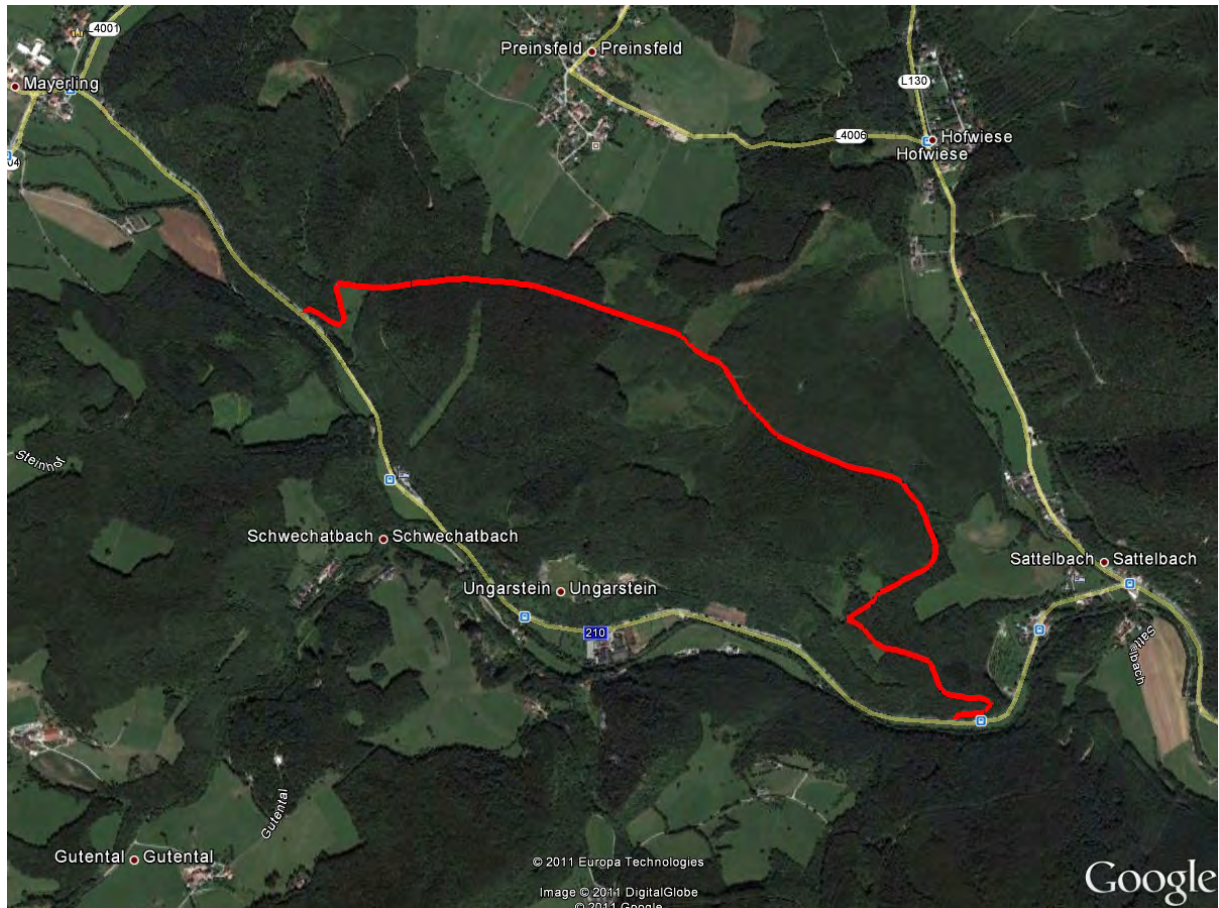


Abbildung 66: Verlauf der asphaltierten Forststraße

Die Informationen zu diesem Kapitel stammen von Herrn DI Dollensky, Gemeinderat in Alland. Es werden in der Folge die Bilder von Herrn DI Dollensky verwendet, die er bei seiner Begehung der Forststraße dokumentiert hat. Aufgrund der gefallenen Blätter konnten bei der Besichtigung am 15.12.2011 keine so aussagekräftigen Bilder gemacht werden, da die Forststraße unter dem Laub verborgen lag.

Es wird nun die Strecke anhand der vorhandenen Bilder etwas genauer beschrieben.



Die Strecke zweigt, wie vorhin schon erwähnt, bei km 3,2 zwischen Sattelbach und Mayerling von der B210 ab. Danach steigt die Forststraße in einigen Kehren an.



Abbildung 67: Abzweigung von B210



Abbildung 68: Beginn der Forststraße (15.12.2011)



Abbildung 69: Anstieg in Kehren



Abbildung 70: Am Bergrücken in Richtung Osten



Abbildung 71: 40cm hohes Asphaltband



Abbildung 72: Asphaltband





Abbildung 73: Ende der Asphaltierung



Abbildung 74: 100m später ein Quellschutzgebiet

Kurz nach dem Quellschutzgebiet beginnt die Asphaltierung wieder. Der Forstweg verläuft dann abwärts Richtung Helenental. Bei km 5,8 auf der B210 mündet der Forstweg schließlich in die Bundesstraße.



Abbildung 75: Ende des Forstweges bei km 5,8 der B210



Einen ähnlichen Fall habe ich bei Recherchen im Internet entdeckt. Es handelt sich dabei um den Artikel „„Autobahn“ im Wienerwald“ der Online-Ausgabe des KURIER vom 19.07.2010.

"Autobahn" im Wienerwald | kurier.at Page 1 of 2

**KURIER**

## "Autobahn" im Wienerwald

Ein Asphaltband zieht sich neuerdings durch den Wienerwald. Der Ausbau der Forststraße stößt aber auf Widerstand.



Sorge um Wald: Bruno Klement

Außenringautobahn (A 21) stammt.

8400 m<sup>2</sup> Asphalt fallen im A-21-Baulos an. "Es wird nichts gemacht, was der Umwelt schadet", versichert man seitens der Autobahngesellschaft Asfinag.

Umweltschützer schreien Alarm, Wanderer protestieren, sogar das Management des Biosphärenparks hat sich bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft (BH) Mödling bereits erkundigt, was denn da passiere.

"Es ist unglaublich, was hier passiert", sagt Bruno Klement. Der Allander Pensionist erklimmt den Rossgipfel täglich und traute seinen Augen nicht, als das schwere Asphaltier-Gerät im Wald auffuhr. "Das ist ja Sondermüll, den die hier in den Wald kippen - mitten im Biosphärenpark."

### Kein Sondermüll

Rechtlich gesehen ist das Recyclingmaterial kein Sondermüll. Das bestätigt man seitens der BH Mödling. BH-Vize Andreas Strobl: „Das Stift Heiligenkreuz hat die Sanierung der Forststraße ordnungsgemäß angezeigt.“ Das verwendete Material – geschredderter Asphalt der A 21 – sei in einer Recyclinganlage behandelt, gereinigt und anschließend überprüft worden. „Das ist einwandfrei geprüftes Recyclingmaterial“, sagt Strobl. Das Stift habe alle gesetzlichen Auflagen erfüllt. Der Leiter der dortigen Forstverwaltung war nicht erreichbar. Wie sich herausstellte, war ein Mitarbeiter der Forstverwaltung bei den Bauarbeiten dabei – der aufgeregte Herr, der mit Anzeige gedroht hatte. Erst nach mehrmaligen Nachfragen zeigte er seinen amtlichen Ausweis.

Beachtlich ist jedoch die Höhe der Asphaltdecke im Wienerwald, 30 bis 40 cm Dicke misst das plattgewalzte, kilometerlange schwarze Band. „40 cm?“, staunt BH-Vize Strobl. „Das ist mir neu. Wir werden das überprüfen.“ Genehmigt sei nur eine Sanierung, um den ursprünglichen Zustand der Forststraße herzustellen.

Artikel vom 19.07.2010 07:53 | KURIER |

kommentieren

      ..Ich hol' die Polizei, I zeig Sie an." Sichtlich erregt und nervös stellt sich ein Mann dem KURIER-Lokalausweis am idyllischen Rossgipfel bei Alland (Bezirk Baden) entgegen.

Die Erregtheit dürfte von den Bauarbeiten herrühren, die seit vergangener Woche mitten im Biosphärenpark Wienerwald durchgeführt werden. Das Stift Heiligenkreuz, dem das riesige Waldstück gehört, lässt eine Forststraße instandsetzen. Mit Recyclingmaterial, das von der Sanierung der nahen

<http://kurier.at/nachrichten/niederoesterreich/2017700.php?mobil> 21.07.2010

Abbildung 76: Artikel „„Autobahn“ im Wienerwald“ im Online-KURIER vom 19.07.2010

Die folgende Grafik zeigt die geographische Lage des Rossgipfel.

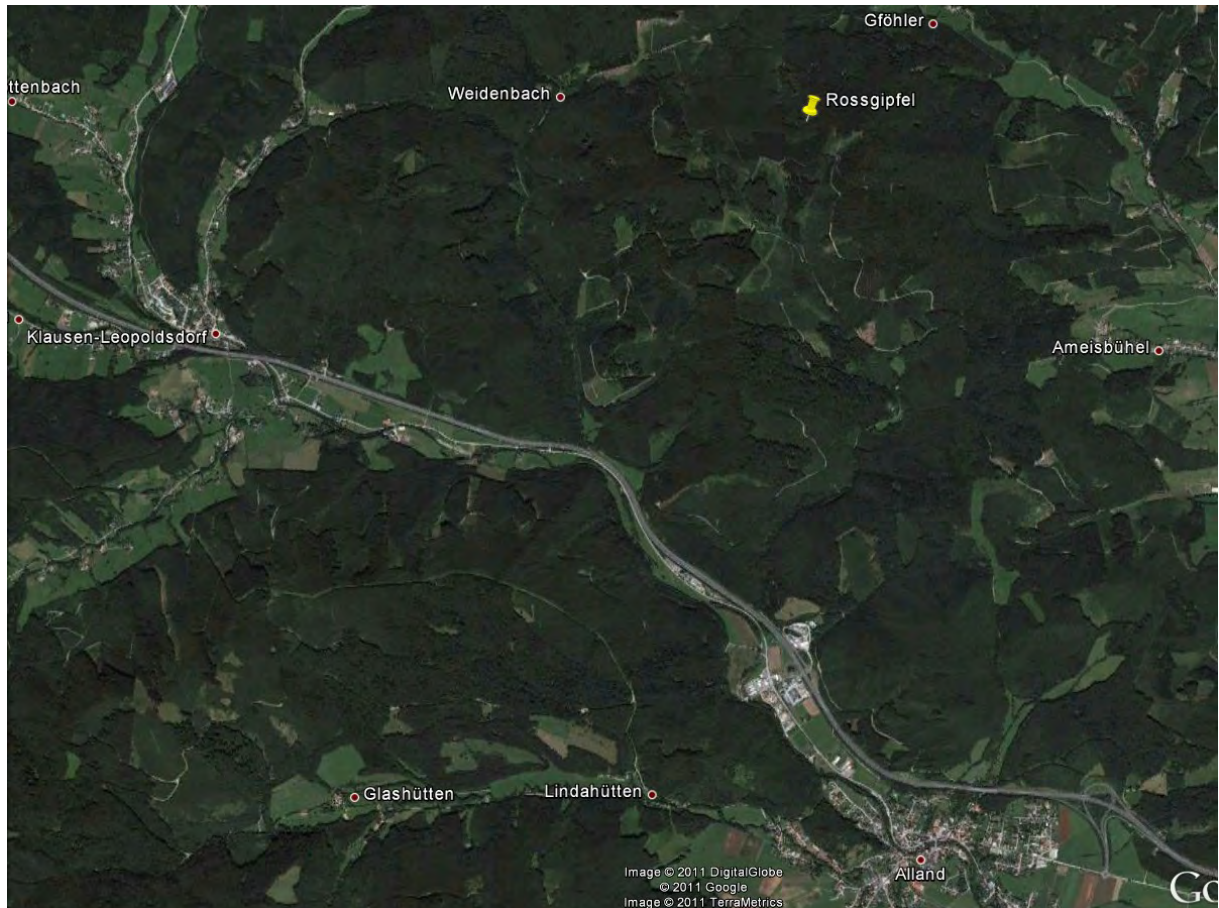


Abbildung 77: Rossgipfel nördlich von Alland

In beiden beschriebenen Fällen wurde als Material zur Instandsetzung geschredderter Asphalt von der Sanierung der A21 verwendet. Über die Sinnhaftigkeit einer Verbringung von Altasphalt in einem Waldgebiet, in einem Biosphärenpark, lässt sich sicherlich diskutieren. Unbestritten ist jedoch, dass ein solches Material mit Altlasten verunreinigt ist. Hier stellt weniger der Asphalt selbst, als die Verunreinigung desselben durch jahrelangen Verkehr mit Ölresten, Schwermetallen aus Bremsabrieb, Rückständen aus Abgasen, usw. ein Risiko dar. Dazu gab es in der Tiroler Tageszeitung vom Sonntag, 08.05.2011, einen interessanten Artikel.



### *Alt-Asphalt gefährdet laut Arzt Wasser*

*Es ist ein günstiger Baustoff, und er eignet sich laut Recyclingbetrieben gut, um Flächen zu planieren, Einfahrten zu begradigen oder als günstiger Belag für Wege und Straßen. Zwischen acht und zehn Euro kostet eine Tonne recycelter Asphalt, um ein Vielfaches weniger als neuer Asphalt.*

*Gut und günstig, allerdings mit einem groben Schönheitsfehler, warnen Kritiker: „**Wiederaufbereiteter Asphalt enthält gesundheitsgefährdende Stoffe**“, schlägt der Innsbrucker Ernährungsmediziner Maximilian Ledochowski Alarm. „**Im Asphalt stecken polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe - PAKs, die stark krebserregend sind**“, warnt Ledochowski. Hinzu kommt, dass Asphalt, der vor 1980 hergestellt wurde, gefährliche Polychlorierte Biphenyle (auch bekannt als Dioxine) enthalte. Diese würden seit Jahrzehnten durch den Regen ausgewaschen und versickern.*

**Recyclten Asphalt auf Bergstraßen und Almwegen aufzubringen hält er deshalb für äußerst bedenklich.** „Die Schadstoffe gelangen mit der Zeit ins Trinkwasser“, sagt er und zeichnet ein düsteres Szenario. „Für die nächsten Generationen ist das enorm gefährlich.“ Denn das „Wasser werde in den nächsten zehn bis 20 Jahren erhöhte Schadstoffwerte aufweisen und die Schadstoffe können damit in die Nahrungskette gelangen. „Es kann mitunter sogar ungenießbar werden.“

*Auf vielen Wegen und Straßen in Tirol wurde und wird das Material noch immer aufgebracht. Hauptabnehmer des wiederaufbereiteten Baustoffs sind laut den recycelnden Betrieben Gemeinden und private Häuslbauer.*

*Normalerweise wird Asphalt als Müll eingestuft und landet in einer Deponie. Dort wird er je nach Bedarf wiederaufbereitet. Dazu werden die von Straßen abgefrästen Brocken gebrochen, bis sie kleiner als 16 Millimeter sind, erklärt Roland Killinger von den Fröschl-Tochterfirmen Gubert und Tel-Kies. Etwa 5000 bis 7000 Tonnen Asphalt werden dort pro Jahr wiederaufbereitet.*

**Bleibt der Asphalt auf der Deponie, ist ein Altlastensanierungsbeitrag zu zahlen.** „Wird der Asphalt aber recycelt, dann ist er von diesem Altlastensanierungsbeitrag befreit.“ Erklärt Reinhard Bichler vom Innsbrucker Zollamt. Dort wird kontrolliert, wie viel Asphalt in Tirol deponiert oder eben wiederaufbereitet wird.

Wird das wiederaufbereitete Asphalt-Granulat auf eine Fläche aufgebracht und gewalzt, dann ergibt sich eine dichte, asphaltähnliche Oberfläche. Durch Wärme verbindet das vorhandene Bitumen die Teile miteinander. „Das schafft einen sehr günstigen, staubfreien Bodenbelag, der sich für Einfahrten oder auch steile Wege sehr gut eignet“, sagt Killinger. Recycelten Asphalt auf Waldwegen und Bergstraßen aufzubringen, hält er allerdings für bedenklich. „Es können ja auch Ölflecken auf dem Asphalt sein, und die sind sicherlich nicht gut.“ Das bestätigt auch Ernährungsmediziner Ledochowski. **Der Asphalt sei - je nachdem, wie befahren die Straße war - mit Schadstoffen wie Reifenabrieb, Ölresten und Abgasen belastet, die sich auswaschen können und langfristig in die Nahrungskette gelangen.**

**„Unsere Generation und auch vielleicht die nächste wird es nicht mehr spüren, aber danach dürften deutlich mehr Missbildungen und Krankheiten auftreten“**, ist der Ernährungsmediziner überzeugt. Denn über das Wasser gelangen die Schadstoffe in Pflanzen und Tiere und damit letzten Endes auf den Teller und in den menschlichen Körper, warnt er. Von gebundenem Asphalt ist eine solche Gefahr kaum gegeben, da hier die Schadstoffe nicht so leicht ins Grundwasser gelangen.

Das Land sieht das Problem weit weniger dramatisch. In der Umweltabteilung geht man davon aus, dass keine Gefahr aus altem Asphalt droht. **„Er unterliegt sehr strengen Qualitätskontrollen“**, heißt es dort. **Nur wenn er unbedenklich ist, dürfe er aufgebracht werden. Außerdem werde er eher in geringem Ausmaß etwa auf Forststraßen oder Almwegen verwendet**, argumentiert man dort. „Sonst dürfte man ja auch keine normalen Straßen asphaltieren, wenn es gefährlich wäre.“

Und das Umweltministerium bestätigt: Die Richtlinien des Österreichischen Baustoffrecyclingverbandes schreiben recycelten Baustoffen - zu denen aus Asphalt gehört - strenge Qualitätsanforderungen vor. Die möglichen Anwendungsbereiche - ob etwa als Tragschichtmaterialien im Straßenbau oder als Schüttmaterial - orientieren sich demnach an diesen Kriterien. Ausschlaggebend, ob recycelter Asphalt für einen Weg verwendet werden darf oder nicht, ist, ob dieser in hydrologisch sensiblen oder weniger sensiblen Gebieten liegt.

So dürfen in hydrogeologisch sensiblen Gebieten nur Recyclingbaustoffe der höchsten Qualitätsklasse in ungebundener Form ohne Deckschicht eingesetzt werden.

*Der Landesumweltanwalt sieht die Lage weit ernster als die Umweltschutzabteilung des Landes und steht der Verwendung von recyceltem Asphalt sehr kritisch gegenüber. „In Schutzgebieten lehnen wir das streng ab. Dort sollte es absolut tabu sein“, erklärt der stellvertretende Landesumweltanwalt Walter Tschon. Er sieht bei der entsprechenden Qualität des wiederaufbereiteten Asphalts zwar keine akute Gefahr für Wasser oder Natur. Doch versiegelte Flächen, wie sie auch wieder aufbereiteter Asphalt bildet, haben aus Tschons Sicht viele Nachteile. So kann etwa das Wasser bei starken Regenfällen nicht mehr versickern. Überschwemmungen werden damit begünstigt.*

*Ob Recycle-Asphalt auf Waldwegen nun tatsächlich negative Auswirkungen auf die Gesundheit hat, wird sich wohl erst in vielen Jahren zeigen. Recyceltem Asphalt und seinem typischen Asphaltgeruch begegnen aber viele Wanderer auf ihren Touren durch die Natur.<sup>109</sup>*

In diesem Artikel ist auch die Rede von Altasphalt, der nur in sehr geringem Ausmaß auf Forstwegen verwendet wird. Schaut man sich die Abbildungen in diesem Kapitel an, dann kann man bei einem 40cm hohen Asphaltband mitten durch den Wald wohl kaum von „geringem Ausmaß“ sprechen. Auch erschließt sich mir nicht ganz der Sinn, warum man Altasphalt zur Sanierung von Forstwegen einsetzt. Dieses Material wäre zum Beispiel als ungebundener Oberbau beim Straßenbau, oder als Zugabe zu neuem Asphalt wohl besser aufgehoben.

Die im Artikel der Tiroler Tageszeitung geäußerten Bedenken sollten Grund genug sein, ein solches Material von einem sensiblen Ökosystem wie einem Wald fern zu halten. Es muss außerdem gesagt werden, dass es sich hier ja nicht um Asphaltbruch einer wenig befahrenen Straße handelt, sondern um 2500 Tonnen Asphalt von der A21<sup>110</sup>, die alleine auf der Strecke im Helenental im Wald verbaut wurden. Aus den Verkehrsdaten der ASFINAG kann man die Kfz pro Tag auf der A21 herauslesen. So waren im Jahr 2010 zwischen 29.153 Kfz/24h (DTVMF, Pressbaum, km 15,891) und 83.797 Kfz/24h (DTVMF, Brunn-Gebirge, km 37,125) auf der A21 unterwegs. Es ist also absolut verständlich, warum hier der Verdacht besteht, dass „Sondermüll“ im Wald verarbeitet worden ist, wie der Vorwurf eines besorgten Bürgers im KURIER - Artikel lautet. Auch im Artikel der Tiroler Tageszeitung wird bestätigt, dass der Asphalt abhängig davon, wie befahren die Straße ist, mit Ölrückständen, Abgasen, Abrieb von Bremsen und von Reifen belastet wird. Dabei handelt es sich um Schadstoffe, die sich mit der Zeit auswaschen und über das Wasser schließlich in die Nahrungskette gelangen können.

<sup>109</sup> REISIGL Maria, Alt-Asphalt gefährdet laut Arzt Wasser, Tiroler Tageszeitung, www.tt.com, 08.05.2011

<sup>110</sup> Laut DI Dollensky wurden 2500 Tonnen Altasphalt im Helenental auf der Forststraße aufgebracht

Im Artikel der Tiroler Tageszeitung wird das Problem vom Land mit der Begründung, dass das Material sehr strengen Kontrollen unterliege und nur dort aufgebracht werde, wo es unbedenklich sei, nicht ganz so dramatisch gesehen.

Auch im Artikel vom KURIER wird das Material nicht als Sondermüll gesehen. Es wird hier damit argumentiert, dass der geschredderte Asphalt in einer Recyclinganlage behandelt, gereinigt und anschließend überprüft worden ist.

Laut Informationen von Herrn DI Dollensky wurde das Material allerdings nicht wie behauptet in einer Recyclinganlage aufbereitet, sondern auf dem direkten Weg von der Stelle des Abbaus in den Wald verfrachtet und dort zur Sanierung der Forststraße verwendet.

Wenn der Asphaltbruch in eine Deponie gebracht wird und dort verbleibt, werden nach 3 Jahren Entsorgungskosten fällig. Diese Kosten belaufen sich derzeit auf 20 - 30 €/t<sup>111</sup>.

Auf der Strecke im Helenental wurden 2500 Tonnen Altasphalt von der A21 verbaut. Wenn man nun von Entsorgungskosten von 20 - 30 €/t ausgeht, dann kann alleine durch die Entsorgung im Wald anstatt in der Deponie ein Betrag von 50.000 - 75.000 € gespart werden. Weitere Ersparungen durch den kürzeren Transportweg in den Wald anstatt zur Deponie sind in der Kostenschätzung nicht enthalten.

Unter diesen Gesichtspunkten ist die „Sanierung von Forststraßen“ mit Altasphalt auf dem direkten Weg von der Stelle des Anfalls in den Wald ein gutes Geschäft. Sowohl für den, der das Material für einen kleinen Beitrag in den Wald schütten lässt, als auch für den, der sich die Kosten für die Deponierung erspart. Natürlich handelt es sich bei der Vermutung nur um eine Gedankenspielerlei, die in keiner Weise die Wirklichkeit betrifft.

---

<sup>111</sup> Laut Informationen von DI Dr. Hoffmann, Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien, 28.11.2011

### 11.2.4 Widersprüche zu Leitzielen

1987 wurde die Wienerwald - Deklaration von den Landeshauptleuten von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland unterschrieben. Die darin definierten „Schutzmaßnahmen für den Wienerwald“ stehen einem Umgang mit der Natur wie in diesem Kapitel beschrieben, klar entgegen.

Wienerwald - Deklaration 1987: (siehe Kapitel 8.1)

*Überprüfung der Auswirkungen größerer Bauvorhaben (Straßen, Aufschließungsstraßen, ...) auf die Umwelt. Bei nachweislich schwerwiegenden Beeinträchtigungen: keine Baugenehmigung*

Selbst wenn es sich bei den erwähnten Forststraßen nicht um „größere“ Bauvorhaben handelt, bestehen doch schwerwiegende Beeinträchtigungen der Umwelt, wie der Artikel aus der Tiroler Tageszeitung klar aufzeigt.

*Verbot bzw. Einschränkung des Einsatzes schwerer Bringungsmaschinen auf Waldflächen mit Schutz-, Wohlfahrts- und Erholungsfunktion.*

Wienerwald - Deklaration 2002: (siehe Kapitel 8.2)

*Nachhaltige Sicherung und Entwicklung der großräumigen, überregionalen Funktion und Bedeutung des Wienerwaldes als Natur-, Lebens- und Erholungsraum in der Ostregion in Übereinstimmung mit der Alpenkonvention.*

*Erhaltung, Wiederherstellung und Steigerung der Lebensqualität in der Wienerwaldregion.*

*Erhaltung des Wienerwaldes als europäisch bedeutendes Laubwaldgebiet mit all seinen Lebensformen.*

*Sicherung bzw. Wiederherstellung der Qualität und nachhaltigen Nutzbarkeit von Wasservorkommen, insbesondere von (Heil-) Quellen, Grundwasserspeichern und deren Einzugsbereichen.*

*Sicherung und Wiederherstellung der Gewässergüte (chemisch, physikalisch, biologisch und strukturell) unter Miteinbeziehung des Einzugsgebietes und Umlandes.*

*Sicherung einer dem Stand entsprechenden umweltgerechten Erfassung und Behandlung von Abfällen*

*Erhaltung und umweltverträgliche Entwicklung des Wienerwaldes als bedeutende Freizeit- und Erholungsregion insbesondere in Abstimmung mit den Zielen des Natur- und Landschaftsschutzes.*

Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz 1976: (siehe Kapitel 7.2)

§1, Abs. (2), f): *Erhaltung und Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes.*

§1, Abs. (2), g): *Freier Zugang zu Wäldern, Bergen, Gewässern und sonstigen landschaftlichen Schönheiten sowie deren schonende Erschließung.*

§1, Abs. (2), i): *Vermeidung von Gefahren für die Gesundheit und Sicherheit der Bevölkerung*

## 11.3 Die Siedlungsstrukturen im Wienerwald

### 11.3.1 Das Phänomen der Suburbanisierung

Seit vor einigen Jahrzehnten die Verbreitung des Automobils immer stärker zugenommen hat, kann man weltweit das Phänomen der Suburbanisierung beobachten. Städte waren früher auf den Fußgängerverkehr ausgerichtet. In vielen historischen Städten kann man heute noch im Stadtzentrum alte, gewachsene Strukturen beobachten. Mit der Zunahme der Geschwindigkeit war es möglich, längere Strecken in der selben Zeit zurück zu legen. Durch diesen Umstand begannen die Städte nach außen zu wachsen. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Ausdehnung einer typischen Stadt im Wandel der Zeit.

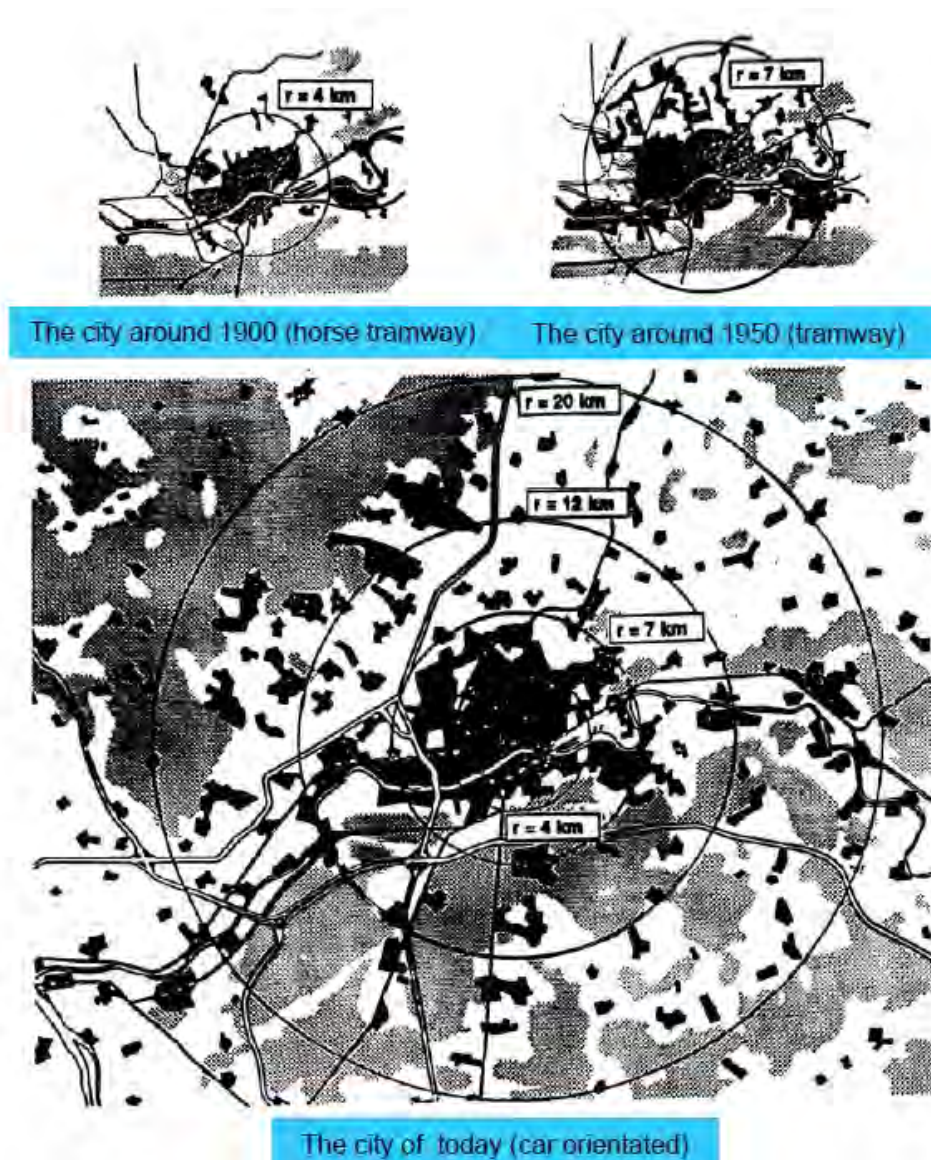


Abbildung 78: Die Entwicklung zur Autostadt

Es ist bei der Entwicklung der Städte zu beobachten, dass die Infrastruktur, die Entwicklung der Stadt und des Umlandes immer auf das momentan vorherrschende Verkehrsmittel ausgerichtet war. Solange man die Stadt nur zu Fuß oder mit einem Pferdegespann begehen konnte, mussten die Entfernungen so gewählt werden, dass diese in einer akzeptablen Zeit zurückgelegt werden konnten. Die Strukturen wurden daher so geschaffen, dass alle Funktionen wie Wohnen, Arbeit, Handel an fußläufig rasch erreichbaren Plätzen stattfinden konnten. In der vorher gezeigten Grafik ist diese Stadt mit einem Kreis umschlossen, der einen Radius von 4 km aufweist.

Mit der Zunahme der Geschwindigkeit im Verkehrssystem konnten die Entfernungen zwischen den Funktionen stetig erhöht werden. Es war nicht mehr unbedingt notwendig, alle Funktionen zu Fuß zu erreichen. Mit dem Betrieb der Straßenbahn konnte somit die Stadt in ihrer Ausdehnung weiter wachsen.

Mit fortschreitender Motorisierung wurden auch die Städte immer weiter in das Umland gezogen. Man nimmt bei gleich bleibender Fahrtdauer immer weitere Fahrtstrecken in Kauf. Aus diesen Entwicklungen lernte man, dass es konstante Reisezeiten gibt. Das Versprechen einer „Zeiteinsparung“ trifft vielleicht auf den Einzelnen zu, global und über einen längeren Zeitraum gesehen ändern sich aber nur die Strukturen.

Mit der Zeit entwickelten sich außerhalb der Stadt Wohn- und Siedlungsgebiete. Diese Gebiete waren mit der Stadt funktional verbunden und konnten ohne diese nicht alleine existieren. Sie erfüllten oftmals nur die Funktion des Wohnens, die Arbeitsstätte war weiterhin in der Stadt. Dieser suburbane Raum begann sich mehr und mehr zu verdichten, die Lösung suchte man, auch aufgrund der wegen schrumpfender Baulandflächen immer teurer werdenden Grundstückspreise, in einer weiteren Verlagerung neuer Siedlungsgebiete in das nahe Umland. Wegen der niedrigeren Grundstückspreise wurden auch weiter entfernte Gemeinden zunehmend attraktiver. Mit der steigenden Entfernung zur Stadt musste man auch längere Pendlerzeiten in Kauf nehmen. Um die Fahrtzeiten in die Stadt wieder zu verkürzen wurden Infrastrukturen errichtet, die vorwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet waren. Damit schuf man sich allerdings ein neuerliches Problem, das in stetig steigenden Pendlerzahlen und der Überforderung der Infrastrukturen gipfelt.



### 11.3.2 Suburbanisierung im Gebiet des Biosphärenpark Wienerwald

Jährlich wandern Tausende Wiener in das nahe gelegene Wiener Umland aus. Als Gründe lassen sich unzufriedenstellende Wohnverhältnisse, fehlende Grün- und Erholungsräume oder das hohe Verkehrsaufkommen entlang der stark befahrenen Straßen in der Stadt nennen. So verspricht man sich von einem Umzug „ins Grüne“ bessere Lebensverhältnisse, ruhigere Lage, weniger Lärm und bessere Luft.

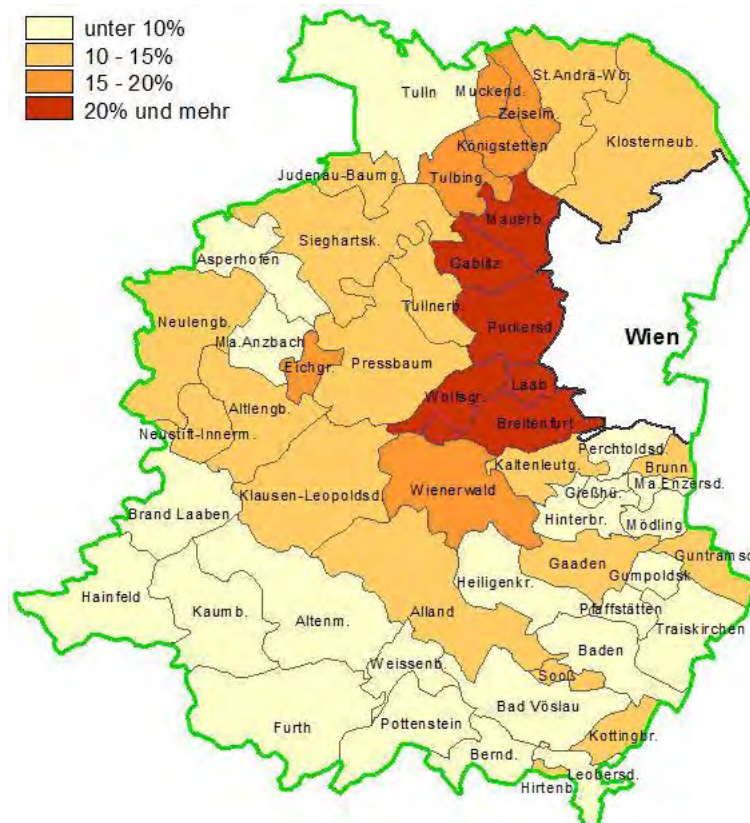


Abbildung 79: Zuwanderer aus Wien in % der Wohnbevölkerung 2001

Hier lässt sich eindeutig erkennen, dass das nahe Wiener Umland sehr attraktiv für viele Zuwanderer aus Wien ist. Wie überall regelt auch hier die Nachfrage den Preis. Das hat zur Folge, dass der Preis für Grund in den beliebten Gegenden sehr hoch ist und ihn sich deshalb nur besser verdienende Menschen leisten können. Es kann nur der ins Wiener Umland ziehen, der es sich auch leisten kann. In den Wienerwaldgemeinden gibt es viele Haushalte, die über ein überdurchschnittlich hohes Einkommensniveau verfügen. Wer sich den Umzug ins Umland nicht leisten kann, bleibt in der Stadt. Das hat die negative Folge, dass es in der Stadt einen hohen Anteil an wenig qualifizierten Erwerbstätigen mit geringem Einkommen gibt.<sup>112</sup>

<sup>112</sup> WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 10

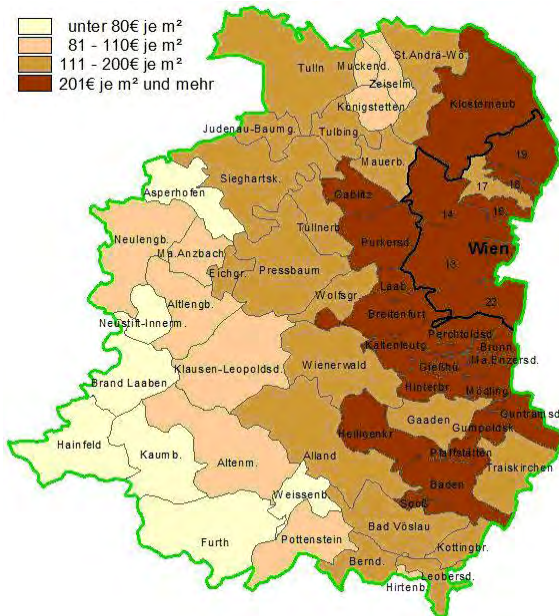


Abbildung 80: Durchschnittliche Grundstückspreise

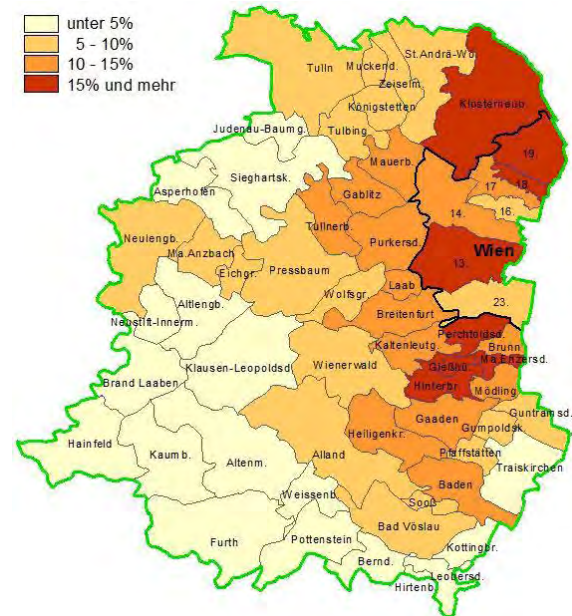


Abbildung 81: Akademikeranteil der über 15-jährigen Bevölkerung in %

Die Abbildungen oben zeigen einen eindeutigen Zusammenhang zwischen den durchschnittlichen Grundstückspreisen in den Einfamilienhausgebieten und dem Anteil an üblicherweise über ein höheres Einkommen verfügenden Akademikern in der Bevölkerung. Abbildung 22 zeigt eine grafische Darstellung des Einkommens in den Wienerwaldgemeinden. Wie vorherzusehen ist, zeigt sich eine ähnliche Verteilung wie in der Abbildung der Akademikerquote.

Dieser Zuzug von Akademikern und Erwerbstätigen, die über ein höheres durchschnittliches Einkommen verfügen, hat auch weitreichende Konsequenzen. Für die „noblen“ Gegenden in den Wienerwaldgemeinden hat dieser Umstand den Vorteil, dass mit den „Reichen“ auch die Kaufkraft in den Ort kommt. So haben die Gemeinden Klosterneuburg mit 22.900 € pro Kopf und Mödling mit 21.000 € pro Kopf von allen Bezirkshauptstädten die höchste Kaufkraft. Das hat natürlich auch positive Einflüsse auf die Gemeinden. Die lokale Wirtschaft profitiert von der finanziellen Kaufkraft vor Ort, außerdem spart sich die Gemeinde hohe Ausgaben für Sozialleistungen in großem Umfang.

Ganz anders schaut die Situation in der Stadt Wien aus. Wenn die besser verdienende Oberschicht die Stadt verlässt und noch dazu in ein anderes Bundesland zieht, bleibt in der Stadt eine höhere Konzentration an eher einkommensschwachen Haushalten zurück. Da mit den hohen Gehältern auch höhere Steuer- und Sozialabgaben die Stadt verlassen, bleiben immer mehr zurück, die aus dem Sozialtopf etwas entnehmen, während die fehlen, die in ihn hineinzahlen.<sup>113</sup>

<sup>113</sup> WONKA Erich, Wienerwaldatlas, Band I, Salzburg, 2011, S. 54-57

### 11.3.3 Zersiedelung im Gebiet des Biosphärenpark Wienerwald

Je attraktiver das Wiener Umland wird, desto mehr Menschen wollen auch dort leben. Die Folge ist eine starke Nachfrage nach Grundstücken. Daraus entwickeln sich hohe Grundstückspreise. Wer die Preise nicht zahlen kann, muss sich um Alternativen umschauen. Das hat zur Folge, dass immer mehr Gemeinden in periphereren Lagen Bauland ausweisen und mit günstigen Grundstückspreisen Zuzügler anlocken wollen. An folgender Grafik kann man erkennen, wie groß die Baulandreserven im Wienerwald sind. Bei den Baulandreserven handelt es sich um den prozentuellen Anteil an als Bauland ausgewiesenen aber noch nicht verbauten Flächen im Vergleich zu der Gesamtfläche des Baulandes.

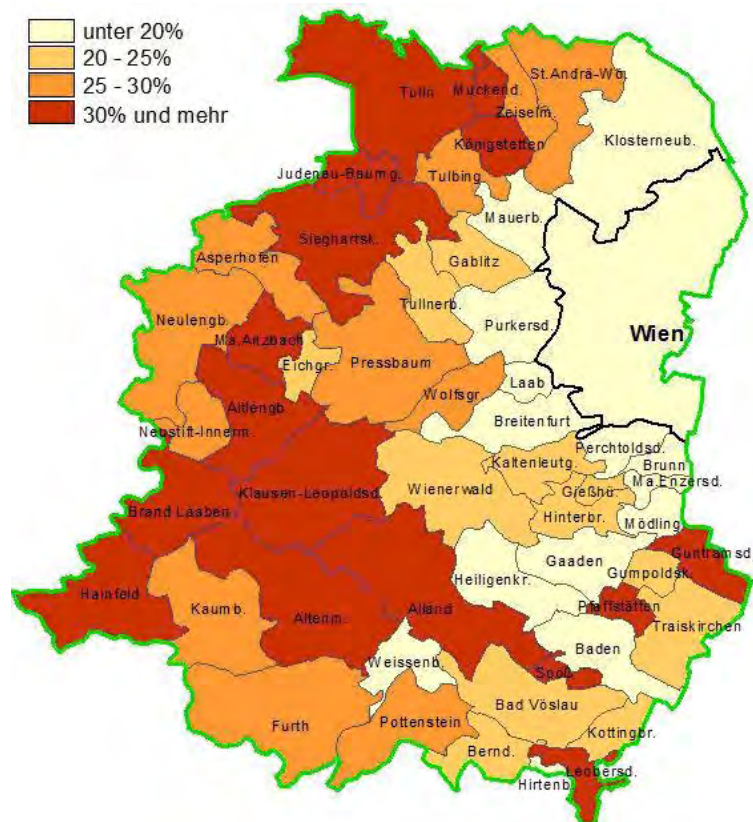


Abbildung 82: Vorhandene Baulandreserven in % des Baulandes 2006 insgesamt

Viele Gemeinden haben sich zum Ziel gesetzt, ihre Einwohnerzahl ständig zu erhöhen. Aus der Sicht der Gemeinde ist das zwar verständlich, dadurch werden auch die Einnahmen der Gemeinde gesteigert, im gesamten Raum betrachtet kommt es dadurch aber zu schwerwiegenden Problemen. Obwohl viele Baulandflächen nach wie vor nicht verbaut worden sind, werden oftmals weitere Umwidmungen vorgenommen. Dadurch wird eine ständige Ausweitung der Siedlungen hervorgerufen. Sinnvoller wäre es, die Kerngebiete der einzelnen Städte im Zentrum zu verdichten.<sup>114</sup>

<sup>114</sup> WONKA Erich, Wienerwaldatlas, Band I, Salzburg, 2011, S. 28



Wie aus der Grafik ersichtlich wird, liegt der Großteil der Gemeinden mit hohen Baulandreserven weiter entfernt von der Grenze zu Wien. Diese Gegenden sind meistens auch durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) schlecht erschlossen. Die Bewohner sind also geradezu auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen. Wenn man jetzt davon ausgeht, dass die Baulandreserven aufgebraucht werden, kann man mit erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen in Richtung der Stadt rechnen. Auch die Entwicklung der Siedlungsstrukturen trägt ihren Teil zum steigenden Verkehrsaufkommen bei.

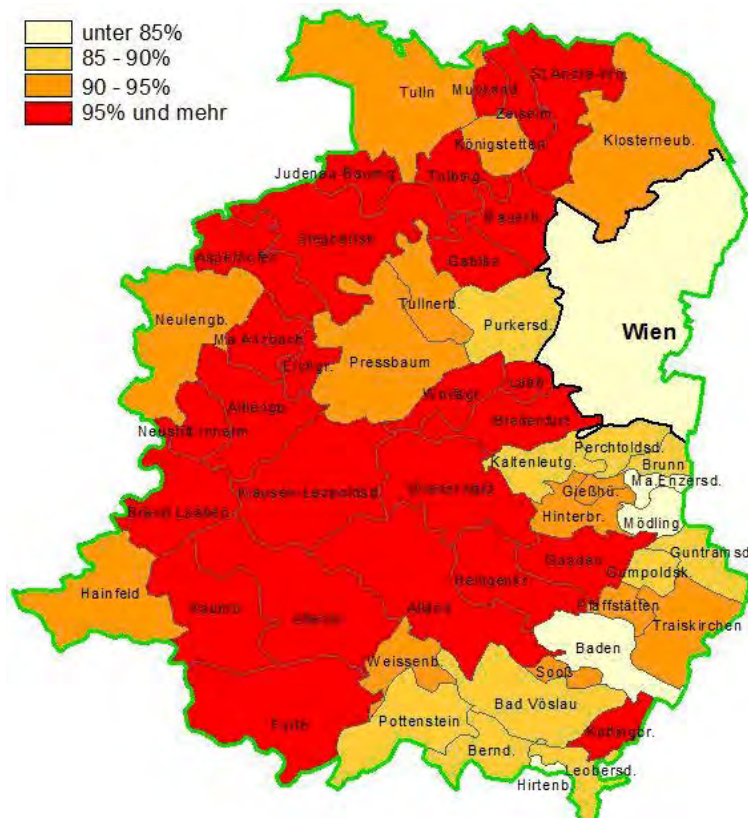


Abbildung 83: Ein- und Zweifamilienhäuser in % der Wohngebäude 2001

In vielen Gegenden macht der Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser über 95% aus. Damit verbunden ist ein sehr viel höherer Flächenverbrauch der Siedlungen. Je weiter Siedlungen auseinander gezogen werden, desto teurer wird die Erschließung für die Gemeinden und desto unrentabler wird die Gemeinde für den öffentlichen Verkehr. Nur dort, wo Wohneinheiten konzentriert sind und viele Menschen im Einzugsbereich eines öffentlichen Verkehrsmittels wohnen, kann dieses zumindest kostendeckend betrieben werden. Durch die vorherrschenden Siedlungsstrukturen kann ein öffentliches Verkehrsmittel nicht einmal annähernd kostendeckend geführt werden, was sich natürlich auch in der Frequenz der Fahrten niederschlägt. Die Konsequenz ist eine Zunahme des Individualverkehrs.<sup>115</sup>

<sup>115</sup> WONKA Erich, Wienerwaldatlas, Band I, Salzburg, 2011, S. 60

Ein weiterer Faktor, der die Siedlungsausweitungen und somit die Zersiedelung begünstigt, ist die immer größer werdende Wohnfläche, die jedem Bewohner zur Verfügung steht. Einerseits ist die Größe der Wohnung oder des Hauses stark an das Einkommen gekoppelt. Dort wo gut verdienende Menschen leben, wird die Forderung nach großen Wohneinheiten auch größer sein als in sozial schwächeren Gegenden. Über die finanzielle Situation der Bewohner vieler Wienerwaldgemeinden wurde in den vorherigen Seiten ja bereits berichtet. Aber nicht nur die finanzielle Situation ist für die steigende Nutzfläche pro Bewohner verantwortlich. Oft ist es so, dass Eltern mit ihren Kindern in einem Haus oder in einer Wohnung leben. Wenn die Kinder das Haus oder die Wohnung verlassen, bleiben die Eltern in einer für ihre Verhältnisse überdimensionierten Wohneinheit.

Die nachfolgende Grafik stellt die Nutzflächen pro Person im Wienerwaldgebiet grafisch dar.

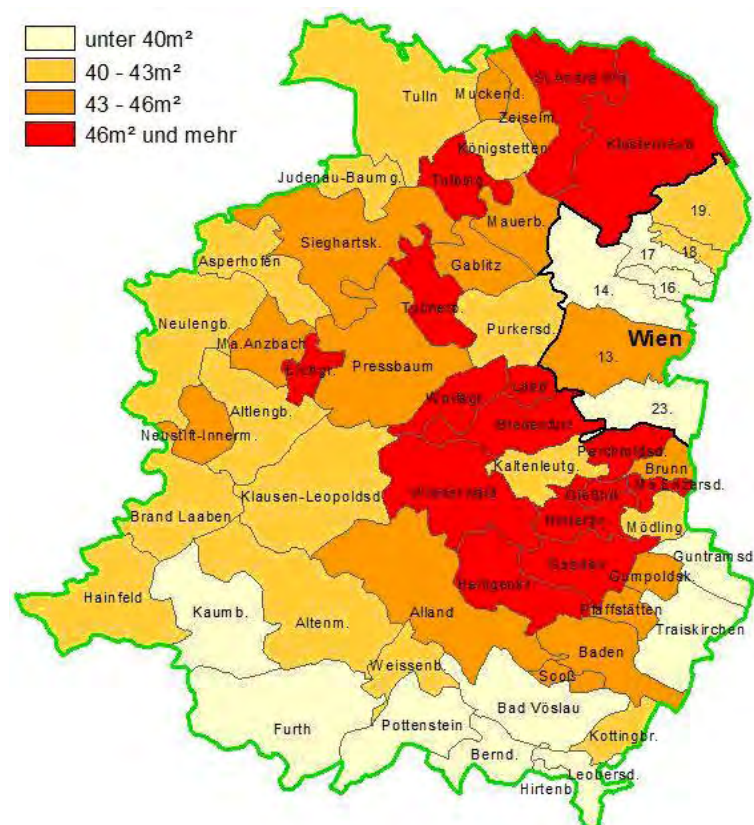


Abbildung 84: Durchschnittliche Nutzfläche der Hauptwohnsitzwohnungen 2001 pro Person

Die Zunahme der Wohnfläche pro Person hat aber nicht nur Auswirkungen auf die Ausweitung der Siedlungsstruktur. Wohnungen müssen auch betrieben werden. Durch die steigende Größe ergeben sich auch steigende Heiz- und Stromkosten. Somit steigern sich mit der Anzahl der Wohnnutzfläche pro Person auch die Energiekosten und der Energieverbrauch für das gesamte Siedlungsgebiet.<sup>116</sup>

<sup>116</sup> WONKA Erich, Wienerwaldatlas, Band I, Salzburg, 2011, S. 62

## **11.4 Genauere Betrachtung der Gemeinde Pressbaum**

### **11.4.1 Methodik und Vorgehensweise**

In diesem und den folgenden Kapiteln wird die Entwicklung der Siedlungsstruktur anhand von Wienerwaldgemeinden dargestellt. Es wird nun kurz erklärt und dargestellt, wie dabei vorgegangen wurde.

Das Ziel war es, die Entwicklung der Siedlungsstruktur der letzten 10 Jahre grafisch zu veranschaulichen. Dazu wurden Satellitenaufnahmen der Gemeinden als Grundlage genommen. Die Karten wurden aus „Google Earth“ entnommen. Da die Entwicklung der Siedlungsstrukturen dargestellt werden sollte, wurde mit der Funktion „Historische Bilder anzeigen“ die Zeit zurückgedreht.

Nun wurde in mühevoller Kleinarbeit jedes Haus auf der Satellitenaufnahme aus dem Jahr 2010 mit jener von 2001 verglichen. Neu hinzugekommene Häuser wurden anschließend mit einem roten Punkt markiert. Somit ergibt sich eine grafische Darstellung der Siedlungsentwicklung der letzten 10 Jahre. Umbauten von Häusern wurden, soweit als solche erkennbar, nicht markiert. Mit Hilfe dieser Vorgehensweise wurden Teilbereiche der Gemeinden genau unter die Lupe genommen. Anschließend wurden die gewonnenen Ergebnisse anhand von roten Punkten in Übersichtskarten der Gemeinden eingetragen, um diese als Ganzes darstellen zu können und somit die Siedlungstätigkeit besser erkennen zu können.

Aufgrund der Auflösung der Karten können bei der Übertragung aus den einzelnen Ausschnitten in die Übersichtskarten leichte Ungenauigkeiten in Form von Abweichungen entstanden sein.

Die verwendeten Satellitenaufnahmen aus „Google Earth“ wurden am 24.05.2001 und am 01.08.2010 erstellt.





Abbildung 85: Bartberg, Gemeinde Pressbaum 2001



Abbildung 86: Bartberg, Gemeinde Pressbaum 2010



### 11.4.2 Geographische Besonderheiten

Das Gebiet des Wienerwaldes ist, an den Ausläufern der Alpen gelegen, gekennzeichnet von Erhebungen. Daraus ergeben sich für die Siedlungsgebiete zusätzliche Schwierigkeiten, da sie oftmals durch geographische Gegebenheiten in ihren Wachstumsmöglichkeiten begrenzt sind. Das Zentrum der Gemeinde Pressbaum erstreckt sich entlang eines Tals. Die folgende Karte stellt die Erhebungen im Gebiet des Biosphärenpark Wienerwald dar.

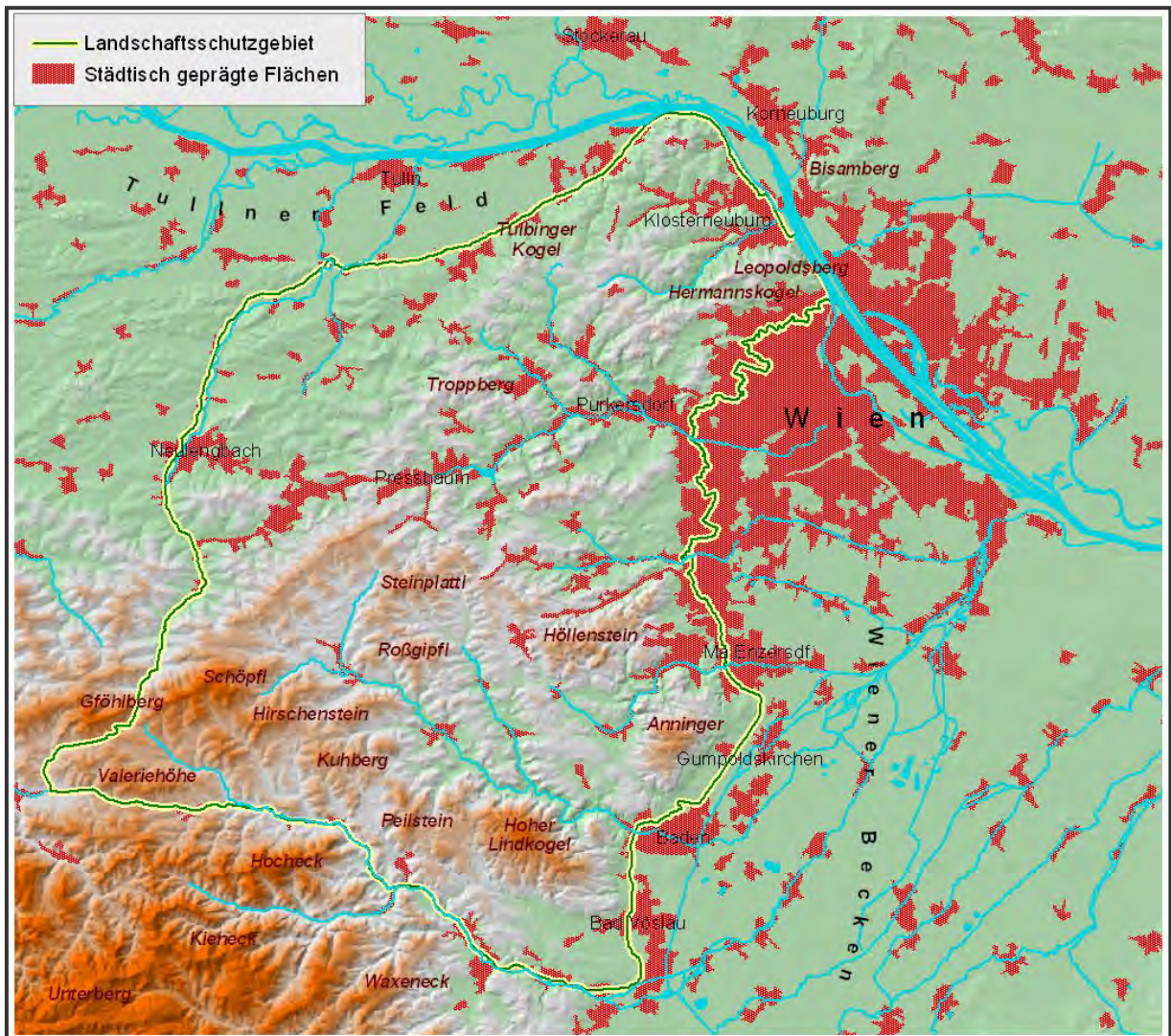


Abbildung 87: Erhebungen im Gebiet Wienerwald

Mit der Ausweitung von Siedlungsgebiet auf Erhebungen in der Landschaft ergeben sich höhere Erschließungskosten für die Gemeinden. Die Grundversorgung der Bevölkerung mit Wasser ist nur mit Pumpen zur Drucksteigerung möglich. Das bedeutet nicht nur Kosten bei der Installation, sondern verursacht auch Kosten durch die regelmäßige Wartung und Instandhaltung beziehungsweise durch den Austausch aufgrund Unterdimensionierung bei starkem Zuzug.



### 11.4.3 Die Siedlungsentwicklung in Pressbaum von 2001 bis 2010

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen bearbeiteten Ausschnitte der Gemeinde Pressbaum mit ihrer jeweiligen Entwicklung der Siedlungsstrukturen in den Jahren 2001 - 2010 dargestellt.



Abbildung 88: Bartberg, Pressbaum 2001



Abbildung 89: Bartberg, Pressbaum 2010



Abbildung 90: Siedlungsentwicklung Bartberg 2001-2010





Abbildung 91: Norbertinumstraße, Pressbaum 2001

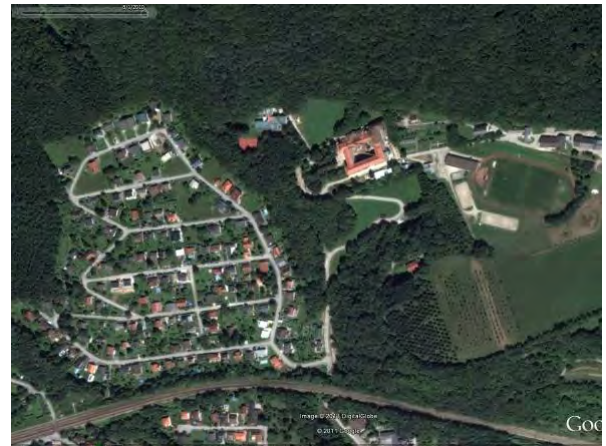


Abbildung 92: Norbertinumstraße, Pressbaum 2010

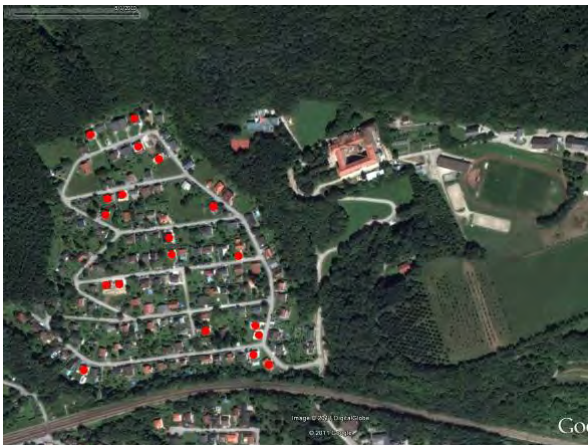


Abbildung 93: Siedlungsentwicklung Norbertinumstraße 2001-2010



Abbildung 94: Karriegelstraße, Pressbaum 2001

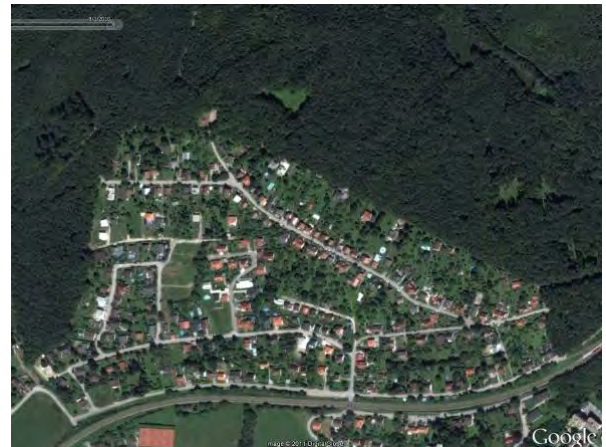


Abbildung 95: Karriegelstraße, Pressbaum 2010

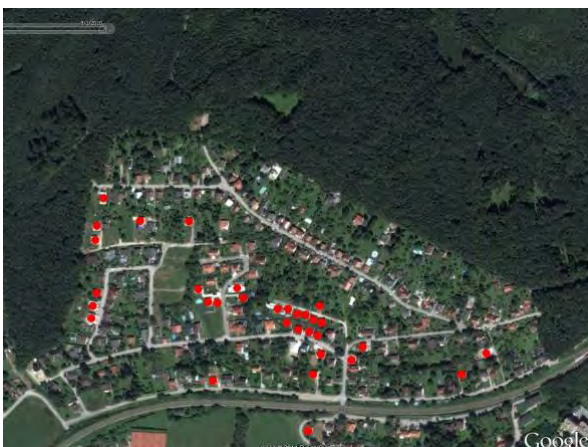


Abbildung 96: Siedlungsentwicklung Karriegelstraße 2001-2010





Abbildung 97: Offene Meidling, Pressbaum 2001



Abbildung 98: Offene Meidling, Pressbaum 2010



Abbildung 99: Siedlungsentwicklung Offene Meidling 2001-2010



Abbildung 100: Friedhof, Pressbaum 2001

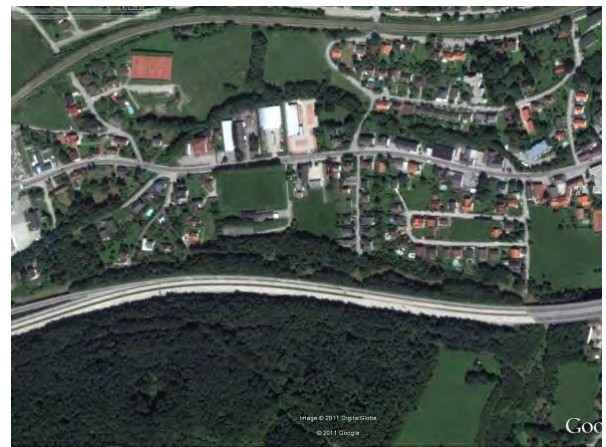


Abbildung 101: Friedhof, Pressbaum 2010



Abbildung 102: Siedlungsentwicklung Friedhof, Pressbaum 2001-2010





Abbildung 103: Zentrum 1, Pressbaum 2001



Abbildung 104: Zentrum 1, Pressbaum 2010



Abbildung 105: Siedlungsentwicklung Zentrum 1 2001-2010



Abbildung 106: Zentrum 2, Pressbaum 2001



Abbildung 107: Zentrum 2, Pressbaum 2010



Abbildung 108: Siedlungsentwicklung Zentrum 2 2001-2010





Abbildung 109: Schöffelgasse, Pressbaum 2001

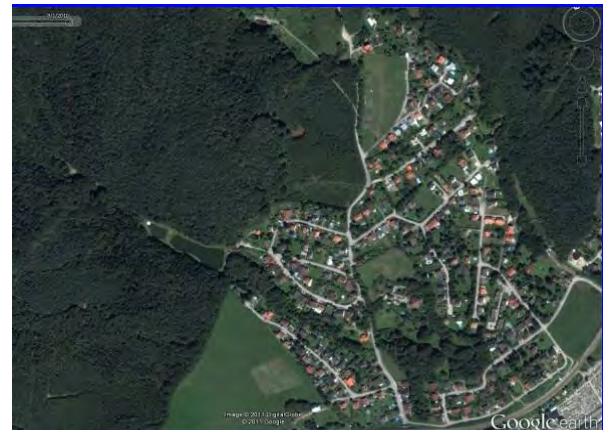


Abbildung 110: Schöffelgasse, Pressbaum 2010

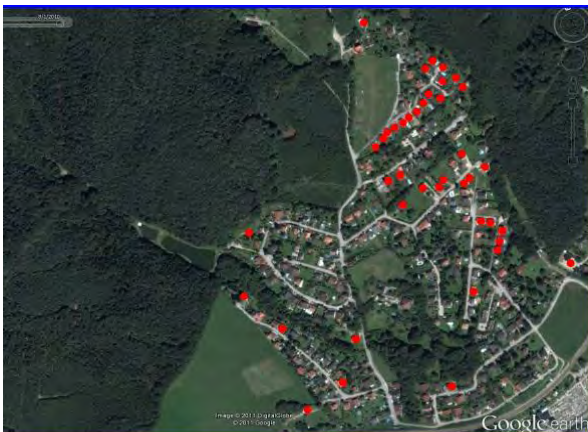


Abbildung 111: Siedlungsentwicklung Schöffelgasse 2001-2010



Abbildung 112: Lawieserstraße, Pressbaum 2001



Abbildung 113: Lawieserstraße, Pressbaum 2010



Abbildung 114: Siedlungsentwicklung Lawieserstraße 2001-2010





Abbildung 115: L2111, Pressbaum 2001



Abbildung 116: L2111, Pressbaum 2010

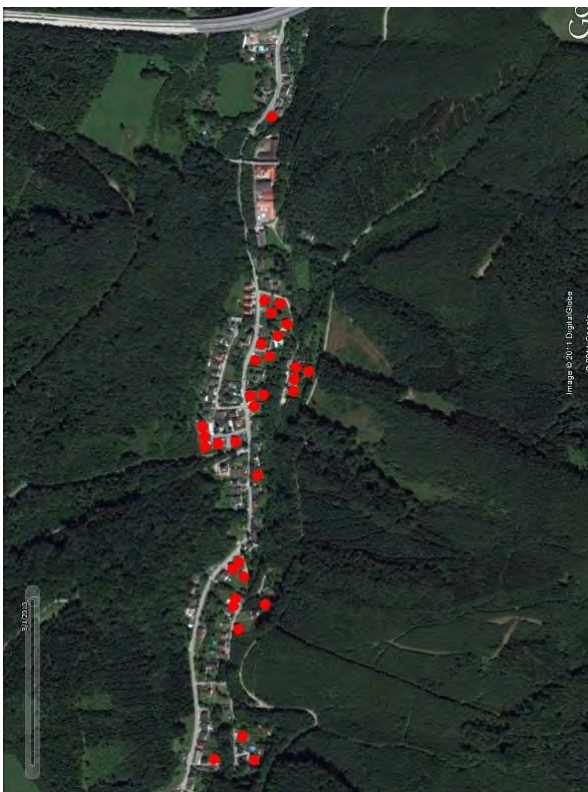


Abbildung 117: Siedlungsentwicklung entlang L2111 2001-2010

Die gewonnenen Erkenntnisse aus den dargestellten Detailkarten wurden zum Zwecke der besseren Übersicht über die Siedlungsentwicklung in eine weitere Karte eingezeichnet, die die Gemeinde Pressbaum als Ganzes darstellt.

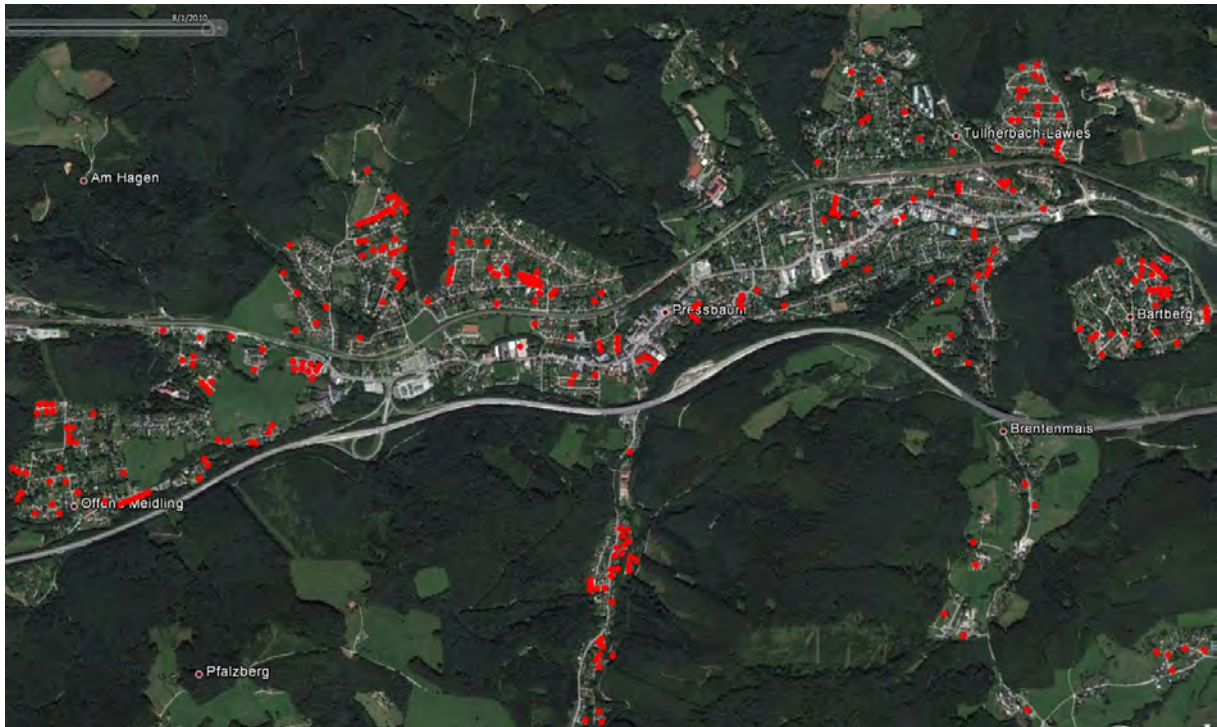


Abbildung 118: Siedlungsentwicklung Pressbaum 2001-2010

Anhand dieser Darstellung kann man gut erkennen, wo die Erweiterung der Siedlungsfläche tatsächlich passiert. Hier kann man wohl nicht von einer Verdichtung des Stadtzentrums sprechen. Die Siedlungstätigkeit passiert vielmehr an den Rändern des Siedlungsgebietes.

Im Süden kann man starke Zuwächse entlang der Landesstraße L2111 erkennen. Mit einer Zunahme der Bevölkerung wird auch der Verkehr entlang dieser Achse zunehmen. Die Forderung der Anrainer nach einer Umfahrungsstraße ist wohl vorprogrammiert.

Auch die Zunahme der Bevölkerung am Gebiet des Bartberges stellt für die Verkehrsinfrastruktur eine Herausforderung dar. Der gesamte Verkehr kanalisiert sich an einer Ausfahrt auf die Bundesstraße B44.

Ähnlich verhält es sich mit dem Gebiet rund um die Schöffelgasse im Nordwesten. Hier kanalisiert sich der gesamte Verkehr an zwei Bahnunterführungen.

Auf die Konsequenzen des sorglosen Umganges mit Ressourcen und mögliche Verbesserungsvorschläge wird später in dieser Arbeit noch Bezug genommen.



### 11.4.4 Das öffentliche Verkehrsnetz in Pressbaum

Die Gemeinde Pressbaum liegt direkt an der Westbahn und kann als öffentlich großteils gut erschlossen bezeichnet werden. Durch den Ort gehen auch Buslinien, die Haltestellen sind in der folgenden Grafik dargestellt.

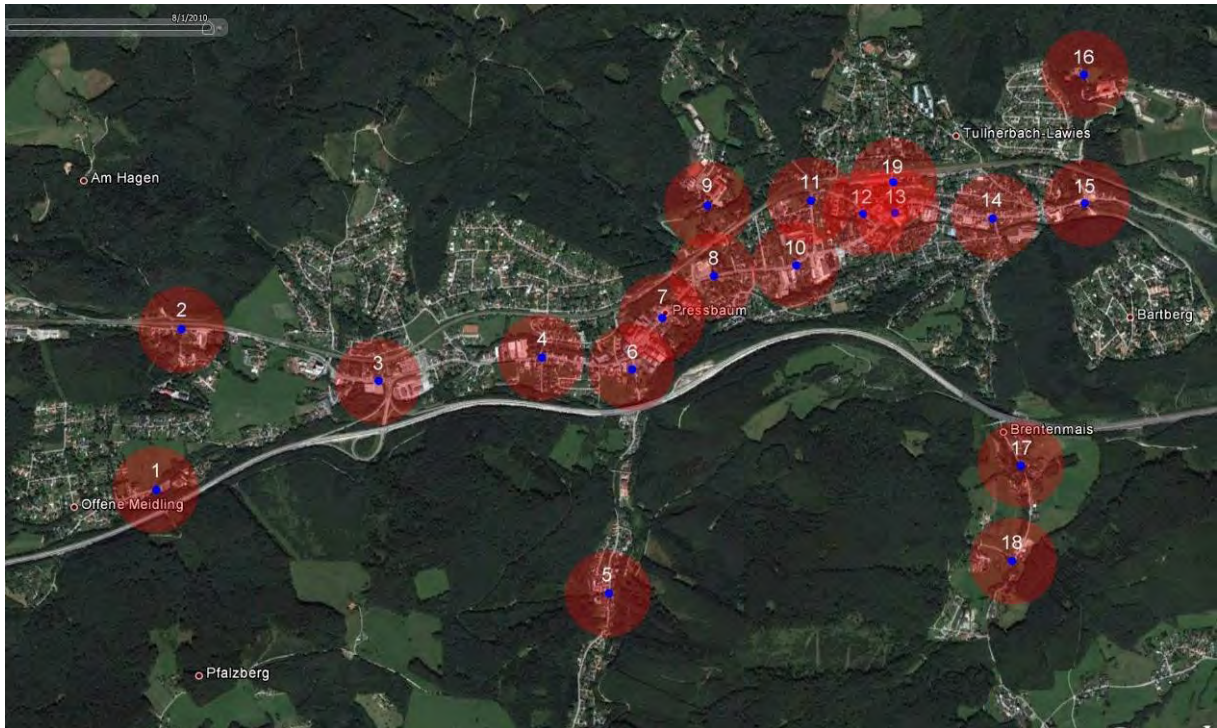


Abbildung 119: Haltestellen Bus mit 200m Einzugsgebiet

Folgende Haltestellen befinden sich auf der Karte:

- |                               |                                    |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 1. Dürrwien Gh Höfer          | 10. Pressbaum Hauptstraße 31       |
| 2. Rekawinkel Sanatorium      | 11. Pressbaum Fröscherstraße       |
| 3. Dürrwien Autobahnanschluss | 12. Tullnerbach Weidlingbachstraße |
| 4. Pressbaum Siedlungsstraße  | 13. Tullnerbach Hauptstraße 45     |
| 5. Pfalzau Pfalzbergstraße    | 14. Tullnerbach Hauptstraße 34     |
| 6. Pressbaum Pfalzauerstraße  | 15. Tullnerbach Norbertinumstraße  |
| 7. Pressbaum Ortsmitte        | 16. Tullnerbach Norbertinum        |
| 8. Pressbaum Krumpöckgasse    | 17. Pressbaum Brentenmais          |
| 9. Pressbaum Sacre Coeur      | 18. Pressbaum Güterweg Poppenreith |
|                               | 19. Tullnerbach-Pressbaum Bahnhof  |



Exkurs zu Methodik und Vorgehensweise:

Die dargestellten blauen Punkte zeigen den Standort der Bushaltestelle, während die roten Kreise das Einzugsgebiet der jeweiligen Station definiert. Als Größe des Einzugsgebietes wurden 200m gewählt. Als Grundlage dieser Annahme dient die folgende Grafik, die zeigt, welche Entfernungen die Menschen bereit sind zurückzulegen. Die Grafik wurde dem Skriptum der Lehrveranstaltung „Transport- und Siedlungswesen“ an der TU Wien entnommen.

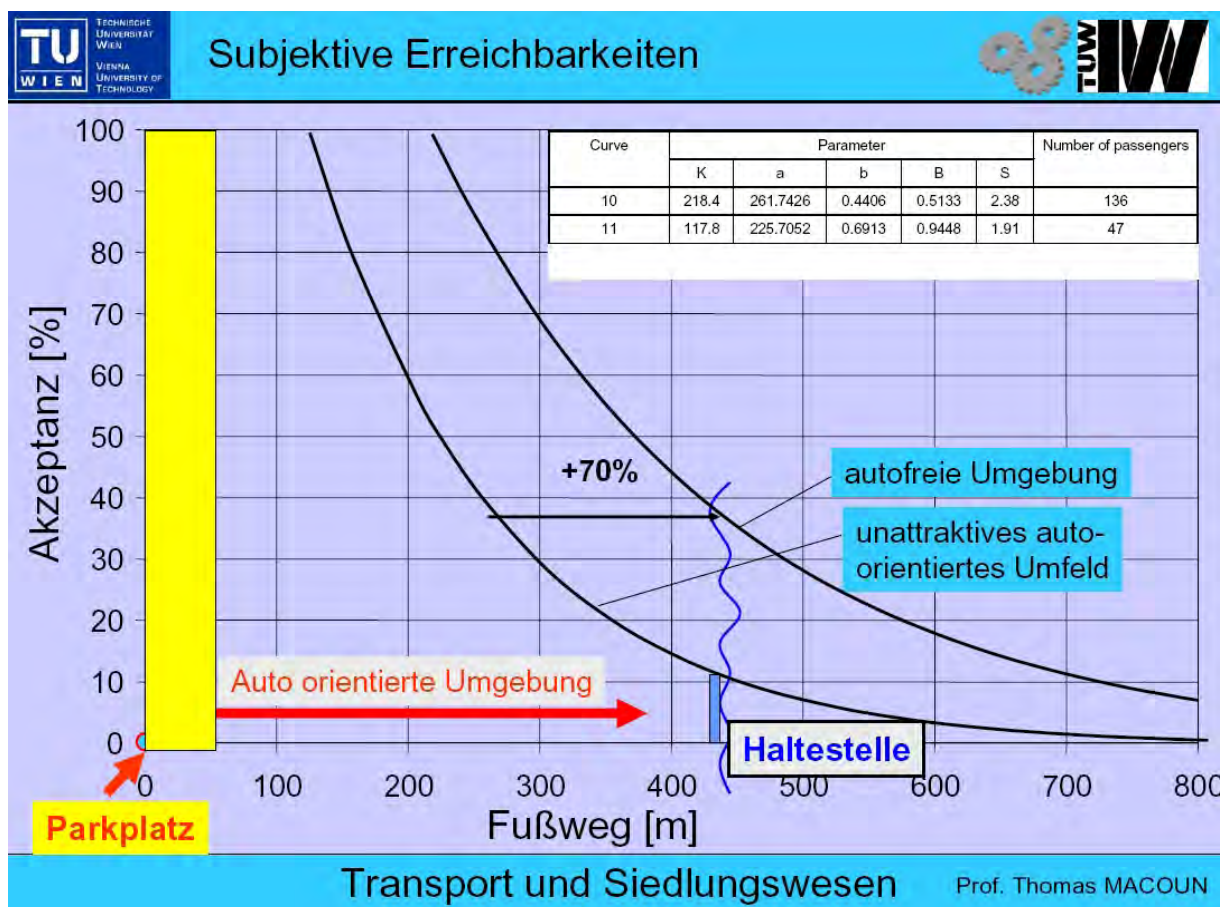


Abbildung 120: Subjektive Erreichbarkeiten

In dieser Grafik ist die grundsätzliche Problematik der Haltestellen abgebildet und kann natürlich widerspruchlos auf das Gebiet des Wienerwaldes angewendet werden.

Auch hier kann man, bei einer genaueren Betrachtung zum Beispiel der Gemeinde Pressbaum, von einer Auto orientierten Umgebung sprechen. Es gibt in den Siedlungsgebieten genügend Parkplätze, um sein Auto vor dem Haus oder in einer kurzen Distanz zu diesem zu parken. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind allerdings meist in weiterer Entfernung als das eigene Fahrzeug. Somit ist die Benützung von

öffentlichen Verkehrsmitteln mit einem höheren Einsatz von Körperenergie und auch mit höheren Anstrengungen verbunden, als die Benützung des eigenen Kraftfahrzeuges. Damit haben öffentliche Verkehrsmittel schon alleine aufgrund der „schwierigeren“ Erreichbarkeit der Haltestellen einen erheblichen Nachteil. Es ist bequemer und angenehmer, vor der eigenen Haustüre in sein Fahrzeug zu steigen und auch keinen schlechten Witterungsverhältnissen ausgesetzt zu sein.

In einer Auto orientierten Umgebung ist die Bereitschaft, eine Distanz von 200m zu der nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs zurückzulegen, nur mehr bei 60% der potentiellen Fahrgäste vorhanden. Einen weiteren negativen Effekt auf die Bereitschaft, den öffentlichen Verkehr zu benutzen, wird in Pressbaum auch die Überwindung von Höhenunterschieden zwischen Wohnung und Haltestelle ausmachen. Durch die auf Hängen gelegenen Siedlungsgebiete können sich doch erhebliche Höhendifferenzen zu den im Tal liegenden Haltestellen ergeben. Zum Beispiel entlang der Lawieserstraße, wo auf einer Luftlinienstrecke von 700m zwischen einem Wohnhaus (Lawieserstraße 49) und der Haltestelle Tullnerbach-Pressbaum Bahnhof eine Höhendistanz von 70m zu bewältigen ist.

Die Haltestellen der Westbahn wurden ebenfalls mit blauen Punkten markiert. Hier wurde das Einzugsgebiet der Haltestellen allerdings mit einem Kreis von 500m Radius sehr großzügig eingeschätzt.

Exkurs Ende.

Es wurden die Grafiken „Siedlungsentwicklung in Pressbaum von 2001-2010“ (siehe Seite 134) und „Haltestellen Bus mit 200m Einzugsgebiet“ (siehe Seite 135) nun miteinander verglichen. In der folgenden Grafik wurden jene Gebiete, die über eine rege Siedlungstätigkeit in den letzten 10 Jahren verfügen und außerhalb des Einzugsbereiches des öffentlichen Verkehrsmittels Bus liegen, herausgearbeitet.

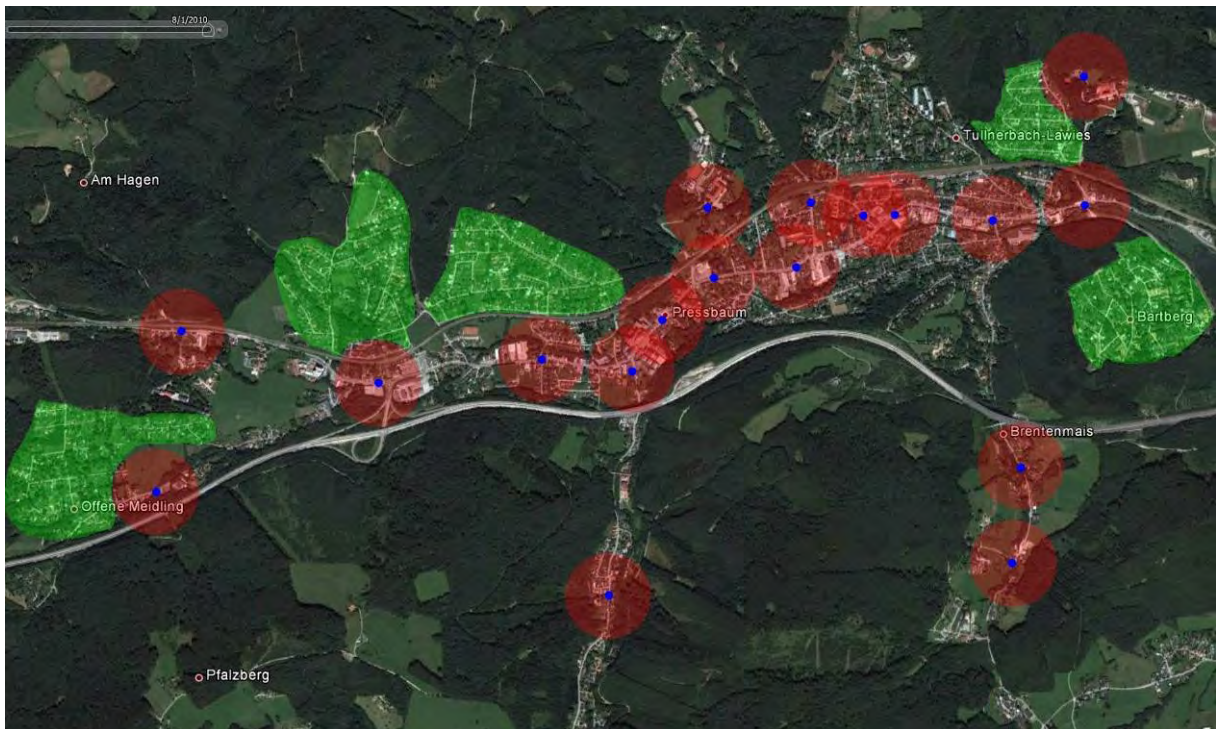


Abbildung 121: Siedlungsgebiet außerhalb Einzugsbereich Bus

Bei den grün dargestellten Gebieten handelt es sich um die Stadtteile Offene Meidling, Bartberg, Haitzawinkel (Gebiet um die Josef Schöffel - Gasse und die Haitzawinkelstraße), Tullnerbach-Lewies und um das Gebiet rund um die Karriegelstraße. Das sind die Gebiete mit auffallender Siedlungstätigkeit zwischen 2001 und 2010.

Es ist auffällig, dass gerade diese Gebiete mit reger Siedlungstätigkeit in den letzten 10 Jahren nicht im Einzugsbereich einer Bushaltestelle liegen und somit mit dem öffentlichen Verkehrsmittel Bus nicht erschlossen sind.

Die Gemeinde Pressbaum liegt an der Westbahn und hat die drei Haltestellen Dürrwien, Pressbaum und Tullnerbach-Pressbaum. Die nachstehende Grafik zeigt die Haltestellen der Westbahn in Pressbaum zusätzlich zu den Haltestellen der Autobusverbindungen.



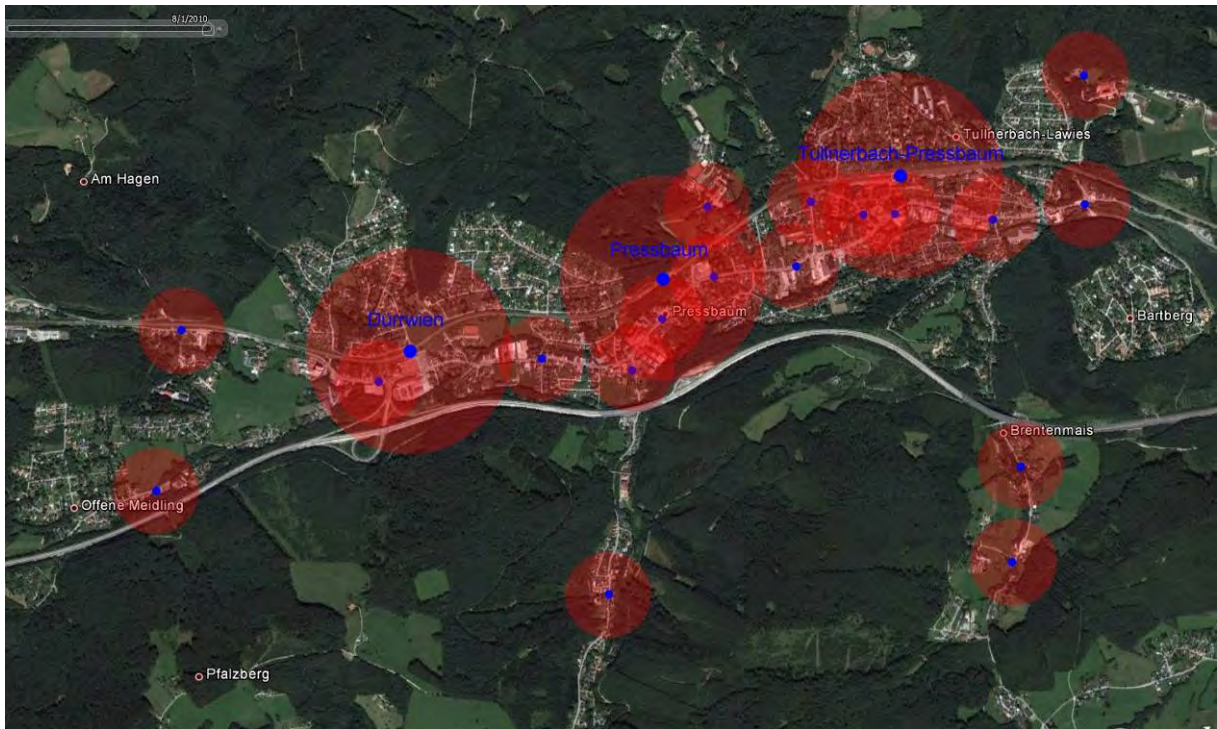


Abbildung 122: Zusätzlich die Haltestellen der Westbahn mit Einzugsgebiet 500m

Auch in dieser Grafik wurden wieder die Siedlungsgebiete mit hohem Zuwachs in den Jahren 2001-2010 herausgearbeitet, die nicht im Einzugsbereich der öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn liegen. Das Ergebnis sieht wie folgt aus.

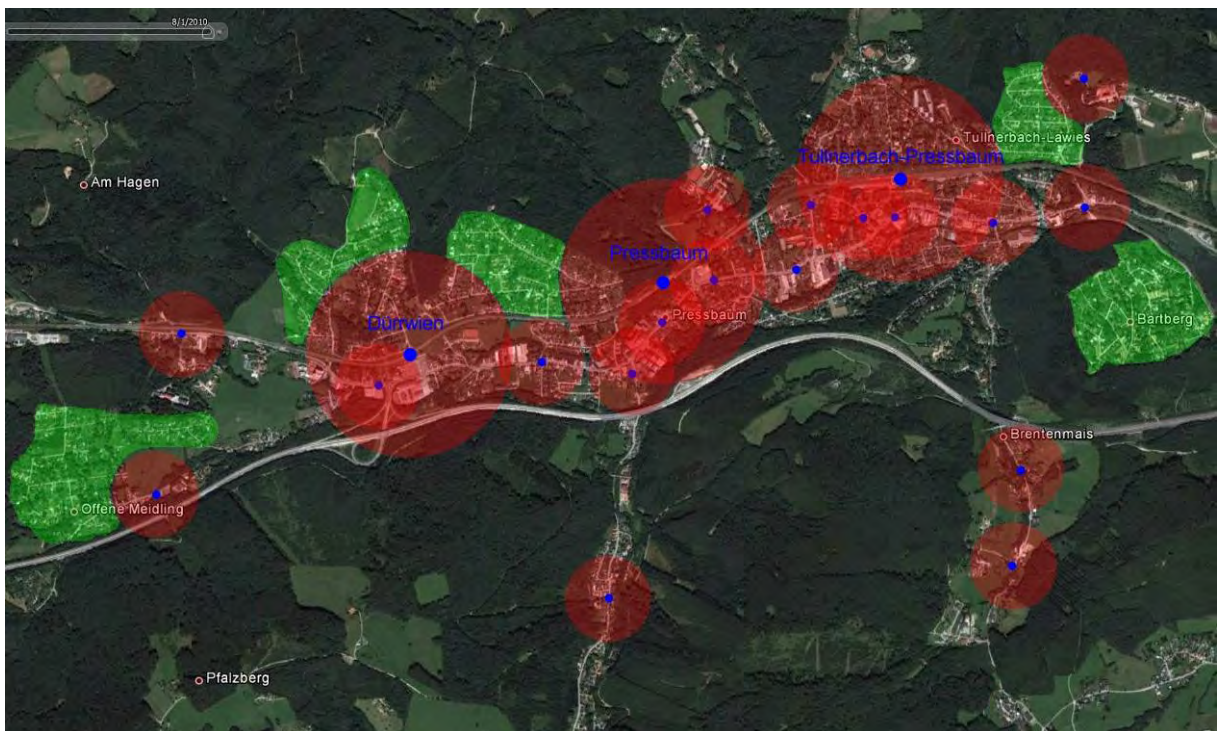


Abbildung 123: Siedlungsgebiete außerhalb des Einzugsbereichs von Bus und Bahn

## 11.4.5 Fahrtzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ausgewählten Zielen

### Exkurs Methodik und Vorgehensweisen

Es werden nun die Fahrtzeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln von der Gemeinde Pressbaum zu ausgewählten Zielen ermittelt. Dabei wird das ÖBB - Reiseportal „SCOTTY - der Routenplaner für Öffis“ auf [www.oebb.at](http://www.oebb.at) verwendet, wo Startpunkt, Ziel und Zeit festgelegt wird. Anschließend wird der Fahrplan mit der jeweiligen Verbindung, der zurückgelegten Strecke und der Fahrtzeit abgerufen.



Abbildung 124: ÖBB SCOTTY Eingabe

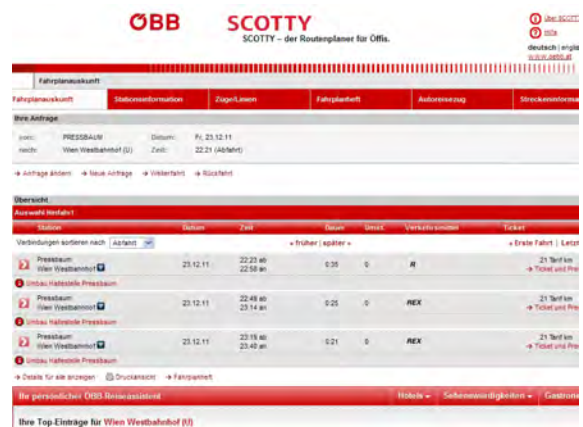


Abbildung 125: ÖBB SCOTTY Fahrplan

Es werden folgende Verbindungen zu Ankunftszeiten 07<sup>00</sup>, 09<sup>00</sup>, 11<sup>00</sup> und 13<sup>00</sup> untersucht:

1. Pressbaum, Lastbergstraße 35 → TU Wien, Karlsplatz
2. Pressbaum, Lastbergstraße 35 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15
3. Pressbaum, Lastbergstraße 35 → IMC FH Krems, Reifgasse 13
4. Pressbaum, Lastbergstraße 35 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109
5. Pressbaum, Am Wienerwald 25 → TU Wien, Karlsplatz
6. Pressbaum, Am Wienerwald 25 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15
7. Pressbaum, Am Wienerwald 25 → IMC FH Krems, Reifgasse 13
8. Pressbaum, Am Wienerwald 25 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109
9. Pressbaum, Hauptstraße 61 → TU Wien, Karlsplatz
10. Pressbaum, Hauptstraße 61 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15
11. Pressbaum, Hauptstraße 61 → IMC FH Krems, Reifgasse 13
12. Pressbaum, Hauptstraße 61 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109



#### Erklärungen zu der Wahl der Startpunkte:

Als Startpunkte wurden nur Häuser gewählt, die in der Zeit von 2001 bis 2010 entstanden sind. Die erste Adresse, Lastbergstraße 35, gehört zu einem Haus im westlichen Teil von Pressbaum, im Stadtteil Offene Meidling. Die zweite Adresse, Am Wienerwald 25, gehört zu einem Haus am Bartberg. Wie bereits vorher erwähnt, befinden sich beide Stadtteile in Gebieten, die weder im Einzugsgebiet einer Bushaltestelle, noch einer Bahnhaltstelle liegen. Die dritte Adresse, Hauptstraße 61, gehört zu einem Bauwerk im Zentrum von Pressbaum. Eigentlich ist die korrekte Adresse Hauptstraße 61a, was allerdings vom Routenplaner nicht erkannt wurde. Daher wird die gleich danebenliegende Hausnummer 61 gewählt.

Es soll mit dieser Wahl der höhere Komfort der Lage im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu peripheren Lagen gezeigt werden.

#### Erklärungen zu der Wahl der Ziele:

Die TU Wien am Karlsplatz wurde als Standort der größten technischen Universität Österreichs gewählt. Der zweite Standort FH St. Pölten wurde aufgrund der Fachhochschule gewählt, und aufgrund der Tatsache, dass die FH neben dem Krankenhaus liegt und somit für viele Arbeitskräfte und Besucher ein potentiell Ziel ist. Mit Krems wurde ein Standort nördlich von Pressbaum gewählt, der aufgrund der FH vor allem für die jüngere Bevölkerungsschicht interessant ist. Das Ziel in Baden ist durch den Sitz der NÖM AG als großer Arbeitgeber interessant, außerdem liegt direkt neben dem Industriegelände mit der Martinek - Kaserne ein Ziel vieler Arbeitnehmer und Rekruten.

Exkurs Ende.

Verb. 1: Pressbaum, Lastbergstraße 35 → TU Wien, Karlsplatz:

	Dürnwien Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	06:10 ab 06:57 an	1:17	1	  
	Dürnwien Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	08:09 ab 08:54 an	1:15	1	  
	Dürnwien Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	10:10 ab 10:56 an	1:16	2	   
	Dürnwien Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	12:10 ab 12:55 an	1:15	2	   

Die Strecke von Lastbergstraße 35 zur Haltestelle Dürnwien beträgt 2,4 km (30 Minuten Gehzeit).

Verb. 5: Pressbaum, Am Wienerwald 25 → TU Wien, Karlsplatz:

	Tullnerbach Norbertinumstraße Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	07:51 ab 08:54 an	1:25	2	   
	Tullnerbach Norbertinumstraße Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	09:52 ab 10:46 an	1:16	1	  
	Tullnerbach Norbertinumstraße Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	12:02 ab 12:55 an	1:15	2	   

Die Strecke von Am Wienerwald 25 bis zur Haltestelle Tullnerbach Norbertinumstraße beträgt 1,7 km (22 Minuten Gehzeit). Es wurde keine Verbindung gefunden, mit der man um 07:00 Uhr am Ziel ist.

Verb. 9: Pressbaum, Hauptstraße 61 → TU Wien, Karlsplatz:

	Pressbaum Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	06:19 ab 06:57 an	0:48	1	  
	Pressbaum Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	08:11 ab 08:54 an	0:53	1	  
	Pressbaum Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	10:18 ab 10:56 an	0:48	1	  
	Pressbaum Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	12:18 ab 12:55 an	0:47	1	  

Die Strecke zur Haltestelle beträgt hier lediglich 300 m (5 Minuten Gehzeit).

Reisezeiten am Bsp. Ankunft um 09:00 Uhr:

Verbindung 1: 75 min, Fußweg = 2400 m

Verbindung 5: 76 min, Fußweg = 1700 m

Verbindung 9: 53 min, Fußweg = 300 m

Vorteile durch Zentrumsnähe (wenn alle Wege zu Fuß zurückgelegt werden):




**Zeitersparnis: mind. 22 min, Wegersparnis: mind. 1200 m**

Verb. 2: Pressbaum, Lastbergstraße 35 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15:

	Dürnwien St.Pölten Matthias-Corvinus-Straße	19.12.11	05:06 ab 06:25 an	1:52	2	    
	Dürnwien Gh Höfer St.Pölten Krankenpflegeschule	19.12.11	07:38 ab 08:59 an	1:36	2	    
	Dürnwien Autobahnanschluss St.Pölten Krankenpflegeschule	19.12.11	09:45 ab 10:59 an	1:43	2	    
	Dürnwien Autobahnanschluss St.Pölten Krankenpflegeschule	19.12.11	11:55 ab 12:59 an	1:33	2	    

Die Strecke von Lastbergstraße 35 zur Haltestelle Dürnwien beträgt 2,4 km, zur Haltestelle Gh Höfer 0,8 km und zur Haltestelle Autobahnanschluss 1,9 km.

Verb. 6: Pressbaum, Am Wienerwald 25 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15:

	Tullnerbach Norbertinumstraße St.Pölten Krankenpflegeschule	19.12.11	07:51 ab 08:59 an	1:35	2	    
	Tullnerbach Norbertinumstraße St.Pölten Krankenpflegeschule	19.12.11	09:52 ab 10:59 an	1:34	2	    
	Tullnerbach Norbertinumstraße St.Pölten Krankenpflegeschule	19.12.11	12:02 ab 12:59 an	1:24	2	    

Die Strecke von Am Wienerwald 25 bis zur Haltestelle Tullnerbach Norbertinumstraße beträgt 1,7 km. Es wurde keine Verbindung gefunden, mit der man um 07:00 Uhr am Ziel ist.

Verb. 10: Pressbaum, Hauptstraße 61 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15:

	Tullnerbach-Pressbaum St.Pölten Matthias-Corvinus-Straße	19.12.11	05:29 ab 06:55 an	1:47	2	     
	Pressbaum St.Pölten Krankenpflegeschule	19.12.11	08:11 ab 08:59 an	1:03	1	   
	Pressbaum St.Pölten Krankenpflegeschule	19.12.11	10:11 ab 10:59 an	1:03	1	   
	Pressbaum St.Pölten Krankenpflegeschule	19.12.11	12:11 ab 12:59 an	1:03	1	   

Die Strecke zur Haltestelle Pressbaum beträgt hier lediglich 300 m, zur Haltestelle Tullnerbach-Pressbaum 1,4 km.

Reisezeiten am Bsp. Ankunft um 09:00 Uhr:

Verbindung 2: 96 min, Fußweg = 800 m

Verbindung 6: 95 min, Fußweg = 1700 m

Verbindung 10: 63 min, Fußweg = 300 m

Vorteile durch Zentrumsnähe (wenn alle Wege zu Fuß zurückgelegt werden):

**Zeitersparnis: mind. 32 min, Wegersparnis: mind. 500 m**

Verb. 3: Pressbaum, Lastbergstraße 35 → IMC FH Krems, Reifgasse 13

	Dürnwien Krems/Donau Stadtpark	19.12.11	05:06 ab 06:47 an	2:21	3	  R REX 
	Dürnwien Stein/Donau Donaulände/Eyblgasse	19.12.11	06:17 ab 08:44 an	3:05	2	 R   
	Dürnwien Krems/Donau Gaswerk-gasse	19.12.11	08:09 ab 10:34 an	2:58	3	 R  R  
	Dürnwien Krems/Donau Gaswerk-gasse	19.12.11	10:10 ab 12:34 an	2:57	3	  REX R  

Die Strecke von Lastbergstraße 35 zur Haltestelle Dürnwien beträgt 2,4 km (30 Minuten Gehzeit).

Verb. 7: Pressbaum, Am Wienerwald 25 → IMC FH Krems, Reifgasse 13

	Tullnerbach Norbertinumstraße Krems/Donau Gaswerk-gasse	19.12.11	07:51 ab 10:34 an	3:08	3	  R R  
	Tullnerbach Norbertinumstraße Krems/Donau Gaswerk-gasse	19.12.11	09:52 ab 12:34 an	3:07	3	  R R  

Die Strecke von Am Wienerwald 25 bis zur Haltestelle Tullnerbach Norbertinumstraße beträgt 1,7 km. Es wurde keine Verbindung gefunden, mit der man um 07:00 und 09:00 Uhr rechtzeitig am Ziel ist.

Verb. 11: Pressbaum, Hauptstraße 61 → IMC FH Krems, Reifgasse 13

	Pressbaum Krems/Donau Stadtpark	19.12.11	05:08 ab 06:47 an	1:59	3	  R REX  
	Pressbaum Krumpöckgasse Krems/Donau Gaswerk-gasse	19.12.11	06:24 ab 08:34 an	2:16	2	  REX  
	Pressbaum Krems/Donau Gaswerk-gasse	19.12.11	08:11 ab 10:34 an	2:36	2	 R R  
	Pressbaum Krems/Donau Gaswerk-gasse	19.12.11	10:39 ab 12:34 an	2:08	2	 REX R  

Die Strecke zur Haltestelle beträgt hier lediglich 300 m (5 Minuten Gehzeit).

Reisezeiten am Bsp. Ankunft um 13:00 Uhr:

Verbindung 3: 177 min, Fußweg = 2400 m

Verbindung 7: 187 min, Fußweg = 1700 m

Verbindung 11: 128 min, Fußweg = 300 m

Vorteile durch Zentrumsnähe (wenn alle Wege zu Fuß zurückgelegt werden):

**Zeitersparnis: mind. 49 min, Wegersparnis: mind. 1200 m**



Verb. 4: Pressbaum, Lastbergstraße 35 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109

 Dürrwien Baden b. Wien Kaserne	19.12.11	05:06 ab 06:35 an	2:02	3	    
 Dürrwien Baden b. Wien Kaserne	19.12.11	06:44 ab 08:47 an	2:36	2	    
 Dürrwien Autobahnanschluss Baden b. Wien Gallstraße	19.12.11	08:47 ab 10:38 an	2:29	4	    
 Dürrwien Baden b. Wien Kaserne	19.12.11	11:10 ab 12:56 an	2:19	3	    

Die Strecke von Lastbergstraße 35 zur Haltestelle Dürrwien beträgt 2,4 km, zur Haltestelle Autobahnanschluss 1,9 km.

Verb. 8: Pressbaum, Am Wienerwald 25 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109

 Tullnerbach Norbertinumstraße Baden b. Wien Kaserne	19.12.11	08:41 ab 10:27 an	2:11	3	    
--	----------	----------------------	------	---	---

Die Strecke von Am Wienerwald 25 bis zur Haltestelle Tullnerbach Norbertinumstraße beträgt 1,7 km. Es wurde keine Verbindung gefunden, mit der man um 07:00, 09:00 und 13:00 Uhr rechtzeitig am Ziel ist.

Verb. 12: Pressbaum, Hauptstraße 61 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109

 Pressbaum Baden b. Wien Kaserne	19.12.11	05:17 ab 06:35 an	1:31	3	    
 Pressbaum Baden b. Wien Kaserne	19.12.11	06:59 ab 08:32 an	1:46	3	    
 Pressbaum Baden b. Wien Gallstraße	19.12.11	09:18 ab 10:38 an	1:44	3	    
 Pressbaum Baden b. Wien Kaserne	19.12.11	11:18 ab 12:41 an	1:36	3	    

Die Strecke zur Haltestelle beträgt hier lediglich 300 m (5 Minuten Gehzeit).

Reisezeiten am Bsp. Ankunft um 11:00 Uhr:

Verbindung 4: 149 min, Fußweg = 1900 m

Verbindung 8: 131 min, Fußweg = 1700 m

Verbindung 12: 104 min, Fußweg = 300 m

Vorteile durch Zentrumsnähe (wenn alle Wege zu Fuß zurückgelegt werden):

**Zeitersparnis: mind. 27 min, Wegersparnis: mind. 1200 m**

### 11.4.6 Die Straßeninfrastruktur in Pressbaum

Die Gemeinde Pressbaum ist sehr gut an das Straßennetz angeschlossen.

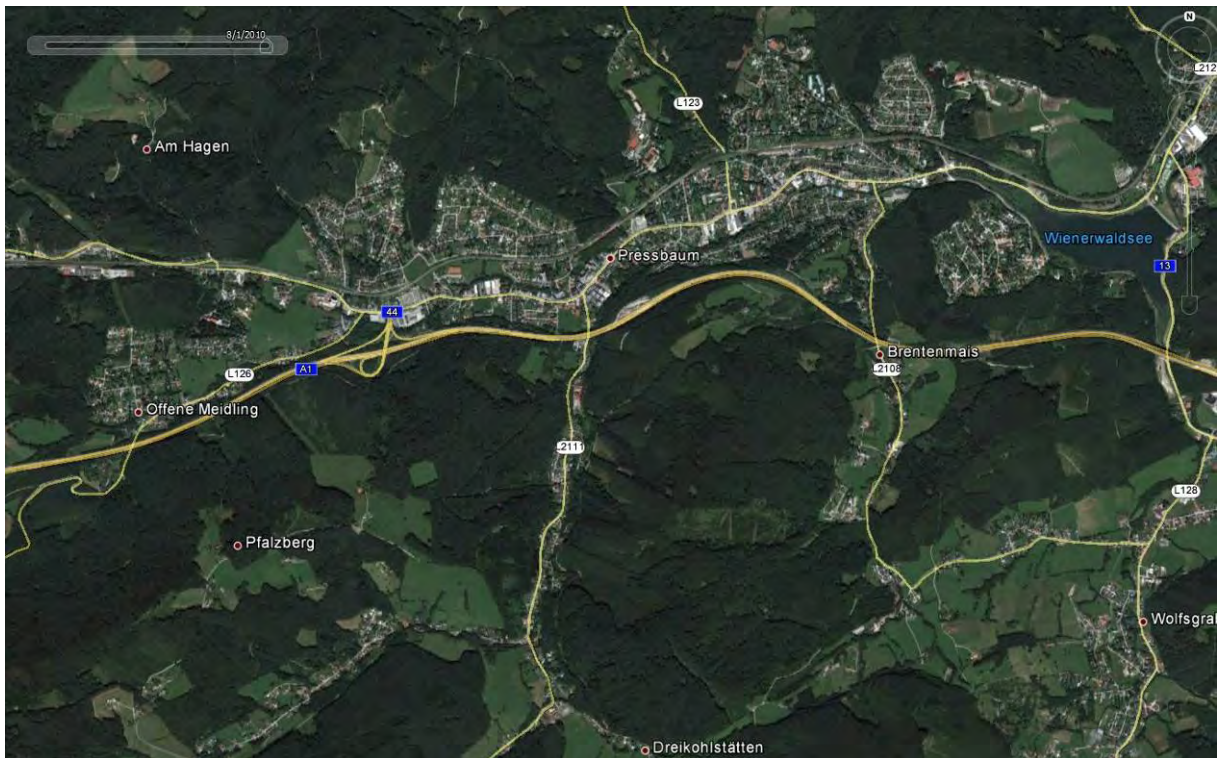


Abbildung 126: Straßeninfrastruktur in Pressbaum

Durch die Gemeinde Pressbaum schlängelt sich die Bundesstraße B44, die von Neulengbach bis Purkersdorf verläuft. In Purkersdorf mündet die B44 dann in die Bundesstraße B1, die weiter Richtung Wien führt. Auf dem Gemeindegebiet von Wien wird die B1 zur B223 (Flötzersteig) und führt Richtung Währinger Gürtel.

Im Süden begrenzt die A1 Westautobahn das Siedlungsgebiet von Pressbaum. Die A1 verläuft von Wien aus über den Knoten Salzburg bis zur Staatsgrenze.



### 11.4.7 Fahrtzeiten mit dem PKW zu ausgewählten Zielen

Es werden nun die Fahrtzeiten unter Idealbedingungen zu den obigen Zielen mit dem PKW ermittelt. Dazu wird der Routenplaner maps.google.de verwendet.

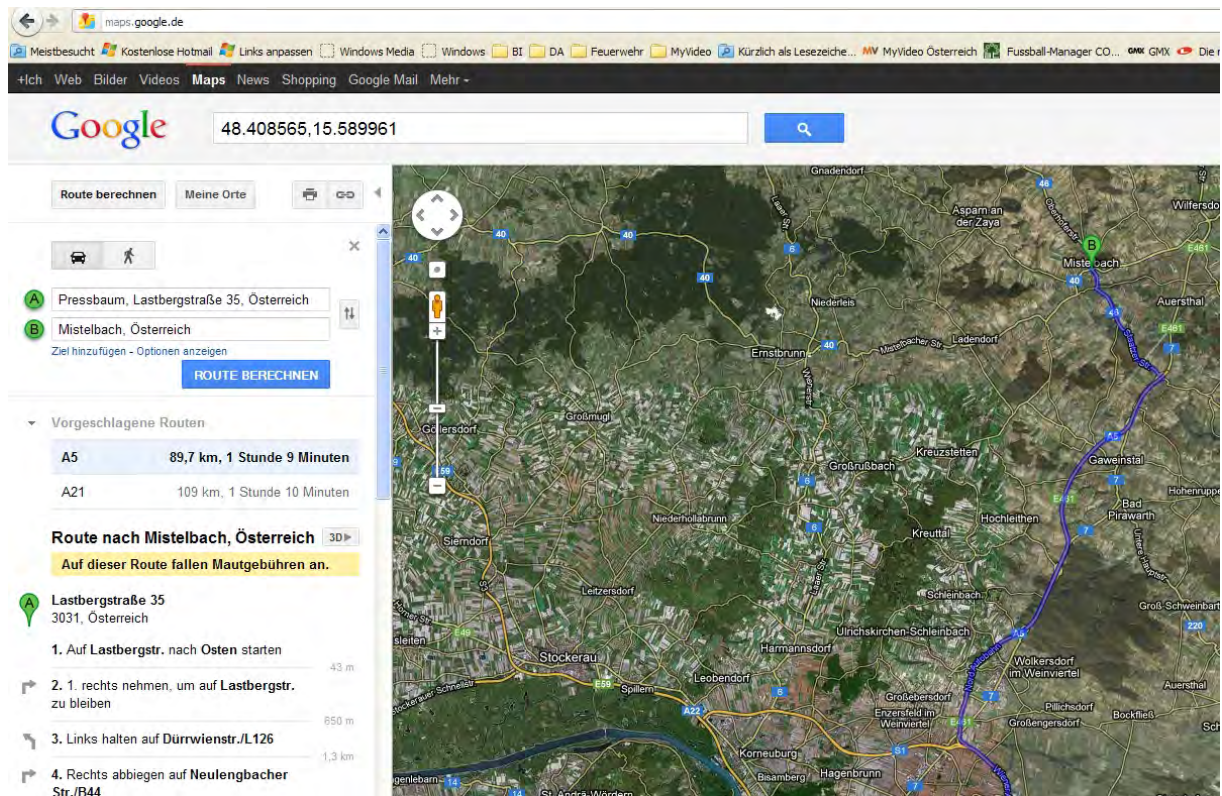


Abbildung 127: Routenplaner zur Ermittlung der Fahrtzeiten

Folgende Verbindungen werden berechnet:

1. Pressbaum, Lastbergstraße 35 → TU Wien, Karlsplatz
2. Pressbaum, Lastbergstraße 35 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15
3. Pressbaum, Lastbergstraße 35 → IMC FH Krems, Reifgasse 13
4. Pressbaum, Lastbergstraße 35 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109
5. Pressbaum, Am Wienerwald 25 → TU Wien, Karlsplatz
6. Pressbaum, Am Wienerwald 25 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15
7. Pressbaum, Am Wienerwald 25 → IMC FH Krems, Reifgasse 13
8. Pressbaum, Am Wienerwald 25 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109
9. Pressbaum, Hauptstraße 61 → TU Wien, Karlsplatz
10. Pressbaum, Hauptstraße 61 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15
11. Pressbaum, Hauptstraße 61 → IMC FH Krems, Reifgasse 13
12. Pressbaum, Hauptstraße 61 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109

Verb. 1: Pressbaum, Lastbergstraße 35 → TU Wien, Karlsplatz:

A1 und B1: 30,4 km, 36 min

Verb. 5: Pressbaum, Am Wienerwald 25 → TU Wien, Karlsplatz:

Neulengbacher Str./B44 und B1: 26,2 km, 37 min

Verb. 9: Pressbaum, Hauptstraße 61 → TU Wien, Karlsplatz:

B1: 26,6 km, 36 min

Verb. 2: Pressbaum, Lastbergstraße 35 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15:

A1: 40,2 km, 42 min

Verb. 6: Pressbaum, Am Wienerwald 25 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15:

A1: 43,5 km, 45 min

Verb. 10: Pressbaum, Hauptstraße 61 → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15:

A1: 39,7 km, 38 min

Verb. 3: Pressbaum, Lastbergstraße 35 → IMC FH Krems, Reifgasse 13

A1 und S33: 69,4 km, 61 min

Verb. 7: Pressbaum, Am Wienerwald 25 → IMC FH Krems, Reifgasse 13

A1 und S33: 72,6 km, 66 min

Verb. 11: Pressbaum, Hauptstraße 61 → IMC FH Krems, Reifgasse 13

A1 und S33: 68,8 km, 59 min

Verb. 4: Pressbaum, Lastbergstraße 35 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109

A21 und Badener Str./B210: 40,6 km, 38 min

Verb. 8: Pressbaum, Am Wienerwald 25 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109

LH130 und Badener Str./B210: 36,1 km, 44 min

Verb. 12: Pressbaum, Hauptstraße 61 → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109

A21: 44,1 km 37 min

### 11.4.8 Bewertung und Vergleich der Fahrtzeiten

#### Das Ziel TU Wien:

Wie erwartet, bietet der Wohnort im Zentrum einen großen Vorteil bei der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel im Vergleich zu den zwei gewählten Wohnorten am äußeren Siedlungsrand. Die Zeit- und Wegersparnis beträgt einmal 22 Minuten und 2400 Meter Weg (Wohnort Lastbergstraße 35) und einmal 23 Minuten und 1200 Meter Weg (Wohnort Am Wienerwald 25). Selbst bei der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel werden wohl die wenigsten Menschen die ermittelten Distanzen zu Fuß zurücklegen. Ein Fußmarsch von 2,4 km zur Haltestelle kann auch nicht als zumutbar angesehen werden. Wenn jetzt noch schlechte Witterungsverhältnisse wie Kälte, Regen, starker Wind, Glatteis, Schnee, große Hitze, etc. vorherrschen, werden auch nur die wenigsten das Fahrrad als Transportmittel wählen. Wenn das Auto als Transportmittel gewählt wird, um den Weg zur Haltestelle im Zentrum zurück zu legen, wird somit Verkehr durch die Stadt erzeugt.

Wird die Strecke zur TU Wien mit dem Auto zurückgelegt, ergibt sich eine Fahrtzeit laut Routenplaner von 37 Minuten im ungünstigsten Fall. Natürlich wurde diese Fahrtzeit unter Idealbedingungen und ohne Verzögerungen aufgrund hohen Verkehrsaufkommens ermittelt. Es kann also davon ausgegangen werden, dass diese Zeit in den seltensten Fällen erreicht werden kann. Die Fahrtzeit vom Stadtzentrum aus mit dem Zug Richtung TU Wien beträgt im ungünstigsten Fall 53 Minuten. Wenn man nun davon ausgeht, dass es an der TU Wien nur Parkplätze in sehr begrenzter Form gibt, kann man zur Fahrtzeit sicher noch einige Minuten zur Parkplatzsuche aufschlagen.

Man kann also erkennen, dass der Zug als öffentliches Verkehrsmittel die Strecke nicht wesentlicher langsamer zurücklegt, als sie mit dem PKW bewältigt werden kann. Diese Konkurrenzfähigkeit besteht natürlich nur, wenn man aufgrund des Wohnortes einen schnellen Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz hat.

Abschließend kann also gesagt werden, dass die Ausweisung von Siedlungsgebiet an Orten, die nicht im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrsnetzes liegen, zusätzlichen Verkehr erzeugen. Und sei es nur, um mit dem PKW die Haltestellen des ÖPNV anzufahren. Will man also die Vorgabe des „Verkehrssparen“ wirklich umsetzen, müssen die Kerngebiete im Stadtzentrum verdichtet werden, bevor an peripher gelegenen Orten Land verbaut wird.



### Das Ziel FH St. Pölten:

Auch bei der Untersuchung dieser Verbindung kann man erkennen, wie vorteilhaft und wichtig der Wohnort im Zentrum und nahe der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Hinblick auf verkehrssparende Siedlungsstrukturen ist. Hier hat sich bei der gewählten Verbindung mit Ankunftszeit 09:00 Uhr eine Zeitdifferenz von 32 Minuten ergeben. Mit Wohnort in Nähe der Haltestelle kann man die Strecke in knapp über einer Stunde erreichen. Die ermittelte Fahrtzeit mit dem PKW beträgt im ungünstigsten Fall 45 Minuten. Wie vorher bereits erwähnt handelt es sich auch bei dieser Fahrtzeit um die Fahrt unter Idealbedingungen. Mit einer Fahrtzeit von 63 Minuten ist das öffentliche Verkehrsnetz hier absolut konkurrenzfähig.

### Das Ziel FH Krems:

Das Ziel Krems ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht wirklich gut erreichbar. Mit einer Fahrtzeit von über zwei Stunden und mindestens zwei Mal umsteigen kann man wohl kaum von einer attraktiven Verbindung sprechen. Trotzdem ergibt sich auch hier eine deutlich kürzere Fahrtzeit, wenn man vom Zentrum aus startet. Die Fahrt mit dem PKW dauert laut Routenplaner nur knapp über eine Stunde. Es ist also für Benutzer des öffentlichen Verkehrs die doppelte Fahrtzeit zu veranschlagen.

Kaum jemand, der über einen PKW verfügt, wird diese Strecke mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen.

### Das Ziel NÖM AG Baden:

Auch bei dieser Verbindung ergibt sich der selbe Trend. Startet man aus dem Zentrum, hat man einen Zeitvorteil von knapp einer halben Stunde im Vergleich zum Start aus den weiter außerhalb gelegenen Siedlungsgebieten. Aber selbst wenn man im Zentrum seinen Wohnsitz hat, ergeben sich erhebliche Fahrtzeitunterschiede zur Benützung eines PKW. Der Routenplaner hat hier eine Fahrtzeit von 44 Minuten im ungünstigsten Fall ermittelt. Selbst wenn man die schnellste Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr heranzieht (91 Minuten), ist die Fahrtzeit mehr als doppelt so lang. Auch die Größe der Liegenschaft am Zielort und die Möglichkeit, mit dem PKW das erwünschte Gebäude anzufahren, machen den öffentlichen Verkehr in diese Destination nicht attraktiver.

Fazit:

Abschließend muss hier erwähnt werden, dass das öffentliche Verkehrsnetz in die Richtung der Großräume St. Pölten und Wien im Vergleich zum PKW absolut konkurrenzfähig ist. Das betrifft aber nur die Fahrtzeit und nicht den Zugang. Während der PKW vor der Haustüre steht, muss erst einmal der Weg zur Haltestelle zurückgelegt werden, bevor das öffentliche Verkehrsnetz benutzt werden kann. Es ist hier absolut keine Chancengleichheit gegeben!

Auch ausschlaggebend für die Wahl des Verkehrsmittels ist die Tatsache, ob ich mein Fahrzeug abstellen kann, wo ich hin fahre. Wenn ich dort wo ich hin fahre keinen Parkplatz habe, werde ich nicht oft mit dem PKW das Ziel anfahren. Hier würde man also über einen guten Steuermechanismus verfügen, die Zahl der PKW - Fahrten über die Reduzierung von PKW - Abstellplätzen zu reduzieren. Natürlich müsste diese Maßnahme auch mit einer Verbesserung der öffentlichen Verbindungen gekoppelt sein. Hier würde der Ball allerdings weniger bei den Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel liegen, als vielmehr bei den Kommunalpolitikern. Nicht das neueste Wagenmaterial macht die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel aus, sondern die Qualität des Zuganges. Hier wären die zuständigen „Fachleute“ in den Gemeinden gefragt, ihre Siedlungen mehr auf den öffentlichen Personennahverkehr auszurichten anstatt mit den Planungen wie bisher fortzufahren und damit den PKW - Verkehr weiter zu steigern.

Die gewählten Ziele nördlich und südlich der Gemeinde Pressbaum sind öffentlich nur schlecht erreichbar. Sowohl in die Richtung Krems als auch in die Richtung Baden liegen die Fahrtzeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln über der doppelten Zeit, die man mit dem PKW benötigt. Hier wäre aus Sicht einer Vermeidung von PKW - Fahrten erheblicher Handlungsbedarf in der Verbesserung des Angebotes.

### 11.4.9 Einrichtungen des täglichen Bedarfs in Pressbaum

Die Einrichtungen des täglichen Bedarfs wurden mit Hilfe der Gelben Seiten auf [www.herold.at](http://www.herold.at) lokalisiert und anschließend in die Luftbilddaufnahme von der Gemeinde Pressbaum aus "Google Earth" eingefügt.

Folgende Ergebnisse wurden auf der Seite von Herold.at erzielt:

#### Lebensmittel, Einzelhandel, Bäckerei, Fleischhauerei:

Hofer KG, Pressbaum, Hauptstraße 46

PENNY Markt, Pressbaum, Hauptstraße 117a

LIDL, Pressbaum, Hauptstraße 74b

SPAR Supermarkt, Pressbaum, Hauptstraße 15

Zielpunkt, Pressbaum, Hauptstraße 19-21

Seiter GmbH, Pressbaum, Hauptstraße 67

BILLA, Tullnerbach, Hauptstraße 60

Simhofer Bäckerei, Pressbaum, Hauptstraße 53

Schirrhofer Fleischwaren, Pressbaum, Hauptstraße 21

Ströbel Fleischhauerei, Pressbaum, Hauptstraße 63a

#### Banken und Sparkassen:

Bank Austria, Pressbaum, Hauptstraße 54

Raiffeisenbank, Pressbaum, Hauptstraße 62

Volksbank, Pressbaum, Hauptstraße 11a

#### Apotheken:

Apotheke Pressbaum, Pressbaum, Hauptstraße 1

#### Ärzte für Allgemeinmedizin:

Dr. Brandstetter, Pressbaum, Hauptstraße 99

Dr. Barfuß, Pressbaum, Josef-Kremslehner-Gasse 1

#### Fachärzte für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde:

Dr. Mostic, Tullnerbach, Hauptstraße 47

Dr. Ransmayr und Dr. Kresse, Pressbaum, Ludwig-Kaiser-Straße 19

Dr. Arnberger, Pressbaum, Hauptstraße 103D

Dr. Kotlarenko, Pressbaum, Fünkhgasse 2

Kindergärten und Kinderbetreuung:

Hilfswerk - Schülertreff Wiental, Pressbaum, Hauptstraße 77

Hilfswerk Wiental - Kinder, Jugend & Familie, Pressbaum, Hauptstraße 60a

Kindergarten, Pressbaum, Hauptstraße 65

Sacre Coeur Pressbaum - Hort, Pressbaum, Klostergasse 12

Sacre Coeur - Übungskindergarten, Pressbaum, Klostergasse 12

NÖ Landeskindergarten, Tullnerbach, Forsthausstraße 8a

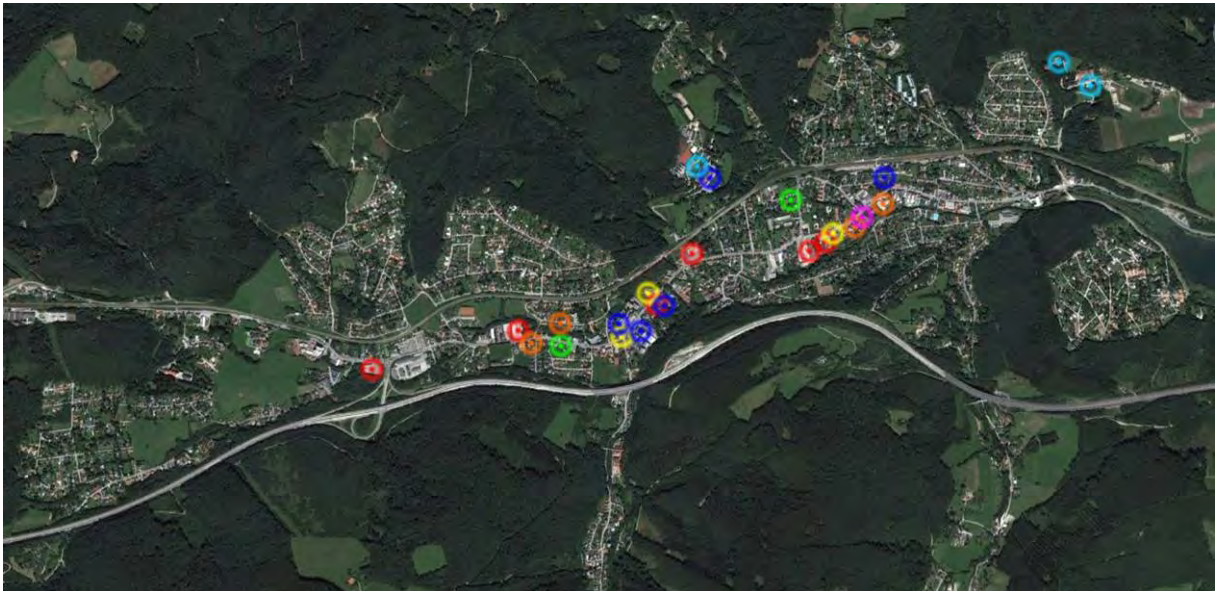
Schulen:

Sacre Coeur Bildungsanstalt für Kindergartenpädagogik, Pressbaum, Klostergasse 12

Sacre Coeur Pressbaum - Gymnasium und Realgymnasium, Pressbaum, Klostergasse 12

Landwirtschaftliche Fachschule, Tullnerbach, Norbertinumstraße 9

BG - BRG Purkersdorf, Tullnerbach, Norbertinumstraße 7



Legende:








-  Lebensmittel, Einzelhandel, Bäckerei, Fleischhauerei:
-  Ärzte für Allgemeinmedizin
-  Fachärzte für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde:
-  Apotheken
-  Banken und Sparkassen:
-  Kindergärten und Kinderbetreuung
-  Schulen

Abbildung 128: Infrastruktureinrichtungen Pressbaum



Es fällt beim Betrachten dieser Grafik sofort auf, dass sich sämtliche Infrastruktureinrichtungen entlang der Hauptstraße konzentrieren. Die einzigen Ausnahmen sind die Schulstandorte Sacre Coeur und Norbertinumstraße.

Die großen Handelsketten entlang der Hauptstraße verfügen über Parkplätze direkt vor dem Geschäft, was die Ausrichtung auf den Autoverkehr deutlich zeigt.

In den Siedlungsgebieten und Stadtteilen abseits des Zentrums und entlang der Hauptstraße gibt es keine Möglichkeiten, Einkäufe zu erledigen. Die oftmals relativ großen Distanzen zum nächstgelegenen Lebensmittelgeschäft können dank der Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr bequem mit dem PKW zurückgelegt werden.

Es soll hier aber auch nicht unerwähnt bleiben, dass es in der Nähe der Standorte der großen Lebensmittelketten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gibt. Der negative Aspekt an der Sache ist allerdings der, dass die periphereren Siedlungsteile nicht gut genug an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sind, um in der Busverbindung zum Lebensmittelgeschäft eine attraktive Alternative zum eigenen PKW zu sehen.

## 11.5 Genauere Betrachtung der Gemeinde Judenau-Baumgarten

### 11.5.1 Die Siedlungsentwicklung in Judenau-Baumgarten von 2001 bis 2010

Es wurde hier die selbe Methodik und Vorgehensweise wie im vorigen Kapitel gewählt, um die Siedlungsentwicklung zu illustrieren. Die Gemeinde Judenau-Baumgarten wurde gewählt, weil sie über Baulandreserven von 39,8% des Baulandes 2006<sup>117</sup> verfügt und damit Spitzenreiter aller Wienerwaldgemeinden ist. Es kann also davon ausgegangen werden, dass hier auf ein hohes Bevölkerungswachstum gesetzt wird.

Es wird in der Folge auf die Abbildungen der einzelnen Siedlungsgebiete verzichtet. Es folgt gleich die Darstellung der gekennzeichneten Siedlungserweiterungen von 2001 bis 2010 mit roten Punkten, wie schon im vorigen Kapitel.



Abbildung 129: Siedlungsentwicklung Judenau-Baumgarten 2001 bis 2010

Auffallend ist in dieser Darstellung die Ausweitung der Siedlung im Gebiet Judenau in Richtung Osten. Auch in den übrigen Gebieten findet die Siedlungstätigkeit eher an den Rändern der bestehenden Strukturen statt.

<sup>117</sup> WONKA Erich, Wienerwaldatlas, Band I, Salzburg, 2011, S. 28

### 11.5.2 Das öffentliche Verkehrsnetz in Judenau-Baumgarten

Die Gemeinde Judenau-Baumgarten ist mit einer Buslinie mit Haltestellen entlang der Hauptstraße ausgestattet. Folgende Einzugsbereiche der Haltestellen haben sich bei der Untersuchung der Gemeinde ergeben. Es wurden dabei wieder Kreise mit Radius 200 Meter um die Haltestelle gezogen.



Abbildung 130: Haltestellen Bus mit 200 m Einzugsgebiet

Folgende Haltestellen befinden sich auf der Karte:

1. Judenau-Sieghartskirchen Bahnhof
2. Judenau Hauptplatz
3. Judenau Schlossplatz
4. Judenau Ufergasse
5. Zöfing bei Tulln Ortsmitte
6. Baumgarten am Tullnerfeld Schule
7. Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße
8. Baumgarten am Tullnerfeld Fichtengasse
9. Freundorf bei Tulln Lindenplatz
10. Freundorf bei Tulln Hauptstraße 2/17
11. Freundorf bei Tulln Kreuzgasse



Es wurde die Siedlungsentwicklung in den Jahren von 2001 bis 2010 betrachtet und mit den Einzugsgebieten der Haltestellen verglichen, woraus sich die folgende Grafik entwickelt hat.



Abbildung 131: Siedlungsgebiete außerhalb des Einzugsbereichs von Bus

Wie man der Grafik entnehmen kann, ist die Gemeinde großteils im Einzugsgebiet des öffentlichen Verkehrs. Auch die grün markierten Siedlungsgebiete mit Zuwachs in den Jahren 2001 bis 2010 liegen nicht weit von Haltestellen der Buslinie entfernt. Es kann hier nicht wirklich von peripheren Lagen gesprochen werden. Auffallend ist in dieser Gemeinde, dass es viele Grünflächen und somit Freiflächen entlang der Hauptstraße gibt. Es würde absolut Sinn machen, diese Baulücken mit Bedacht auf genügend Frei- und Grünräume zu verbauen und somit die Siedlungsstrukturen zu verdichten. Es bleibt zu hoffen, dass die neu entstandenen Siedlungen im Osten von Judenau und im Osten von Freundorf nicht weiter ausgeweitet werden.

Im folgenden Kapitel werden wieder die Fahrtzeiten zu unterschiedlichen Zielen ermittelt. Abweichend zu der Untersuchung der Gemeinde Pressbaum werden hier nur von einem Startort im Zentrum von Baumgarten (Haltestelle Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße) aus die Fahrtzeiten ermittelt. Durch die gute Erreichbarkeit der Haltestellen von jedem Gebiet aus, ist hier nicht mit großen Abweichungen in der Reisezeit zu rechnen.

Als Ziele werden die bereits vorher verwendeten Standorte in Wien, Krems und St. Pölten gewählt. Auf die Zieldestination Baden wird diesmal verzichtet, stattdessen kommt mit der Konrad-Lorenz-Straße in Tulln ein interessantes Ziel hinzu. Dort befinden sich ein Standort der BOKU, ein Forschungszentrum, eine Fachhochschule und das Landeskrankenhaus Tulln.

### 11.5.3 Fahrtzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ausgewählten Zielen

#### Verb. 1: Baumgarten, Hauptstraße Hst. → TU Wien, Karlsplatz:

	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	05:10 ab 06:11 an	1:01	2	 REX 
	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	07:18 ab 08:41 an	1:23	3	  REX 
	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	09:22 ab 10:56 an	1:34	2	  
	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Wien Karlsplatz (U4)	19.12.11	11:50 ab 12:46 an	0:56	2	 R 

#### Verb. 2: Baumgarten, Hauptstraße Hst. → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15:

	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße St.Pölten Matthias-Corvinus-Straße	19.12.11	06:57 ab 08:55 an	1:58	3	   
	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße St.Pölten Matthias-Corvinus-Straße	19.12.11	08:18 ab 10:32 an	2:14	2	  
	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße St.Pölten Matthias-Corvinus-Straße	19.12.11	10:22 ab 12:32 an	2:10	2	  

Es wurde keine Verbindung gefunden, mit der man um 07:00 Uhr am Ziel ist.

#### Verb. 3: Baumgarten, Hauptstraße Hst. → IMC FH Krems, Reifgasse 13:

	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Stein/Donau Donaulände/Eyblgasse	19.12.11	06:57 ab 08:44 an	1:55	1	  
	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Krems/Donau Gaswerkergasse	19.12.11	08:03 ab 10:34 an	2:34	3	  R  
	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Krems/Donau Gaswerkergasse	19.12.11	10:50 ab 12:34 an	1:47	2	 REX  

Es wurde keine Verbindung gefunden, mit der man um 07:00 Uhr am Ziel ist.

#### Verb. 4: Baumgarten, Hauptstraße Hst. → BOKU-Standort Tulln, Konrad-Lorenz-Straße 20:

	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Tulln/Donau Egon-Schiele-Gasse	19.12.11	06:15 ab 06:27 an	0:21	0	 
	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Tulln/Donau Umspannwerk	19.12.11	07:18 ab 07:31 an	0:29	0	 
	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Tulln/Donau Egon-Schiele-Gasse	19.12.11	10:50 ab 11:02 an	0:21	0	 
	Baumgarten am Tullnerfeld Hauptstraße Tulln/Donau Egon-Schiele-Gasse	19.12.11	12:50 ab 13:02 an	0:21	0	 



### 11.5.4 Die Straßeninfrastruktur in Judenau-Baumgarten

Auf der folgenden Grafik ist eine Übersicht über die Anbindungen der Gemeinde Judenau-Baumgarten abgebildet.



Abbildung 132: Straßeninfrastruktur in Judenau-Baumgarten

Durch die Gemeinde führt die L 118. Die Landesstraße verläuft von der Wiener Straße B 1 in Mitterndorf über Michelhausen zur L 123 in Judenau. Von Judenau aus verläuft die L 118 durch Zöfing und Baumgarten bis zur B 213 in Kleinstaasdorf. Die B 213 mündet dann bei Ried am Riederberg wieder in die B 1.

Durch das Gemeindegebiet von Judenau verläuft zudem die B 19, die auf der Höhe von Altlangbach von der Westautobahn abzweigt und bis Tulln führt.

### 11.5.5 Fahrtzeiten mit dem PKW zu ausgewählten Zielen

Verb. 1: Baumgarten, Hauptstraße Hst. → TU Wien, Karlsplatz:

B1: 34,4km 44 Minuten

Verb. 2: Baumgarten, Hauptstraße Hst. → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15:

LH118 und B1: 34,6km 40 Minuten

Verb. 3: Baumgarten, Hauptstraße Hst. → IMC FH Krems, Reifgasse 13:

S5: 53,3km 49 Minuten

Verb. 4: Baumgarten, Hauptstraße Hst. → BOKU-Standort Tulln, Konrad-Lorenz-Straße 20:

L2138 und B214: 6,8km 11 Minuten

### 11.5.6 Bewertung und Vergleich der Fahrtzeiten

Wenn man sich die Fahrtzeiten zu dem gewählten Ziel in Wien und in Tulln ansieht, dann können diese Ziele als öffentlich gut erschlossen bezeichnet werden. Wie auch schon im vorigen Kapitel, wurden die Fahrtzeiten mit dem PKW wieder unter Idealbedingungen ermittelt.

Der Standort Krems ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln eher schlecht erreichbar. Ist man mit dem PKW lediglich 49 Minuten unterwegs, muss man selbst bei der schnellsten Verbindung (107 Minuten) mit mehr als der doppelten Fahrtzeit rechnen.

Besonders auffallend ist die Fahrtzeit zum Standort nach St. Pölten. Die zurückgelegte Distanz ist mit 34,6km fast exakt die selbe, wie bis zur TU Wien (34,4km). Während laut Routenplaner die Strecke nach St. Pölten mit dem PKW sogar schneller zurückgelegt wird (40 Minuten) als die nach Wien (44 Minuten), zeigt sich bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ein anderes Bild. Hier ist man nach St. Pölten deutlich länger unterwegs. Mit einer Fahrtzeit im günstigsten Fall von 118 Minuten braucht man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fast die dreifache Zeit als bei einer Fahrt mit dem PKW. Die Busverbindung kann hier nicht wirklich als Alternative zum motorisierten Individualverkehr gesehen werden.

### **11.5.7 Einrichtungen des täglichen Bedarfs in Judenau-Baumgarten**

Die Einrichtungen des täglichen Bedarfs wurden mit Hilfe der homepage der Gemeinde Judenau-Baumgarten, [www.judenau-baumgarten.at](http://www.judenau-baumgarten.at), lokalisiert und in die Luftbildaufnahme der Gemeinde aus "Google Earth" eingezeichnet.

#### Lebensmittel, Einzelhandel, Bäckerei, Fleischhauerei:

Bäckerei-Konditorei Kaffee Mühle, Judenau, Wienerwaldstraße 13

Kaufhaus Brand, Freundorf, Kirschengasse 16

Nah&Frisch Bachtrögler, Judenau, Florianipark 12

#### Banken und Sparkassen:

-

#### Apotheken:

-

#### Ärzte für Allgemeinmedizin:

Dr. Prem, Judenau, Florianipark 11

#### Fachärzte für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde:

DDr. Beer, Judenau, An der Tulln 18

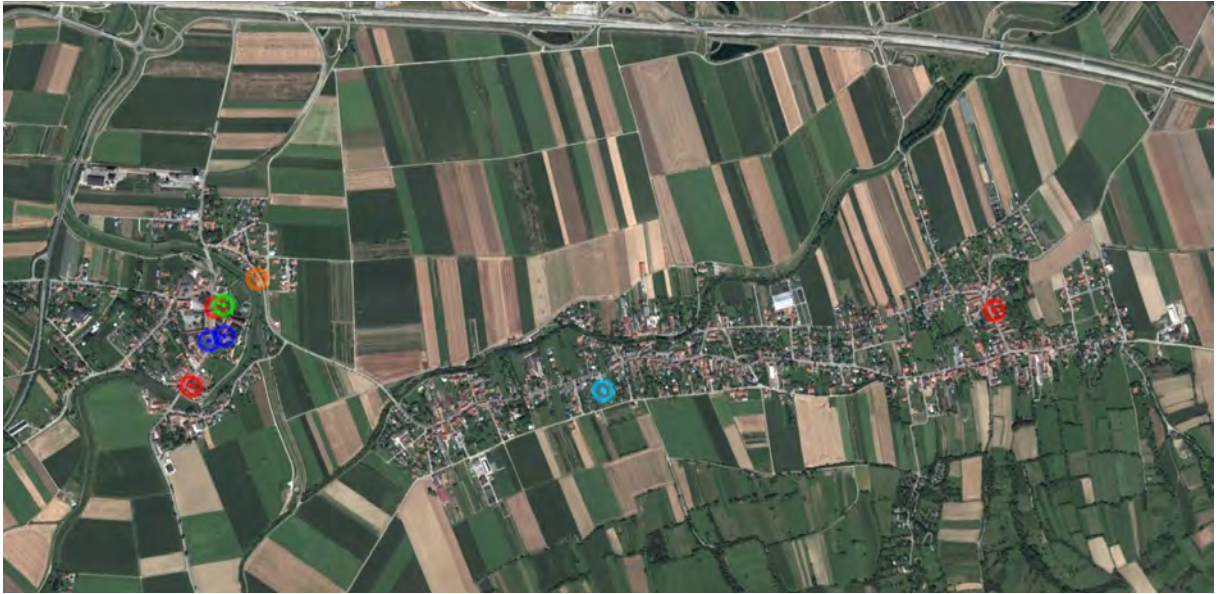
#### Kindergärten und Kinderbetreuung:

Kindergarten 1, Judenau, Schlossplatz 1

Kindergarten 2, Judenau, Schlossplatz 3

#### Schulen:

Volksschule Judenau-Baumgarten, Baumgarten, Hauptstraße 28



Legende:






-  Lebensmittel, Einzelhandel, Bäckerei, Fleischhauerei:
-  Ärzte für Allgemeinmedizin
-  Fachärzte für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde:
-  Kindergärten und Kinderbetreuung
-  Schulen

Abbildung 133: Infrastruktureinrichtungen Judenau-Baumgarten

Die Abbildung zeigt die Lage der unterschiedlichen Einrichtungen. Während im Gemeindeteil Judenau mit einer Bäckerei und einem Nahversorger Nah&Frisch der Bedarf an Nahrungsmitteln relativ gut gedeckt wird, schaut es in den Gemeindeteilen Zöfling und Baumgarten schlechter aus. Auch die medizinische Versorgung ist nur im Gemeindeteil Judenau zufriedenstellend. Das selbe gilt für das Angebot an Kinderbetreuung und Kindergartenplätzen.



## 11.6 Genauere Betrachtung der Gemeinde Alland

### 11.6.1 Die Siedlungsentwicklung in Alland von 2001 bis 2010

Auch bei der Betrachtung der Gemeinde Alland wird zuerst einmal die Siedlungstätigkeit in den Jahren 2001 bis 2010 betrachtet. Wie schon im vorigen Kapitel wird auch hier auf die Darstellung der einzelnen Siedlungsteile verzichtet und die Siedlungstätigkeit gleich anhand der Übersichtskarte über die gesamte Gemeinde dargestellt.



Abbildung 134: Siedlungsentwicklung Alland 2001 bis 2010

Bei Betrachtung der Darstellung sieht man zwei Gebiete, an denen vergleichsweise auffallend viele Häuser hinzugekommen sind. Es handelt sich dabei um das Gebiet entlang der Lutterkordtgasse im Westen von Alland und um das Gebiet rund um die Fichtengasse/Rosengasse im Osten der Gemeinde Alland. Auch auf dieser Karte ist auffällig, dass die Gemeinde eher an den Rändern wächst, während im Zentrum nur sehr vereinzelt Häuser neu entstanden sind.

### 11.6.2 Das öffentliche Verkehrsnetz in Alland

Die Gemeinde Alland ist mit einer Buslinie mit insgesamt fünf Haltestellen ausgestattet. Folgende Einzugsbereiche der Haltestellen haben sich bei der Untersuchung der Gemeinde ergeben. Es wurden dabei wieder Kreise mit Radius 200 Meter um die Haltestelle gezogen.



Abbildung 135: Haltestellen Bus mit 200 m Einzugsgebiet

Folgende Haltestellen befinden sich auf der Karte:

1. Alland Neuhof
2. Alland Hauptplatz
3. Alland Klausenstraße/P+R
4. Alland Fichtengasse
5. Alland Birkenweg



Es wurde die Siedlungsentwicklung in den Jahren von 2001 bis 2010 betrachtet und mit den Einzugsgebieten der Haltestellen verglichen, woraus sich die folgende Grafik entwickelt hat.



Abbildung 136: Siedlungsgebiete außerhalb des Einzugsbereichs von Bus

Grundsätzlich ist zu sagen, dass die Gemeinde Alland nicht flächendeckend mit Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ausgestattet ist.

Das Gebiet mit reger Entwicklung im Osten der Gemeinde rund um die Fichtengasse ist mit einer Haltestelle gut erschlossen, das Gebiet im Westen rund um die Lutterkordtgasse überhaupt nicht. In der abgebildeten Grafik ist dieses Gebiet grün markiert.

Im folgenden Kapitel werden wieder die Fahrtzeiten mit dem öffentlichen Verkehr zu unterschiedlichen Zielen ermittelt. Es wird dieses Mal als Startpunkt der Fahrt die Haltestelle "Alland Hauptplatz" gewählt. Die Entfernung von der Adresse "Alland, Lutterkordtgasse 574" zu der nächstgelegenen Haltestelle wurde mittels Routenplaner ermittelt. Dabei ergibt sich eine Distanz von 1,3 km zu den beiden Haltestellen "Alland Hauptplatz", sowie "Alland Neuhof". Die benötigte Zeit zu Fuß wurde mit 17 Minuten angegeben. Diese Zeit ist bei den ermittelten Reisezeiten von der Haltestelle im Zentrum noch aufzuschlagen.





Als Fahrtziele werden die TU Wien, die FH St. Pölten, Baden und Heiligenkreuz gewählt.

### 11.6.3 Fahrtzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ausgewählten Zielen

#### Verb. 1: Alland Hauptplatz → TU Wien, Karlsplatz:

	Alland Hauptplatz Wien Karlsplatz (Resselpark)	19.12.11	05:00 ab 06:46 an	1:46	1	 
	Alland Hauptplatz Wien Karlsplatz (U1)	19.12.11	07:55 ab 09:04 an	1:09	1	 
	Alland Hauptplatz Wien Karlsplatz (Resselpark)	19.12.11	08:27 ab 09:58 an	1:31	2	  
	Alland Hauptplatz Wien Karlsplatz (Resselpark)	19.12.11	10:33 ab 11:58 an	1:25	2	  













#### Verb. 2: Alland Hauptplatz → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15:

	Alland Klausenstraße/P+R St.Pölten Matthias-Corvinus-Straße	19.12.11	06:20 ab 07:25 an	1:20	1	  
	Alland Klausenstraße/P+R St.Pölten Matthias-Corvinus-Straße	19.12.11	07:07 ab 08:25 an	1:33	1	  
	Alland Hauptplatz St.Pölten Matthias-Corvinus-Straße	19.12.11	08:15 ab 10:55 an	2:40	4	     
	Alland Hauptplatz St.Pölten Matthias-Corvinus-Straße	19.12.11	10:19 ab 12:55 an	2:36	4	     

#### Verb. 3: Alland Hauptplatz → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109:

	Alland Hauptplatz Baden b. Wien Gallstraße	19.12.11	06:28 ab 07:08 an	0:54	1	  
	Alland Hauptplatz Baden b. Wien Kaserne	19.12.11	08:15 ab 08:46 an	0:34	1	  
	Alland Hauptplatz Baden b. Wien Kaserne	19.12.11	10:19 ab 11:15 an	0:59	1	  
	Alland Hauptplatz Baden b. Wien Kaserne	19.12.11	12:25 ab 13:14 an	0:52	1	  

#### Verb. 4: Alland Hauptplatz → Stift Heiligenkreuz, Heiligenkreuz 40:

	Alland Hauptplatz Heiligenkreuz b. Baden Stift/Badner Tor	19.12.11	06:47 ab 06:53 an	0:10	0	 
	Alland Hauptplatz Heiligenkreuz b. Baden Stift/Badner Tor	19.12.11	08:27 ab 08:39 an	0:16	0	 
	Alland Hauptplatz Heiligenkreuz b. Baden Stift/Badner Tor	19.12.11	10:33 ab 10:39 an	0:10	0	 
	Alland Hauptplatz Heiligenkreuz b. Baden Stift/Badner Tor	19.12.11	12:55 ab 13:02 an	0:11	0	 



### 11.6.4 Die Straßeninfrastruktur in Alland

Die folgende Grafik zeigt die Straßeninfrastruktur um und in Alland.

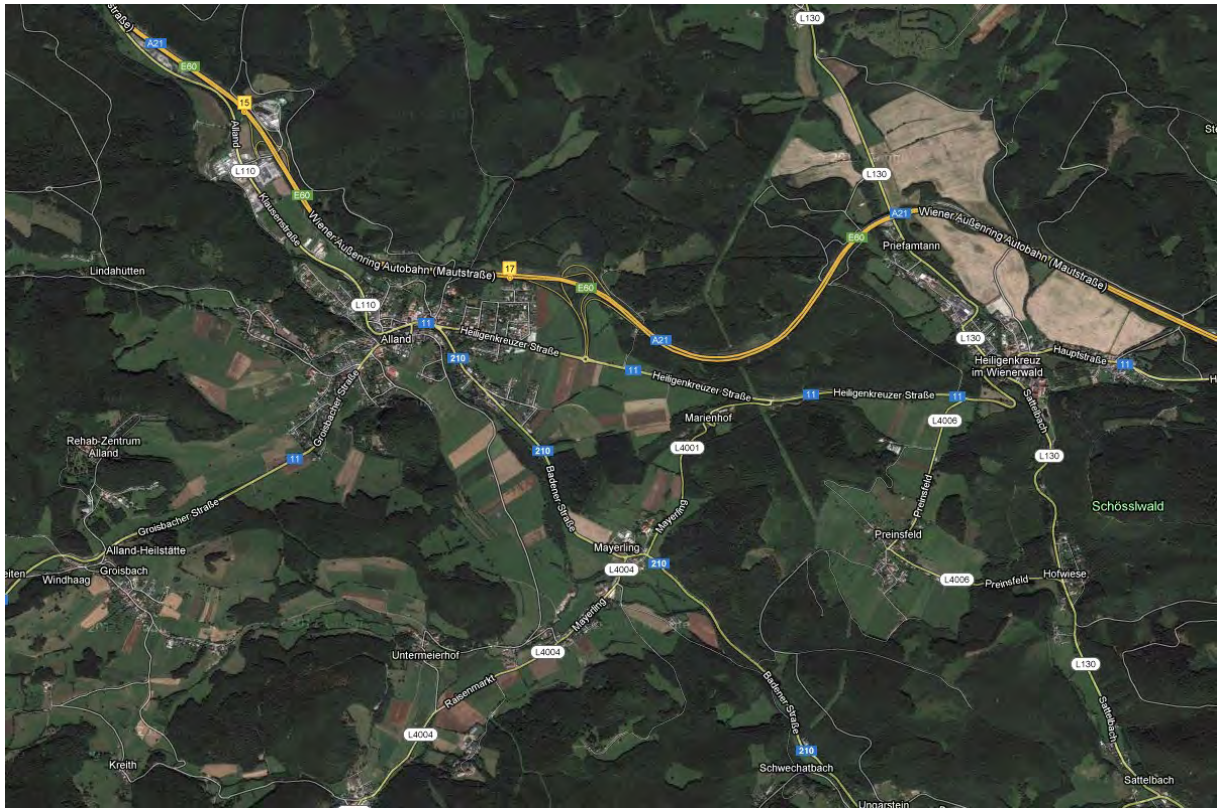


Abbildung 137: Straßeninfrastruktur in Alland

Nördlich von Alland verläuft die A21, die Wiener Außenringautobahn. Durch die Gemeinde verläuft die Bundesstraße B11, die Mödlinger Straße. Diese erstreckt sich von Schwechat über Mödling, Hinterbrühl, Gaaden bei Mödling und Heiligenkreuz, führt durch Alland und endet in Weissenbach an der Triesting.

Direkt in Alland beginnt die Badener Straße, die Bundesstraße B210. Sie verläuft von Alland aus über Mayerling, Sattelbach, geht durch das Helenental, durch Baden und endet in Ebreichsdorf.

Die Gemeinde Alland kann als sehr gut an die Straßeninfrastruktur angeschlossen bezeichnet werden. Mit der im Norden gelegenen Wiener Außenringautobahn besteht eine hochrangige Straßenverbindung in Richtung südliches Wien und in die Richtung Westautobahn. Auch in Richtung Süden ist die Gemeinde mit der B210 durch eine hochrangige Straßenverbindung angeschlossen. Somit können die Städte Wien, St. Pölten und Baden als sehr gut angeschlossen gesehen werden.

### 11.6.5 Fahrtzeiten mit dem PKW zu ausgewählten Zielen

Verb. 1: Alland Hauptplatz → TU Wien, Karlsplatz:

A21: 37,2 km, 27 Minuten

Verb. 2: Alland Hauptplatz → FH St. Pölten, Matthias Corvinus - Straße 15:

A21 und A1: 46,8 km, 39 Minuten

Verb. 3: Alland Hauptplatz → NÖM AG Baden, Vöslauer Straße 109:

B210: 17,4 km, 17 Minuten

Verb. 4: Alland Hauptplatz → Stift Heiligenkreuz, Heiligenkreuz 40:

B11: 4,4 km 5 Minuten

### 11.6.6 Bewertung und Vergleich der Fahrtzeiten

Bei der Ermittlung der Fahrtzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist auffallend, dass es teilweise nicht möglich ist, zu der gewünschten Zeit am Ziel zu sein. Hinzu kommen noch die wirklich langen Fahrtzeiten im Vergleich zum PKW. Selbst nach Wien fährt man, wenn man nicht die günstigste Verbindung heran zieht, mehr als die dreifache Zeit. Nach St. Pölten braucht man selbst im günstigsten Fall die doppelte Zeit. Auch zum Ziel bei Baden muss man mit der doppelten bis dreifachen Fahrtzeit rechnen, als wenn man die Strecke mit dem PKW zurücklegt. Dabei wird aber davon ausgegangen, dass die Fahrtzeit erst ab der Haltestelle bemessen wird. Bei der Vorstellung des öffentlichen Verkehrsnetzes in Alland wurde schon erwähnt, dass der Anmarschweg zur Haltestelle im Zentrum durchaus 17 Minuten beanspruchen kann. Rechnet man diese Zeit noch zu den im Vergleich zum PKW schon langen Fahrtzeiten des öffentlichen Verkehrs dazu und berücksichtigt die Tatsache, oft nicht pünktlich zur gewünschten Zeit am Ziel sein zu können, dann muss der öffentliche Verkehr in Alland als absolut unzureichend eingestuft werden. Die Busverbindungen können nicht als wirkliche Alternative zum PKW-Verkehr gesehen werden.

### **11.6.7 Einrichtungen des täglichen Bedarfs in Alland**

Die folgenden Einrichtungen wurden dem Branchenverzeichnis auf der homepage der Gemeinde Alland, [www.alland.at](http://www.alland.at), entnommen. In der Folge werden diese Standorte wieder in eine Luftbildaufnahme der Gemeinde aus "Google Earth" eingezeichnet.

#### Lebensmittel, Einzelhandel, Bäckerei, Fleischhauerei:

Nistelberger Auguste, Alland, Hauptstraße 71

Unimarkt, Alland, Heiligenkreuzerstraße 584

ADEG, Alland, Parkgasse 26

Zielpunkt, Alland, Heiligenkreuzerstraße 466

Bäckerei Stangl, Alland, Hauptplatz 142

#### Banken und Sparkassen:

Volksbank, Alland, Hauptplatz 31

Raiffeisenkasse, Alland, Hauptstraße 135

#### Apotheken:

Buchenapotheke, Alland, Klausenstraße 129

#### Ärzte für Allgemeinmedizin:

Dr. Scharf-Hofner, Alland, Hauptstraße 115

Dr. Kellner, Alland, Heiligenkreuzerstraße 222

#### Fachärzte für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde:

Dr. Raimann, Alland, Hauptstraße 498

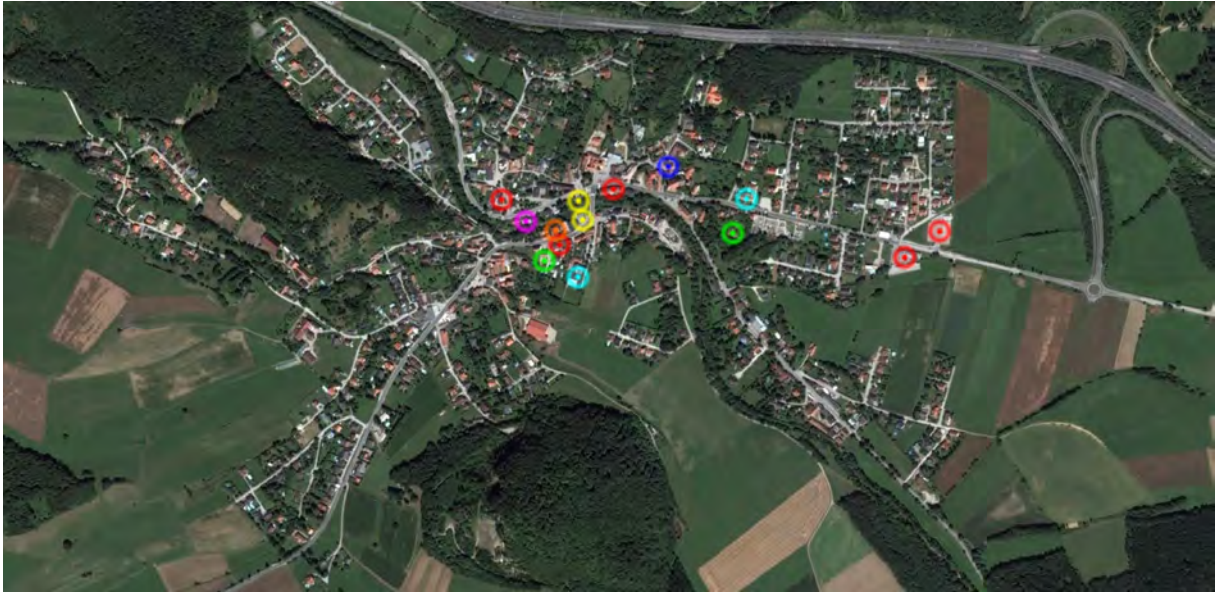
#### Kindergärten und Kinderbetreuung:

NÖ Landeskinderarten Alland, Alland, Gruberweg 150

#### Schulen:

Volksschule Alland, Alland, Heiligenkreuzerstraße 151

Hauptschule Alland, Alland, Badgasse 303



Legende:








-  Lebensmittel, Einzelhandel, Bäckerei, Fleischhauerei:
-  Ärzte für Allgemeinmedizin
-  Fachärzte für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde:
-  Apotheken
-  Banken und Sparkassen:
-  Kindergärten und Kinderbetreuung
-  Schulen

Abbildung 138: Infrastruktureinrichtungen Alland

Die Auswertung der Standorte hat ergeben, dass die Gemeinde Alland im Zentrum sehr gut erschlossen ist. Nicht nur Nahversorger, sondern auch Arzt, Apotheke, Kindergarten, Schule und Banken sind fußläufig gut erreichbar. Allerdings fällt auch auf, dass die Gebiete im Nordwesten, im Westen und im Südwesten der Gemeinde nicht mit den Einrichtungen des täglichen Bedarfs ausgestattet sind. Im Osten, am Rand des Gemeindegebietes wurden mit Billa und Zielpunkt zwei Handelsketten angesiedelt.

Durch die weite Entfernung mancher Siedlungsteile zum Ortszentrum wird wohl der PKW, sofern vorhanden, oft als Transportmittel zum Ort des Einkaufs benutzt werden. Es darf vermutet werden, dass eher die auf den Autoverkehr ausgelegten Strukturen eines Billa oder Zielpunktes am Ortsende angefahren werden, als ein Geschäft im Zentrum. Schon allein das große Angebot an freier Parkfläche direkt vor dem Eingang lässt dem Geschäft im Zentrum nur wenig Chancen.



## 11.7 Weitere Beispiele von Siedlungsformen

Die Gemeinden Pressbaum, Judenau-Baumgarten und Alland wurden rein willkürlich zur genaueren Betrachtung ausgewählt. In diesem Kapitel soll anhand von anderen Gemeinden gezeigt werden, dass es im gesamten Bereich des Wienerwaldes zu Planungen kommt, die den gesetzten Zielen widersprechen.

Die Gemeinden oder Teile der Gemeinden werden mittels Luftbildaufnahmen vom Jahr 2010, entnommen aus "Google Earth", in diesem Kapitel dargestellt. Die vorherrschenden Siedlungsstrukturen sind geprägt von hohem Flächenverbrauch aufgrund von sehr geringer Baudichte. Die folgenden Abbildungen geben einen Eindruck davon, wie im Gebiet des Biosphärenpark Wienerwald häufig Siedlungsstrukturen aussehen.



Abbildung 139: Ameisbühel

Hier wurden scheinbar planlos Bauland entlang der Straße ausgewiesen. Die Folge ist eine Siedlung ohne wirklichen Kern und ohne reelle Chance für irgendeine Form des öffentlichen Verkehrs.

Die folgenden zwei Abbildungen stellen ebenfalls Siedlungsstrukturen dar, die entlang einer Straße entstanden sind und dementsprechend auch auf den Autoverkehr ausgerichtet sind.





Abbildung 140: Klausen-Leopoldsdorf



Abbildung 141: Weissenbach bei Mödling



Es wird auch nicht davor halt gemacht, ganze Waldstücke zu roden und auf dem gewonnenen Land planlos für den Autoverkehr zugeschnittenen Siedlungen zu errichten. Die folgenden drei Abbildungen stellen solche Siedlungsteile dar.



Abbildung 142: Siedlung bei Neustift im Walde



Abbildung 143: Siedlung bei Fahrafeld am Rand des Biosphärenparks





Abbildung 144: Siedlung bei Breitenfurt

Die nachfolgenden Aufnahmen zeigen Siedlungsstrukturen, die durch hohen Flächenbedarf bei gleichzeitig dünn besiedelten Gebieten auffallen.



Abbildung 145: Siegenfeld





Abbildung 146: Gablitz und Umgebung



Abbildung 147: Untermauerbach





Abbildung 148: Gebiet um Wolfpassing an der Grenze des Biosphärenparks (schwarze Linie)

Obwohl nicht mehr im Biosphärenpark, soll hier Tulln nicht unerwähnt bleiben. Die folgende Luftbildaufnahme zeigt, wie man mit Ressourcen nicht umgehen sollte.



Abbildung 149: Siedlung im Süden von Tulln

## 11.8 Widersprüche zu den Leitzielen

### 11.8.1 Widersprüche zum Europäischen Raumentwicklungskonzept

In den ersten Kapiteln dieser Arbeit wurde das Europäische Raumentwicklungskonzept vorgestellt. Darin sind ein paar Forderungen enthalten, die eine bessere Entwicklung des Raumes gewährleisten sollen. Die bisher gezeigten Bilder der Siedlungsentwicklung deuten aber darauf hin, dass diese Empfehlungen hier nicht beachtet wurden.

*Intelligentes und ressourcensparendes Management des städtischen Ökosystems.*<sup>118</sup>

*Eine bessere Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln, die sowohl effektiv als auch umweltfreundlich sind.*<sup>119</sup>

*Raumverträglichkeitsprüfungen sollten zukünftig Voraussetzung für alle größeren Verkehrsprojekte sein.*<sup>120</sup>

*Ebenso sollten die Raum- und Verkehrsplanung stärker verzahnt werden.*<sup>121</sup>

*Raumentwicklungspolitik kann einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten, indem sie auf energiesparende und verkehrsreduzierende Siedlungsstrukturen und Standorte hinwirkt sowie zum verstärkten Einsatz von CO<sub>2</sub>-neutralen erneuerbaren Energien beiträgt.*<sup>122</sup>

*Deshalb ist ein effizienter Bodenschutz notwendig, der die natürlichen Ressourcen und Bodenfunktionen erhält. Dazu gehört, dass nutzungsbedingte Verdichtungen, Erosionen und Bodenzerstörungen ebenso vermindert werden wie Einträge von Schadstoffen oder die übermäßige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungszwecke.*<sup>123</sup>

<sup>118</sup>Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (81)

<sup>119</sup>Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (81)

<sup>120</sup>Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (109)

<sup>121</sup>Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (123)

<sup>122</sup>Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (140)

<sup>123</sup>Europäische Kommission, EUREK-Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999, Absatz (141)

Bei den Recherchen zu dieser Arbeit habe ich mich auch mit Gemeinderäten in zwei Gemeinden unterhalten und nach der Praxis bei Maßnahmen bezüglich Siedlungserweiterung und Umwidmungen gefragt.

Mir wurde in einer Gemeinde erklärt, dass es kein Örtliches Raumordnungsprogramm gibt und Umwidmungen nach Bedarf durchgeführt werden. Solange keine Siedlungsgrenzen verletzt werden, könne man als Gemeinde machen was man will, war die klare Antwort. Das erklärt natürlich auch, warum die Siedlungsentwicklung großteils so passiert, wie sie passiert. Jede Gemeinde ist darauf bedacht, die Einwohnerzahlen zu erhöhen. Dazu ist scheinbar jedes Mittel recht.

Es muss hier aber auch einmal gesagt werden, dass die Zuständigkeit für Umwidmungen beim jeweiligen Bürgermeister und seinem Gemeinderat liegt. Da es sich bei den Bürgermeistern der Gemeinden in den seltensten Fällen um Fachleute im Bereich Verkehrs- oder Raumplanung handeln wird, verfügen diese Politiker über die Macht Entscheidungen zu treffen, deren Auswirkungen sie nur schwer einschätzen werden können. Wenn man sich die Entwicklungen und Strukturen der vorher schon abgebildeten Gemeinden betrachtet, erhärtet sich dieser Verdacht. Es ist mir unverständlich, warum hier Leute die Entwicklung von Gemeinden steuern dürfen, die keinerlei Ausbildung oder Kenntnis in ihrem Wirkungsbereich haben. Es ist mir kein anderer Beruf als der eines Politikers bekannt, indem man ohne jegliche fachspezifische Ausbildung solch schwerwiegende Entscheidungen treffen darf. Maßnahmen in der Siedlungsentwicklung, Ausweisung von Bauland und der Bau von Straßeninfrastruktur betrifft ja nicht nur das jeweilige Gemeindegebiet in dem die Maßnahmen umgesetzt werden, sondern hat Auswirkungen auf den gesamten Raum.

Die im EUREK geforderten Raumverträglichkeitsprüfungen sind wohl eher ein Wunsch als eine wirkliche Voraussetzung für Bautätigkeiten in einer Gemeinde. Auch die beschriebene stärkere Verzahnung von Raum- und Verkehrsplanung bleibt scheinbar ein gut gemeinter Rat. Die Forderung nach energiesparenden und verkehrsreduzierenden Siedlungsstrukturen im Sinne des Klimaschutzes kann im Gebiet des Biosphärenpark Wienerwald im Großen und Ganzen als nicht erfüllt betrachtet werden.



### **11.8.2 Widersprüche zum Österreichischen Raumentwicklungskonzept**

Dieses Kapitel bezieht sich auf das Kapitel 5 "ÖREK - Österreichisches Raumentwicklungskonzept" (Seite 51-61) in dieser Arbeit. Sämtliche hier angeführten Forderungen sind darin genannt und mit Verweisen versehen. Hier werden nun jene Passagen zum Zwecke der besseren Übersicht angeführt, die der Praxis im Wienerwald entgegenstehen bzw. die bei der Umsetzung von Bauvorhaben konsequent missachtet werden.

*Die sparsame, schonende Nutzung des Raumes und der Umwelt.*

*Demnach muss die Nutzung so effizient erfolgen, dass keine irreversiblen Auswirkungen auf den Naturhaushalt oder andere Nutzungsformen entstehen, und die Entwicklungschancen der eigenen und besonders der zukünftigen Generationen nicht geschmälert werden.*

*Eine nachhaltige Siedlungsentwicklung wird danach trachten, Grunddaseinsfunktionen zu mischen. Räumliche Nähe von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Versorgung, Bildung, Kommunikation erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass umweltfreundliche Formen des Verkehrs (Fahrrad, Fortbewegung zu Fuß) in Anspruch genommen werden.*

*Die Wohnbautätigkeit soll an den öffentlichen Verkehr gekoppelt werden, um eine effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu sichern.*

*Eine ausreichende Siedlungsdichte im Einzugsbereich von öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen trägt auch dazu bei, den wirtschaftlichen Betrieb von Einrichtungen der Nahversorgung oder der sozialen Infrastruktur zu ermöglichen.*

*Die Instrumente der örtlichen Raumplanung sollten sich an den Modellen der kompakten Siedlung und der kleinräumigen Mischung von (verträglichen) Nutzungen orientieren.*

*Erhalt und Ausbau kompakter Siedlungsstrukturen.*

*Begrenzung des Flächenverbrauchs, Vorrang für Siedlungsverdichtung vor -erweiterung und Siedlungskonzentration.*

### **11.8.3 Widersprüche zur Wienerwald - Deklaration von 1987 und 2002**

Im Kapitel 8 "Wienerwald - Deklaration" (Seiten 73-88) in dieser Arbeit wurde die Wienerwald - Deklaration bereits behandelt. Es werden hier jetzt jene Stellen noch einmal angeführt, die als Widerspruch zu der tatsächlichen Praxis im Wienerwald gesehen werden können.

*Vorzugsweise Erschließung der Siedlungsgebiete ausschließlich mit Fuß- und Radwegen sowie Wohnstraßen.*

*Markierung von Radwegen auf den Wienerwaldstraßen, wo es die Verhältnisse zulassen.*

*Einschränkungen der Siedlungsentwicklung.*

*Erhaltung, Wiederherstellung und Steigerung der Lebensqualität in der Wienerwaldregion.*

*Begrenzung bzw. gezielte Lenkung der Siedlungsentwicklung im Wienerwald*

*Berücksichtigung der besonderen Sensibilität des Wienerwaldes bei allen Verfahren, die mit der Siedlungstätigkeit zusammenhängen.*

*Begrenzung der Siedlungstätigkeit durch geeignete Maßnahmen in Regionalen Raumordnungsprogrammen.*

*Stärkung der Funktion bestehender Ortszentren.*

*Abstimmung der Bebauungsdichte mit Einzugsbereichen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel.*

*Vorrang und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs.*

*Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.*

#### **11.8.4 Widersprüche zum Raumordnungsgesetz 1976**

Auch das Niederösterreichische Raumordnungsgesetz 1976 wurde in dieser Arbeit schon unter Kapitel 7.2 "Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz 1976" (Seiten 66-73) erwähnt. Es werden in der Folge jene Teile nochmals wiederholt, die einer Siedlungsplanung wie sie vorher gezeigt wurde und deren Folgen durch die Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr auf die gesamte Umwelt entgegenstehen.

§1, Abs. (2), 1. Generelle Leitziele, a):

*Vorrang der überörtlichen Interessen vor den örtlichen Interessen.*

*Berücksichtigung der örtlichen Interessen bei überörtlichen Maßnahmen.*

*Abstimmung der Ordnung benachbarter Räume (grenzüberschreitende Raumordnung).*

§1, Abs. (2), 1. Generelle Leitziele, b):

*Ausrichtung der Maßnahmen der Raumordnung auf*

- *schonenden Verwendung natürlicher Ressourcen*
- *nachhaltige Nutzbarkeit*
- *sparsame Verwendung von Energie, insbesondere von nicht erneuerbaren Energiequellen*
- *wirtschaftlicher Einsatz von öffentlichen Mitteln*

§1, Abs. (2), 1. Generelle Leitziele, c):

*Ordnung der einzelnen Nutzungen in der Art, dass gegenseitige Störungen vermieden werden.*

§1, Abs. (2), 1. Generelle Leitziele, e):

*Bedachtnahme auf die Verkehrsauswirkungen bei allen Maßnahmen in Hinblick auf möglichst geringes Gesamtverkehrsaufkommen.*

§1, Abs. (2), 1. Generelle Leitziele, f):

*Erhaltung und Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes.*

§1, Abs. (2), 1. Generelle Leitziele, i):

*Vermeidung von Gefahren für die Gesundheit und Sicherheit der Bevölkerung. Sicherung bzw. Ausbau der Voraussetzungen für die Gesundheit der Bevölkerung insbesondere durch Schutz vor Gefährdung durch Lärm, Staub, Geruch, Strahlungen, Erschütterungen u.dgl.*

§1, Abs. (2), 2. Besondere Leitziele für die überörtliche Raumordnung, b):

*Festlegung von Raumordnungsmaßnahmen für die Abstimmung von Verkehrserfordernissen.*

§1, Abs. (2), 3. Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung, a):

*Planung der Siedlungsentwicklung innerhalb von oder im unmittelbaren Anschluss an Ortsbereiche.*

§1, Abs. (2), 3. Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung, b):

*Anstreben einer möglichst flächensparenden verdichteten Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, sowie Bedachtnahme auf die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel und den verstärkten Einsatz von Alternativenergien.*

§1, Abs. (2), 3. Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung, c):

*Sicherung und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne als funktionaler Mittelpunkt der Siedlungseinheiten, insbesondere als Hauptstandort zentraler Einrichtungen, durch Erhaltung und Ausbau*

- *einer Vielfalt an Nutzungen (einschließlich eines ausgewogenen Anteils an Wohnnutzung)*
- *der Bedeutung als zentraler Handels- und Dienstleistungsstandort*
- *als attraktiver Treffpunkt für die Bewohner angrenzender Siedlungsbereiche*

§1, Abs. (2), 3. Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung, d):

*Klare Abgrenzung von Ortsbereichen gegenüber der freien Landschaft*

§1, Abs. (2), 3. Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung, i):

*Festlegung von Wohnbauland in der Art, dass Einrichtungen des täglichen Bedarfs, öffentliche Dienste sowie Einrichtungen zur medizinischen und sozialen Versorgung günstig zu erreichen sind. Sicherstellung geeigneter Standorte für diese Einrichtungen.*



### 11.8.5 Die praktische Umsetzung des NÖROG 1976

Als Einleitungstext zu den Leitziele im Raumordnungsgesetz steht, es **sollen** folgenden Leitziele beachtet werden. Mir stellt sich daher die Frage, wie ein Gesetz als eigentlich verbindliches Dokument an das man sich zu halten hat, mit Leitziele zusammen passt, die beachtet werden **sollen**. Aus diesem Grund habe ich genau zu diesem Thema eine Anfrage an die Abteilung Bau- und Raumordnungsrecht (RU1) des Landes Niederösterreich gestellt und folgende Antwort erhalten.

*Von: Thomas Baumgartner*

*Gesendet: Dienstag, 08. November 2011 13:03*

*An: office@raumordnung-noe.at*

*Betreff: NÖ Raumordnungsgesetz*

*Guten Tag.*

*Ich schreibe gerade an meiner Diplomarbeit und hätte folgende Frage.*

*Im niederösterreichischen Raumordnungsgesetz steht ja als Überschrift zu den Leitziele*

*„Bei der Vollziehung dieses Gesetzes SOLLEN folgende Leitziele beachtet werden“.*

*Es handelt sich hierbei doch um ein Gesetz. So wie der einleitende Text und auch die folgenden Leitziele definiert sind, besteht hier aber jede Menge Platz für Interpretationen.*

*Jetzt zu meiner Frage: Gibt es in irgendeiner Form eine rechtliche Handhabe gegen Gemeinden, die gegen die definierten Leitziele verstoßen?*

*Kann man überhaupt in irgendeiner Weise kontrollieren, ob zum Beispiel eine „schonende Verwendung natürlicher Ressourcen“ tatsächlich stattfindet? Gerade bei solchen Punkten gibt es ja definitiv unterschiedliche Meinungen.*

*Trägt dieses Dokument den Namen „Gesetz“ zu recht oder handelt es sich hierbei eher um eine Richtlinie? Mir wird ja auch z. B. „Tempo 70“ vorgeschrieben und nicht „Fahren sie langsamer“.*

*Mit freundlichen Grüßen*

*Baumgartner Thomas*

Von: Kienastberger Gerald [mailto:gerald.kienastberger@noel.gv.at]

Gesendet: Dienstag, 6. Dezember 2011 16:23

An: th.baumgartner@gmx.net

Betreff: WG: NÖ Raumordnungsgesetz Leitziele

Sehr geehrter Herr Baumgartner!

Zu Ihrer im Wege der Abteilung RU2 eingelangten Anfrage teile ich mit, dass die Leitziele im NÖ ROG 1976 für sich allein nicht durchsetzbar sind bzw. deren Nichteinhaltung nicht unmittelbar mit Sanktionen bedroht ist ("Sollbestimmungen"). Dies wäre nur dann der Fall, wenn deren Inhalt auch in einer verbindlichen Planungsrichtlinie des § 14 Abs. 2 des Gesetzes enthalten wäre, deren Nichtbeachtung sehr wohl einen Versagungsgrund (für die Landesregierung als Aufsichtsbehörde) gemäß § 21 Abs. 11 darstellen würde.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Gerald KIENASTBERGER

Leiter der Abteilung

Bau- und Raumordnungsrecht (RU1)

3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Haus Nr. 16 (Haus Lilienfeld)

Zimmer 16.224

Telefon 0043 (0)2742/9005 DW 14590

Fax DW 15160

mailto:post.ru1@noel.gv.at

<http://www.noel.gv.at> bzw.

<http://www.noel.gv.at/Bauen-Wohnen/Bauen-Neubau/Bauordnung.html>

Zur Erklärung werden nun noch die genannten Paragraphen aus dem Niederösterreichischen Raumordnungsgesetz 1976 angeführt.

§14, Abs. (2)

*Bei der Erstellung von Flächenwidmungsplänen ist unter Berücksichtigung der überörtlichen Planungen auf folgende Planungsrichtlinien Bedacht zu nehmen:*

- 1. Die Inanspruchnahme des Bodens für bauliche Nutzungen aller Art ist auf ein unbedingt erforderliches Ausmaß zu begrenzen.*
- 2. Die für die land- und forstwirtschaftliche Produktion wertvollen Flächen, das sind sowohl die gut geeigneten Standorte land- und forstwirtschaftlicher Betriebe als auch Produktionsflächen mit guter Bonität, sind, soweit nicht andere Ziele Vorrang haben, für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung sicherzustellen.*
- 3. Flächen mit einer besonderen Eignung als Standort für industrielle oder gewerbliche Betriebstätten sind, soweit nicht andere Ziele Vorrang haben, für diese Nutzung sicherzustellen.*

§21, Abs. (11)

*Das örtliche Raumordnungsprogramm bedarf der Genehmigung der Landesregierung. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn es*

- 1. einem überörtlichen Raumordnungsprogramm oder anderen rechtswirksamen überörtlichen Planungen widerspricht,*
- 2. die geordnete wirtschaftliche, kulturelle und soziale Entwicklung anderer Gemeinden wesentlich beeinträchtigt,*
- 3. einen finanziellen Aufwand zur Folge hätte, durch den die Erfüllung der gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtungen der Gemeinde gefährdet wäre oder*
- 4. den Bestimmungen der §§2, 13, 14 Abs. 1 und 2, 15, 16 Abs. 1 und 4, 17, 18, 19, 19a, 20 Abs. 1 und 4, 21 Abs. 1 bis 5 und Abs. 7 bis 10, 22 und 30 Abs. 6 und 8 widerspricht. Die Landesregierung darf bei der Beurteilung erforderlichenfalls Sachverständige beiziehen, die lediglich die von der Behörde vorgegebenen Fragen beurteilen. Das Beweisthema hat sich auf die Übereinstimmung dieses Gesetzes zu beschränken.*

Daraus kann man schließen, dass die Leitziele reine Wunschvorstellungen sind, die man nach Belieben einhalten kann oder nicht. Wurde der erstellte Flächenwidmungsplan einmal abgesehnet, kann man ihn, wie es die übliche Vorgehensweise zu sein scheint, nach seinen Wünschen abändern. Dabei muss man sich auch nicht an das NÖROG halten, da es für die Gemeinden keine rechtlichen Konsequenzen für Verstöße zu befürchten gibt.

Eine vorausschauende und durchdachte Raumplanung stelle ich mir definitiv anders vor.

## **12 Die Folgen der Raumplanung im untersuchten Gebiet**

### **12.1 Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010**

#### **12.1.1 Einleitung**

Die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) hat im April des Jahres 2011 die Kordonerhebung Wien<sup>124</sup> publiziert. Es werden die in den Jahren 2008 bis 2010 gesammelten Daten zusammengefasst. Auftraggeber für diese Untersuchung sind die Länder Wien, Niederösterreich und das Burgenland.

Die Erhebungsergebnisse liefern wichtige Informationen über die Verkehrsmengen und über den Anteil an öffentlichem Verkehr im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr. Es wurde das Personenverkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr (ÖV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) am Kordon "Wiener Stadtgrenze" ermittelt. Die gesammelten Daten stellen den Verkehr dar, der an einer feiertagsfreien Woche an Werktagen (Dienstag - Donnerstag) die Wiener Stadtgrenze stadteinwärts passiert.

Die genaue Methode der Datenerhebung ist in der Kordonerhebung Wien im Kapitel 1 (Aufgabenstellung und Methode) auf Seite 1-6 definiert. Es werden in der Folge nur mehr die gewonnenen Erkenntnisse präsentiert und die Ergebnisse dargestellt.

---

<sup>124</sup> RITTER Christian, Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011



### 12.1.2 Ergebnisse Gesamtkordon - Stadtgrenze Wien

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Kordonerhebung Wien zusammen und bezieht sich auf Kapitel 2.1. Gesamtkordon - Stadtgrenze Wien der Kordonerhebung auf Seite 7 bis 26.

An einem Werktag (Dienstag bis Donnerstag) passieren zwischen 0 und 24 Uhr den Querschnitt Wiener Stadtgrenze stadteinwärts rund 384.000 Fahrzeuge. Linienbusse wurden hier nicht berücksichtigt. Dabei beträgt der Anteil an PKW + Lieferwagen 91%, der Schwerverkehrsanteil (LKW, Sattelzüge und Reisebusse) beträgt 7%.

Die Zahl der Personen im motorisierten Individualverkehr, die die Stadtgrenze an einem Wochentag (Dienstag bis Donnerstag) von 5 bis 24 Uhr stadteinwärts überqueren beträgt rund 417.500 und setzt sich aus den Insassen von PKW und Lieferwagen, sowie aus Verkehrsteilnehmer auf motorisierten Zweirädern zusammen.

Im öffentlichen Verkehr setzt sich der Personenverkehr aus Fahrgästen im Bahn- und Busverkehr zusammen. Das Fahrgastaufkommen im öffentlichen Verkehr beträgt zu den selben Zeiten Richtung stadteinwärts rund 110.000 Personen. Dabei benutzen über den Tag betrachtet fünf mal so viele Fahrgäste die Bahn wie den Bus.

Insgesamt betrachtet überqueren mehr als eine halbe Million Menschen täglich die Wiener Stadtgrenze stadteinwärts. Für den Zeitraum von 5 bis 24 Uhr wurde für den motorisierten Individualverkehr ein mittlerer Besetzungsgrad in PKW und Lieferwagen von ungefähr 1,19 ermittelt. Die folgende Grafik stellt die Fahrzeuge Richtung stadteinwärts nach Fahrzeugart in Tabellenform dar.

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	$\Sigma$	
5 bis 9 Uhr	90.254	8.954	247	5.930	1.421	1.202	205	108.213	28,2%
9 bis 12 Uhr	49.353	5.381	155	4.233	1.032	465	173	60.792	15,8%
12 bis 15 Uhr	48.001	5.357	141	4.861	667	635	199	59.861	15,6%
15 bis 19 Uhr	84.731	7.054	255	4.622	674	1.357	392	99.085	25,8%
19 bis 21 Uhr	26.395	1.516	76	778	148	396	102	29.411	7,7%
21 bis 24 Uhr	17.694	786	80	544	127	240	25	19.496	5,1%
0 bis 5 Uhr	4.722	801	30	908	363	46	9	6.879	1,8%
$\Sigma$	321.150	29.849	984	21.876	4.432	4.341	1.105	383.737	100,0%
	83,7%	7,8%	0,3%	5,7%	1,2%	1,1%	0,3%		

Abbildung 150: Fahrzeugarten stadteinwärts - Gesamtkordon Wien [Fahrzeuge/24h]

Die folgende Grafik stellt die Benutzer des öffentlichen Verkehrs über den Tag verteilt dar.

Zeitsegment	Schiene	Bus	$\Sigma$	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	47.597	8.077	55.674	51%
9 bis 12 Uhr	11.080	2.125	13.205	12%
12 bis 15 Uhr	9.929	2.674	12.603	11%
15 bis 19 Uhr	15.931	4.095	20.026	18%
19 Uhr bis Betriebsende	7.351	1.171	8.522	8%
$\Sigma$	91.888	18.142	110.030	100%

Abbildung 151: Öffentlicher Verkehr stadteinwärts - Gesamtkordon Wien [Personen/Betriebszeit]

Es fällt auf, dass bei den Benutzern des öffentlichen Verkehrs mehr als die Hälfte aller Fahrgäste in der Zeit bis 9 Uhr das Verkehrsmittel benutzen. Um einen guten Vergleich zwischen MIV und ÖV zu haben, folgt die Darstellung einer Tagesganglinie, die das Verhältnis MIV/ÖV darstellt.

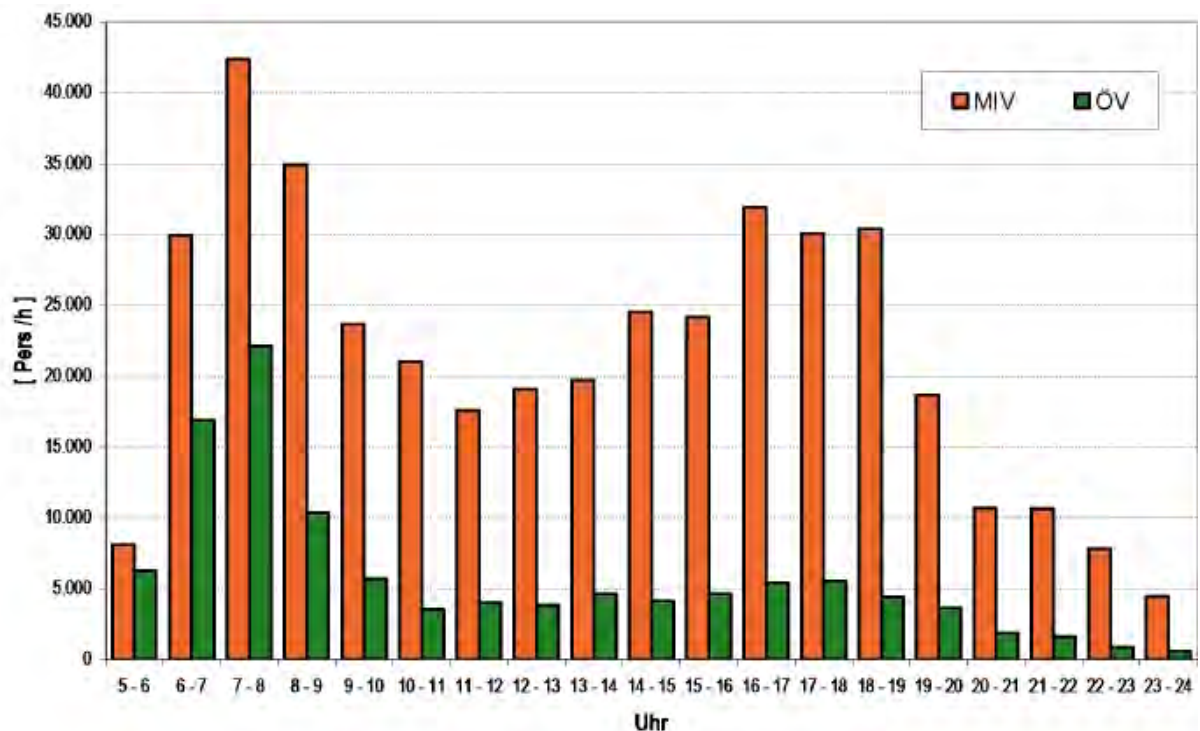


Abbildung 152: Tagesganglinie MIV/ÖV Gesamtkordon Wien [5 bis 24 Uhr]

Diese Grafik zeigt, dass in der Früh bis 9 Uhr der Anteil an ÖV - Benutzer verhältnismäßig hoch ist. Über die restliche Zeit des Tages ist der Anteil sehr viel geringer. Im MIV kann man am Nachmittag eine weitere Spitze in der Tagesganglinie erkennen, im ÖV bleibt diese zweite Spitze aus.

Um das Gebiet genau untersuchen zu können, wurden im Vorfeld verschiedene Korridore definiert. Die folgende Abbildung zeigt die festgelegten neun Korridore entlang der Hauptverkehrsachsen.

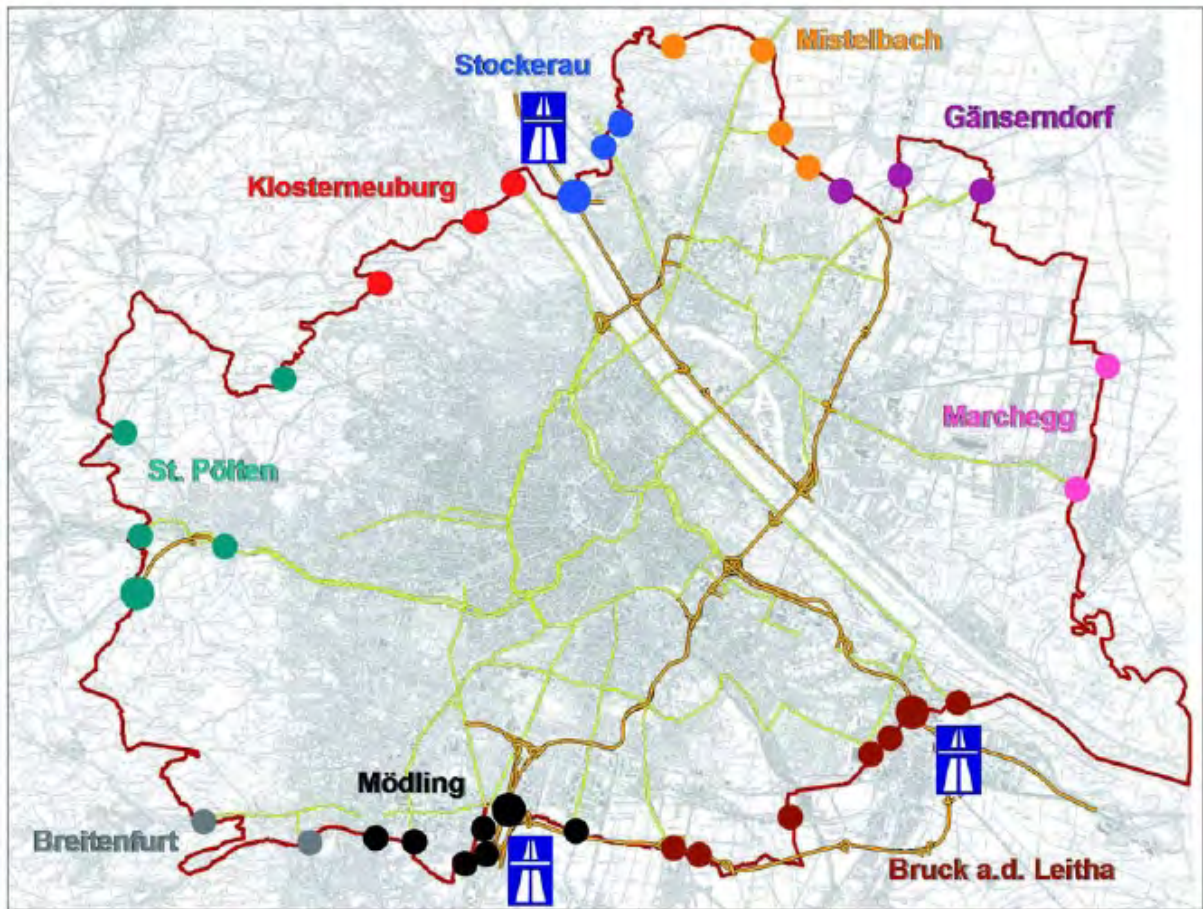


Abbildung 153: Korridorabgrenzung im MIV

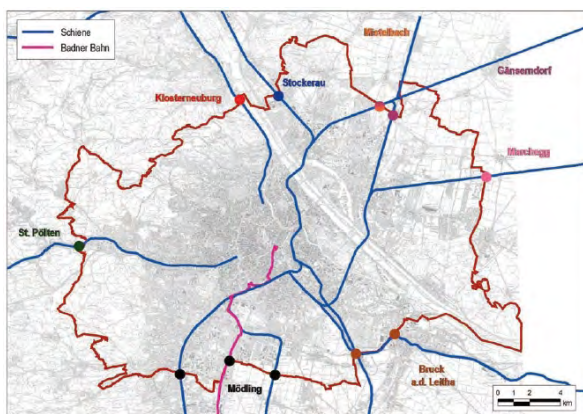


Abbildung 154: Korridorabgrenzung im ÖV - Bahnlinien

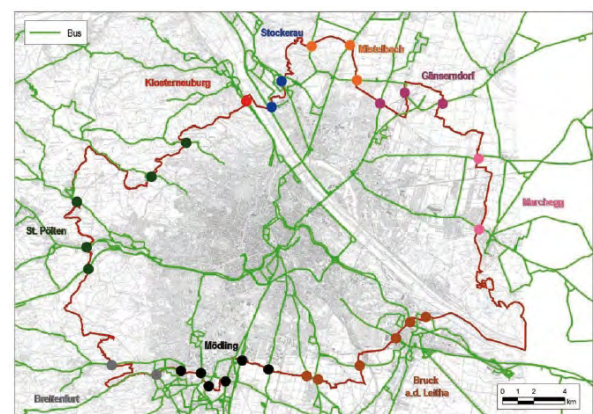


Abbildung 155: Korridorabgrenzung im ÖV - Buslinien



Es wurden für jeden dieser Korridore die Verkehrsdaten erhoben. In den folgenden Grafiken wurde der Modal Split dargestellt.

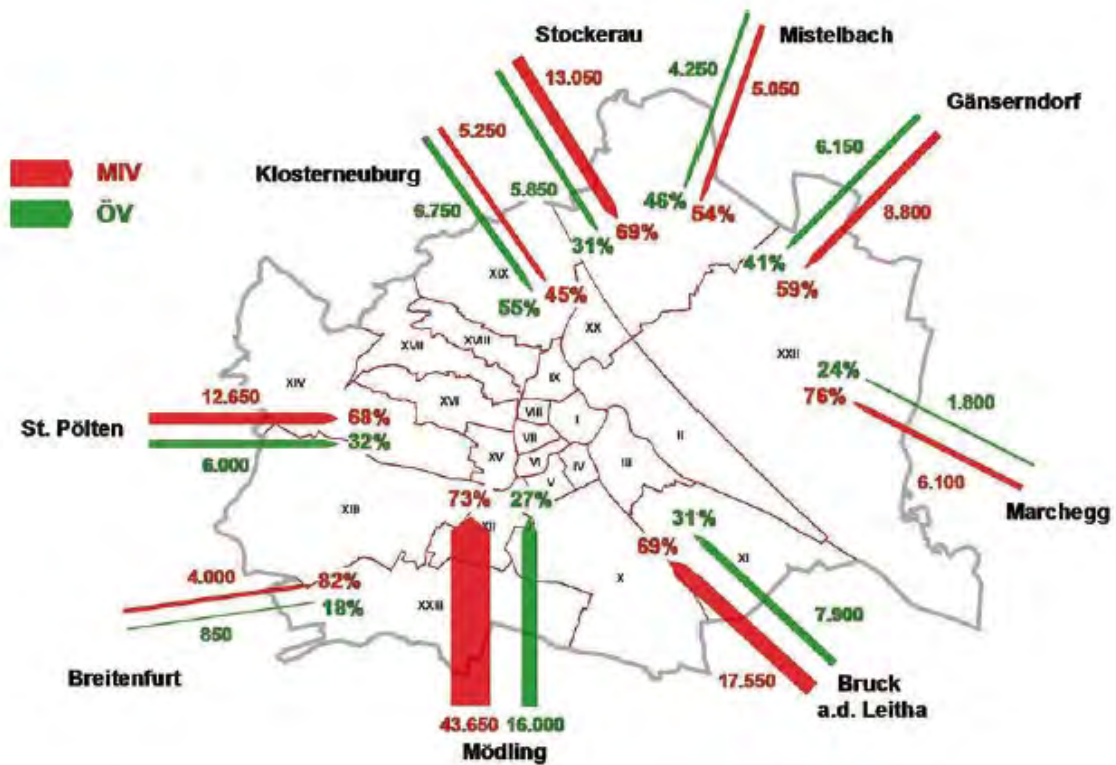


Abbildung 156: Modal Split im Personenverkehr [Personen/ 5 bis 9 Uhr] nach Korridoren

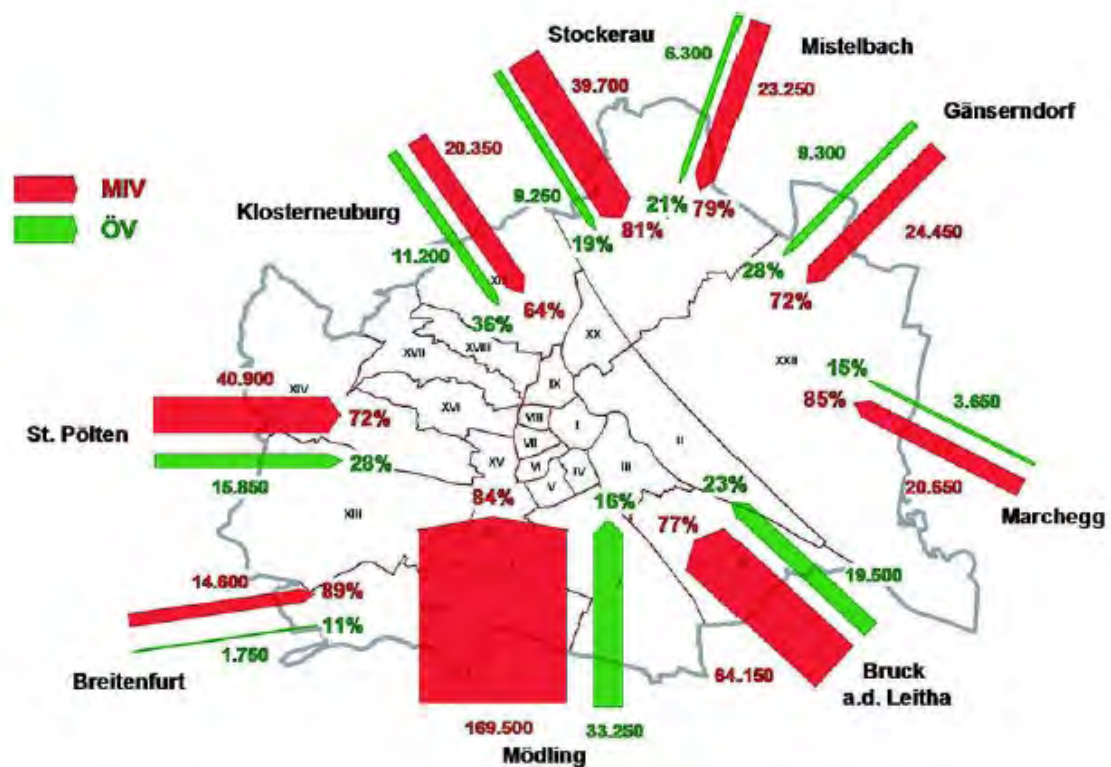


Abbildung 157: Modal Split im Personenverkehr [Personen/ 5 bis 24 Uhr] nach Korridoren



Die Abbildungen auf der vorigen Seite stellen die Wahl des Verkehrsmittels abhängig vom Korridor dar. In der ersten Grafik werden die Anteile des ÖV und des MIV in der Früh von 5 bis 9 Uhr dargestellt. Hier zeigen sich große Unterschiede in der Wahl des Verkehrsmittels unter den verschiedenen Korridoren. Den größten Anteil an Pendler im ÖV hat der Korridor Klosterneuburg mit 55%, gefolgt von den Korridoren Mistelbach (46%), Gänserndorf (41%), St. Pölten (32%), Stockerau und Bruck an der Leitha (je 31%), Mödling (27%), Marchegg (24%) und schließlich Breitenfurt, wo sich nur 18 % der Pendler für ein öffentliches Verkehrsmittel entscheiden.

Die zweite Abbildung stellt ebenfalls den Modal Split dar, allerdings in der Zeit von 5 bis 24 Uhr, also über den Tag verteilt. Die Unterschiede zum Anteil des öffentlichen Verkehrs zu den Spitzenstunden in der Früh sind deutlich erkennbar. Der Korridor mit dem größten Anteil an ÖV - Benutzern ist wieder Klosterneuburg, wo allerdings nur mehr 36% der Personen ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen. Die Korridore St. Pölten und Gänserndorf liegen mit 28% hinter Klosterneuburg auf Rang zwei, Bruck an der Leitha mit 23% Anteil ÖV knapp dahinter. Danach folgen Mistelbach (21%), Stockerau (19%), Mödling (16%), Marchegg (15%) und auf dem letzten Platz wieder Breitenfurt, wo über den Tag verteilt nur 11% der Personen ihren Weg mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurücklegen.

Die folgende Grafik stellt diese Ergebnisse noch einmal tabellarisch dar.

KORRIDOR		Personen		
		Gesamt	MIV	ÖV
ST.PÖLTEN	5 - 9 Uhr	18.711	67,7%	32,3%
	5 - 24 Uhr	56.724	72,1%	27,9%
BREITENFURT	5 - 9 Uhr	4.856	82,2%	17,8%
	5 - 24 Uhr	16.392	89,2%	10,8%
MÖDLING	5 - 9 Uhr	59.640	73,2%	26,8%
	5 - 24 Uhr	202.740	83,6%	16,4%
BRUCK a.d. Leitha	5 - 9 Uhr	25.465	68,9%	31,1%
	5 - 24 Uhr	83.615	76,7%	23,3%
MARCHEGG	5 - 9 Uhr	7.978	76,5%	23,5%
	5 - 24 Uhr	24.247	85,1%	14,9%
GÄNSERNDORF	5 - 9 Uhr	14.926	58,8%	41,2%
	5 - 24 Uhr	33.752	72,5%	27,5%
MISTELBACH	5 - 9 Uhr	9.305	54,3%	45,7%
	5 - 24 Uhr	29.597	78,6%	21,4%
STOCKERAU	5 - 9 Uhr	18.879	69,2%	30,8%
	5 - 24 Uhr	48.904	81,1%	18,9%
KLOSTERNEUBURG	5 - 9 Uhr	12.276	45,0%	55,0%
	5 - 24 Uhr	31.599	64,4%	35,6%
Σ	5 - 9 Uhr	172.036	67,6%	32,4%
	5 - 24 Uhr	527.570	79,1%	20,9%

Abbildung 158: Modal Split im Personenverkehr nach Korridoren

### 12.1.3 Ergebnisse Korridor St. Pölten - MIV

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse (MIV) für den Korridor St. Pölten genauer betrachtet. Die präsentierten Ergebnisse finden sich in der Kordonenerhebung Wien.<sup>125</sup>

Die folgende Karte stellt den Korridor St. Pölten für den MIV mit den Zählstellen Exelbergstraße, Mauerbachstraße, B1 Wientalstraße (Auhof), A1 Auhof/Stadtgrenze und B1 Wientalstraße (Wiental) dar. Die Abbildung daneben zeigt das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) im Korridor St. Pölten stadteinwärts in [Personen / 5 bis 24 Uhr].



Abbildung 159: Übersicht MIV Korridor St. Pölten

Zeitsegment	Σ	in %
5 bis 9 Uhr	12.666	31%
9 bis 12 Uhr	6.995	17%
12 bis 15 Uhr	5.278	13%
15 bis 19 Uhr	10.300	25%
19 bis 24 Uhr	5.649	14%
Σ	40.888	100%

Abbildung 160: Verkehrsaufkommen MIV

Die untenstehende Tabelle stellt das Straßenverkehrsaufkommen nach der Fahrzeugart im Korridor St. Pölten stadteinwärts in Fahrzeuge pro 24 Stunden dar.

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	9.404	958	17	188	136	98	5	10.806	34,0%
9 bis 12 Uhr	4.367	311	9	154	63	58	15	4.977	15,7%
12 bis 15 Uhr	4.026	327	8	132	20	77	30	4.620	14,5%
15 bis 19 Uhr	6.536	447	25	160	18	91	57	7.334	23,1%
19 bis 21 Uhr	1.822	101	3	16	16	25	7	1.990	6,3%
21 bis 24 Uhr	1.289	71	3	51	1	13	2	1.430	4,5%
0 bis 5 Uhr	427	85	4	43	72	2	0	633	2,0%
Σ	27.871	2.300	69	744	326	364	116	31.790	100,0%
	87,7%	7,2%	0,2%	2,3%	1,0%	1,1%	0,4%	100,0%	

Abbildung 161: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor St. Pölten [Fahrzeuge/24h]

<sup>125</sup> RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 28-30

Es werden nun die Ausgangsorte des motorisierten Individualverkehrs im Korridor St. Pölten einmal weiträumig und einmal im Nahbereich dargestellt. Die in der Grafik angegebenen Zahlen beschreiben die Personen, die in der Zeit von 5 bis 21 Uhr über den Korridor St. Pölten die Stadtgrenze Wien Richtung stadteinwärts durchqueren.

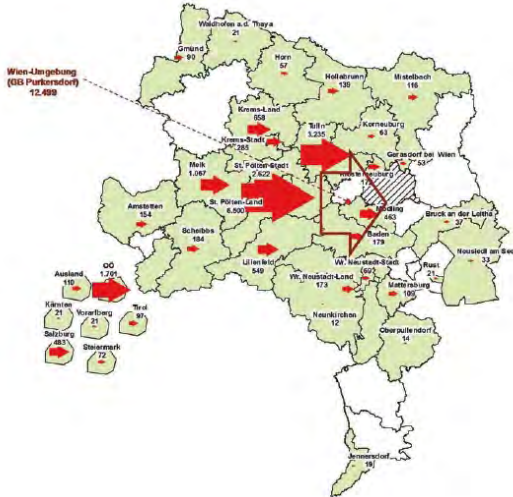


Abbildung 162: Ausgangsorte MIV weiträumig

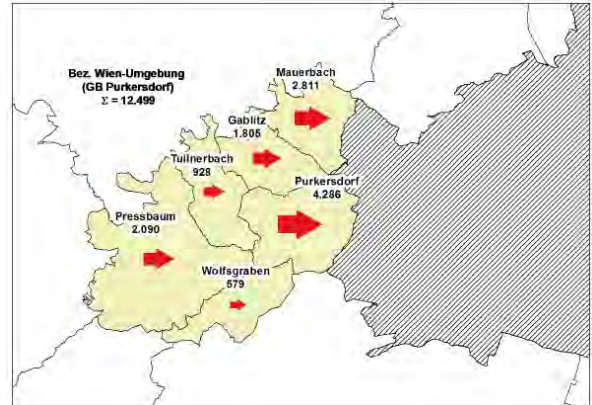


Abbildung 163: Ausgangsorte MIV im Nahbereich

Einen wichtigen Faktor für eine sinnvolle Bewertung des Verkehrsaufkommens stellt der Fahrtzweck dar. Dieser wurde im Zuge der Kordonerhebung durch Befragungen ermittelt und liegt für den Zeitraum von 5 bis 21 Uhr vor. Die gesammelten Ergebnisse sind in der folgenden Abbildung grafisch dargestellt.

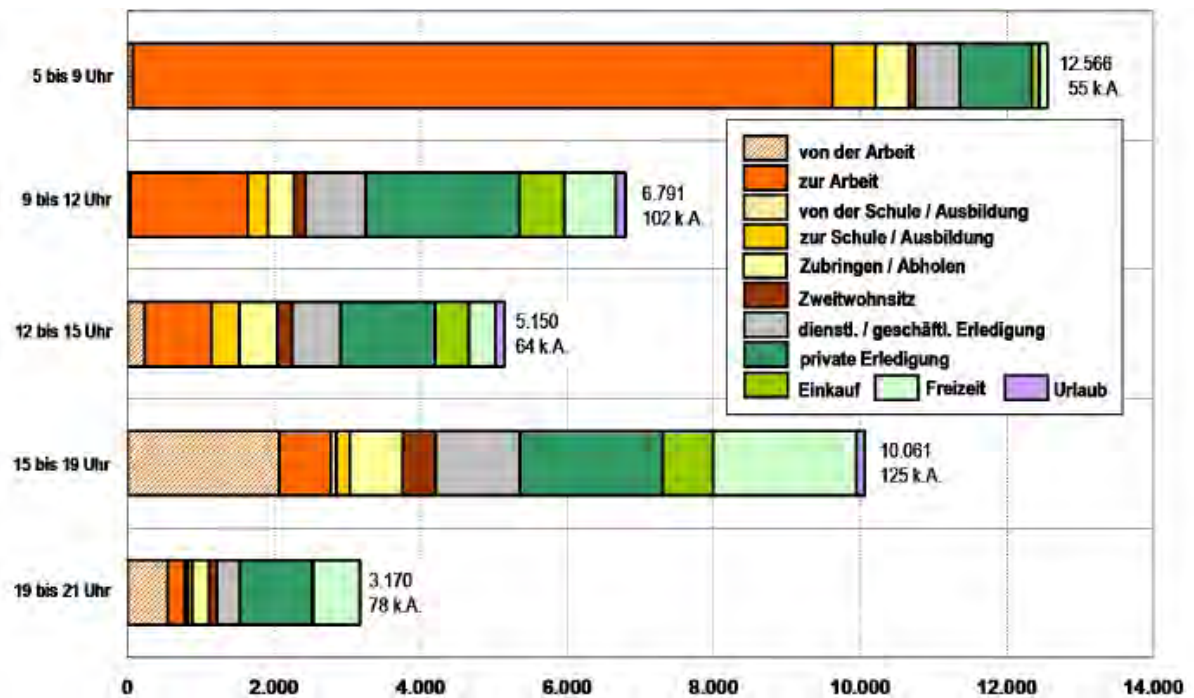


Abbildung 164: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen/ 5 bis 21 Uhr]



### 12.1.4 Ergebnisse Korridor St. Pölten - ÖV

Es werden nun die Ergebnisse für den Korridor St. Pölten zufolge des ÖV präsentiert. Die verwendeten Daten und Abbildungen sind der Kordonenerhebung Wien entnommen.<sup>126</sup>

Auf der folgenden Übersichtskarte sind jene öffentliche Linien dargestellt, die zur Datenerhebung herangezogen wurden. Es handelt sich dabei um die Westbahn, wie um die Buslinien 243, 249, 250, 351, 447, 449, 547, 1089 und um die Wieselbuslinie L.

Die nebenstehende Tabelle zeigt das Verkehrsaufkommen (ÖV) im Korridor St. Pölten in [Personen / Betriebszeit] in Richtung Wien stadteinwärts.

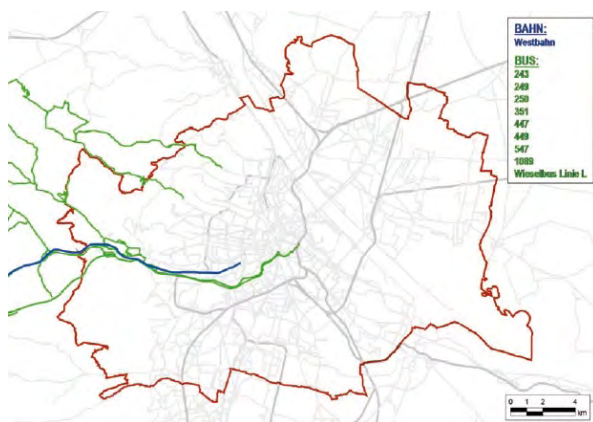


Abbildung 165: Übersichtskarte ÖV Korridor St. Pölten

Zeitsegment	Schiene		Bus		Σ	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	5.169	36,8 %	876	49,2 %	6.045	38,2 %
9 bis 12 Uhr	1.605	11,4 %	163	9,1 %	1.768	11,2 %
12 bis 15 Uhr	1.947	13,9 %	225	12,6 %	2.172	13,7 %
15 bis 19 Uhr	3.153	22,4 %	471	26,4 %	3.624	22,9 %
19 Uhr bis Betriebsende	2.180	15,5 %	47	2,6 %	2.227	14,1 %
Σ	14.054	100,0 %	1.782	100,0 %	15.836	100,0 %

Abbildung 166: Verkehrsaufkommen

Es werden nun die Ausgangsorte des öffentlichen Verkehrs im Korridor St. Pölten einmal weiträumig und einmal im Nahbereich dargestellt. Die in der Grafik angegebenen Zahlen beschreiben die Personen, die in der Betriebszeit über den Korridor St. Pölten die Stadtgrenze Wien Richtung stadteinwärts durchqueren.

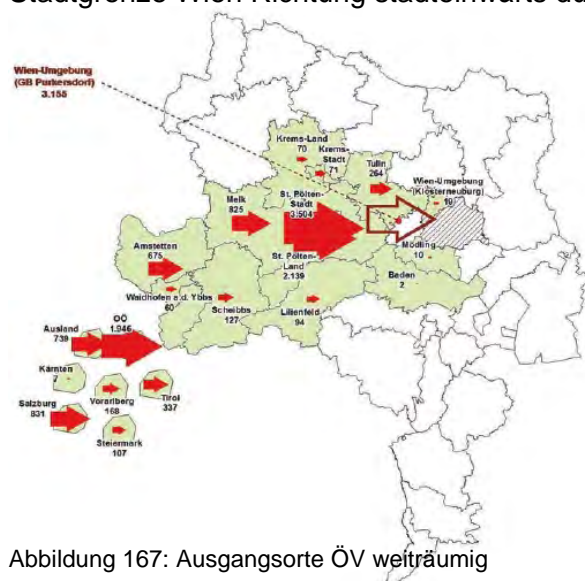


Abbildung 167: Ausgangsorte ÖV weiträumig

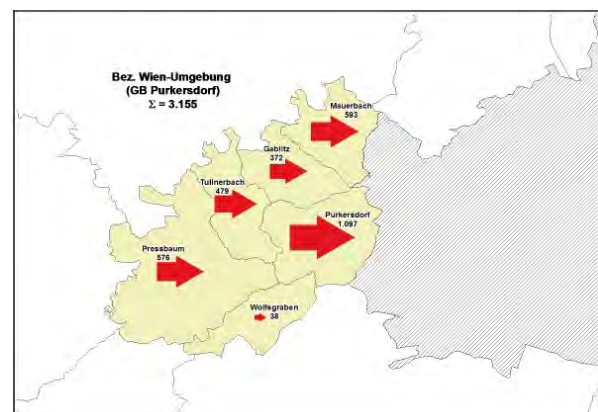


Abbildung 168: Ausgangsorte ÖV im Nahbereich

<sup>126</sup> RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S 31-35



Auch für die Auswertung des ÖV wurde wieder der Fahrtzweck erhoben. Die Abbildung unten links zeigt die grafische Darstellung der Ergebnisse. Die Abbildung unten rechts stellt grafisch dar, wie die Benutzer des ÖV diesen erreichen (Personen / Betriebszeit).

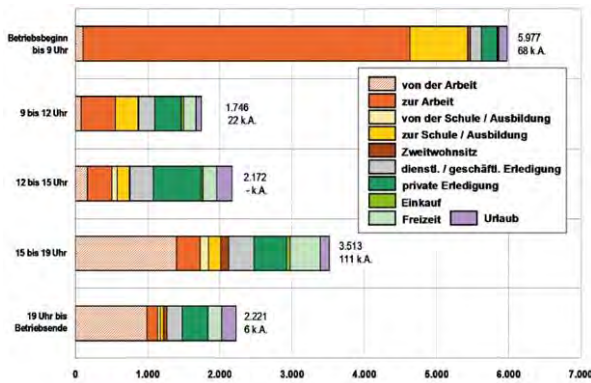


Abbildung 169: Fahrtzwecke im ÖV [Pers./Betriebszeit]

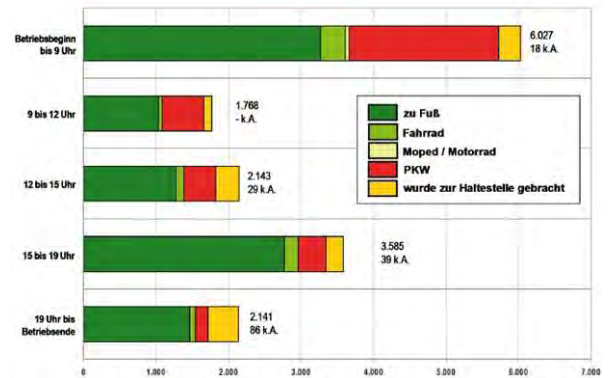


Abbildung 170: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV

Im Zuge der Kordonenerhebung Wien wurde auch das Thema Umsteigen speziell untersucht. Es wurden die Fahrgäste befragt, ob sie im Lauf ihres Weges umgestiegen sind und ob sie das in oder außerhalb Wiens gemacht hätten. Es zeigt sich, dass in Wien aufgrund des dichten Netzes an öffentlichen Verkehrsmitteln sehr viel häufiger umgestiegen wird als außerhalb der Stadtgrenze Wiens. Die folgenden beiden Abbildungen zeigen die Personen, die während der Betriebszeit umgestiegen sind und in welches Verkehrsmittel sie gestiegen sind. Die Abbildung unten links zeigt die Situation in Wien, unten rechts außerhalb der Stadtgrenze von Wien in [Personen / Betriebszeit].

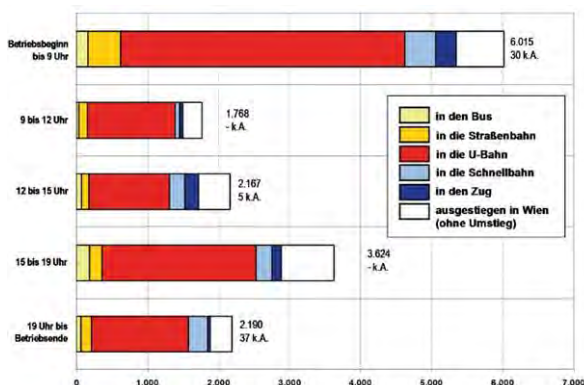


Abbildung 171: Umsteigen innerhalb Wiens

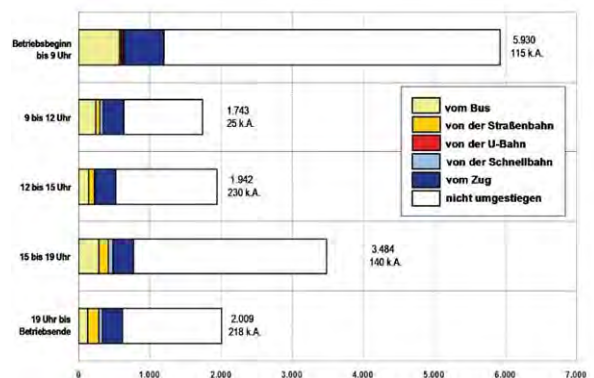


Abbildung 172: Umsteigen außerhalb Wiens

### 12.1.5 Interpretation der Ergebnisse im Korridor St. Pölten

Über den gesamten Tag betrachtet fahren ungefähr 40.900 Menschen im MIV und ungefähr 15.850 Menschen im ÖV durch den Korridor St. Pölten über die Stadtgrenze von Wien. Diese hohen Zahlen ergeben sich aus der guten Anbindung des Korridors an die Stadt Wien. Für den MIV steht mit der A1 Westautobahn eine attraktive Verkehrsverbindung zur Verfügung, für Benutzer des ÖV die Westbahn. Im Zeitraum von 5 bis 24 Uhr wählen 28% der Verkehrsteilnehmer den ÖV, 72% den MIV. Im Zeitraum von 5 bis 9 Uhr liegt der Anteil der ÖV - Benutzer mit 32% aufgrund vieler Berufspendler etwas höher, der Anteil MIV macht 68% aus.

Die Fahrtzweckanalyse für den MIV und den ÖV ergibt, dass in der Früh von 5 bis 9 Uhr der Zweck der Fahrt in die Arbeit im Vordergrund steht. Beim MIV legen dann von 12.556 Personen 9.553 den Weg in die Arbeit zurück, beim ÖV von 5.977 Personen 4.528. Den Weg zur Schule legen im MIV 590 Personen zurück, im ÖV 798. Der Anteil des ÖV am Gesamtverkehrsaufkommen ist in dieser Zeit (5 bis 9 Uhr ) am größten.

Die Anteile des ÖV am Gesamtverkehrsaufkommen setzen sich den Tag über wie folgt zusammen:

5 bis 9 Uhr:	MIV: 12.611	ÖV: 6.045	gesamt: 18.656	Anteil ÖV: 32,40%
9 bis 12 Uhr:	MIV: 6.893	ÖV: 1.768	gesamt: 8.661	Anteil ÖV: 20,41%
12 bis 15 Uhr:	MIV: 5.214	ÖV: 2.172	gesamt: 7.386	Anteil ÖV: 29,41%
15 bis 19 Uhr:	MIV: 10.186	ÖV: 3.624	gesamt: 13.810	Anteil ÖV: 26,24%

Auffallend ist, dass der Freizeitverkehr hauptsächlich mit dem MIV zurückgelegt wird. Auch alle anderen Fahrtzwecke sind außerhalb des Frühverkehrs wesentlich stärker ausgeprägt als das beim ÖV der Fall ist. Vor allem Strecken aus dem Grund Einkauf, Freizeit und private Erledigungen werden sehr häufig mit dem MIV zurückgelegt.

Beim Zugang zum ÖV kann man erkennen, dass im mengenmäßig stärksten Zeitsegment in der Früh bis 9 Uhr der Anteil der Fahrgäste, die mit dem Auto kommen, am höchsten ist. Von den angegebenen 6.027 Menschen kommen 3.267 zu Fuß (54%), 2.056 mit dem PKW (34%). Über den Tag verteilt nimmt der Anteil der "Park&Ride" Benutzer stark ab.

Beginn bis 9 Uhr:	zu Fuß: 3.267	PKW: 2.056	Verteilung: zu Fuß: 54%, PKW: 34%
9 bis 12 Uhr:	zu Fuß: 1.032	PKW: 572	Verteilung: zu Fuß: 58%, PKW: 32%
12 bis 15 Uhr:	zu Fuß: 1.274	PKW: 440	Verteilung: zu Fuß: 59%, PKW: 21%
15 bis 19 Uhr:	zu Fuß: 2.772	PKW: 386	Verteilung: zu Fuß: 77%, PKW: 11%
19 Uhr bis Ende:	zu Fuß: 1.469	PKW: 173	Verteilung: zu Fuß: 69%, PKW: 8%

Der Anteil der Fahrgäste die mit dem Rad zum ÖV kommen ist in der Früh (Betriebsbeginn bis 9 Uhr) am größten (5,7%) und liegt den restlichen Tag zwischen 2,9% und 5,2%.

Beim Zugang zum öffentlichen Verkehr kann man erkennen, dass im mengenmäßig stärksten Zeitsegment (Betriebsbeginn bis 9 Uhr) mehr als die Hälfte der Fahrgäste zu Fuß kommen. Mit dem PKW kommen nur 34% der Fahrgäste zum öffentlichen Verkehrsmittel. Auch der Anteil der Fahrgäste, die mit dem Fahrrad anreisen ist mit 5,7% eher gering. In der restlichen Tageszeit überwiegt der Anteil der Personen, die zu Fuß zur Haltestelle des ÖV kommen bei weitem den Anteil derer, die eine Park&Ride Anlage benutzen und mit dem PKW anreisen. Auch das Fahrrad spielt nur eine eher untergeordnete Rolle.

Anhand dieser Daten kann man deutlich erkennen, wie wichtig die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen ist. Die Nähe zwischen Wohnen und öffentlichem Verkehr ist von großer Bedeutung und sollte von der Politik erkannt werden. Nur eine intelligente Raum- und Verkehrsplanung, die auf die Verdichtung der Einzugsgebiete des öffentlichen Verkehrs setzt und die Ausweitung der Siedlungen ins Umland eindämmt, wird in Zukunft einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs verhindern können.

Abschließend wird noch das Umsteigeverhalten der Fahrgäste im ÖV betrachtet. Es zeigt sich dabei, dass vor allem in der Stadt Wien häufig auf ein anderes Verkehrsmittel umgestiegen wird. Am häufigsten wird dabei in die U-Bahnlinien umgestiegen, dahinter liegen Schnellbahn und Straßenbahn.

Ganz anders stellt sich die Situation außerhalb Wiens dar. Hier ist der überwiegende Anteil der Fahrgäste nicht umgestiegen. Den Grund muss man darin suchen, dass es in der Stadt Wien ein sehr dichtes und gut verbundenes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln gibt. Damit ist das Angebot auch ein ganz anderes als außerhalb der Stadt. Hier sind die Hauptdestinationen oftmals halbwegs gut erschlossen, während in der Region selbst das Angebot an öffentlichen Verbindungen eher bescheiden ist.

Mit der Westbahn verfügt der Korridor St. Pölten über eine sehr attraktive Bahnlinie. Außerdem ist der Korridor mit vielen Buslinien gut erschlossen. Trotzdem liegt der Anteil der ÖV Benutzer nur bei um die 30%. Wie auch mit den Zugangsverkehrsmitteln gezeigt wurde, ist eine Haltestelle des ÖV in der Nähe des Wohnortes besonders wichtig für den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr. Da der Korridor St. Pölten mit der A1 Westautobahn auch über eine hochrangige Verkehrsverbindung für den MIV in Richtung Wien verfügt, entscheiden sich scheinbar viele Menschen dafür, statt dem Weg zur Park&Ride Anlage und dem Umstieg auf ein öffentliches Verkehrsmittel, gleich mit dem Auto nach Wien zu fahren. Hier muss man ansetzen und die Wege soweit verkürzen, dass der ÖV fußläufig rasch erreicht werden kann und somit im Vergleich zum MIV ein wenig mehr Chancengleichheit bekommt. Die zugrunde liegenden Daten wurden der Kordonenerhebung Wien entnommen.<sup>127</sup>

---

<sup>127</sup> RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 28-35

### 12.1.6 Vergleich der Kordonerhebungen 1995/96 mit 2008/09/10

Die Kordonerhebung 1995/96 wurde nur für das Zeitsegment 6 bis 9 Uhr erhoben, wodurch in der Folge auch nur diese Stundengruppe verglichen werden kann. Der Vergleich findet sich ebenfalls in der Kordonerhebung Wien.<sup>128</sup>

Das Verkehrsaufkommen am Gesamtkordon hat in der Zeit von 6 bis 9 Uhr insgesamt um 14% zugenommen. Dabei hat der motorisierte Individualverkehr mit 16% stärker zugenommen als der öffentliche Verkehr mit 9%. Der Modal Split lag 1995/96 bei 33% ÖV und 67% MIV. Im Vergleich dazu hat in der aktuellen Ausgabe der Kordonerhebung der öffentliche Verkehr einen leichten Rückgang zu verzeichnen und kommt nur mehr auf einen Anteil von 32% am Gesamtverkehrsaufkommen, der motorisierte Individualverkehr kommt demnach auf einen Anteil von 68%. Diese Ergebnisse sind in untenstehenden Abbildungen einmal in Tabellenform und einmal in einer Tortengrafik dargestellt.

1995 / 1996 6 bis 9 Uhr			2008 / 2009-10 6 bis 9 Uhr			Veränderung 1995/96 - 2008/09-10		
Σ	MIV	ÖV	Σ	MIV	ÖV	Σ	MIV	ÖV
134.700	90.000	44.700	153.150	104.400	48.750	+ 18.450	+ 14.400	+ 4.050
Modal-Split	66,8%	33,2%	Modal-Split	68,2%	31,8%	+ 13,7 %	+ 16 %	+ 9,1 %

Abbildung 173: Entwicklung Modal Split 1995/96 - 2008/09/10 Gesamtkordon Wien [Personen / 6 bis 9 Uhr]

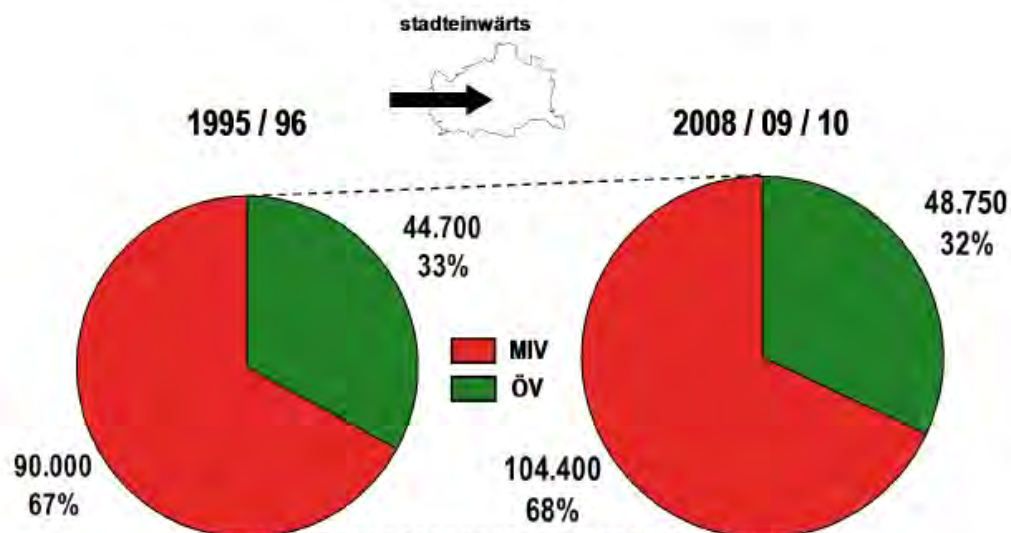


Abbildung 174: Grafik Modal Split 1995/96 - 2008/09/10 Gesamtkordon Wien [Personen / 6 bis 9 Uhr]

Diese Entwicklung zeigt, dass in der Verkehrs- und Raumplanung in den letzten Jahren schwerwiegende Fehler begangen wurden und dass ganz klar gegen die im Raumordnungsgesetz definierten Leitziele verstoßen wurde.

<sup>128</sup> RITTER Christian, Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 100



## 13 Vorschläge für eine menschengerechte Siedlungsplanung

Es ist wahrscheinlich nicht möglich, für die vielfältigen Probleme im suburbanen Raum wie steigendes Verkehrsaufkommen, zunehmende Suburbanisierung, Trennung der Funktionen, hoher Flächenverbrauch bei dünner Besiedlung, Unterversorgung der Bevölkerung mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs, usw. eine richtige Lösung anzubieten. Vielmehr wird ein ganzes Paket an Maßnahmen notwendig sein, um die Probleme in den Griff zu bekommen. In diesem Kapitel sollen ein paar Möglichkeiten für eine harmonischere Entwicklung des Raumes präsentiert werden, die zu einer Verbesserung der Lebenssituation führen und dabei die unter anderem im österreichischen Raumentwicklungskonzept, Landesentwicklungskonzept und Raumordnungsgesetz gesteckten Ziele erreichen können. Es wird dabei zwischen Maßnahmen im regionalen Raum, sprich auf Gemeindeebene, und Maßnahmen im überregionalen Raum unterschieden.

### 13.1 Maßnahmen im regionalen Raum

Die Gemeinden stehen in einem ständigen Wettbewerb um die Gewinnung von Einwohnern und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Mit einer steigenden Einwohnerzahl und mit der Ansiedelung von Betrieben auf dem Gemeindegebiet werden Steuern an die Gemeinde gebunden und die Einnahmen erhöhen sich. Um im Vergleich zu anderen Gemeinden "attraktiver" zu sein, wird oft auf den Ausbau der Infrastruktur wie zum Beispiel auf Umfahrungen gesetzt. Gleichzeitig sollen dadurch auch alle Verkehrsprobleme gelöst und Arbeitsplätze geschaffen werden.

Doch diese Annahmen sind ein Trugschluss. Es kann in der Folge zu einer leichten Entlastung der Ortsdurchfahrten kommen, jedoch zu einem hohen Preis. Nach dem Bau einer Umfahrungsstraße geht die Ortsdurchfahrt in Gemeindebesitz über. Damit muss die Gemeinde auch für alle entstehenden Kosten der Erhaltung und des Betriebes aufkommen. Entlang der Umfahrungsstraße wird es zu einer Ansiedelung von Einkaufsmöglichkeiten und von Wohnhäusern kommen, was der Gemeinde aufgrund der Erschließungskosten (Wasser, Abwasser, Strom, ...) eine weitere Erhöhung der Ausgaben beschert. Zusätzlich zu den finanziellen Auswirkungen hat das Straßenprojekt auch Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur. Die Siedlungen werden auseinander gezogen und dadurch zersiedelt. Die

Abhängigkeit vom Auto erhöht sich, die immer weiteren Wege können nur mehr über den MIV bewältigt werden. Die Folge ist ein steigendes Verkehrsaufkommen im MIV.

Mit so einer Planung wie eben beschrieben können die Probleme der Zersiedelung nicht in den Griff bekommen werden, viel mehr sind die Infrastrukturprojekte der Vergangenheit die Ursache dafür. Hochrangige Verkehrsverbindungen haben zu einer Entmischung der Funktionen geführt, was zusätzlichen Verkehr zur Folge hat.

Es muss also nach anderen Lösungen, abseits der gängigen Praxis, gesucht werden. Das Ziel einer nachhaltigen und intelligenten Planung muss es sein, die vorhandenen Flächen sparsam zu benutzen und gerecht zu verteilen. In der Praxis wird jenen Verkehrsteilnehmern, die den größten spezifischen Flächenverbrauch haben, auch die meiste Fläche zugesprochen. Das führt zu einem verschwenderischen Umgang mit Ressourcen. Es sollte vielmehr dem Verkehrsteilnehmer der meiste Raum zugesprochen werden, der damit am sparsamsten umgeht. Den geringsten Flächenbedarf haben die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer. Demnach sollte sich im Sinne einer sparsamen Verwendung der vorhandenen Ressourcen folgende Prioritätenreihung ergeben:<sup>129</sup>

1. Fußgeher
2. Radfahrer
3. Benutzer des öffentlichen Verkehrs
4. Benutzer des motorisierten Individualverkehrs

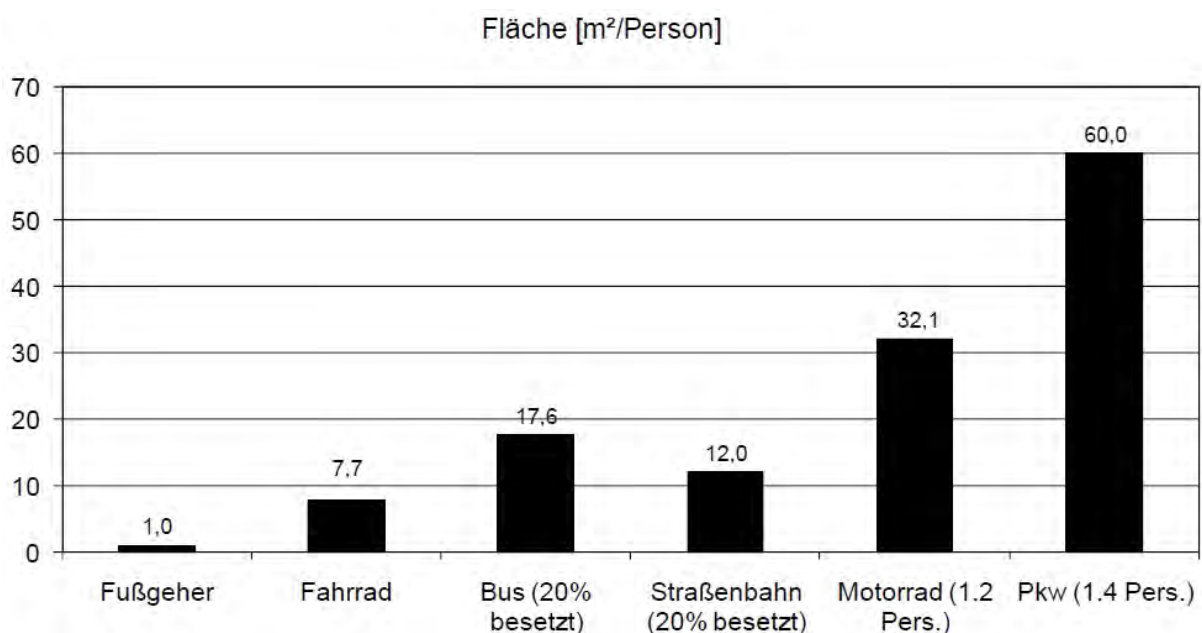


Abbildung 175: Flächenvergleich verschiedener Verkehrsmittel

<sup>129</sup> EMBERGER Günter, Nachhaltige Verkehrsgestaltung in (Stadt-)Gemeinden, Transport und Siedlungswesen, Vorlesungsunterlagen TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, 19.11.2010

### 13.1.1 Maßnahmen im Fußgerverkehr

Für eine "menschliche" Siedlung muss der Mensch der Maßstab sein, die Planung muss auf ihn zugeschnitten sein. Für einen Fußgänger gelten natürlich ganz andere Maßstäbe als für den motorisierten Verkehr. Der Mensch muss, sofern er nicht wie beim motorisierten Individualverkehr von externen Energien angetrieben wird, mit der eigenen Körperenergie haushalten. Er bewegt sich mit ungefähr 4 km/h und empfindet alles darüber hinaus als schnell. Genauso werden alle Distanzen über 300 Meter als weit empfunden.

Damit ist der Mensch in einem für den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Verkehrssystem nicht wirklich gut aufgehoben. Das Ziel muss es daher sein, das Verkehrssystem mehr auf den Fußgänger auszurichten. Eine der wichtigsten Maßnahmen dazu ist die Reduktion der Geschwindigkeit des MIV. Im Ortsgebiet sollten generell nur 30 km/h erlaubt sein, was auch eine Reduktion der Fahrflächenbreite und somit eine gerechtere Aufteilung des Raumes für alle Verkehrsteilnehmer mit sich bringen würde.

Breite (m)	<=10 km/h	<=30 km/h	<=50 km/h	<=80 km/h
<b>Einstreifige Straße (Einbahn)</b>				
Mindestbreite für Befahrbarkeit Feuerwehr	3,00	3,00	3,10	3,25
<b>Zweistreifige Fahrbahn mit Begegnungsfall</b>				
Lkw-Lkw, Bus- Bus	5,50	6,00	6,25	6,50
Lkw-Pkw, Bus-Pkw	4,60	5,25	5,50	6,00
Pkw-Pkw	4,00	4,50	4,80	5,20
Lkw-Rad, Bus-Rad	3,75	4,00	4,70	-
Pkw-Rad	3,00	3,50	4,00	-



Abbildung 176: Fahrbahnbreiten

Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreiten bei sinkender Geschwindigkeit wird auch das Überqueren der Straße für die Fußgänger einfacher. Zusätzlich zu der Anbringung von Zebrastreifen sollten an regelmäßigen Stellen Aufpflasterungen vorgenommen werden. Das erleichtert dem Fußgänger die Überquerung dadurch, dass der motorisierte Verkehr durch die Anhebung der Fahrbahn gezwungen ist, langsamer und mit erhöhter Vorsicht diese Bereiche zu durchfahren. Die plangleiche Ausführung von Übergängen erleichtert außerdem Personen mit einer Mobilitätseinschränkung oder Personen mit Kinderwägen die Überquerung der Straße.

Eine weitere Möglichkeit die Sicherheit der Fußgeher bei der Überquerung der Fahrbahn zu erhöhen, ist die Vorziehung des Gehsteiges oder die Installation eines Fahrbahnteilers.



Abbildung 177: Fahrbahnteiler



Abbildung 178: Gehsteigvorziehung

Diese Maßnahmen haben den Sinn, die Länge der Querungswege und damit die zum queren benötigte Zeit zu reduzieren.

Auch auf den Gehsteigen muss genügend Platz vorhanden sein. Das Bild rechts oben zeigt eine entsprechende Ausführung. Bei einem Lokalausgang in der Gemeinde Pressbaum bot sich mir ein anderes Bild, wie die folgenden Abbildungen zeigen.



Abbildung 179: Gehsteig Pressbaum, L2111



Abbildung 180: Gehsteig Pressbaum, Hauptstraße



Abbildung 181: Durchfahrt ohne Gehsteig

In der Abbildung links ist die Durchfahrt entlang der Hauptstraße im Gemeindegebiet von Pressbaum unter der Westbahn dargestellt. Wie gut zu erkennen ist, gibt es in diesem Abschnitt keinen Gehsteig. Dieser Umstand macht es für Fußgeher lebensgefährlich, die Unterführung auf der Hauptstraße zu durchqueren!



Eine weitere Möglichkeit, Siedlungen für die Bedürfnisse des Fußgehers zu gestalten, ist die Installation einer Fußgängerzone. Diese sollte optisch interessant sein und die Menschen zum Verweilen einladen. Um sich wohl zu fühlen, müssen auch Räume geschaffen werden, die dem Fußgeher Schutz vor Regen, Hitze, Wind oder Kälte bieten. Das können entweder Arkaden sein oder Überdächer, sowie schattige Gassen oder Plätze unter Bäumen, die ebenfalls angenehmen Schatten spenden.

Der Fußgeher ist durch seine geringe Fortbewegungsgeschwindigkeit bestens in der Lage, Angebote in Schaufenstern beim Vorbeispazieren gut wahrnehmen zu können. Anders verhält es sich bei einem Benutzer des MIV, der aufgrund seiner Geschwindigkeit gar nicht die Zeit hat, alle Eindrücke rund um sich aufzunehmen. Eine für Fußgeher attraktive Umgebung, die zum Verweilen einlädt und Menschen anzieht hat also nicht nur den positive Effekt der Vermeidung von Fahrten im MIV, sondern ist ein Faktor zur Stärkung der Wirtschaft.

Dort wo Menschen sich treffen, Sozialkontakte pflegen und Zeit verbringen herrscht Leben.

### 13.1.2 Maßnahmen im Radverkehr

Eine nachhaltige und sozial verträgliche Mobilität sollte weitgehend von externen Energien befreit sein. Der Radverkehr ist hier eine gute Alternative, um für den Fußgeher zu weite Strecken ohne Aufwendung von externer Energie zu bewältigen. Obwohl die Gemeinden momentan gezwungen sind ihre Haushaltsausgaben zu verringern, sollte hier nicht am falschen Platz gespart werden. Investitionen in eine funktionierende Radinfrastruktur werden in der Zukunft helfen, Kosten einzusparen. Radfahren stärkt die Gesundheit und kann in der Folge die Kosten im Gesundheitswesen reduzieren helfen. Die Gemeindebudgets werden dadurch entlastet, dass die Herstellung der Infrastruktur für das Fahrrad viel günstiger ist als die Errichtung von Infrastrukturen für den motorisierten Verkehr. Auch für die Allgemeinheit hat der Ausbau des Radverkehrs nur positive Effekte. Durch die Zurücklegung von Kurzstrecken mit dem Fahrrad anstatt mit dem PKW können nicht nur externe Kosten gespart werden, sondern die auf Kurzstrecken besonders negativen Umwelteinflüsse durch den motorisierten Verkehr vermieden werden. Und schlussendlich profitiert auch der Autobesitzer selbst von einem Umstieg auf das Fahrrad zum Zwecke der Zurücklegung von kurzen Strecken. Nicht nur für die Umwelt, sondern auch für den PKW sind Kurzstrecken besonders schädlich. Eine Vermeidung dieser Fahrten wird sich positiv auf die Haltbarkeit des Fahrzeuges auswirken.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine Broschüre, einen Leitfaden sozusagen, für den Aufbau von effizienten Infrastrukturen für den Radverkehr herausgegeben. Dieser Leitfaden trägt den Titel "Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden" und thematisiert genau das Problem der schrumpfenden Gemeindebudgets und der Senkung von Ausgaben. Es werden Maßnahmen präsentiert, die wenig Kosten verursachen, aber einen hohen Nutzen erzielen. In der Folge wird auf ein paar dieser Empfehlungen eingegangen.



Abbildung 182: Kosten für Abstellanlagen für Fahrrad und PKW

Als eine der wichtigsten Maßnahmen ist die Reduzierung der Geschwindigkeiten im motorisierten Individualverkehr zu sehen. Wie schon bei den Maßnahmen für Fußgeher erwähnt, führt das zu einer Erhöhung der Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmer. Je unterschiedlicher die Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmer sind, desto höher ist das Konfliktpotenzial. Außerdem steht durch die damit mögliche Verringerung der Fahrflächenbreite mehr Verkehrsraum für die anderen Verkehrsteilnehmer zur Verfügung.

Nicht nur zwischen Radfahrer und MIV kommt es aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu Konflikten, auch zwischen Fußgeher und Radfahrer. Es wird daher dringend empfohlen, Geh- und Radwege voneinander zu entflechten. Ebenso wichtig ist eine sinnvolle und richtige Beschilderung von Fahrradrouten, um diese besser wahrnehmbar zu machen.

Entlang von Straßen sollten Radfahrstreifen besonders markiert und hervorgehoben werden, die alleine dem Fahrradverkehr zur Verfügung stehen. Die Mindestbreite von 150 cm sollte nicht unterschritten werden. Außerdem sollte auf Freilandstraßen mit Radfahrstreifen aus Gründen der Sicherheit die Geschwindigkeit des MIV auf 80km/h herabgesetzt werden.

Die folgenden Bilder sind in der Gemeinde Pressbaum entstanden und zeigen die schlechte Umsetzung eines Radwegekonzeptes. Bei der rot gepflasterten Verkehrsfläche handelt es sich um einen Mehrzweckstreifen, erkennbar an der unterbrochenen weißen Linie. Mehrzweckstreifen dürfen im Gegensatz zu Radfahrstreifen von anderen Verkehrsteilnehmern befahren werden.

Das Bild unten links zeigt den Beginn des Mehrzweckstreifens mitten auf der Straße. Es gibt keine Beschilderung oder sonstige Hinweise. Das zweite Bild zeigt das Ende eines Mehrzweckstreifens. Der Radfahrer wird auf einen Gehweg geleitet, der in der Folge zu einem kombinierten Geh- und Radweg wird, was auch entsprechend gekennzeichnet ist.



Abbildung 183: Beginn Mehrzweckstreifen



Abbildung 184: Ende Mehrzweckstreifen

Die Qualität des Mehrzweckstreifens ist stellenweise sehr schlecht, wie die folgenden Bilder darstellen:



Abbildung 185: Unebenheiten



Abbildung 186: Kanaldeckel als Hindernis

Die Benützung des Fahrstreifens als Radfahrer ist jedoch nicht nur aufgrund der vielen Unebenheiten gefährlich. Auch parkende Fahrzeuge stellen ein gewisses Risiko dar. Ein Ausweichen auf die Hauptstraße ist mit einer großen Gefährdung des Radfahrers durch den MIV verbunden. Folgende Bilder sind ebenfalls in Pressbaum entstanden und zeigen die unattraktiven und gefährlichen Bedingungen der Benützung des Mehrzweckstreifens für Radfahrer.



Abbildung 187: Verparkter Mehrzweckstreifen



Abbildung 188: Verparkter Mehrzweckstreifen

Hier wäre die Gemeinde dafür verantwortlich, für eine regelmäßige Überwachung der Verkehrssituation zu sorgen und bei Bedarf auch einzugreifen. Das Unfallrisiko ist für viele Menschen ein Punkt, der gegen das Radfahren auf stark befahrenen Straßen spricht. Möchte man dem Radverkehr eine reelle Chance geben, muss man die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer hier besonders schützen. Das muss nicht zwingend nur durch Strafen passieren, es ist außerdem eine Infokampagne via lokaler Presse, Plakaten und Infoveranstaltungen zum Fahrradverkehr sinnvoll.



Im Maßnahmenkatalog des Bundesministeriums<sup>130</sup> finden sich weitere Ansätze zur Förderung des Radverkehrs in den Gemeinden, von denen einige hier noch erwähnt werden müssen.

- Errichtung eines Beschilderungs- und Leitsystems
- Entflechtung gemischter Geh- und Radwege
- Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Radfahr- und Mehrzweckstreifen
- Farbmarkierte Flächen
- Winterdienst und Schneeräumung auf Radverkehrsflächen
- Radabstellplätze mit Überdachung und Beleuchtung
- Fahrradstationen mit Serviceeinrichtungen
- Öffentliches Leihradsystem
- Abstellplätze vor Geschäften auf Kosten von Parkplätzen
- Motivationskampagnen
- Einbindung des Radverkehrs in das Gemeindeentwicklungskonzept
- Erstellung eines Radverkehrskonzeptes

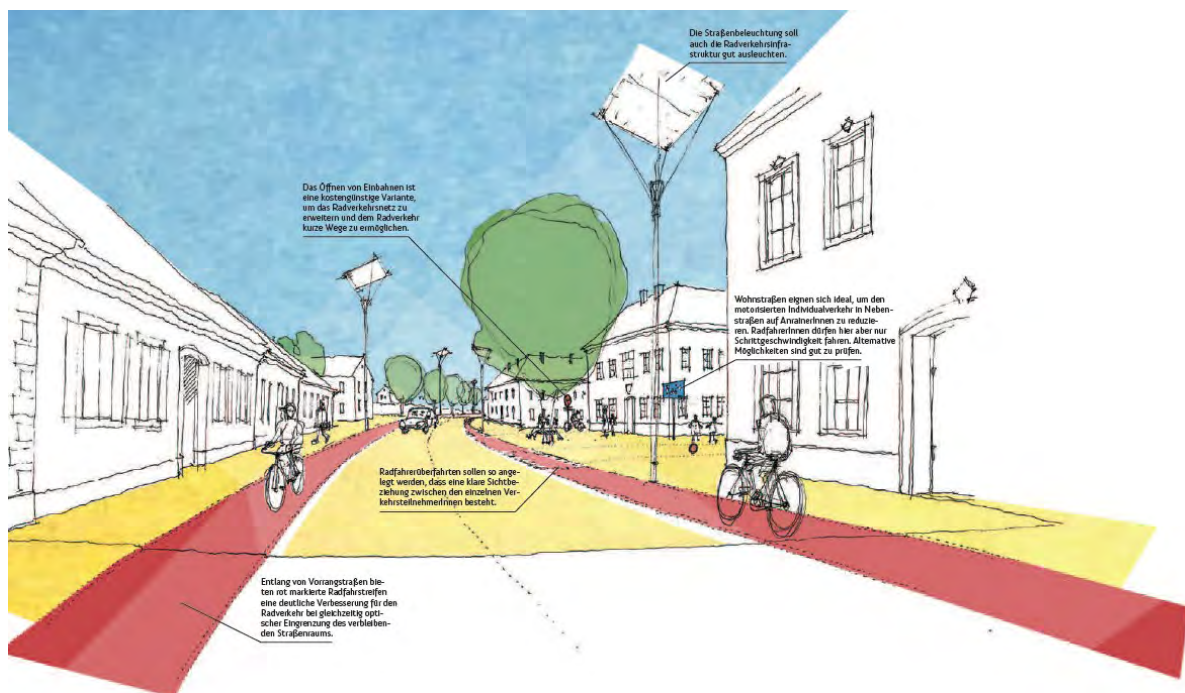


Abbildung 189: Gerechte Aufteilung des Verkehrsraums für alle Benutzer

<sup>130</sup> BUNDESMINISTERIUM für Verkehr, Innovation und Technologie - BMVIT, Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien, August 2011

### 13.1.3 Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

In der Vergangenheit wurde alles dafür getan, um dem motorisierten Individualverkehr im Vergleich zum öffentlichen Verkehr Vorteile einzuräumen. Der Ausbau von hochrangigen Straßenverbindungen und die Ausweisung von Siedlungsgebieten in peripheren Lagen sind nur zwei der Maßnahmen, die mit schuld an der heutigen Abhängigkeit vom PKW und dem daraus resultierenden Verkehr sind. So wie der Ausbau der Straßeninfrastruktur vorangetrieben wurde, wurden ÖBB-Strecken im ganzen Land stillgelegt. Das hat zur Folge, dass bei Fehlen eines öffentlichen Verkehrsmittel den Pendlern oft nichts anderes übrig bleibt, als in den PKW zu steigen und die notwendigen Wege über den motorisierten Individualverkehr abzuwickeln. Sobald der PKW zur Erreichung eines öffentlichen Verkehrsmittels in Betrieb genommen werden muss, ist der Reiz, den Weg zur Arbeit auf direktem Weg mit dem PKW zu bewältigen, sehr groß. Durch Schließungen von Bahnlinien und Ausdünnungen von Fahrplänen fehlen oftmals attraktive Alternativen zum MIV. Dadurch wird Verkehr schon alleine durch fehlende Alternativen oder durch umständliche Umsteigerelationen und lange Fahrtzeiten erzeugt. Über die Fahrdauer zu unterschiedlichen Zielen und die Konkurrenzfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel wurde in dieser Arbeit ja bereits berichtet. Es werden in diesem Kapitel Vorschläge präsentiert, die das öffentliche Verkehrsnetz im Vergleich zum MIV attraktiver gestalten sollen.<sup>131</sup>

Das oberste Ziel sollte eine Verdichtung der Strukturen sein, damit möglichst viele Menschen innerhalb des Einzugsbereiches einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs wohnen. Dadurch könnten Fahrten mit dem PKW zur Haltestelle entfallen und die Abhängigkeit vom PKW abnehmen. Die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen selbst würde dadurch verbessert. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Gestaltung der Haltestellen selbst. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine gute Möglichkeit der Gestaltung einer Haltestelle, die den öffentlichen Verkehr bevorzugt.

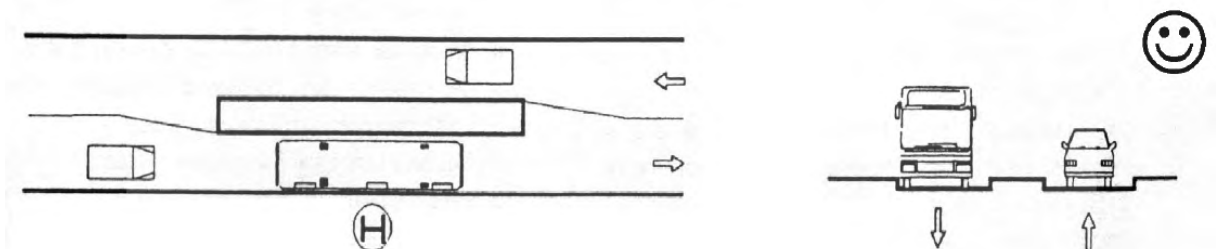


Abbildung 190: Kaphaltestelle

Diese Gestaltung von Haltestellen hat den großen Vorteil, dass die Fahrgäste die Fahrbahn nicht betreten müssen und dadurch die größtmögliche Sicherheit beim Betreten und

<sup>131</sup> SPANGL Wolfgang, Fachgrundlagen für eine Stuserhebung zur PM10-Belastung in Wien, Umweltbundesamt, 2004, S. 275

Verlassen des Fahrzeuges gegeben ist. Für den Betrieb hat diese Form der Haltestelle den Vorteil, dass der Bus sie direkt und geradlinig anfahren und wieder verlassen kann. Ein Wiedereinordnen in den fließenden Verkehr entfällt daher. Weiters verhindert der Fahrbahnteiler das Vorbeifahren am Fahrzeug in der Haltestelle, was für aussteigende Fahrgäste einen Sicherheitsaspekt darstellt, da sie durch vorbeifahrende PKW nicht übersehen werden können. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber des motorisierten Individualverkehrs hat hier auch einen psychologischen Effekt und fördert die Chancengleichheit zwischen ÖV und MIV. Noch ein erwähnenswerter positiver Punkt dieser Kaphaltestelle ist die Funktion des Fahrbahnteilers als Stützpunkt für den Fußgeher, der ihm das Überqueren der Straße erleichtert. Der Fahrbahnteiler sollte mit einer Mindestbreite von 1,20 Metern ausgeführt werden.

Für eine attraktive Haltestelle ist natürlich auch die Größe der Wartefläche und die Qualität des Aufenthaltes wichtig. Sie sollte entsprechend groß gestaltet sein, um allen wartenden Personen genügend Platz zu bieten. Besonders wichtig ist der Schutz der wartenden Fahrgäste vor Witterungseinflüssen. Dementsprechend sollte Schutz vor Regen und Wind in Form eines Unterstandes gegeben sein, Bäume z.B. können die Fahrgäste vor direkter Sonneneinstrahlung schützen. Einen weiteren wichtigen Stellenwert sollte die Installation eines Fahrgastinformationssystems nach Wiener Vorbild haben. Eine mögliche Form der Gestaltung von Haltestellen wird in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

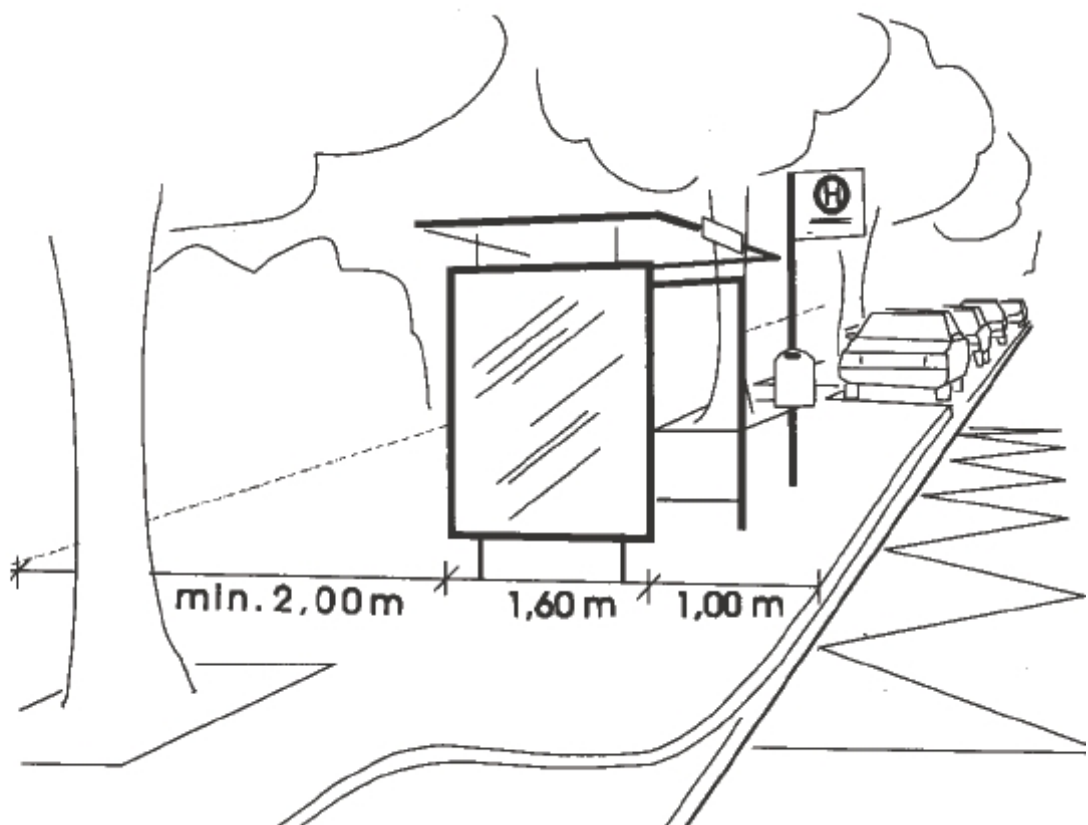


Abbildung 191: Beispiel der Gestaltung einer Haltestelle

Auch hier gibt es in der Praxis natürlich andere Arten der Gestaltung von Haltestellen. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Haltestelle Pfalzau - Pfalzbergstraße in Pressbaum entlang der L2111. Die ersten beiden Bilder zeigen den Weg zur Haltestelle, die anderen Bilder zeigen die Warteflächen.



Abbildung 192: Weg zur Haltestelle



Abbildung 193: Fehlender Gehsteig



Abbildung 194: Haltestelle



Abbildung 195: Haltestelle

Diese Haltestelle des öffentlichen Verkehrs ist ein gutes Beispiel dafür, wie man es nicht machen sollte. Die Erreichbarkeit ist denkbar schlecht, bei der Haltestelle selbst gibt es überhaupt keine positiven Punkte zu erwähnen. Abgesehen davon, dass jede Art des Schutzes der wartenden Fahrgäste vor Witterungseinflüssen oder dem MIV fehlt, hat der Fahrgast die Wahl zwischen der Straße oder einer Wiese als Warteraum auf das öffentliche Verkehrsmittel. Nach Regenwetter, Schneefall oder in der Zeit der Schneeschmelze ergeben sich mit Sicherheit unzumutbare Zustände für potentielle Kunden des ÖV.

Diese Gestaltung von Haltestellen zeigt den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs ganz deutlich. Durch so einen Umgang mit dem öffentlichen Verkehr wird der motorisierte Individualverkehr weiter vorangetrieben.



### 13.1.4 Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs wurden bereits Maßnahmen zu einer Angleichung der Chancen aller Verkehrsteilnehmer thematisiert. Hier noch einmal ein Überblick über die Möglichkeiten der Gestaltung von Seiten der Gemeinden.

Im Fließverkehr muss es zu einer Verringerung der Geschwindigkeit kommen, was auch einen erheblichen Sicherheitsaspekt darstellt. Die Einführung von Tempo 30 auf allen Straßen im Ortsgebiet würde sich positiv auf die Empfindungen aller übrigen Verkehrsteilnehmer auswirken und etwas mehr Chancengleichheit bringen. Dadurch wird auch eine Verringerung der Fahrflächenbreite möglich, was wiederum mehr Raum für den Fußgeher- und Radverkehr bringt. In Bereichen von Kreuzungen sollte durch Aufpflasterungen die Geschwindigkeit herausgenommen und eine barrierefreie Überquerung der Straße für Fußgeher gewährleistet werden. Der MIV ist dem ÖV unterzuordnen und hintanzustellen.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs muss es zu einer intelligenten Parkraumorganisation kommen. Auch hier ist allen anderen Verkehrsteilnehmern der Vorrang gegenüber dem MIV zu geben. Um den Umstieg auf ein öffentliches Verkehrsmittel zu forcieren ist für genügend Parkflächen im Sinne einer Park&Ride-Anlage zu sorgen. Neuansiedlungen von Einkaufsstätten am Siedlungsrand sind absolut zu vermeiden, bei bestehenden Strukturen macht eine Reduktion der Stellplätze für PKW und ein Ausbau der Stellplätze für den Radverkehr Sinn.

Die Inanspruchnahme von Fläche durch das Parken von Fahrzeugen sollte im Sinne einer gerechten Verteilung von Platz für alle Verkehrsteilnehmer so weit wie möglich reduziert werden.

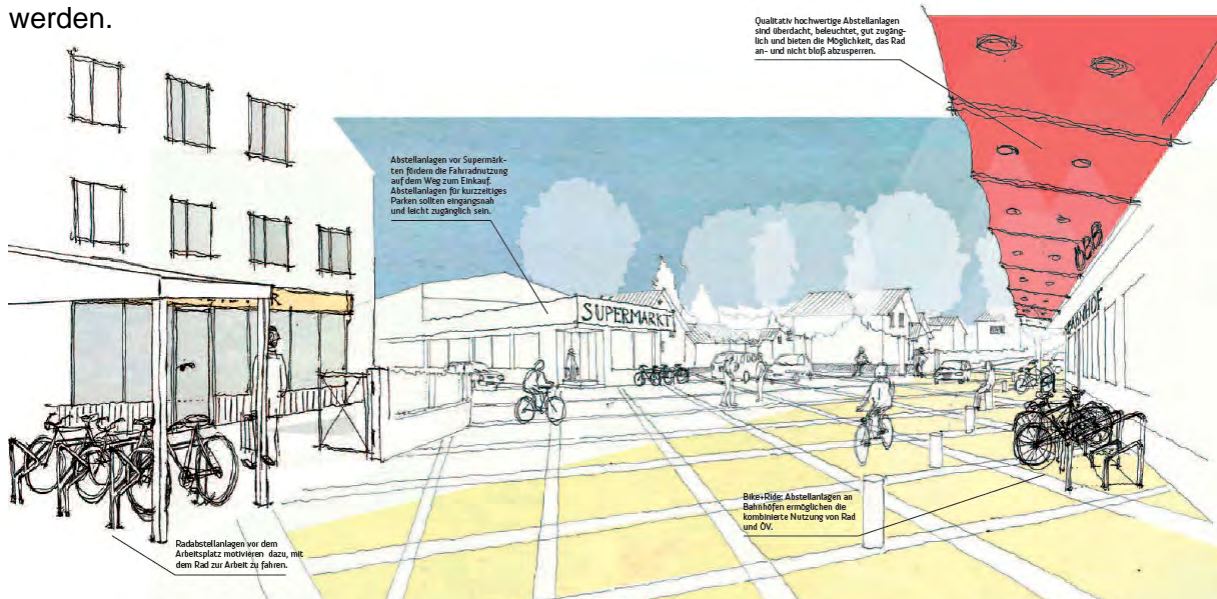


Abbildung 196: Raum für alle

## 13.2 Maßnahmen im überregionalen Raum

Die Tatsache, dass man heute mit den vielfältigen Problemen in den peripheren Räumen zu kämpfen hat, beweist doch, dass die Annahmen auf die die Politik seit Jahren ihre Planungen stützt, nicht richtig sein können. Noch immer wird von Mobilitätswachstum und von einer Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit ausgegangen. Schnelle Verkehrssysteme sollen Wirtschaftswachstum fördern und die Chancen der Gemeinden in ihrem Einzugsbereich erhöhen. Noch immer wird auf den Ausbau hochrangiger Verkehrsverbindungen gesetzt. Auch bei den öffentlichen Verkehrsverbindungen werden Nebenbahnen, die die Gemeinden untereinander vernetzt haben, sukzessive geschlossen, das Geld wird in den Ausbau von Hochgeschwindigkeitsverbindungen entlang einer Trasse gesteckt oder in umstrittenen Tunnelprojekten unter der Erde vergraben.

In Wirklichkeit wurden aber Systeme geschaffen, die den großen Zentren zwar Standortvorteile verschafft haben, den peripheren Raum aber durch die Auslagerung von Funktionen wie Arbeit, Freizeit und Einkauf zu reinen Wohnsiedlungen verkommen ließen. Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wurde es weniger wichtig, im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs oder von Einrichtungen des täglichen Bedarfs zu wohnen, die Siedlungsstrukturen erweiterten sich. Die Zeit ist im Verkehrswesen eine Konstante, somit gibt es mit steigender Geschwindigkeit des Verkehrssystems keine Zeiteinsparung, es verlängern sich nur die Wege. Diesen Umstand kann man auch in den Siedlungsstrukturen erkennen. Heute ist es möglich, in einer Stunde Wege zurückzulegen, die noch vor 100 Jahren undenkbar gewesen wären. Es wäre keiner auf die Idee gekommen, mit einem Pferdegespann täglich von St. Pölten nach Wien in die Arbeit zu pendeln.

Dementsprechend waren auch die Siedlungen strukturiert. Es gab eine gute Durchmischung sämtlicher Einrichtungen wie Wohnen, Einkauf und Arbeit in fußläufiger Entfernung voneinander. Die Zentren waren dicht bebaut, man legte Wert auf kurze Wege. Heute gelten diese gewachsenen Strukturen als touristische Ziele (siehe z. B. Wien, Prag) und werden sicher von dem Großteil der Besucher als schön empfunden.

Mit der Geschwindigkeit des Verkehrssystems kamen größere Entfernungen, die Strukturen veränderten sich und zogen sich auseinander.

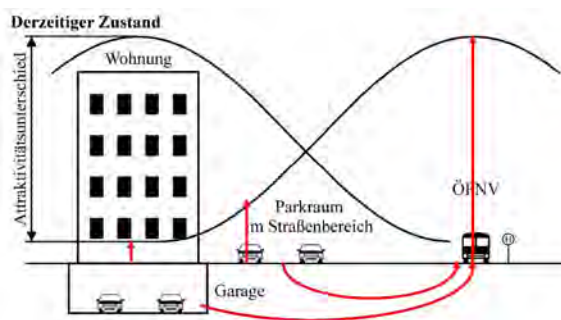
Es kann der Beginn einer Entwicklung mit dem Resultat der heutigen Probleme also mit der steigenden Geschwindigkeit im Verkehrssystem in Verbindung gebracht werden. Hier sollte man auch den Lösungsansatz suchen. Von der Politik wird weiterhin versucht, mit einer weiteren Steigerung der Geschwindigkeit Änderungen herbeizuführen. Dabei wäre genau das Gegenteil zielführend, es sollte die Geschwindigkeit aus dem System wieder herausgenommen werden.

Verkehr beginnt bereits am Wohnort, die Pendlerströme auf den Autobahnen sind nur die Konsequenz daraus. Durch einen Parkplatz direkt vor der Türe oder in einer Tiefgarage hat man schnellen Zugang zum PKW, es ist nicht notwendig, große Distanzen zurück zu legen um "mobil" zu sein. Einkaufsmöglichkeiten sind mit ausreichend Parkplätzen ausgestattet, und damit sehr gut für den PKW - Verkehr ausgelegt. Ob man fünf Minuten oder zehn Minuten mit dem PKW unterwegs ist zum Nahversorger, spielt durch die Beförderung ohne Aufwendung eigener Körperenergie auch keine wirkliche Rolle. Hat man seinen Einkauf erledigt, dann kann man sein Fahrzeug wieder daheim vor der Türe oder in der eigenen Tiefgarage abstellen. Unsere Strukturen sind heute so ausgerichtet, dass man die meisten Ziele bequem mit dem MIV anfahren kann. Ob das nun Einkaufszentren, Kinos, andere Orte der Freizeitgestaltung oder häufig Arbeitsplätze sind, die Schaffung von genügend Parkplätzen wird durch die Politik und ihre Gesetze vorgeschrieben.

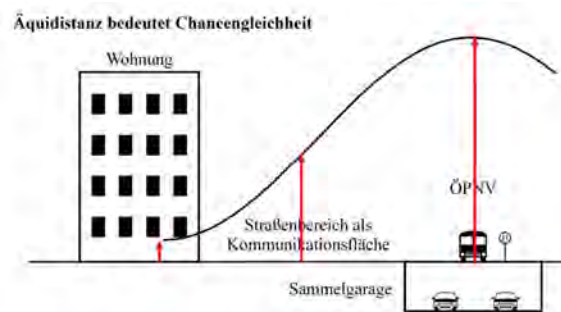
Doch was würde passieren, wenn man dort wo man hin will, keinen Parkplatz mehr vorfinden würde? Einkaufszentren entlang von hochrangigen Verkehrsverbindungen würden ohne Parkplätze wohl kaum existieren können und ihre Läden früher oder später schließen. Die Fahrt zur Arbeitsstätte hätte mit dem PKW wohl auch keinen Sinn, wenn man sein Fahrzeug dort wo man hin fährt nicht abstellen kann. Der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr wäre wohl die einzige wirkliche Alternative um sein Ziel weiterhin erreichen zu können. Dazu muss allerdings die Haltestelle des öffentlichen Verkehrs auch erst einmal erreicht werden. Periphere Siedlungslagen würden in der Folge unattraktiv, zentrumsnahe Wohngegenden in fußläufiger Entfernung zu Anbindungen des ÖV ungleich attraktiver werden. Damit würde es zu einer großen Nachfrage nach Wohneinheiten im Zentrum der Städte kommen, was eine entsprechende Verdichtung der Strukturen zur Folge hätte. Geschäfte und Nahversorger würden das neue Potenzial erkennen und ihre Geschäfte dort öffnen, wo auch die Kunden sind. Mit der Verdichtung der Wohnstrukturen und der Ansiedlung von Geschäften und Nahversorgern in fußläufiger Erreichbarkeit zur Kundschaft würde sich zwar die aufgewendete Zeit zur Erledigung aller Besorgungen und Wege der Menschen nicht verkürzen, dafür aber die Geschwindigkeit im System verringern. Da die Kosten und die Geschwindigkeit unmittelbar zusammenhängen, würde man mit dieser Form der Siedlungsstruktur nicht nur Ressourcen schonen, Beeinträchtigungen der Menschen durch die Folgen des Verkehrs wie Lärm, Staub, Abgase vermeiden und die Energieeffizienz durch weniger Aufwendungen von externer Energie steigern, sondern auch kostengünstige Strukturen schaffen, die ohne große Aufwendungen für Infrastrukturausgaben auskommen würden.

Auch wenn diese beschriebene Entwicklung etwas utopisch klingen möge, dann zeigt sie wenigstens, welche Macht eine intelligente Steuerung des Angebotes an Parkplätzen haben kann. Schlussendlich kann man das gesamte Verkehrssystem über das Angebot an Parkplätzen steuern. Damit hätte man auch ein gutes Instrument, um dem öffentlichen Verkehr die Chancengleichheit zu ermöglichen, die notwendig sein wird, um nicht die bisherige Entwicklung fortzuführen.

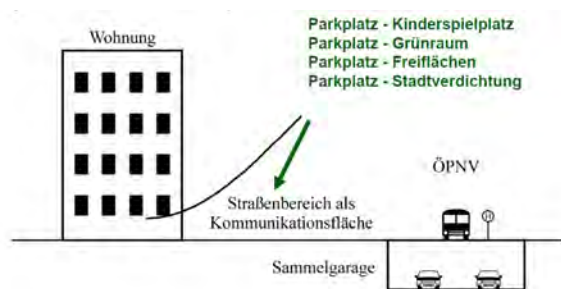
Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Möglichkeit, über eine alternative Parkraumorganisation die Chancengleichheit des öffentlichen Verkehrs zu steigern.



Diese Abbildung zeigt den derzeitigen Zustand. Die Kurven stellen die Abnahme der Attraktivität durch die steigende Entfernung zum Wohnort dar. Der PKW ist durch die Nähe zur Funktion Wohnen als Verkehrsmittel ungleich attraktiver als der weiter entfernte ÖV.



Durch die Schaffung von Parkplätzen oder Sammelgaragen in der selben Entfernung wie die Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, nimmt die Attraktivität des PKW durch die weitere Entfernung ab. Erst jetzt kann man von einer freien Wahlmöglichkeit des Verkehrsmittels bei Chancengleichheit sprechen.



Durch die Verfrachtung des ruhenden Verkehrs aus dem Siedlungsgebiet können die neu gewonnenen Freiflächen für andere Nutzungen verwendet werden.

Abbildung 197: Alternative Parkraumorganisation

Da die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl am Quell- oder Zielort des Verkehrs getroffen wird, würde diese Maßnahme, verankert im Gesetz, wohl das beste Steuerungsinstrument darstellen, um den öffentlichen Verkehr auf Kosten des MIV zu stärken. Zusätzlich würde eine Abschaffung der Wohnbauförderung für periphere Siedlungslagen ohne Zugang zum ÖV zu Siedlungsstrukturen ohne Ausrichtung auf den MIV führen.



## 14 Fazit

Abschließend bleibt noch zu sagen, dass mit Europäischem Raumentwicklungskonzept, Österreichischem Raumentwicklungskonzept, Niederösterreichischem Landesentwicklungskonzept, Wienerwald - Deklaration und dem Niederösterreichischen Raumordnungsgesetz Dokumente existieren, die durchaus gute Ansätze wie

- Die sparsame, schonende Nutzung des Raumes und der Umwelt
- Nachhaltige Siedlungsstrukturen mit Mischung der Grunddaseinsfunktionen
- Wohnbautätigkeit gekoppelt an den öffentlichen Verkehr
- Öffentlicher Verkehr als Vorrangsystem
- Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr sichern
- Bündelung von Versorgungseinrichtungen in Zentralen Orten
- Siedlungen als Kompakte Raumeinheiten
- Klar abgegrenzte, gegliederte Siedlungsentwicklung
- Flächensparende Siedlungsentwicklung
- Minimierung des lokalen motorisierten Individualverkehrs
- Verkehr vermeiden
- Ausrichtung auf effizienten Umgang mit Energie
- Prinzip der kürzesten Wege
- Bedachtaufnahme auf die Verkehrsauswirkungen bei allen Maßnahmen in Hinblick auf möglichst geringes Verkehrsaufkommen

beinhalten.

Es muss aber hier noch einmal darauf hingewiesen werden, dass es sich dabei um absolut zahnlose Dokumente und Vorgaben handelt, deren Umsetzung jedem Verantwortlichen in dem Umfang selbst überlassen wird, den er für angemessen hält. Es handelt sich lediglich um nicht verbindliche Empfehlungen mit Leitbildfunktion, die in keiner Weise rechtlich bindend sind und deren Nichtbeachtung daher auch ohne Konsequenzen bleibt.

Es soll hier noch einmal durch Erklärungen in den jeweiligen Dokumenten explizit auf die Zahnlosigkeit und den rechtlich nicht bindenden Charakter der vorliegenden Raumentwicklungsprogramme hingewiesen werden.

Europäisches Raumentwicklungskonzept:

Mit dem Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) werden der Gemeinschaft keine neuen Befugnisse im Bereich der Raumplanung übertragen. Es dient als **politischer Orientierungsrahmen** zur Verbesserung der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Fachpolitiken der Gemeinschaft mit hoher Raumwirkung. (...) Es ist ein **Dokument mit zwischenstaatlichem, hinweisendem und unverbindlichem Charakter**. In Übereinstimmung mit dem Subsidiaritätsprinzip wird es auf der geeignetsten Interventionsebene und **nach Ermessen der an der Raumentwicklung beteiligten Akteure angewandt**.<sup>132</sup>

Österreichisches Raumentwicklungskonzept, Vorwort:

Es ist **nicht verbindlich**, sondern hat **Leitbildfunktion** und richtet sich daher als **Empfehlung und Orientierungsrahmen** an all jene, die mit raumrelevanter Planung befasst sind.

Niederösterreichisches Landesentwicklungskonzept, Kapitel 1.1:

In Österreich ist die **Erstellung** eines Landesentwicklungskonzepts **nicht Pflicht**, sondern eine selbst gestellte Aufgabe der Länder.

Wienerwald - Deklaration 2002 (siehe S. 81):

Der **Bund, die Gemeinden und die Wiener Gemeindebezirke** der Wienerwaldregion **werden eingeladen, sich dieser Deklaration anzuschließen** und in ihrem Wirkungsbereich zur Entwicklung der Region im Sinne der angestrebten Ziele beizutragen.

Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz:

Zu Ihrer im Wege der Abteilung RU2 eingelangten Anfrage teile ich mit, dass die **Leitziele im NÖ ROG 1976 für sich allein nicht durchsetzbar** sind bzw. **deren Nichteinhaltung nicht unmittelbar mit Sanktionen bedroht** ist ("Sollbestimmungen").<sup>133</sup>

<sup>132</sup> EUROPÄISCHE UNION, Zusammenfassung der EU-Gesetzgebung: EUREK, www.europa.eu, 31.08.2011

<sup>133</sup> siehe mail von Dr. Kienastberger, S. 184

Sämtliche Dokumente also, die die Raumentwicklung steuern, beinhalten lediglich Vorschläge, die umgesetzt werden sollen. Aber keines der Dokumente, allen voran das Niederösterreichische Raumordnungsgesetz, hat auch nur in irgendeiner Weise einen gesetzlichen Charakter oder droht bei Nichtbeachtung mit Konsequenzen.

Die Auswirkungen dieses sorglosen Umganges mit einem so wichtigen Thema wie der Raum- und Siedlungsentwicklung wurden im Kapitel 11 dieser Arbeit ja bereits aufgezeigt.

Da die Vollziehung der örtlichen Raumplanung in den Wirkungsbereich der Gemeinden fällt, verfügen hier Kommunalpolitiker ohne eine entsprechende fachspezifische Ausbildung über Entscheidungsgewalten, deren Auswirkungen und Folgen sie nicht einmal annähernd ein- bzw. abschätzen können.

In Kapitel 12 wurden mit der Kordonenerhebung bereits die Auswirkung der konsequenten Nichtbeachtung der festgeschriebenen Leitziele präsentiert. Beim Vergleich der Erhebung aus dem Jahr 1995 mit jener aus 2010 wurde eine Verkehrssteigerung bei den Pendlerfahrten bei steigendem Anteil der Pendler im MIV deutlich. Viele Siedlungen sind heute rein auf den Autoverkehr ausgerichtet. Man muss davon ausgehen, dass sich diese Entwicklung bei Beibehaltung der momentan gültigen Richtlinien noch weiter verstärken wird.

Weitere Ausweisungen von Bauland in immer periphereren Lagen und damit verbunden eine noch weitläufigere Ausdehnung der Siedlungsstrukturen sind durch die Politik der Vergangenheit ein düsteres Szenario für die Zukunft. Geht man davon aus, dass die Politik auch weiterhin versuchen wird, mit hochrangigen Infrastrukturen das Problem in den Griff zu bekommen, wird eine weitere Ausrichtung des Verkehrssystems auf den MIV die Folge sein. Die Trennung der Funktionen wird weiter forciert, die Siedlungsstrukturen werden immer mehr zu reinen Wohnsiedlungen verkommen. Als Folge wird der PKW das einzige Verkehrsmittel sein, mit dem sich die täglichen Wege zu Arbeit und Einkauf bewältigen lassen. Das Verkehrsaufkommen wird weiter steigen, die Straßeninfrastruktur nach Maßstäben der heutigen Politik bald zu klein werden. Die Folgen werden weitere Investitionen in den Ausbau der Straße sein. Das wiederum erzeugt zusätzlichen Verkehr und schafft Anbindungen an Räume, die zur Befriedigung des Wunsches nach günstigem Wohnen "im Grünen" als Bauland gewidmet werden. Die Strukturen der Gemeinden werden noch viel mehr als heute von externer Energie in Form von Treibstoff für den PKW abhängig sein. Dass Erdöl in der Zukunft ein knappes Gut werden wird, darüber bestehen nur wenig Zweifel. Selbst wenn bisher noch nicht förderbares Erdöl in Zukunft gewonnen werden kann, dann wird das nur unter erhöhtem Aufwand und verbunden mit den daraus resultierenden höheren Preisen möglich sein.

Man muss sich in Zukunft eher nicht die Frage stellen, wann es kein Erdöl mehr geben wird, sondern wann wir es uns nicht mehr leisten können. Wenn die Kosten der externen Energie die Grenze des Leistbaren überschreiten, wird es die Menschen dazu zwingen, wieder in die Städte zu ziehen. Der Preis der Grundstücke und Häuser in den auf den Autoverkehr ausgerichteten Siedlungsgebieten wird stark nach unten fallen, nur die wenigsten werden es sich leisten können, die Kosten für den täglichen Energieaufwand zu tragen. Die Menschen werden ihre Häuser, wenn überhaupt nur zu einem niedrigeren Preis verkaufen können. Viele könnten durch den Wertverfall in die Schuldenfalle tappen, wenn zum Beispiel laufende Kredite durch den geringeren Wert des Grundstückes bei Sicherstellung des selben nicht mehr gedeckt sind.

Da eine Straße keine unendliche Lebensdauer hat, muss sie in Abständen von 30-45 Jahren in etwa komplett saniert werden. Schon heute beansprucht die Instandhaltung der gegenwärtigen Infrastruktur einen großen Teil des Gemeindebudgets. Durch den Bau neuer Verkehrsanlagen für eine in Zukunft nicht mehr leistbare Mobilitätsform bürdet man den zukünftigen Generationen finanzielle Lasten auf, die nur schwer zu tragen sein werden.

Natürlich darf man auch die durch den MIV verursachten hohen volkswirtschaftlichen Kosten verursacht durch Unfallfolgekosten sowie Verkehrslärm und Schadstoffe nicht außer Acht lassen. Durch den weiteren Ausbau der Straßeninfrastruktur werden auch diese Kosten weiter steigen.

Es wäre daher an der Zeit, Geld vorausschauender in Strukturen zu investieren, die Verkehr vermeiden anstatt ihn zu fördern. Das Ziel sollte eine Verkehrsvermeidung und -verlagerung hin zum Öffentlichen Verkehr und zum Radverkehr sein. Dadurch könnten in Zukunft Ausgaben durch weniger Rohstoffeinsatz und durch die Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung und der damit verbundenen Gesundheitsfolgekosten gespart werden. Hier wäre es essentiell, ein Gesetz einzuführen, das die Prüfung von Auswirkungen diverser Infrastrukturbauten in Hinblick auf künftige Generationen vorschreibt.

Außerdem wäre es wichtig, ein rechtlich verbindliches Dokument zu erlassen, das Vorschriften zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr, Maßnahmen zum Schutz des Schwächeren, verkehrs- und energiesparende Siedlungsstrukturen, Erstellung von Plänen für den öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußgängerkehr, Chancengleichheit bei der Erreichbarkeit von ÖV und MIV, usw. beinhaltet und dessen Umsetzung in den Gemeinden unter Mithilfe von Fachleuten durchführen zu lassen um die definierten Ziele im Sinne einer menschengerechten Siedlungsentwicklung zu erreichen.



## 15 Quellenverzeichnis

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Regionales Raumordnungsprogramm Wien - Umland Nord, [www.raumordnung-noe.at](http://www.raumordnung-noe.at), 01.11.2011

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Regionales Raumordnungsprogramm NÖ Mitte, [www.raumordnung-noe.at](http://www.raumordnung-noe.at), 01.11.2011

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Regionales Raumordnungsprogramm Wien - Umland Süd, [www.raumordnung-noe.at](http://www.raumordnung-noe.at), 01.11.2011

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Örtliche Raumordnung, [www.noe.gv.at](http://www.noe.gv.at), 12.12.2011

APA, STANDARD online, Junge Menschen in der EU leiden am meisten unter Krise, International, 10.08.2011

ASTHEIMER Sven, Die Jüngsten werden die Ersten sein, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 25.08.2009

BUNDESMINISTERIUM für Verkehr, Innovation und Technologie - BMVIT, Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien, August 2011

EMBERGER Günter, Nachhaltige Verkehrsgestaltung in (Stadt-)Gemeinden, Transport und Siedlungswesen, Vorlesungsunterlagen TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, 2010

EUROPÄISCHE KOMMISSION, EUREK - Europäisches Raumentwicklungskonzept, Potsdam, Mai 1999

EUROPÄISCHE UNION, EU-Leitfaden für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, [www.europa.eu](http://www.europa.eu), 08.09.2011

FLEISCHMANN Barbara, Örtliche Raumplanung, [www.raum-planung.at](http://www.raum-planung.at), 12.12.2011

GANSER, REINHARDT, SATW Schrift Nr. 40: Erdölknappheit und Mobilität in der Schweiz, August 2008

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT, Entwicklung einer thematischen Strategie für die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen, Brüssel, 01.10.2003

KURIER, "Autobahn" im Wienerwald, [www.kurier.at](http://www.kurier.at), 21.07.2010

MACOUN Thomas, Transport und Siedlungswesen, Vorlesungsunterlagen TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, 2011

NÖ LANDESREGIERUNG, Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm NÖ Mitte, LGBl. 8000/76-2, 23. Februar 2010

NÖ LANDESREGIERUNG, Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland, LGBl. 8000/86-1, 01. März 2005

NÖ LANDESREGIERUNG, Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, LGBl. 8000/85-3, 23. Februar 2010

NÖ Raumordnungsgesetz, LGBl. 8000-24, 18. Novelle, 14. April 2011

ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ, Österreichisches Raumordnungskonzept 2001, Wien, April 2002

ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ, Österreichisches Raumordnungskonzept 2001 - Kurzfassung, Wien, April 2002

PAZDERNIK Katja, Emissionstrends 1990-2009, Umweltbundesamt, Report REP-0338, Wien, 2011

PFAFFENBICHLER Paul, Planungsgrundsätze, Vorlesungsunterlagen TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, 2004

PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, 21. Jänner 1987

PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, Mödling, 16.12.2002

POSTFOSSIL INSTITUT, Erdöl wird knapp und teuer, [www.postfossilinstitut.de](http://www.postfossilinstitut.de), 13.09.2011

REISIGL Maria, Alt-Asphalt gefährdet laut Arzt Wasser, Tiroler Tageszeitung, [www.tt.com](http://www.tt.com), 08.05.2011

RICHTER Brigitte, Strategie Niederösterreich - Landesentwicklungskonzept, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, St. Pölten, September 2004

RITTER Christian, Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011

SCHINDEGGER Friedrich, Polyzentrismus - ein europäisches Leitbild für die räumliche Entwicklung, Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR), Wien, April 2002

SPANGL Wolfgang, Fachgrundlagen für eine Stuserhebung zur PM10-Belastung in Wien, Umweltbundesamt, 2004

SPIEGEL ONLINE, Hohe Arbeitslosigkeit: Europas Jugend ohne Zukunft, Wirtschaft, 11.08.2011

SÜDDEUTSCHE ZEITUNG, Jobmangel in der EU - Europas Jugend ohne Arbeit, Wirtschaft, 11.08.2011

VERKEHRSClub ÖSTERREICH, Jede vierte Gemeinde in Österreich hat keinen Nahversorger, [www.vcö.at](http://www.vcö.at), 20.09.2011

VERKEHRSClub ÖSTERREICH, VCÖ factsheet "EU - Wegekostenrichtlinie ist noch deutlich zu verbessern", [www.vcö.at](http://www.vcö.at), Wien, 2008

VERKEHRSClub ÖSTERREICH, VCÖ factsheet "Gesamtbilanz zeigt die wahren Umweltschäden durch den Verkehr", [www.vcö.at](http://www.vcö.at), Wien, 2011

WIKIPEDIA, Nachhaltigkeit, [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 08.11.2011

WIKIPEDIA, Geschichte des Wienerwalds, [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011

WIKIPEDIA, Südbahn (Österreich), [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011

WIKIPEDIA, Westbahn (Österreich), [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011

WIKIPEDIA, Franz-Josefs-Bahn (Österreich), [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011

WIKIPEDIA, West Autobahn, [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011

WIKIPEDIA, Wiener Außenring Autobahn, [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011

WIKIPEDIA, Süd Autobahn, [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 12.07.2011

WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011

## 16 Internetlinks

[www.alland.at](http://www.alland.at)

[www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

[www.aspo-germany.org](http://www.aspo-germany.org)

[www.austria-lexikon.at](http://www.austria-lexikon.at)

[www.biosphaerenpark-wienerwald.at](http://www.biosphaerenpark-wienerwald.at)

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

[www.derstandard.at](http://www.derstandard.at)

[www.ec.europa.eu/eurostat](http://www.ec.europa.eu/eurostat)

[www.europa.eu](http://www.europa.eu)

[www.faz.net](http://www.faz.net)

[www.heemskerk-tiefbau.de](http://www.heemskerk-tiefbau.de)

[www.herold.at](http://www.herold.at)

[www.judenau-baumgarten.at](http://www.judenau-baumgarten.at)

[www.kurier.at](http://www.kurier.at)

[www.maps.google.de](http://www.maps.google.de)

[www.noe.gv.at](http://www.noe.gv.at)

[www.oebb.at](http://www.oebb.at)

[www.oerok.gv.at](http://www.oerok.gv.at)

[www.pgo.wien.at](http://www.pgo.wien.at)

[www.postfossilinstitut.de](http://www.postfossilinstitut.de)

[www.raumordnung-noe.at](http://www.raumordnung-noe.at)

[www.raum-planung.at](http://www.raum-planung.at)

[www.ris.bka.gv.at](http://www.ris.bka.gv.at)

[www.spiegel.de](http://www.spiegel.de)

[www.sueddeutsche.de](http://www.sueddeutsche.de)

[www.thefreedictionary.com](http://www.thefreedictionary.com)

[www.tt.com](http://www.tt.com)

[www.umweltbundesamt.at](http://www.umweltbundesamt.at)

[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

[www.wiener-untergrund.at](http://www.wiener-untergrund.at)

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)



## 17 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schenkungsurkunde an die Babenberger aus dem Jahr 1002.....	5
Quelle: <a href="http://www.biosphaerenpark-wienerwald.at">www.biosphaerenpark-wienerwald.at</a> , 12.07.2011	
Abbildung 2: Österreich unter den Babenbergern 976 bis 1246.....	5
Quelle: <a href="http://www.austria-lexikon.at">www.austria-lexikon.at</a> , 12.07.2011	
Abbildung 3: Netzplan der Wiener Dampfstadtbahn.....	6
Quelle: <a href="http://www.wiener-untergrund.at">www.wiener-untergrund.at</a> , 12.07.2011	
Abbildung 4: Verlauf Höhenstraße.....	7
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 5: Höhenstraße zw. Cobenzl und Kahlenberg.....	7
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 6: Südbahnhof Wien (1875).....	8
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 7: „Wiener Localstrecke“ (1899).....	8
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 8: Südbahnhof Wien (1900).....	8
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 9: Westbahnstrecke.....	9
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 10: Wien Westbahnhof (1895).....	9
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 11: Streckenführung Franz-Josef-Bahn.....	10
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 12: Kundmachung der Eröffnung.....	10
Quelle: <a href="http://anno.onb.ac.at">http://anno.onb.ac.at</a> , Österreichische Nationalbibliothek, 12.07.2011	
Abbildung 13: Westautobahn.....	11
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 14: Wiener Außenring Autobahn.....	12
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 15: Südautobahn.....	13
Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a> , 12.07.2011	
Abbildung 16: Veränderung der Bevölkerung 1900 - 1951.....	14
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 24	
Abbildung 17: Bevölkerung und Einwohnerentwicklung im Wienerwald.....	15
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 25	
Abbildung 18: Veränderung der Bevölkerung 1951 - 2001.....	16
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 26	
Abbildung 19: Bevölkerung und Einwohnerentwicklung im Wienerwald.....	17
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 26	
Abbildung 20: Veränderung der Bevölkerung durch Wanderung 1961 - 2001.....	18
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 27	
Abbildung 21: Bevölkerungszunahme durch Wanderung.....	18
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 27	
Abbildung 22: Einkommen der Erwerbstätigen.....	19
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 56	
Abbildung 23: Raumentwicklungskonzepte und gesetzliche Grundlagen.....	21
Quelle: Eigene Erstellung	
Abbildung 24: Jugendarbeitslosigkeit 03.2011 (eurostat).....	26
Quelle: <a href="http://epp.eurostat.ec.europa.eu">http://epp.eurostat.ec.europa.eu</a> , 28.12.2011	
Abbildung 25: Jugendarbeitslosigkeit 1997.....	27
Quelle: EUROPÄISCHE KOMMISSION, EUREK - Europäisches Raumordnungskonzept, Potsdam, Mai 1999, S.10	

Abbildung 26: Öl- und Nahrungsmittelpreise (Welt).....	40
Quelle: ASPO DEUTSCHLAND, www.aspo-germany, 28.12.2011	
Abbildung 27: Externe Kosten und Zunahme des Güterverkehrs.....	43
Quelle: VERKEHRSClub ÖSTERREICH, factsheet "EU-Wegekostenrichtlinie ist noch deutlich zu verbessern", Wien, 2008, S.2	
Abbildung 28: LKW-Verkehr vs. Güterverkehr mit der Bahn .....	44
Quelle: VERKEHRSClub ÖSTERREICH, factsheet "EU-Wegekostenrichtlinie ist noch deutlich zu verbessern", Wien, 2008, S.3	
Abbildung 29: Trend der THG - Emissionen in Österreich 1990-2009 .....	48
Quelle: PAZDERNIK Katja, Emissionstrends 1990-2009, Umweltbundesamt, Report REP-0338, Wien, 2011, S. 50	
Abbildung 30: Anteil der THG an den Gesamtemissionen 2009 .....	49
Quelle: PAZDERNIK Katja, Emissionstrends 1990-2009, Umweltbundesamt, Report REP-0338, Wien, 2011, S. 51	
Abbildung 31: Trend der THG - Emissionen nach Sektoren 1990-2009.....	49
Quelle: PAZDERNIK Katja, Emissionstrends 1990-2009, Umweltbundesamt, Report REP-0338, Wien, 2011, S. 52	
Abbildung 32: Anteile der Verursachersektoren an den CO <sub>2</sub> -Emissionen in Ö 2009 .....	50
Quelle: PAZDERNIK Katja, Emissionstrends 1990-2009, Umweltbundesamt, Report REP-0338, Wien, 2011, S. 54	
Abbildung 33: Wienerwald - Deklaration 2002 .....	81
Quelle: PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, Mödling, 16.12.2002, S. 1	
Abbildung 34: Wienerwald in der Region .....	82
Quelle: PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, Mödling, 16.12.2002, S. 2	
Abbildung 35: Wienerwald als Natur- und Landschaftsraum .....	83
Quelle: PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, Mödling, 16.12.2002, S. 3	
Abbildung 36: Wienerwald als Siedlungs- und Wirtschaftsraum.....	87
Quelle: PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, Mödling, 16.12.2002, S. 3-6	
Abbildung 37: Wienerwald als Erholungsraum .....	87
Quelle: PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST, Wienerwald - Deklaration, Mödling, 16.12.2002, S. 6	
Abbildung 38: Nördlichen Wiener Umland .....	88
Quelle: AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Regionales Raumordnungsprogramm Wien - Umland Nord, 01.11.2011, Anlage 1	
Abbildung 39: Südliches Wiener Umland.....	91
Quelle: AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, Regionales Raumordnungsprogramm Wien - Umland Süd, 01.11.2011, Anlage 1	
Abbildung 40: Örtliches Raumordnungsprogramm der Gemeinde Pressbaum.....	95
Quelle: Eigene Aufnahme, 12.12.2011	
Abbildung 41: Route durch den Wienerwald nordwestlich von Pressbaum .....	97
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 17.12.2011	
Abbildung 42: Spuren der Verwüstung 1.....	98
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	
Abbildung 43: Spuren der Verwüstung 2.....	98
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	
Abbildung 44: Spuren der Verwüstung 3.....	98
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	
Abbildung 45: Spuren der Verwüstung 4.....	98
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	
Abbildung 46: Schweres Gerät.....	98
Quelle: Aufnahme von Wolfgang Kalchhauser, 09.08.2011	
Abbildung 47: Spuren der Verwüstung 5 .....	98
Quelle: Aufnahme von Wolfgang Kalchhauser, 09.08.2011	
Abbildung 48: Spuren der Verwüstung 6 .....	99
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	
Abbildung 49: Stelle der Sanierung.....	101
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 17.12.2011	
Abbildung 50: Forststraße 1.....	102
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	
Abbildung 51: Forststraße 2.....	102
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	
Abbildung 52: Bauschutt 1.....	102
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	
Abbildung 53: Bauschutt 2.....	102
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	

Abbildung 54: Beton mit Bewehrungseisen.....	102
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	
Abbildung 55:Dämmmaterial im Wienerwald.....	102
Quelle: Eigene Aufnahme, 13.12.2011	
Abbildung 56: Forstweg nördlich von Baunzen.....	103
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 17.12.2011	
Abbildung 57: Waldverschmutzung durch Bauschutt.....	104
Quelle: Eigene Aufnahme, 06.12.2011	
Abbildung 58: Betonbruch.....	104
Quelle: Eigene Aufnahme, 06.12.2011	
Abbildung 59: Bewehrungseisen.....	104
Quelle: Eigene Aufnahme, 06.12.2011	
Abbildung 60: Reste von einem Drainagerohr.....	105
Quelle: Eigene Aufnahme, 06.12.2011	
Abbildung 61: Plastikrohr.....	105
Quelle: Eigene Aufnahme, 06.12.2011	
Abbildung 62: Betonbrocken mit Eisendraht.....	105
Quelle: Eigene Aufnahme, 06.12.2011	
Abbildung 63: Reste von Plastikschauch.....	105
Quelle: Eigene Aufnahme, 06.12.2011	
Abbildung 64: Bewehrungseisen.....	105
Quelle: Eigene Aufnahme, 06.12.2011	
Abbildung 65: Mauerbrocken mit Malerei.....	105
Quelle: Eigene Aufnahme, 06.12.2011	
Abbildung 66: Verlauf der asphaltierten Forststraße.....	107
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 17.12.2011	
Abbildung 67: Abzweigung von B210.....	107
Quelle: Aufnahme von DI Dollensky, 21.03.2008	
Abbildung 68: Beginn der Forststraße (15.12.2011).....	108
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 69: Anstieg in Kehren.....	108
Quelle: Aufnahme von DI Dollensky, 19.03.2008	
Abbildung 70: Am Bergrücken in Richtung Osten.....	108
Quelle: Aufnahme von DI Dollensky, 19.03.2008	
Abbildung 71: 40cm hohes Asphaltband.....	108
Quelle: Aufnahme von DI Dollensky, 19.03.2008	
Abbildung 72: Asphaltband.....	108
Quelle: Aufnahme von DI Dollensky, 19.03.2008	
Abbildung 73: Ende der Asphaltierung.....	109
Quelle: Aufnahme von DI Dollensky, 19.03.2008	
Abbildung 74: 100m später ein Quellschutzgebiet.....	109
Quelle: Aufnahme von DI Dollensky, 19.03.2008	
Abbildung 75: Ende des Forstweges bei km 5,8 der B210.....	109
Quelle: Aufnahme von DI Dollensky, 19.03.2008	
Abbildung 76: Artikel „ „Autobahn“ im Wienerwald“ im Online-KURIER vom 19.07.2010.....	110
Quelle: KURIER, "Autobahn" im Wienerwald, www.kurier.at, 21.07.2010	
Abbildung 77: Rossgipfel nördlich von Alland.....	111
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 17.12.2011	
Abbildung 78: Die Entwicklung zur Autostadt.....	118
Quelle: MACOUN Thomas, VO Transport und Siedlungswesen, TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, 2011, Einleitung	
Abbildung 79: Zuwanderer aus Wien in % der Wohnbevölkerung 2001.....	120
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 10	
Abbildung 80: Durchschnittliche Grundstückspreise.....	121
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 57	
Abbildung 81: Akademikeranteil der über 15-jährigen Bevölkerung in %.....	121
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 54	

Abbildung 82: Vorhandene Baulandreserven in % des Baulandes 2006 insgesamt.....	122
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 28	
Abbildung 83: Ein- und Zweifamilienhäuser in % der Wohngebäude 2001 .....	123
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 60	
Abbildung 84: Durchschnittliche Nutzfläche der Hauptwohnsitzwohnungen 2001 pro Person .....	124
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 62	
Abbildung 85: Bartberg, Gemeinde Pressbaum 2001.....	126
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	
Abbildung 86: Bartberg, Gemeinde Pressbaum 2010.....	126
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 87: Erhebungen im Gebiet Wienerwald .....	127
Quelle: WONKA Erich, Wienerwaldatlas Band I, Salzburg, 2011, S. 9	
Abbildung 88: Bartberg, Pressbaum 2001.....	128
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	
Abbildung 89: Bartberg, Pressbaum 2010.....	128
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 90: Siedlungsentwicklung Bartberg 2001-2010 .....	128
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 91: Norbertinumstraße, Pressbaum 2001.....	129
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	
Abbildung 92: Norbertinumstraße, Pressbaum 2010.....	129
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 93: Siedlungsentwicklung Norbertinumstraße 2001-2010 .....	129
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 94: Karriegelstraße, Pressbaum 2001.....	129
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	
Abbildung 95: Karriegelstraße, Pressbaum 2010.....	129
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 96: Siedlungsentwicklung Karriegelstraße 2001-2010.....	129
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 97: Offene Meidling, Pressbaum 2001.....	130
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	
Abbildung 98: Offene Meidling, Pressbaum 2010.....	130
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 99: Siedlungsentwicklung Offene Meidling 2001-2010 .....	130
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 100: Friedhof, Pressbaum 2001.....	130
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	
Abbildung 101: Friedhof, Pressbaum 2010.....	130
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 102: Siedlungsentwicklung Friedhof, Pressbaum 2001-2010.....	130
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 103: Zentrum 1, Pressbaum 2001.....	131
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	
Abbildung 104: Zentrum 1, Pressbaum 2010.....	131
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 105: Siedlungsentwicklung Zentrum 1 2001-2010.....	131
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 106: Zentrum 2, Pressbaum 2001.....	131
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	
Abbildung 107: Zentrum 2, Pressbaum 2010.....	131
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 108: Siedlungsentwicklung Zentrum 2 2001-2010.....	131
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 109: Schöffelgasse, Pressbaum 2001.....	132
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	



Abbildung 110: Schöffelgasse, Pressbaum 2010.....	132
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 111: Siedlungsentwicklung Schöffelgasse 2001-2010.....	132
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 112: Lawieserstraße, Pressbaum 2001.....	132
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	
Abbildung 113: Lawieserstraße, Pressbaum 2010.....	132
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 114: Siedlungsentwicklung Lawieserstraße 2001-2010.....	132
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 115: L2111, Pressbaum 2001.....	133
Quelle: Google Earth, 24.05.2001	
Abbildung 116: L2111, Pressbaum 2010.....	133
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 117: Siedlungsentwicklung entlang L2111 2001-2010 .....	133
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 118: Siedlungsentwicklung Pressbaum 2001-2010 .....	134
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 119: Haltestellen Bus mit 200m Einzugsgebiet.....	135
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 23.12.2011	
Abbildung 120: Subjektive Erreichbarkeiten .....	136
Quelle: MACOUN Thomas, VO Transport und Siedlungswesen, TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, 2011, Teil 3	
Abbildung 121: Siedlungsgebiet außerhalb Einzugsbereich Bus .....	138
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 23.12.2011	
Abbildung 122: Zusätzlich die Haltestellen der Westbahn mit Einzugsgebiet 500m .....	139
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 23.12.2011	
Abbildung 123: Siedlungsgebiete außerhalb des Einzugsbereichs von Bus und Bahn .....	139
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 23.12.2011	
Abbildung 124: ÖBB SCOTTY Eingabe.....	140
Quelle: ÖBB SCOTTY, www.oebb.at, 23.12.2011	
Abbildung 125: ÖBB SCOTTY Fahrplan.....	140
Quelle: ÖBB SCOTTY, www.oebb.at, 23.12.2011	
Abbildung 126: Straßeninfrastruktur in Pressbaum .....	146
Quelle: Google Earth, 23.12.2011	
Abbildung 127: Routenplaner zur Ermittlung der Fahrtzeiten .....	147
Quelle: www.maps.google.at, 24.12.2011	
Abbildung 128: Infrastruktureinrichtungen Pressbaum .....	153
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 30.12.2011	
Abbildung 129: Siedlungsentwicklung Judenau-Baumgarten 2001 bis 2010 .....	155
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 22.12.2011	
Abbildung 130: Haltestellen Bus mit 200 m Einzugsgebiet.....	156
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 26.12.2011	
Abbildung 131: Siedlungsgebiete außerhalb des Einzugsbereichs von Bus.....	157
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 26.12.2011	
Abbildung 132: Straßeninfrastruktur in Judenau-Baumgarten.....	159
Quelle: Google Earth, 24.12.2011	
Abbildung 133: Infrastruktureinrichtungen Judenau-Baumgarten.....	162
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 30.12.2011	
Abbildung 134: Siedlungsentwicklung Alland 2001 bis 2010.....	163
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 21.12.2011	
Abbildung 135: Haltestellen Bus mit 200 m Einzugsgebiet.....	164
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 27.12.2011	
Abbildung 136: Siedlungsgebiete außerhalb des Einzugsbereichs von Bus.....	165
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 28.12.2011	
Abbildung 137: Straßeninfrastruktur in Alland.....	167
Quelle: Google Earth, 24.12.2011	

Abbildung 138: Infrastruktureinrichtungen Alland .....	170
Quelle: Eigene Erstellung, Grundlage Google Earth, 30.12.2011	
Abbildung 139: Ameisbühel.....	171
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 140: Klausen-Leopoldsdorf .....	172
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 141: Weissenbach bei Mödling .....	172
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 142: Siedlung bei Neustift im Walde .....	173
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 143: Siedlung bei Fahrafeld am Rand des Biosphärenparks .....	173
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 144: Siedlung bei Breitenfurt.....	174
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 145: Siegenfeld .....	174
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 146: Gablitz und Umgebung .....	175
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 147: Untermauerbach.....	175
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 148: Gebiet um Wolfpassing an der Grenze des Biosphärenparks (schwarze Linie) .....	176
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 149: Siedlung im Süden von Tulln .....	176
Quelle: Google Earth, 01.08.2010	
Abbildung 150: Fahrzeugarten stadteinwärts - Gesamtkordon Wien [Fahrzeuge/24h].....	187
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 8	
Abbildung 151: Öffentlicher Verkehr stadteinwärts - Gesamtkordon Wien [Personen/Betriebszeit] ..	188
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 8	
Abbildung 152: Tagesganglinie MIV/ÖV Gesamtkordon Wien [5 bis 24 Uhr].....	188
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 9	
Abbildung 153: Korridorabgrenzung im MIV .....	189
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 10	
Abbildung 154: Korridorabgrenzung im ÖV - Bahnlinien.....	198
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 11	
Abbildung 155: Korridorabgrenzung im ÖV - Buslinien.....	189
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 11	
Abbildung 156: Modal Split im Personenverkehr [Personen/ 5 bis 9 Uhr] nach Korridoren .....	190
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 14	
Abbildung 157: Modal Split im Personenverkehr [Personen/ 5bis 24 Uhr] nach Korridoren .....	190
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 14	
Abbildung 158: Modal Split im Personenverkehr nach Korridoren .....	191
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 13	
Abbildung 159: Übersicht MIV Korridor St. Pölten.....	192
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 28	
Abbildung 160: Verkehrsaufkommen MIV.....	192
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 28	
Abbildung 161: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor St. Pölten [Fzg/24h].....	192
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 28	
Abbildung 162: Ausgangsorte MIV weiträumig.....	193
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 29	
Abbildung 163: Ausgangsorte MIV im Nahbereich .....	193
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 29	
Abbildung 164: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Pers./ 5 bis 21 Uhr] .	193
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 30	
Abbildung 165: Übersichtskarte ÖV Korridor St. Pölten.....	194
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 31	

Abbildung 166: Verkehrsaufkommen.....	194
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 31	
Abbildung 167: Ausgangsorte ÖV weiträumig.....	194
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 32	
Abbildung 168: Ausgangsorte ÖV im Nahbereich.....	194
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 32	
Abbildung 169: Fahrtzwecke im ÖV [Pers./Betriebszeit].....	195
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 33	
Abbildung 170: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV.....	195
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 34	
Abbildung 171: Umsteigen innerhalb Wiens.....	195
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 35	
Abbildung 172: Umsteigen außerhalb Wiens.....	195
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S. 35	
Abbildung 173: Entwicklung Modal Split 1995/96-2008/09/10 Gesamtkordon Wien [Pers./6-9 Uhr] .	198
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S.100	
Abbildung 174: Grafik Modal Split 1995/96 - 2008/09/10 Gesamtkordon Wien [Pers. / 6 bis 9 Uhr] .	198
Quelle: RITTER Christian, Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, April 2011, S.100	
Abbildung 175: Flächenvergleich verschiedener Verkehrsmittel .....	200
Quelle: EMBERGER Günter, Nachhaltige Verkehrsgestaltung in (Stadt-)Gemeinden, VO Transport u. Siedlungswesen, S. 34	
Abbildung 176: Fahrbahnbreiten .....	201
Quelle: EMBERGER Günter, Nachhaltige Verkehrsgestaltung in (Stadt-)Gemeinden, VO Transport u. Siedlungswesen, S. 45	
Abbildung 177: Fahrbahnteiler.....	202
Quelle: www.heemskerk-tiefbau.de, 02.01.2011	
Abbildung 178: Gehsteigvorziehung .....	202
Quelle: www.heemskerk-tiefbau.de, 02.01.2011	
Abbildung 179: Gehsteig Pressbaum, L2111.....	202
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 180: Gehsteig Pressbaum, Hauptstraße.....	202
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 181: Durchfahrt ohne Gehsteig .....	202
Quelle: Eigene Aufnahme, 06.12.2011	
Abbildung 182: Kosten für Abstellanlagen für Fahrrad und PKW .....	204
Quelle: BMVIT, Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien, August 2011, S. 7	
Abbildung 183: Beginn Mehrzweckstreifen.....	205
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 184: Ende Mehrzweckstreifen.....	205
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 185: Unebenheiten.....	206
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 186: Kanaldeckel als Hindernis.....	206
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 187: Verparkter Mehrzweckstreifen.....	206
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 188: Verparkter Mehrzweckstreifen.....	206
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 189: Gerechte Aufteilung des Verkehrsraums für alle Benutzer.....	207
Quelle: BMVIT, Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien, August 2011, S. 12	
Abbildung 190: Kaphaltestelle.....	208
Quelle: PFAFFENBICHLER Paul, Planungsgrundsätze, Vorlesungsunterlagen TU Wien, 2004, S. 17	
Abbildung 191: Beispiel der Gestaltung einer Haltestelle .....	209
Quelle: PFAFFENBICHLER Paul, Planungsgrundsätze, Vorlesungsunterlagen TU Wien, 2004, S. 19	
Abbildung 192: Weg zur Haltestelle.....	210
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 193: Fehlender Gehsteig.....	210
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	

---

Abbildung 194: Haltestelle.....	210
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 195: Haltestelle.....	210
Quelle: Eigene Aufnahme, 15.12.2011	
Abbildung 196: Raum für alle .....	211
Quelle: BMVIT, Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien, August 2011, S. 24	
Abbildung 197: Alternative Parkraumorganisation .....	214
Quelle: EMBERGER Günter, Nachhaltige Verkehrsgestaltung in (Stadt-)Gemeinden, VO Transport u. Siedlungswesen, S. 47	