

Magistrat der Stadt Wien – MA 18

SUPer NOW

Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens

Endbericht

Wien, am 19. März 2003

The logo for TRAFICO, featuring the word "TRAFICO" in a bold, blue, sans-serif font.

TRAFICO Verkehrsplanung
Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Andreas Käfer

Fillgradergasse 6/2
1060 Wien
Tel: 01 586 41 81
Fax: 01 586 41 81-10
terminal@trafico.at



stadtland
Dipl.-Ing. Sibylla Zech

Theobaldgasse 16/4
1060 Wien
Tel: 01 586 28 77-14
Fax: 01 586 28 77-9
wien@stadtland.at



Österreichisches Institut für Raumplanung
Region und Entwicklung BeratungsgmbH

ÖIR-Region&Entwicklung
Beratungsges.m.b.H.

Franz Josefs Kai 27,
1010 Wien
Tel.: 01 533 87 47-45
Fax: 01 533 87 47-66
oir@oir.at

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1	AUFGABENSTELLUNG 1
2	ARBEITSWEISE UND METHODE 2
2.1	Inhaltlicher Projektablauf 2
2.2	Begriffsdefinitionen 3
3	UNTERSUCHUNGSRAHMEN..... 4
3.1	Planungs-, Untersuchungs- und Wirkungsraum 4
3.2	Zeithorizont 5
4	BESCHREIBUNG DER AUSGANGSSITUATION UND PROBLEMANALYSE..... 6
4.1	Raum 6
4.1.1	Entwicklung der Wohnungen (1981-1999)..... 6
4.1.2	Entwicklung der Arbeitsplätze (1981-2000) 6
4.1.3	Entwicklung der bebauten Flächen (1985-1997), Baulandreserven 8
4.1.4	Entwicklung der Wohnbevölkerung (1991-2000) 9
4.1.5	Stärken und Schwächen 11
4.1.6	Zusammenfassung 11
4.2	Landschaft und Umwelt 12
4.2.1	Landschaft, Freiraum und Erholung 12
4.2.2	Landbewirtschaftung, Boden 16
4.2.3	Oberflächengewässer, Grundwasser 18
4.2.4	Luft, Lärm 19
4.2.5	Stärken und Schwächen 20
4.3	Verkehr 21
4.3.1	Status quo-Analyse 21
4.3.2	Stärken und Schwächen 24
5	ZIELE UND BEWERTUNGSINDIKATOREN 25
5.1	Raum 25
5.2	Landschaft und Umwelt 26
5.3	Verkehr 27
5.4	Ziele und Bewertungsindikatoren in der SUPerNOW 29
6	MENGENGERÜST 35
6.1	Betrachtungshorizont 35
6.2	Stadtentwicklungsprojekte 35
6.3	Strukturdaten 36
6.3.1	Entwicklung der Wohnbevölkerung (1981-2021) 36
6.3.2	Entwicklung der Arbeitsplätze (1991-2021) 38
7	SZENARIEN 39
7.1	Methode der Szenarienbildung 39

7.2	Szenarienüberblick	41
7.3	Ausrichtung der Szenarien	42
7.3.1	Rahmengergebenheiten	42
7.3.2	Beschreibung der Szenarien	43
7.4	Maßnahmen	50
7.4.1	Maßnahmenübersicht „Raum“	50
7.4.1.1	Städtebauliche Projekte	50
7.4.1.2	Raumordnungspolitische Maßnahmen	52
7.4.2	Maßnahmenübersicht „Umwelt“	53
7.4.3	Maßnahmenübersicht „Verkehr“	54
7.4.3.1	Infrastruktur	54
7.4.3.2	Soft Measures	56
8	ERGEBNISSE DER SZENARIENBEWERTUNG	61
8.1	Raum und Wirtschaftsentwicklung	61
8.1.1	Bewertungsmethode	61
8.1.1.1	Ein Bild des Neuen Raumes	61
8.1.1.2	Indikatoren als Maßstab	62
8.1.1.3	Benotung und Gewichtung	66
8.1.2	Ergebnisse nach Indikatoren	67
8.1.3	Zusammenfassender Vergleich der Szenarienbewertung Raum und Wirtschaftsentwicklung	76
8.1.3.1	Bewertungsübersicht nach Indikatoren	77
8.1.3.2	Stärken und Schwächen der Szenarien	81
8.1.3.3	Zusammenfassung	84
8.2	Umwelt	87
8.2.1	Bewertungsmethode, Indikatoren	87
8.2.2	Die Ergebnisse nach Indikatoren	88
8.2.3	Zusammenfassender Vergleich der Szenarienbewertung	101
8.2.3.1	Bewertungsübersicht nach Indikatoren	101
8.2.3.2	Stärken und Schwächen der Szenarien	102
8.3	Verkehr	107
8.3.1	Methode	107
8.3.2	Ergebnisse nach Indikatoren	108
8.3.3	Zusammenfassender Vergleich der Szenarien aus verkehrsplanerischer Sicht	123
8.3.4	Zielerreichung	125
8.4	Gender Mainstreaming	126
8.4.1	Definition, Bewertungsindikatoren	126
8.4.2	Das SUP-Verfahren im Gender-Check	127
8.4.3	Stärken und Schwächen der Szenarien	128
8.5	Kommentar zu diskutierten Szenariovariationen	131
8.6	Zeitliche Reihung der Maßnahmen	136
9	ZUSAMMENFASSUNG	137
10	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	139

10.1	Raum und Wirtschaftsentwicklung.....	139
10.2	Umwelt und Landschaft.....	140
10.3	Verkehr.....	142
10.4	Gender Mainstreaming.....	147
10.5	Empfehlungen zur weiteren Vorgangsweise.....	147
	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	149
	QUELLENVERZEICHNIS.....	150
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	156
	TABELLENVERZEICHNIS.....	157
	ANHANG	160
	KARTEN UND KARTENVERZEICHNIS	167

1 AUFGABENSTELLUNG

Der Nordosten Wiens zeichnet sich durch eine besonders starke Entwicklungsdynamik aus. Handlungs- bzw. Planungsbedarf besteht einerseits aufgrund der aktuellen Diskussion über einzelne Großprojekte (z.B. U-Bahnverlängerungen, S-Bahn-Ausbau, Nordost-Umfahrung) und andererseits aufgrund sich abzeichnender Divergenzen zwischen der tatsächlichen Raumentwicklung und der in Plänen festgehaltenen gewünschten Entwicklung (z.B. Wiener Verkehrskonzept 1994, Verkehrskonzept Nordostraum Wien 1998, Stadtentwicklungsplan 1994 und -bericht 2001, Siedlungspolitisches Konzept Ostregion 1994). Mit dem Projekt "Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wien" (SUPerNOW) ist beabsichtigt, eine Gesamtschau für die Entwicklung dieses Raumes herzustellen. Die SUPerNOW basiert auf den bisher ausgearbeiteten Planungen, Konzepten und Programmen und entwickelt aus diesen Einzelementen ein harmonisiertes Gesamtbild, das in einem konsensualen Verfahren unter Beteiligung der relevanten Interessensgruppen im Planungsraum erarbeitet wird.

Das Instrument der Strategischen Umweltprüfung ist „ein wichtiges Werkzeug zur Einbeziehung von Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme bestimmter Pläne und Programme, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt in den Mitgliedstaaten haben können" (SUP-Richtlinie der EU¹, Präambel, Abs. 4). Die SUP soll gewährleisten, dass Auswirkungen auf die Umwelt bei der Ausarbeitung und vor der Annahme von Plänen und Programmen verstärkt berücksichtigt werden.

Gemäß SUP-Richtlinie sind im Rahmen einer Umweltprüfung „die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, welche die Durchführung des Planes oder Programms auf die Umwelt hat, sowie vernünftige Alternativen, welche die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen“, zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten (Art. 5 zif. 1). In Bezug auf das gegenständliche Projekt der SUPerNOW ist anzuführen, dass kein gesamthafter Plan, der direkt einer Prüfung und Bewertung unterzogen werden kann, vorliegt. Im Rahmen des vorliegenden Projektes mussten daher in einem ersten Arbeitsschritt bestehende Planungsabsichten (z.B. 1.000 ha-Programm, einzelne Bauvorhaben, einzelne Infrastrukturvorhaben) fachübergreifend zusammengefügt werden und solcherart ein Plan für den gesamten Entwicklungsraum definiert werden. Maßgebliche Inputs kommen dabei aus dem Bereich der Verkehrsplanung, wo Kapazitätsengpässe im bestehenden Straßennetz zu Überlegungen der Errichtung neuer hochrangiger Straßenverbindungen geführt haben. Bisher durchgeführte Arbeiten (vgl. Projekt „Nordostumfahrung Wien“, im Auftrag der PGO) haben zur Verankerung dieser Vorhaben im Bundesstraßengesetz geführt². Von den genannten Straßenvorhaben würden wiederum die Stadtstruktur verändernde Raumentwicklungen induziert werden. Somit sind im Rahmen der SUPerNOW in Abhängigkeit einzelner Verkehrsnetze verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten des Raumes bzw. der Stadt in Verbindung mit der Landschaft zu erarbeiten und einander gegenüberzustellen.

¹ Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

² Dabei handelt es sich um die Errichtung einer 6. Donaustraßenquerung, die Verlängerung der A22-Donauuferautobahn zwischen der neuen Donaubrücke und dem Knoten Kaisermühlen („Ausbau Raffineriestraße“) und/oder der Verlängerung der S1 (Wiener Südrandstraße) über die Donau in Form der „Wiener Nordostumfahrung“ (S1, vormals B305) inkl. einer Querung der Lobau.

Im Rahmen einer SUP sind Alternativen darzulegen, wobei diese, im Gegensatz zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auf Projekt-Ebene nicht nur alternative Trassen- oder Netzvarianten, sondern auch Alternativen in Form gänzlich anderer Lösungsansätze zu prüfen und zu bewerten hat, z.B. durch einen massiven Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel bei gleichzeitig geringerem Straßenausbau und/oder ergänzt durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung.

2 ARBEITSWEISE UND METHODE

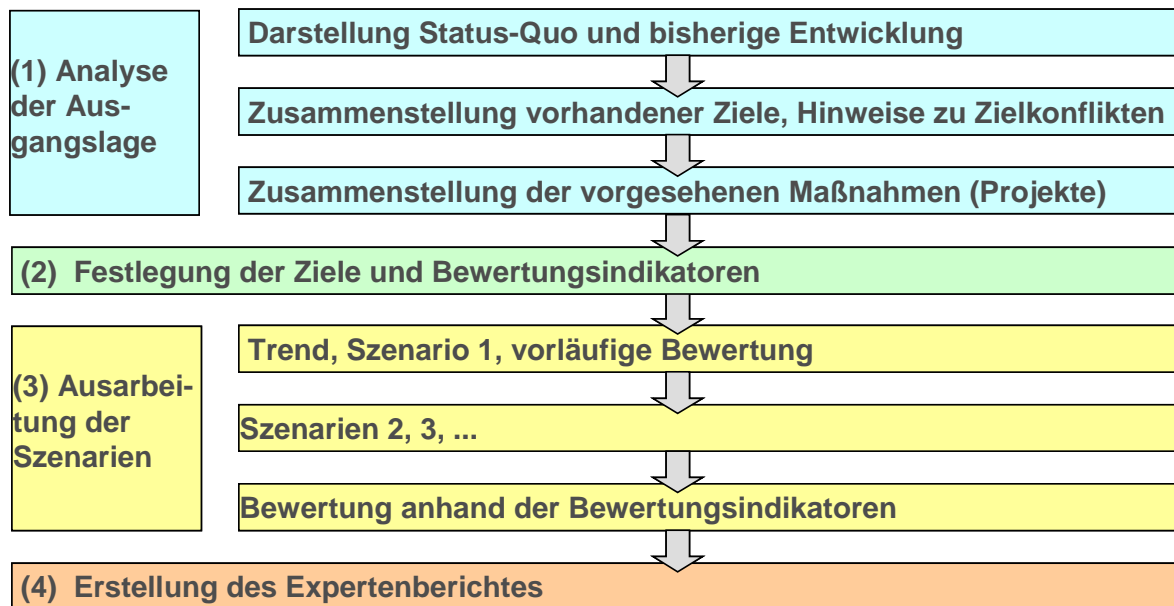
2.1 Inhaltlicher Projektablauf

Die Ausarbeitung der vorliegenden Strategischen Umweltprüfung erfolgte durch ein interdisziplinäres Expertenteam aus folgenden Sachbereichen:

- Raum (Siedlung, Wirtschaft, Soziales)
- Umwelt und Landschaft
- Verkehr

Der Projektablauf erfolgte in 4 Hauptschritten und kann nachstehender Abbildung entnommen werden. Weitere wesentliche Arbeitsschritte und Bestandteile einer SUP wie z.B. Screening, Definition von Kompensationsmaßnahmen, die Erstellung des Umweltberichtes oder das Monitoring waren nicht Gegenstand dieser Arbeit und sind daher nicht Bestandteil des vorliegenden Berichtes.

Abbildung 2-1: Schematische Darstellung der Bearbeitungsschritte



2.2 Begriffsdefinitionen

Im Rahmen dieses Projektes wurden wesentliche Begriffe wie folgt definiert:

Szenario	Elemente und Vorgang zur Erreichung eines Zukunftsbildes
Trend	Entwicklungsfortschreibung entsprechend früherer Entwicklung
Ziel	angestrebte Entwicklung, angestrebter Zustand
Projekt	Konkretes Vorhaben (in Bau/Umsetzung, beschlossen, in Planung, Idee)
Bewertung	Verknüpfung von Sachinformation und Wertmaßstäben (hier: Ziele)
Kriterium	unterscheidendes und entscheidendes Merkmal, Mittel zum Urteilen; Prüfstein, ob ein Ziel erreicht wird
Indikator	Anzeiger von zu beschreibenden oder zu bewertenden Zuständen; quantitativ oder qualitativ
Bewertungsindikator	Anzeiger, ob ein Ziel erreicht wird
Maßnahme, Maßnahmenbündel	Mittel, um ein Ziel zu erreichen

3 UNTERSUCHUNGSRAHMEN

3.1 Planungs-, Untersuchungs- und Wirkungsraum

Im Rahmen der SUPerNOW werden die in nachstehender Tabelle angeführten räumlichen Bearbeitungsebenen unterschieden.

Tabelle 3-1: Räumliche Bearbeitungsebenen

Räumliche Ebene	Abgrenzung
Planungsraum	Wien Nordost (Bezirke 21 und 22), gegliedert in 15 Teilgebiete
Engerer Untersuchungsraum	Planungsraum plus unmittelbar angrenzende Gemeinden in NÖ: Langenzersdorf, Bisamberg, Hagenbrunn, Gerasdorf bei Wien, Deutsch Wagram, Aderklaa, Raasdorf, Groß-Enzersdorf
Weiterer Untersuchungsraum	Engerer Untersuchungsraum plus Bezirke Korneuburg, Gänserndorf, Mistelbach
Themenbezogener Wirkungsraum	Engerer oder weiterer Untersuchungsraum plus für Ein-/Auswirkung relevantes Gebiet, z.B. Wien – südlich der Donau, Wiener Südraum, Raum Schwechat, TEN oder TINA-Netz

Der Planungsraum umfasst den räumlichen Kompetenzbereich des Auftraggebers der SUPerNOW (Magistrat der Stadt Wien, MA 18). Die Angelegenheiten der Stadt- und Raumplanung inkl. der Landschafts- und Verkehrsplanung für die Wiener Bezirke 21 und 22 liegen im eigenen Wirkungsbereich der Stadt / des Landes Wien, sofern sie nicht Bundeskompetenz sind. Für den Planungsraum ist die größte Bearbeitungstiefe möglich. Hier können detailliert vorliegende Struktur- und Projektdaten der Magistratsabteilungen – wo erforderlich bis auf Baublockebene genau – einfließen. Der Planungsraum ist in 15 Teilgebiete untergliedert, wobei sich die Grenzverläufe an den Verkehrszellen orientieren.

Liste der Teilgebiete:		
1 Stammersdorf/Brünner Straße	6 Großfeldsiedlung	11 Stadlau/Aspern
2 Jedlesee/Strebersdorf	7 Kaisermühlen/Donaucity	12 Hirschstetten/Breitenlee
3 Großjedlersdorf	8 Kagran Süd	13 Eßling
4 Zentrum Floridsdorf	9 Kagran Nord	14 Neueßling
5 Betriebszone/Donaufeld	10 Süßenbrunn	15 Lobau

Der engere Untersuchungsraum geht über den Planungsraum, d.h. die Stadtgrenze hinaus und umfasst die Nachbargemeinden in Niederösterreich: Langenzersdorf, Bisamberg, Hagenbrunn, Gerasdorf bei Wien, Deutsch Wagram, Aderklaa, Raasdorf, Groß-Enzersdorf. Die Zuständigkeit für die örtliche Raumplanung ist auf die acht Gemeinden aufgesplittet. Ein kleinregional akkordierter Bestand an Struktur- und Projektdaten – vergleichbar der Datendichte auf Wiener Gebiet – liegt nicht vor. Als wichtigste räumlich-strukturelle Informationsgrundlage dient das Regionale Raumord-

nungsprogramm für das Nördliche Wiener Umland (1999). Während die Untersuchungen für den Nordosten Wiens weitgehend quantitativ abgestützt und im Projekt-GIS basierend auf dem räumlichen Bezugssystem Wien verortet bzw. über das Verkehrsmodell simuliert werden können, erfolgen für das engere Wiener Umland vor allem qualitative Aussagen. Aufgrund der Zusammensetzung des SUP-Teams ist niederösterreichisches ExpertInnenwissen im SUPerNOW-Prozess zudem laufend präsent (Regionalmanagements, PGO, RU2, Umwelthanwaltschaft).

Der weitere Untersuchungsbereich, das sind die NÖ Nachbarbezirke, bildet den größeren landschaftsräumlichen Rahmen sowie die regionale Zentren und Verkehrsrelationen ab. Darüber hinausgehende Verflechtungen werden themenspezifisch berücksichtigt, beispielsweise zur Abschätzung regionaler und überregionaler Einflussgrößen auf das Verkehrsgeschehen im Nordosten Wiens (themenbezogener Wirkungsraum).

3.2 Zeithorizont

Die Untersuchungen umfassen im Rückblick einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren (Vergleichswerte 1981 und 1991 zum aktuellen Volkszählungsjahr 2001). Der Prognosehorizont zur Einschätzung der künftigen Entwicklung (Entwicklungsszenarien) ist das Jahr 2021. Ein 20-jähriger Planungshorizont wurde auch deshalb gewählt, weil die Realisierung von großen Verkehrsprojekten rund 10 Jahre in Anspruch nimmt, bis deren Auswirkungen sichtbar werden, dauert es nochmals rund 10 Jahre, in Summe also auch 20 Jahre. Allerdings wurde für im Rahmen der SUPer NOW auch deutlich, dass viele langfristige Wirkungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung erst nach dem Jahr 2021 in voller Wirkung zum Tragen kommen werden.

4 BESCHREIBUNG DER AUSGANGSSITUATION UND PROBLEMANALYSE

4.1 Raum

4.1.1 Entwicklung der Wohnungen (1981-1999)

Als Grundlage für die Darstellung der Entwicklung der Wohnungen wurde auf Daten der „Häuser und Wohnungszählung 91“ zurückgegriffen. Für die Jahre 1992 bis 1999 wurde mit Datenmaterial aus der Wohnbaustatistik gearbeitet.

Tabelle 4-1: Anzahl und Anteile der Wohnungen nach Bauperioden

Bauperiode	Insgesamt		Ein- bzw. Zweifamilienhäuser				Mehrfamilienhäuser			
	21. Bez.	22. Bez.	21. Bez.		22. Bez.		21. Bez.		22. Bez.	
Vor 1980	52.063	43.706	8.570	16,5%	14.030	32,1%	34.018	65,3%	24.216	55,4%
1981-1991	9.472	9.323	2.306	24,3%	4.228	45,4%	4.288	45,3%	4.745	50,8%
1992-1999	8.015	14.840	1.133	14,1%	3.029	20,4%	5.435	67,8%	9.449	63,7%
Gesamt	69.550	67.869	12.009	17,3%	21.287	31,4%	43.741	62,9%	38.410	56,6%

In der Bauperiode vor 1981 wurden im 21. Bezirk 52.063 Wohnungen errichtet, davon waren 8.570 Ein- bzw. Zweifamilienhäuser (16,5 %) und 34.018 Mehrfamilienhäuser (65,3 %). Im 22. Bezirk wurden in der gleichen Bauperiode 43.706 Wohnungen errichtet, davon waren mehr als 32 % Ein- bzw. Zweifamilienhäuser und 55,4 % Mehrfamilienhäuser.

Der Trend zum eigenen Haus im Grünen wurde in der Bauperiode 1981-1991 noch verstärkt, denn da waren mehr als 24 % der Wohnungen im 21. Bezirk Ein- bzw. Zweifamilienhäuser. Im 22. Bezirk sind die Steigerungen noch deutlicher, denn hier waren mehr als 45 % der Wohnungen Ein- bzw. Zweifamilienhäuser. Dem entsprechend verringerte sich der Anteil an Mehrfamilienhäusern (45,3 % im 21. Bezirk und 50,8 % im 22. Bezirk).

In der Bauperiode 1992-1999 konnte dieser Trend wieder abgeschwächt werden, und es wurde in beiden Bezirken vermehrt dichter gebaut. Der Anteil an Ein- bzw. Zweifamilienhäusern verringerte sich im 21. Bezirk auf ca. 14 % und im 22. Bezirk auf ca. 20 %.

Das starke Bevölkerungswachstum in den Nachbargemeinden (siehe Kap. 4.1.4) geht ebenfalls mit einer starken Wohnbautätigkeit einher. Einfamilienhausgebiete prägen das Siedlungsbild der Umlandgemeinden.

4.1.2 Entwicklung der Arbeitsplätze (1981-2000)

Für die Darstellung der Entwicklung der Arbeitsplätze wurde auf Daten der Volkszählungen 1981 und 1991 sowie auf Auskünfte der MA 18 aufgebaut. Die Anzahl der Arbeitsplätze im Jahr 2000 stammt aus einer Hochrechnung des ÖIR nach Auskünften der MA 21C.

Tabelle 4-2: Beschäftigte nach Arbeitsstättenzählung

	1981 21. Bez		1981 22. Bez		Insgesamt 1981		1991 21. Bez		1991 22. Bez		Insgesamt 1991	
	insg.	davon unselbst.	insg.	davon unselbst.	insg.	davon unselbst.	insg.	davon unselbst.	insg.	davon unselbst.	insg.	davon unselbst.
Energie- u. Wasserversorgung	181	181	232	232	413	413	341	341	247	247	588	588
Bergbau; Steine- u. Erdgewinnung	408	408	555	555	963	963			11	9	11	9
Verarbeitendes Gewerbe; Industrie	14.251	13.979	8.622	8.416	22.873	22.395	17.454	17.233	8.847	8.693	26.301	25.926
Bauwesen	1.442	1.341	2.106	2.032	3.548	3.373	1.519	1.438	2.211	2.155	3.730	3.593
Handel; Lagerung	6.060	5.513	4.062	3.603	10.122	9.116	8.182	7.610	6.834	6.305	15.016	13.915
Beherbungs- und Gaststättenwesen	674	448	658	505	1.332	953	972	721	1.198	1.049	2.170	1.770
Verkehr; Nachrichtenübermittlung	1.782	1.584	1.505	1.335	3.287	2.919	2.600	2.440	1.578	1.424	4.178	3.864
Geld- u. Kreditwesen; Wirtschaftsd.	776	678	664	564	1.440	1.242	2.157	1.924	1.655	1.403	3.812	3.327
persön., soziale u. öffentl. Dienste	4.646	4.374	3.408	3.198	8.054	7.572	8.286	7.910	6.072	5.762	14.358	13.672
Insgesamt	30.220	28.506	21.812	20.440	52.032	48.946	41.511	39.617	28.653	27.047	70.164	66.664

Tabelle 4-3: Beschäftigte in den Umlandgemeinden nach Arbeitsstättenzählung 1991

	Langenzersdorf		Bisamberg		Hagenbrunn		Gerasdorf		Aderklaa		Deutsch-Wagram		Raasdorf		Groß-Enzersdorf		Insgesamt 1991	
	insg.	dv. unselb.	insg.	dv. unselb.	insg.	dv. unselb.	insg.	dv. unselb.	insg.	dv. unselb.	insg.	dv. unselb.	insg.	dv. unselb.	insg.	dv. unselb.	insg.	dv. unselb.
Energie- u. Wasserversorgung	148	148	3	3	0	0	15	15	0	0	33	33	0	0	0	0	199	199
Bergbau; Steine- u. Erdgewinnung	0	0	0	0	0	0	22	22	0	0	0	0	1	1	0	0	23	23
Verarbeitendes Gewerbe; Industrie	151	132	123	110	247	242	1.071	1.049	75	73	345	318	35	29	1.562	1.536	3.609	3.489
Bauwesen	293	281	164	164	2	0	222	218	0	0	167	154	0	0	221	209	1.069	1.026
Handel; Lagerung	944	908	148	128	238	228	623	573	47	47	257	225	45	43	542	489	2.844	2.641
Beherbungs- und Gaststättenwesen	90	66	58	40	50	26	50	38	12	10	100	78	29	29	158	136	547	423
Verkehr; Nachrichtenübermittlung	170	163	23	21	14	12	111	107	4	2	47	44	11	11	187	181	567	541
Geld- u. Kreditwesen; Wirtschaftsd.	75	53	28	22	19	13	80	57	0	0	129	111	3	0	84	69	418	325
persön., soziale u. öffentl. Dienste	196	168	91	77	25	24	139	149	2	2	153	131	4	4	327	300	937	855
Insgesamt	2.067	1.919	638	565	595	545	2.333	2.228	140	134	1.231	1.094	128	117	3.081	2.920	10.213	9.522

Vor allem für die Periode 1981-1991 kann eine sehr dynamische Entwicklung der Arbeitsplätze in beiden Bezirken festgestellt werden. So konnte im 21. Bezirk eine Zunahme der Arbeitsplätze von 37 % und im 22. Bezirk von 30 % verzeichnet werden, während in Wien gesamt nur eine Zunahme von knapp 5 % erreicht wurde.

In den Jahren 1991 bis 2000 konnte dieser Trend nicht aufrecht erhalten werden und es kam zu einer deutlich geringeren Zunahme im Projektgebiet (vor allem im 21. Bezirk). Im Vergleich zu ganz Wien, wo in dieser Periode ein Minus von 0,7 % festzustellen ist, konnte jedoch in beiden Bezirken eine positive Entwicklung verzeichnet werden (3 % im 21. Bezirk und immer noch 18 % im 22. Bezirk).

Die Tabellen 4-2 und 4-3 zeigen die Struktur der Arbeitsplätze in den Jahren 1981 und 1991. Aktuellere Daten (Zählung 2001) sind noch nicht verfügbar.

Insgesamt waren im Planungsgebiet laut Arbeitsstättenzählung 1991 ca. 70.000 Personen in Wien und ca. 10.000 in den Umlandgemeinden beschäftigt. Im Vergleich zu Gesamt-Wien (- 0,7 % Veränderung) sind hier nach aktuellen Schätzungen in der letzten Dekade (1991 bis 2001) rund 20% Arbeitsplätze dazugekommen (vor allem im 22. Bezirk). Im niederösterreichischen Teil beträgt der Arbeitsplatzanstieg im Durchschnitt ca. 10 %. Bezogen auf die arbeitsfähige Wohnbevölkerung besteht jedoch noch immer ein großes Defizit: bei einem angenommenen ausgeglichenen Verhältnis von Wohnbevölkerung zu Arbeitsplätzen (wie im Österreich-Durchschnitt) ergibt sich ein rechnerisches Defizit von ca. 40.000 Arbeitsplätzen allein in den beiden Bezirken 21 und 22.

4.1.3 Entwicklung der bebauten Flächen (1985-1997), Baulandreserven

Für die Darstellung der Entwicklung der bebauten Flächen wurden Daten aus der ÖIR Untersuchung „Siedlungsflächenbilanz Wien“ (1999) verwendet.

Tabelle 4-4: Realnutzungskartierung 1985-1997

	1985-1997			Veränderung in %		
	21. Bezirk	22. Bezirk	Wien	21. Bezirk	22. Bezirk	Wien
Wohn-, Mischgebiete	92	229	485	8,3	15,9	5,1
Industrie/ Gewerbegebiete	12	64	233	3,4	15,1	9,7
Gemeinbedarf	23	36	107	19,3	31,6	9,1
Öff. Ver- und Entsorgung	0	8	7	0,0	8,9	2,1
Baustellen/-lücken	-17	-8	-140	-51,5	-19,5	-49,3
Nettobauland	108	328	692	6,5	15,6	5,0
Erschließung	25	57	135	4,2	7,7	2,4
Bruttobauland	133	385	827	5,9	13,5	4,3

Es zeigt sich eine deutliche Zunahme der Wohn- und Mischgebiete im Projektgebiet. Vor allem der 22. Bezirk liegt mit einer Steigerung von 16 %, das sind 229 ha, deutlich über dem Durchschnittswert für ganz Wien von 5 %. Auch im 21. Bezirk wurde mit 8 % (92 ha) der Durchschnittswert übertroffen.

Auch bei der Zunahme von Industrie- und Gewerbegebieten ist der 22. Bezirk mit 15 % deutlich über dem Wert von Wien (10 %) zu finden, während der 21. Bezirk mit 3 % unterdurchschnittlichen Zuwachs zeigt.

Besonders hoch ist die Zunahme an Gemeinbedarfsflächen. So wurde im 21. Bezirk eine Zunahme von 19 % (23 ha) und im 22. Bezirk sogar eine Zunahme von 32 % (36 ha) erreicht, was eine deutlich überdurchschnittliche Entwicklung in diesem Bereich bedeutet (Vergleich Wien: Zunahme von 9 %).

Die Flächenbilanz auf Basis der Generalisierten Flächenwidmung 2001 (Datensatz MA 18) ergibt für Wien Nordost (21. und 22. Bezirk) eine Baulandfläche von rund 4.716 ha, das ist rund ein Drittel der Gesamtfläche der beiden Bezirke. Rund 15 % des Baulandes (rund 708 ha) sind nicht bebaut. Davon entfallen rund 392 ha auf Bauland für betriebliche Nutzungen, das heißt knapp ein Drittel des für betriebliche Zwecke vorgesehenen Baulandes ist nicht genutzt. (Quelle: Vergleich zwischen gewidmetem und genutztem Bauland auf Datenbasis: MA 18, Generalisierte Flächenwidmung 2001, Flächennutzung 1997)

Anmerkung: Für das Umland (NÖ Gemeinden) liegt keine Realnutzungskartierung vor, sodass hier keine Flächenangaben möglich sind. In den Umlandgemeinden ist eine deutliche Zunahme der Flächeninanspruchnahme für Wohnbebauungen, aber vor allem für Betriebe mit geringer Nutzungsdichte und daher großem Flächenverbrauch zu beobachten. Bäuerlich geprägt sind auch heute noch die Gemeinden Aderklaa und Raasdorf.

4.1.4 Entwicklung der Wohnbevölkerung (1991-2000)

Für die Darstellung der Entwicklung der Wohnbevölkerung von Wien wurde auf die Daten der Bevölkerungsevidenz der Stadt Wien zurückgegriffen, für die Entwicklung im angrenzenden Umland jedoch auf die Ergebnisse der Volkszählungen 1981, 1991 und 2001.

Tabelle 4-5: Wohnbevölkerung nach Bevölkerungsevidenz

	21. Bezirk	22. Bezirk	Wien
1981	116.733	100.623	1,557.639
1991	119.415	106.589	1,539.848
2000	130.915	138.417	1,615.438
81-91	2,3%	7,9%	-1,1%
91-00	9,6%	29,9%	4,9%

Tabelle 4-6: Wohnbevölkerung der Umlandgemeinden (nach Volkszählung)

	Langen- zers- dorf	Bisam- berg	Hagen- brunn	Geras- dorf	Ader- klaa	Deutsc- h- Wagra m	Raas- dorf	Groß- Enzers- dorf	Insges- amt
1981	5.388	2.934	1.136	5.279	155	5.021	399	5.731	26.043
1991	6.139	3.576	1.337	6.661	210	6.111	560	5.750	30.344
2001	7.261	4.001	1.575	8.231	233	6.808	664	8.128	36.901
81-91	13,9%	21,8%	17,7%	26,2%	35,5%	21,7%	40,4%	0,3%	16,5%
91-01	18,3%	11,9%	17,8%	23,6%	11,0%	11,4%	18,6%	41,4%	21,6%

Schon in der Periode 1981 bis 1991 kann für die beiden Bezirke eine überdurchschnittliche Entwicklung der Wohnbevölkerung von +4% festgestellt werden. So hat in beiden Bezirken ein Wachstum der Wohnbevölkerung stattgefunden, während in ganz Wien im Durchschnitt eine leichte Verringerung von 1 % zu verzeichnen ist.

Dieser Trend wurde in der Periode 1991 bis 2000 noch deutlich verstärkt. Vor allem im 22. Bezirk ist mit einer Zunahme von 30 % in diesem Zeitraum eine deutlich überdurchschnittliche Entwicklung zu verzeichnen. Auch der 21. Bezirk übertrifft mit einem Wachstum von fast 10 % den Wiendurchschnitt von 5 %.

Diese oben angesprochene Entwicklung ist auch im Umland festzustellen, wenngleich in einer abgeschwächten Form. So ist in den Bezirken Gänserndorf, Korneuburg und Mistelbach eine Zunahme der Wohnbevölkerung in den Jahren 1981 bis 1991 zu verzeichnen, wobei Mistelbach mit 0,3 % deutlich hinter den Entwicklungen in den beiden anderen Bezirken liegt. In den Jahren 1991 bis 2001 stieg auch in den Umlandbezirken der Zuwachs. So wurde in Gänserndorf ein Wachstum von 9,4% und in Korneuburg ein Wachstum von 11,4% verzeichnet.

4.1.5 Stärken und Schwächen

Tabelle 4-7: Einschätzung der aktuellen Situation zum Sachbereich "Raum" durch das SUP-Team (Brainstorming, ohne Reihung, Gewichtung oder thematische Differenzierung, kein Anspruch auf Vollständigkeit)

Stärken / Qualitäten	Schwächen / Probleme
Landschaftsraum: Bisamberg, Lobau, Marchfeld sind weite (erlebbare) landwirtschaftliche Flächen und als solche einmalig in Wien	starke Nutzungskonzentration im Freizeitverhalten
unterschiedliche Landschaftstypen sind rasch mit ÖV bzw. Fahrrad erreichbar, kurze Wege Wohn- und Freizeitnutzungen (Schwimmen, Laufen, Langlaufen)	Wildwuchs in der Nutzungsverteilung, planlose Zersiedlung, mangelndes Bemühen um Ästhetik
	zu geringe „Bodenmobilität“ ist Grund für Zerschneidungen/Fehlentwicklungen, harmonisches Nebeneinander von verschiedenen Nutzungen ist bedroht, kein Baugebotsgesetz
	großes Verkehrsaufkommen, da Wohnungs- und Betriebsflächen stark voneinander getrennt sind (fehlende Nutzungsmischung)
	schlechte Zuordnung der Gewerbegebiete zu ÖV-Erschließung
steigendes Arbeitsplatzangebot (Betriebsflächen), vorhandene Betriebsgebiete	Zurückbleiben des Arbeitsplatzangebotes (Probleme: Standort, Qualifikationsniveau)
Floridsdorf ist „Hauptstadt“ des Weinviertels (Schulen, Krankenhäuser etc.)	Wirtschaftsraum endet nicht an administrativen Grenzen, wirtschaftliche Konkurrenz-Situation zwischen Wien und NÖ, fehlende Instrumente für Vermeidung von unerwünschten Nutzungsverlagerungen in periphere Lagen
Raum wird urbaner, vielfältiges Angebot steigt (z.B. städtische Entwicklung in Kaisermühlen)	
gute Durchmischung von Schulen, gute soziale Infrastruktur (Krankenhäuser; Altenbetreuung etc.)	
alte Ortskerne sind ästhetisch, dörflicher Charakter, reizvolle Durchmischung, alte Wirtshäuser, Heurigenlokale (v.a. auf Bevölkerung ausgerichtet, nicht so viel Tourismus wie am Westrand von Wien)	schlechte Nahversorgung (leidet unter Konzentration der Infrastruktur)
Kommunikation im Grätzl ist noch möglich	

4.1.6 Zusammenfassung

Die Entwicklung der Wohnungen, der Einwohner und der Arbeitsplätze ist in der Periode 1981 bis 2001 in den beiden Bezirken am dynamischsten von ganz Wien verlaufen, wobei der 22. Bezirk vor allem in den 90er Jahren ein deutlich stärkeres Wachstum gegenüber dem 21. Bezirk zeigt.

Die Arbeitsplatzentwicklung ist vor allem in den 90er Jahren signifikant geringer als die Einwohnerentwicklung.

Die städtische Entwicklung verlief in den beiden Wiener Gemeindebezirken stärker als in den Umlandbezirken insgesamt. In diesen erfolgte die Entwicklung aber besonders flächenintensiv. Die an Wien unmittelbar angrenzenden Gemeinden übertrafen jedoch – über beide Perioden zusammengekommen – das Bevölkerungswachstum des dynamischen 22. Bezirkes (1981-2001: 41,7 zu 37,6 %).

Die Bebauungsstruktur im Bereich Wohnen konnte in den 90er Jahren im 21. und 22. Bezirk wieder verdichtet werden. Der Neubau entspricht in etwa der Ausgangsstruktur von vor 1981. Die dynamische Entwicklung zeigt auch die Tatsache, dass 63 % des Nettobaulandzuwachses von Wien in den Jahren 1985 bis 1997 in den Bezirken 21 und 22 stattgefunden hat.

4.2 Landschaft und Umwelt

4.2.1 Landschaft, Freiraum und Erholung

Natur und Landschaft

Landschafts- und Siedlungsraum sind im Nordosten Wiens eng miteinander verflochten. Die BewohnerInnen und Gäste im Bezirk erreichen auf kurzem Wege unterschiedlichste Landschaftsräume: die Erholungslandschaften Bisamberg, Lobau und das Lobauvorland, die Erholungsgebiete Alte Donau, Neue Donau und Donauinsel und die Acker- und Gartenbaulandschaften des Marchfeldes. Den großräumigen landschaftlichen Hintergrund des Wiener Nordostrums bilden das Weinviertler Hügelland, den landschaftlichen Rahmen die Donau-, March- und Thaya-Auen („Grüne Grenze“).

Die Landschaften unmittelbar östlich von Wien haben vergleichsweise wenig Tradition als Naherholungsraum. Erst in den letzten Jahren stieg auch hier die Erholungsnutzung (Radeln, Reiten, Joggen, Heurigenbesuche). Die kulturräumlichen Kleinode des Gebietes sind beinahe unbekannt, wobei sich eine Spurensuche lohnt. In der regionalen Vernetzung bietet die landschaftlich attraktive Achse Bisamberg - Kreutberg - Leiser Berge nach Norden hin Erholungs- und Freizeitpotenziale, die denen der Südachse (Thermenregion) vergleichbar, aber noch wenig entdeckt bzw. erschlossen sind. Die wichtigsten landschaftlichen Gliederungselemente nach Osten hin sind der Geländeabfall des Wagrams mit einer kleinteiligen Weinbaulandschaft und das Gewässernetz Marchfeldkanal – Rußbach – Obersiebenbrunner Kanal und Stempfelbach, insbesondere dort, wo im Zuge der Errichtung und Adaptierung des Gewässersystems eine landschaftsökologische Gestaltung erfolgte.

Im engeren Untersuchungsraum finden wir zwei Landschaften mit herausragender ökologischer Bedeutung: die Donauauen (Nationalpark Lobau) und den Bisamberg, die großteils auch als Natura 2000 Gebiet bzw. nach den Naturschutzgesetzen der Länder als Natur- oder Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen sind. Für die Identität der Bezirke sind die alten Ortskerne, für die nach der Bauordnung Schutzzone festgelegt ist, von Bedeutung: Stammersdorf, Strebersdorf, Großjedlersdorf, Leopoldau, Hirschstetten und Breitenlee.

Die Landschaft im Kopf – mentale Landkarten

Während die Wiener „Sonntagslandschaften“ Bisamberg, Alte Donau und Lobau in unserer mentalen Landkarte bereits als hochwertige und zugleich sensible Gebiete verzeichnet sind, haben wir von den agrarisch geprägten Zwischenräumen nur geringe Kenntnis. Die „Werktagslandschaften“ - Felder, Gärtnereien, Baumschulen - sind in unserer Vorstellung meist namenloses Zwischen- und Hinterland von Siedlungsgebieten. Fehlende Identität und fehlendes Image machen die offene Agrarlandschaft verwundbar gegenüber stärkeren Nutzungsinteressen.

In den letzten Jahrzehnten haben geordnete Siedlungserweiterungen, aber auch zersiedelnde Betriebs- und Wohnbautätigkeit sowie neue Verkehrsanlagen, sonstige technische Infrastrukturen und das Bild dieses weiten, ehemals zusammenhängenden Agrar- und Gartenlandes im Nordosten der Stadt zunehmend fragmentiert. Für die Landschaftsentwicklung und Freiraumsicherung im weiten Land um Wien, wo vermeintlich soviel Platz ist, gilt es nicht nur die planerischen, sondern auch die mentalen Freiräume stärker zu verankern. Zu den Potenzialen der stadtnahen Kulturlandschaften und der periurbanen Landwirtschaft siehe auch Kapitel 4.2.2.

Grünraumvernetzung, unzerschnittene Räume

Für die Grünraumvernetzung und damit die Gliederung des Siedlungsgebietes und die Verzahnung mit der Landschaft sind die bereits auf schmale Grünzüge reduzierten Grünkeile (vgl. STEP 1994 und 1984) für Floridsdorf und Donaustadt von besonderer Bedeutung.

Grünzüge in Floridsdorf	Jedlsee-Schwarzlackenau – Marchfeldkanal
	Donaufeld – Nordrandsiedlung
	Langes Feld
Grünzüge in der Donaustadt	Donaustädter Oberes Feld – Rautenweg
	Grünverbindungen im Lobau-Vorland (z.B. Kirschenallee)
	Teichlandschaft Breitenlee – Neueßling
	Bahnhof Breitenlee

Der Grüngürtel'95 umfasst im Nordosten Wiens rund 8.570 ha, wovon zur Realisierung eines übergeordneten Freiraumsystems rund 2.910 ha als landschaftsgestalterische Vorrangflächen klassifiziert sind. Ihre Sicherung soll durch Widmung und/oder landschaftsgestalterische /-pflegerische Maßnahmen, Unterschutzstellung nach dem Naturschutzgesetz und/oder Ankauf erreicht werden. Rund 1.360 ha dieser Flächen befanden sich 1995 bereits im Besitz der Stadt Wien. Die Umsetzung des „1000-Hektar Programms“ erfolgt zögerlich:

Ankauf 1995-2000	9 ha	im „Grünen Rückgrat“ (Landschaftsrahmenplan Wien-Nordost,1990)
	33 ha	im Nationalpark Lobau
Ausgestaltung 1995-2001	50 ha	

Flächenangaben lt. Übersicht der MA 49

Die Analyse der durch lineare Infrastrukturen (Durchzugsstraßen, Eisenbahnen), Bauland(splitter) und Schotterabbaugebiete bzw. Deponien hervorgerufenen Barrierewirkungen in der Landschaft macht deutlich, dass die Wiener Bezirke 21 und 22 und ein Teil der niederösterreichischen Nachbargemeinden trotz dieser Eingriffe immer noch über große zusammenhängende Landschaftsräume, d.h. unzerschnittene Freiräume verfügen. Eine besondere Bedeutung im Hinblick auf die landschaftliche Identität der Donaustadt kommt dem Lobau-Vorland zu, das als „Vorzimmer“ zum Nationalpark eine wichtige Naherholungsfunktion für die wachsenden Siedlungsgebiete aufweist und zugleich dazu beiträgt, den Nutzungsdruck auf die ökologisch besonders sensiblen Nationalparkbereiche abzapfen. Die Erhaltung des Charakters dieser noch unzerschnittenen agrarisch geprägten Landschaft vor dem Hintergrund der Lobaukulisse ist eine wesentliche Aufgabe der Freiraumsicherung im Nordosten Wiens.

Anmerkung: Als unzerschnittene Räume wurden zusammenhängende Freiflächen mit einer Mindestfläche von 100 ha (Mindestbreite 400 m) klassifiziert. Die Richtgröße für „uncutted areas“ in suburbanen Gebieten ergibt sich aus der visuellen Wahrnehmung und Erlebbarkeit, aus Lebensraumgrößen für Pflanzen und Tiere, aber auch im Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung.

In einer großräumigen Betrachtung der SUP-Donaukorridor (2000) wurden von übergeordneten Verkehrsanlagen unzerschnittene Räume (größer 100 km²) ermittelt. Die Auswertung zeigte, dass der weitere Untersuchungsraum (Wien Nordost, Marchfeld, Weinviertler Hügelland) weit weniger zerschnitten ist als beispielsweise der Wiener Südraum. Im Nordosten Wiens und dem nordöstlichen Wiener Umland sind noch großräumige Vernetzungspotenziale vorhanden.

Grünraumversorgung, Freizeit und Erholung

Die Realnutzungskartierung Wien weist für 1997 folgende Eckdaten für siedlungsbezogene Grünflächen aus.

wohnungsbezogen:	21. Bezirk	22. Bezirk	21. + 22. Bezirk
Wohnen mit Garten	547,0 ha	1.042,7 ha	1.589,7 ha
Kleingärten	213,1 ha	258,2 ha	471,3 ha

siedlungsbezogen:	21. Bezirk	22. Bezirk	21. + 22. Bezirk
Parkanlagen	43,6 ha	74,2 ha (davon 57 ha Donaupark)	117,8 ha
Sportflächen	50,8 ha	105,7 ha (davon 44,9 ha Golfplatz)	156,5 ha

Relativ hoch ist der Anteil der Nutzungskategorie „Wohnen mit Garten“. Unter Annahme einer durchschnittlichen Grundstücksfläche von 500-600 m² ergeben sich rund 28.000 Gartengrundstücke (vgl. dazu: rund 33.000 Wohnungen befinden sich lt. Wohnbaustatistik in Einfamilienhäusern). Hinzu kommen als „Kleingärten“ klassifizierte Flächen, die in ihrem Aussehen zunehmend den Charakter von Einfamilienhausgebieten annehmen (EkiW). Der Anteil der Wohnungen mit Garten kann für Wien Nordost mit rund 25 bis 30 % angegeben werden.

Durch die neuen Wohnbebauungen in den Stadterweiterungsgebieten, aber auch durch den Trend zum eigenen Haus im Grünen steigt der Bedarf an öffentlichen Grünflächen (z.B. Treffpunkte, Spiel- und Bewegungsräume). Bezogen auf die Einwohnerzahl und im Vergleich mit den Richtwerten zur Grünflächenversorgung lt. STEP'94 ist auch in den „durchgrüntem“ Bezirken 21 und 22 ein rechnerisches Defizit an wohngebiets- und stadtteilbezogenen Freiflächen zu verzeichnen. Das zum Teil durch nahe gelegene landschaftliche Erholungsräume kompensiert wird. Die neuen Parks und Grünverbindungen in den Stadterweiterungsgebieten decken den Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen nur unzureichend ab. Die Ausstattung mit Sportflächen ist rein rechnerisch als sehr gut einzustufen, allerdings bestehen Defizite hinsichtlich der Verteilung und Nutzungsmöglichkeiten, insbesondere wurde dem Bedarf an allgemein zugänglichen Sportplätzen und Bewegungsräumen in den Gebieten mit starker Wohnbautätigkeit nicht ausreichend Rechnung getragen.

Für die NÖ Umlandgemeinden liegen keine Datengrundlagen zur Bilanzierung der Grünraumversorgung vor. Siedlungswachstum und Siedlungsstrukturen, in denen nur selten öffentlicher Raum mit guter Aufenthaltsqualität zu finden ist, erhöhen den Bedarf an Siedlungsgrünflächen im suburbanen Raum.

Die Nähe zu landschaftsgeprägten Erholungsgebieten ist ein großer Pluspunkt unter den Standortqualitäten von Floridsdorf und der Donaustadt. Über das Netz der Erholungsrouten (Radwege, Radrouten, Grünzüge) können die Naherholungsgebiete umweltfreundlich per Fahrrad, zu Fuß (Spazieren, Walken, Joggen) oder mit Tram und Bus erreicht werden. Insbesondere die Erholungsgebiete an der Donau, die Lobau und der Bisamberg mit den umliegenden Heurigenorten haben stadtweite Bedeutung und wirken auch in die niederösterreichischen Bezirke Gänserndorf, Korneuburg und sogar bis Mistelbach und Hollabrunn.

Durch die bereits heute feststellbare Übernutzung der traditionellen Erholungsgebiete, die mit der Stadtentwicklung im Nordosten Wiens und der Suburbanisierung weiter steigen wird, gewinnt die vorwiegend acker- und gartenbaulich genutzte Kulturlandschaft als Naherholungsraum an Bedeutung. Ein Beispiel ist das Lobauvorland: Die offene Agrarlandschaft mit der Kulisse der Donauauen ist Pufferzone („Vorzimmer“) zum Nationalpark.

In der Kombination von Naturnähe (z.B. Donau- und Marchauen), kulturhistorischen Landmarken (z.B. Schlösserstraße), den Angeboten im Erholungsnetz (z.B. Donauradweg, Erholungsroute Marchfeldkanal), Weinbaukultur und der Landschaftsgestaltung (Landschaftskunst) birgt die Region auch touristische Potenziale, insbesondere in Vernetzung mit dem klassischen Städtetourismus. Eine international einmalige Besonderheit stellt der Nationalpark zwischen den Hauptstädten Wien und Bratislava dar.

4.2.2 Landbewirtschaftung, Boden

Bodennutzung

Aufgrund der Nähe zum Großkonsumenten Wien konnte sich im Untersuchungsgebiet die landwirtschaftliche und gärtnerische Produktion über lange Zeit ihre Vorrangfunktion sichern. Auch heute finden sich hier noch ausgedehnte und intensiv genutzte Anbauflächen. Die Waldflächen im Nordosten Wiens umfassen vor allem die Lobau.

Äcker, Weingärten und Gärtnereien machen im Nordosten Wiens rund ein Drittel der Gesamtfläche aus (21. Bezirk: 27 %, 22. Bezirk: 33 %). Diese Kulturlächen haben innerhalb eines Jahrzehnts um rund 14 % abgenommen, wobei die Weinbauflächen stabil waren. Die statistischen Zunahmen bei den Gärtnereien könnten auch durch unterschiedliche Klassifizierung bei der auf Luftbildauswertung basierenden Realnutzungskartierung der MA 18 bedingt sein.

Nutzung	Flächen in ha im Jahr 1997			Veränderung von 1988 bis 1997 in ha und %					
	21. Bezirk	22. Bezirk	Wien NO	21. Bezirk		22. Bezirk		21. + 22. Bezirk	
Äcker	891	2.900	3.791	-218	-19,6%	-704	-19,5%	-922	-19,6%
Weingärten	260	40	300	0	0,0%	0	0,9%	0	0,1%
Gärtnerei	70	399	469	22	44,8%	171	75,2%	193	69,9%
Summe	1.221	3.339	4.560	-196	-13,8%	-533	-10,1%	-729	-13,8%

Quelle: Realnutzungskartierung, MA 18

Unter Mitberücksichtigung der Wald- und Wiesenflächen werden 37 % des 21. Bezirks und 54 % des 22. Bezirks land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Der hohe Anteil an Wald und Wiesen im 22. Bezirk ergibt sich durch die Lobau.

Die Gartenbau- und Baumschulflächen konzentrieren sich im Bereich Donauefeld und Hirschstetten, der Weinbau herrscht am Bisamberg vor.

Das Marchfeld (NÖ) wird von weiten Ackerflächen dominiert (Getreide, Zuckerrüben, Kartoffel, Mais, in den letzten Jahren zunehmend auch Gemüse und Spezialkulturen, z.B. „Marchfelder-Spargel“).

Betriebsstruktur in der Landwirtschaft

Gemäß den Erhebungen von Statistik Austria im Jahr 1999 befinden sich in Wien Nordost (21. und 22. Bezirk) rund 300 Betriebe, die eine landwirtschaftliche Kulturläche von rund 4.700 ha bewirtschaften. Die Anzahl der Betriebe ist seit 1990 um rund 130, d.h. um rund 30 % zurückgegangen. Rund 55 % der Floridsdorfer Betriebe werden im Haupterwerb geführt, in der Donaustadt sogar rund 71 %. Die Betriebsgröße liegt bei fast der Hälfte der Betriebe unter 2 Hektar, nur ein Sechstel der Betriebe sind größer als 20 ha. Diese großen Betriebe bewirtschaften rund 85 % der landwirtschaftlichen Kulturläche. Die Betriebsstruktur von Floridsdorf (Weinbau!) ist kleinteiliger als jene der Donaustadt. Die Agrarstruktur des Marchfeldes ist von großflächigen Betrieben geprägt.

Böden

Die Böden im Nordosten Wiens werden großteils als hochwertig (z.B. Donaufeld, Hirschstetten, Aspern und nordöstliches Eßling) klassifiziert. Die Böden des Marchfeldes weisen eine hohe Bonität auf.

Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Die hochwertigen landwirtschaftlichen Böden sind nach dem NÖ Raumordnungsprogramm für das nördliche Wiener Umland als landwirtschaftliche Vorrangzonen ausgewiesen. Die Landwirtschafts- und Gartenbauflächen Wiens sind zu fast 80 % im beschlossenen Grüngürtel'95 enthalten. Beide normativen Festlegungen haben Umsetzungsdefizite aufzuweisen.

Trends und Probleme periurbaner Landwirtschaft

Floridsdorf und Donaustadt haben einerseits ein starkes Siedlungswachstum im Bereich Wohnen und tertiärer großflächiger Nutzungen zu verzeichnen, andererseits sind sie die Wiener „Landwirtschaftsgemeinden“ mit noch ausgedehnten Kulturlächen und einzelnen agrarisch geprägten Ortskernen. Das Marchfeld ist mit seinen Schwarzerdeböden eine der Kornkammern Österreichs. Seit den 80er Jahren ist in den Bezirken 21 und 22, aber auch in manchen niederösterreichischen Nachbargemeinden ein starker Rückgang von Kulturlächen zugunsten von Bauland und Infrastrukturlächen zu verzeichnen. Besonders augenscheinlich ist dies im Raum Aspern-Eßling, im Donaufeld und entlang der äußeren Wagramer Straße / B302 und Brünner Straße. Auch in den niederösterreichischen Nachbargemeinden ist ein starker Siedlungsdruck auf die landwirtschaftlichen Flächen gegeben, insbesondere in den Gemeinden Langenzersdorf, Hagenbrunn, Gerasdorf bei Wien, Deutsch-Wagram und Groß-Enzersdorf. Landwirtschaftliche Flächen werden als potenzielles Bauerwartungsland betrachtet, mit dem eine – einmalige – hohe Rendite zu erzielen ist. Auf landwirtschaftlich geringerwertigen Böden kommen noch die Ansprüche zur Schottergewinnung hinzu.

Mit den technologischen Veränderungen im Gütertransport und der Lebensmittelproduktion sowie der Änderung der Marktmechanismen wurde die wirtschaftliche Bedeutung der Agrar- und Gartenbauflächen sukzessive geringer bewertet. Gerade vor dem Hintergrund der internationalen Rahmenbedingungen am Agrarmarkt erscheint es dringend notwendig, die stadtnahen Landwirtschafts- und Gartenbauflächen einer Neubewertung zu unterziehen, die ihrer Produktionsfunktion (Eigenversorgung der Bevölkerung der Stadtregion), aber auch ihren außerwirtschaftlichen Aufgaben gerecht würde (Erholung, Raumgliederung und klimatische Ausgleichsfunktion in Stadtregionen, Lebensraum für Pflanzen und Tiere). Produktion nahe am Verbraucher ist mit geringem Transportaufwand und daher geringeren Infrastruktur- und Umweltkosten verbunden, Produktionstechnik (z.B. kontrollierter Chemieeinsatz) und Arbeitsbedingungen (soziale Standards) sind für den Konsumenten nachvollziehbar. Allerdings sind derzeit in den agrarischen Gunstlagen (Marchfeld) ressourcenschonende Bewirtschaftungsformen, wie Biolandbau und die Direktvermarktung noch von untergeordneter Bedeutung. Eine strategische Entwicklungsplanung, z.B. in Form einer agrarischen Leitplanung, die raum- und landschaftsplanerische, infrastrukturelle und förderungspolitische In-

strumente in einem partizipativen Prozess zur nachhaltigen Sicherung der Landwirtschaft im Nordosten Wiens und im Umland verknüpft, wird derzeit erarbeitet.

4.2.3 Oberflächengewässer, Grundwasser

Der Untersuchungsraum ist vom Donaustrom geprägt. Die Altarme der Alten Donau und der Lobau machen die ursprüngliche Stromlandschaft spürbar. In der weiten Beckenlandschaft des Marchfeldes hingegen sind kaum natürliche Gewässer vorhanden. Die Gewinnung mineralischer Rohstoffe hat insbesondere in der Donaustadt eine Reihe von Schotterteichen zurückgelassen, die heute der Freizeit- und Erholungsnutzung dienen.

Über das Marchfeldkanal-System wird Donauwasser in die Region Marchfeld geleitet. Wasserwirtschaftliche Ziele sind dabei die Erhaltung der Grundwasservorräte durch kontrollierte Versickerung, die Verbesserung der Wasserqualität stark belasteter, fast versiegender Gewässer (Rußbach und Stempfelbach) sowie eine Verbesserung des Hochwasserschutzes und die Stabilisierung des Grundwasserhaushaltes im Marchfeld-Trockengebiet. Der Wiener Nordostraum und das Marchfeld beinhalten eines der größten Grundwasservorkommen Österreichs.

Oberflächengewässer

Die Wasserqualität der Oberflächengewässer steigt infolge bereits durchgeführter und laufender Maßnahmen (Fertigstellung der öffentlichen Kanalisation, ökologische und technische Maßnahmen an der Alten Donau, ökologisches Gewässermanagement, Dotation und Gewässervernetzung Lobau). Die Reduktion der Abwassereinträge in die Vorfluter im Marchfeld wird teilweise durch den Anstieg von Schweb- und Nährstoffeinträgen aus der Intensivlandwirtschaft kompensiert (begradigte, technische Gerinne, Mangel an Pufferflächen und Gehölzbestand).

Die Nassbaggerungen um Süßenbrunn und Breitenlee könnten nach Einstellen der Abbautätigkeit als öffentlich nutzbare Teichlandschaft einen Kernbereich des Grüngürtels rund um die Flächen des Bahnhofs Breitenlee darstellen. Das Lackenhirschl und der Himmelteich sind als Badeteiche bereits realisiert. Da Grundwasserteiche auch immer eine potenzielle Gefährdung des Grundwassers darstellen, bestehen seitens der Wasserwirtschaft auch Bedenken, diese offen zu halten. Die aktuellen Nassbaggerungen im Raum Neueßling sind zur Wiederverfüllung vorgesehen. In Neueßling ist mittelfristig mit einer weiteren Ausdehnung der Abbautätigkeit zu rechnen. Weiter „vorrangige“ und „theoretisch mögliche“ Abbaugelände (Ivancsics 1999) erstrecken sich von Neusüßenbrunn über Süßenbrunn, Neueßling bis östlich von Breitenlee. Bestehende und künftige zu renaturierende bzw. zu rekultivierende Abbaugelände auf Wiener und niederösterreichischem Gebiet bieten ein Potenzial zur landschaftsgestalterischen Vernetzung.

Grundwasserquantität

In den vergangenen Jahrzehnten wurden linksufrig der Donau längere Perioden sinkender Grundwasserspiegel beobachtet. Durch wasserwirtschaftliche Maßnahmen wurde der fallenden Tendenz entgegengewirkt. Die Neue Donau in Verbindung mit dem Kraftwerk Freudenu sowie die Dotation

des Grundwasserspiegels über die Altarme der Donau führen zu einer Grundwasseranreicherung in Teilen des 21. und 22. Bezirks. Die Auswirkungen reichen bis zu einer Linie, die ca. ein bis zwei Kilometer nordöstlich parallel zur Neuen Donau bzw. zu den Altarmen verläuft.

Grundwasserqualität

Belastung durch Pestizide und ihre Abbauprodukte sind nur regional vorhanden und meist langsam abnehmend. Die Belastung durch Nitrat stagniert auf einem hohen Belastungsniveau, die donau-nahen Bereiche sind kaum belastet.

Altlasten

Das Verdachtsflächenverzeichnis der MA 45 Standorte (1991) listet im 21. Bezirk 72 und im 22. Bezirk 130 Verdachtsflächen auf (insgesamt 202 Verdachtsflächen, das sind rund 60 % der für Wien verzeichneten Verdachtsflächen). Im entsprechend den Bestimmungen des Altlastensanierungsgesetzes (ALSAG) am Umweltbundesamt geführten Altlastenatlas sind in Floridsdorf 7 und in der Donaustadt 5 Altlasten ausgewiesen, die großteils bereits saniert oder gesichert sind. Gegenwärtig werden an 4 Standorten (u.a. Tanklager Lobau) Sanierungs- bzw. Sicherungsarbeiten vorgenommen. Für den sich aus zahlreichen Einzelflächen zusammengesetzten Verdachtsflächenbereich Kagran-Süßenbrunn besteht ein laufendes Untersuchungsprogramm. Drei ausgewiesene Altlasten befinden sich in Deutsch-Wagram, jeweils eine in Aderklaa und in Gerasdorf.

4.2.4 Luft, Lärm

Luftqualität, Klima

Bedingt durch das ebene und offene Gelände ist eine relativ gute Durchlüftung gegeben, vor allem entlang der Donau. Klimatisch bedingt (Frischluftschneise Donautal) können die Bezirke 21 und 22 als „Gute-Luft“-Gebiete bezeichnet werden. Staubbelastungen ergeben sich durch die Winderosion in der Landwirtschaft.

Erhebliche Luftbelastungen durch den Verkehr ergeben sich nach dem Emissionskataster der MA 22 vor allem für folgende Bereiche:

CO	Praterbrücke / A23, Reichsbrücke, Floridsdorfer Brücke, Abschnitte der inneren Brünner- und Wagramer Straße, Erzherzog-Karl-Straße
SO ₂	zusätzlich: Donauuferautobahn
NO _x	zusätzlich: alle Donauquerungen, Kernbereich Floridsdorf, innere Brünner Straße, Wagramer Straße, A23 / B302, Erzherzog-Karl-Straße, Groß-Enzersdorfer Straße
HC	zusätzlich: Donaufelderstraße, Leopoldauerstraße

Anmerkung: Die Betrachtung erfolgte emissionsseitig, d.h. Immissionsschutz, z.B. durch die Überplattung der Donauuferautobahn, ist in dieser Klassifikation nicht berücksichtigt. Ein Immissionskataster für Luftschadstoffe ist für Wien nicht verfügbar, der NÖ Immissionskataster nicht mehr aktuell.

Als Hauptverursacher für CO₂ scheint der Straßenverkehr auf: Donauquerungen, Donauuferautobahn, Kernbereich Floridsdorf, innere Brünner Straße, innere Wagramer Straße, A23 / B302 und Erzherzog-Karl-Straße bzw. Groß-Enzersdorfer Straße.

Die Luftschadstoffbelastung stagniert oder wird besser. Es kommt jedoch zu linearen Konzentrationen entlang der Verkehrsadern (CO, SO₂, NO_x, HC). Witterungsabhängig kommt es zu zeitlichen Belastungshäufungen in der freien Landschaft (Staub, Ozon) und den nahen Siedlungsgebieten.

Lärm

Der Emissionskataster für Lärm der MA22 weist für beinahe alle Streckenabschnitte des höherrangigen Straßennetzes Grenzwertüberschreitungen am Tag (>60 dB(A)) und in der Nacht (>50 dB(A)) aus. Die Lärmbelastung im Straßenverkehr steigt trotz verschiedener straßen- und objektseitiger Schallschutzmaßnahmen weiter an. Für die Hauptstrecken der Bahn liegt der Schienenlärmimmissionskataster (MA 22) vor, der Auskunft über die Lärmvorbelastungen entlang der Bahnlinien gibt.

Aufgrund des bereits dichten Verkehrsnetzes und der Schallausbreitungsmöglichkeit im ebenen Gelände steigt die Lärmbelastung in der Fläche. Der stetige und steigende Hintergrundlärm (Geräuschkulisse) trägt – auch wenn es zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommt – zur Verringerung der Wohn- und Erholungsqualität bei.

4.2.5 Stärken und Schwächen

Tabelle 4-8: Einschätzung der aktuellen Situation zum Sachbereich "Landschaft und Umwelt" durch das SUP-Team (Brainstorming, ohne Reihung, Gewichtung oder thematische Differenzierung, ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

Stärken / Qualitäten	Schwächen / Probleme
bedeutsame Oberflächengewässer, flächenhaftes Grundwasserangebot, überwiegend gesicherte Altlasten, gute siedlungswasserwirtschaftliche Infrastruktur	sinkender Grundwasserspiegel, qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers
„gute Luft“-Zone, signifikant bessere Luftqualität als in Gesamt-Wien	
Landschaftsraum: Bisamberg, Lobau, Marchfeld sind weite (erlebbare) landwirtschaftliche Flächen und als solche einmalig in Wien	Landschaftsverlust, immer weniger unterscheidbare Stadtteile
	Flächenversiegelung zu Lasten Pflanzen/Tiere, Flächenverbrauch und zunehmende Umweltverschmutzung, Beeinträchtigung der Lebensqualität durch IV, Einkaufszentren und Betriebsflächen
	hoher Flächenverbrauch (Parkplatzflächen teilweise genauso groß wie Nutzflächen)
alte Ortskerne sind ästhetisch, dörflicher Charakter, reizvolle Durchmischung, alte Wirtshäuser, Heurigenlokale (sehr lokale Versorgung der Bevölkerung, nicht so viel Tourismus wie am Westrand)	fehlende(s) Identität/Image bestimmter Landschaftsräume

4.3 Verkehr

4.3.1 Status quo-Analyse

Die Belastung im donauquerenden Kfz-Verkehr in Wien stieg in den 90-er Jahren um durchschnittlich rd. 2 % pro Jahr an und erreichte im Jahr 2000 eine Verkehrsstärke von rd. 383.000 Kfz pro Werktag. Mit einer jährlichen Wachstumsrate von 3,7 % zwischen 1990 und 2000 wuchs der Kfz-Verkehr an den Grenzen zwischen Wien Nordost und Niederösterreich im selben Zeitraum deutlich stärker.

Die Zuwachsraten des Güterverkehrs am werktäglichen donauquerenden Kfz-Verkehr in Wien waren in den 90-er Jahren im Vergleich zum Personenverkehr deutlich geringer. Der Güterverkehr nahm laut händischer Straßenverkehrszählung zwischen 1990 und 2000 um durchschnittlich rd. 0,8 % pro Jahr zu, der Personenverkehr hingegen um rd. 2,2 % pro Jahr. Dementsprechend sank der Güterverkehrsanteil am donauquerenden Kfz-Verkehr in Wien in der vergangenen Dekade von 13,2 % (rd. 41.400 Kfz pro Werktag) auf 11,7 % (rd. 44.600 Kfz pro Werktag), wobei der Anteilsrückgang fast ausschließlich aus der Entwicklung in der zweiten Dekadenhälfte resultiert (geringfügige Abnahme der absoluten Verkehrsstärke im Güterverkehr am Donauquerschnitt Wiens). Von den 5 Wiener Straßenbrücken über die Donau wies die Praterbrücke (A23) zwischen 1990 und 2000 die höchste absolute wie auch relative Verkehrszunahme auf, und zwar sowohl im Personenverkehr (+41.500 Kfz pro Werktag [44,8%]) wie auch im Güterverkehr (+4.650 Kfz pro Werktag [24,8%]).

An den an der Grenze Wien Nordost - Niederösterreich eingerichteten Zählstellen wurden im Jahr 2000 insgesamt rd. 178.000 Kfz verzeichnet. Davon können rd. 26.200 Kfz dem Güterverkehr zugeordnet werden, der Güterverkehrsanteil beträgt demnach 14,7 %.

Gemäß Verkehrskonzept Nordostraum Wien (Regional Consulting 1998) querten rd. 615.000 Personen pro Werktag 1995 die Donau in Wien. Rd. 65 % dieser Personen (entspricht ca. 400.000 Personen) wickelten diese Wege im MIV ab, rd. 35 % benutzten den ÖV. Von den 345.000 werktäglichen Kfz-Fahrten 1995 über die Donau in Wien hatte der weit überwiegende Teil (95 % bzw. rd. 327.000 Kfz pro Werktag) Wien als Quelle und/oder Ziel. Lediglich 4 % der Fahrten (rd. 15.000 Kfz) war regionaler Durchgangsverkehr und 1 % (rd. 3.000 Kfz) überregionaler, die Staatsgrenzen überschreitender Durchgangsverkehr.

Für das Planungsgebiet sowie für das engere Untersuchungsgebiet lassen sich aus verkehrlicher Sicht folgende Problemlagen und Entwicklungstendenzen erkennen (Daten und genaue Angaben siehe nachfolgende Tabelle):

- Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes und des Motorisierungsgrades
- Überdurchschnittliche Zunahme des Kfz-Verkehrs im hochrangigen Netz
- Die Wege der Bewohner in Wien Nordost werden rd. zur Hälfte im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Dies bedeutet einen deutlich höheren MIV-Anteil als im Stadtdurchschnitt
- Bewohner in Wien Nordost legen deutlich längere Wege als im Wiener Durchschnitt zurück (v.a. überdurchschnittlich lange Wege im ÖV) mit hoher Zunahme in den 90er Jahren
- Steigender Durchgangsverkehr sowie steigender Quell- und Zielverkehr (hohe Zuwachsraten an den Grenzen zwischen Wien Nordost und Niederösterreich, steigende Verkehrsbelastungen u.a. infolge Berufspendelverkehr zwischen Wohnstandort Wien Nordost und Arbeitsstätten südlich der Donau)
- Teilweise Kapazitätsengpässe (bes. an Ausfallstraßen), teilweise jedoch auch beträchtliche Reserven
- Ungünstige Bedingungen für Nichtmotorisierte: Straßenraum meist wenig attraktiv, in der Regel überbreite Querschnitte, oft fehlen Gehsteige und/oder gesicherte Querungsmöglichkeiten, Lücken im Radwegenetz, große Distanzen insbesondere in Stadtteilen mit niedriger Dichte und mangelhafter Nahversorgung, demgegenüber räumliche Konzentration von Einkaufsmärkten sowie extensiv genutzte Betriebsflächen
- Im Öffentlichen Verkehr trotz größerer Verkehrsleistung aufgrund größerer Siedlungsflächen vergleichsweise weniger attraktives Angebot, zusätzlich: Mangelnde Umsetzung der Bevorrangungs-/ Beschleunigungsprogramme gemäß Wiener Verkehrskonzept 1994, Verspätungsfälligkeit infolge Zunahme des Kfz-Verkehrs
- Erschließungsmängel im ÖV in bestimmten Bereichen (u.a. bedingt durch Siedlungen mit niedriger Dichte sowie städtebaulicher Entwicklung abseits von ÖV-Achsen sowie autoorientierte Fachmarkt- und Betriebsstandorte)

Tabelle 4-9: Verkehrsbestimmende Strukturdaten Wien Nordost und Wien gesamt

Strukturdaten 1991-2000	Wien Nordost		Wien gesamt		Bez. GF, KO, MI*
	absolut	Veränd. in % p.a.	absolut	Veränd. in % p.a.	Veränd. in % p.a.
Einwohner	+43.328	+2,0	+75.590	+0,5	+0,8
Arbeitsplätze	+6.573	+1,0	-5.180	-0,1	k.A.
Kfz-Bestand	+30.387	+3,0	+99.841	+1,6	+3,5
Pkw-Bestand	+23.623	+2,7	+77.085	+1,5	+4,4
Kfz je 1.000 EW	443 (1991) 484 (2000)	+1,0	421 (1991) 464 (2000)	+1,1	+2,6
Pkw+Kombi je 1.000 EW	383 (1991) 409 (2000)	+0,7	360 (1991) 391 (2000)	+0,9	+3,5
Verkehrsverhalten (2000)					
Wege je EW u. Tag	2,5		2,7		2,6
Weglänge je EW u. Tag	8,5 km		6,9 km		10,5 km
NMIV : ÖV : MIV (alle Tage in %)	26 : 25 : 49		30 : 33 : 37		27 : 10 : 63
Verkehrsträgerbezogene Indikatoren					
Radverkehrsanlagen in km	139 (1991) 259 (2000)	+7,2	430 (1991) 835 (2000)	+7,6	k.A.
Straßenverkehrsfl. in m ² (mit Parkplätzen) je EW	50 (1991) 57 (1997)	+2,3	29 (1991) 32 (1997)	+1,7	k.A.
Mittleres Intervall ÖPNV	9,5 min		7,4 min		k.A.
Unfälle im Straßenverkehr					
Verletzte / Getötete je 10.000 EW (2000)	33,5 / 0,4		38,8 / 0,2		k.A.

Datenquellen: ÖSTAT, MA 18, MA 35, MA 46, Händische Straßenverkehrszählungen 1990, 1995, 2000, socialdata 2001; eigene Berechnungen;

k.A. keine Angabe

* Anmerkung: Bezirke Gänserndorf, Korneuburg und Mistelbach; diesbezüglich wurden Verkehrsverhaltensdaten des gesamten Wiener Umlandes angeführt

Das wachsende Verkehrsaufkommen in Wien Nordost kann auf das ungünstige Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen sowie auf die städtebauliche Struktur, die wiederum durch Zersiedlungstendenzen, mangelhafte Nahversorgung, geringe Nutzungsmischung, ungünstige Zuordnung von Arbeitsstätten zum ÖV etc. gekennzeichnet ist, zurückgeführt werden.

Die hohe Attraktivität für die Kfz-Nutzung wird im Vergleich zum Stadtdurchschnitt durch ein hohes Angebot an Flächen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr begünstigt, bedingt andererseits jedoch hohe Bau- und in Zukunft hohe Folgekosten für die öffentliche Hand. Eine Verschärfung dieser Problemsituation ergibt sich durch Suburbanisierungsprozesse (Randwanderung in das Wiener Umland), welche die steigenden Verkehrsbelastungen im hochrangigen Straßennetz in Wien Nordost mitbedingen.

Insgesamt zeigt sich, dass das Verkehrsgeschehen in Wien Nordost und damit im Zusammenhang stehende Probleme im wesentlichen lokal und regional bedingt sind. Rund 44 % des donauqueren-

den Verkehrs in Wien werden gemäß Verkehrskonzept Nordostraum Wien durch den Arbeitspendelverkehr hervorgerufen, wobei dieser Anteil in der Hauptverkehrszeit weit höher ist. Im Kfz-Verkehr beträgt der Durchgangsverkehrsanteil durch Wien am Donaukordon - wie oben bereits erwähnt - lediglich 5 %, wovon rund ein Sechstel dem staatsgrenzenüberschreitenden Kfz-Verkehr zuzuordnen ist.

4.3.2 Stärken und Schwächen

Tabelle 4-10: Einschätzung der aktuellen Situation zum "Verkehr" durch das SUP-Team (Brainstorming, ohne Reihung, Gewichtung oder thematische Differenzierung, ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

Stärken / Qualitäten	Schwächen / Probleme
unterschiedliche Landschaftstypen sind sehr rasch mit ÖV bzw. Fahrrad erreichbar, kurze Wege zwischen Wohnen und Freizeit (Schwimmen, Laufen, Langlaufen)	großes Verkehrsaufkommen, da Wohnungs- und Betriebsflächen stark voneinander getrennt sind (fehlende Nutzungsmischung)
	Beeinträchtigung der Lebensqualität durch IV, Einkaufszentren und Betriebsflächen
	ständig steigender Durchzugsverkehr durch beide Bezirke
	schlechte ÖV-Versorgung (Qualität, Quantität), teilweise sehr hohe Reisezeiten zur Erreichung von Zielen
hohes Parkplatzangebot	hoher Flächenverbrauch (Parkplatzflächen teilweise genauso groß wie Nutzflächen), Parkraumbewirtschaftung fehlt
vorbildhafte Verbindung von Freizeitangeboten und Verkehrsinfrastruktur: Donauinsel, Alte Donau plus U-Bahn (in diese Richtung weiterdenken, was für den Raum passt!)	schlechte Zuordnung der Gewerbegebiete zu ÖV-Erschließung
	Nachhinken der Verkehrsinfrastruktur hinter Besiedelung
	mangelnde Information über ÖV-Angebot (z.B. Fahrpläne)

5 ZIELE UND BEWERTUNGSINDIKATOREN

Vor Festlegung der im Rahmen der SUPerNOW zu beachtenden Ziele wurden für die Sachbereiche Raum, Umwelt / Landschaft und Verkehr die für den Untersuchungsraum relevanten Konzepte der Gebietskörperschaften sowie wesentlicher Untersuchungen und Studien im Hinblick auf soziale, ökonomische und ökologische Zielfestlegungen ausgewertet. Dabei wurden nicht nur lokale, d.h. für das Untersuchungsgebiet oder für Teilräume geltende Grundlagen gesichtet, sondern auch Konzepte auf Stadt-/Landesebene (Wien, NÖ) sowie übergeordnete Konzepte (Planungsgemeinschaft Ostregion, nationale Ebene) und internationale Übereinkommen berücksichtigt (Kapitel 5.1 bis 5.3). Darauf aufbauend wurden die Ziele für diese SUP festgelegt und die zur Messung der Zielerreichung notwendigen Indikatoren ausgearbeitet (Kapitel 5.4).

5.1 Raum

Die wichtigsten Quellen den Fachbereich Raumplanung betreffend sind:

- STEP
- Stadtentwicklungsbericht 2000 – Fortschreibung des STEP
- Strategieplan Wien – Strategische Projekte (2000)
- Siedlungspolitisches Konzept Ostregion, 1994
- Leitprogramm Floridsdorf 1998
- Leitprogramm Donaustadt West 1998
- Leitprogramm Stadlau/Aspern/Eßling – Hirschstetten/Hausfeld/Altes Flugfeld 1994
- Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland

Die dort vorgefundenen Zielvorgaben wurden zusammengefasst und daraus fünf Hauptziele für die Entwicklung des Raumes formuliert:

- Minimierung des Flächenverbrauchs (je Einwohner, je Arbeitsplatz)
- Nutzung vorhandener Baulandreserven
- Minimierung neu zu erschließender Flächen
- Zuordnung zum Öffentlichen Verkehr
- Lagequalität neuer Standorte

Bei der Durchsicht der angegebenen Quellen sind vor allem folgende Mängel aufgefallen:

- Die Konkretisierung der Ziele ist zum Teil äußerst mangelhaft, eine quantitative Zielformulierung fehlt weitgehend.
- Es bestehen zum Teil große Umsetzungsdefizite, gerade zum Beispiel in der Frage der Baulandmobilisierung. Manche Zielvorgaben sind eher kleinräumig definiert bzw. qualitativ verfehlt.
- Außerdem erscheint vor allem die fehlende regelmäßige Evaluierung von Zielerreichung bzw. Zielabweichung erwähnenswert.

5.2 Landschaft und Umwelt

Aus der Sichtung von rd. 120 umwelt- und raumordnungspolitischen Konzepten und Studien, Richtlinien, Gesetzen und Verordnungen der Gebietskörperschaften ergeben sich als wichtigste Quellen für die Bereichsziele „Landschaft und Umwelt“ folgende Dokumente:

- STEP'94, Stadtentwicklungsbericht, Fortschreibung 2000
- KLIP – Klimaschutzprogramm Wien, 1999
- Kyoto-Ziel, Klimabündnisvertrag, Ozongesetz, NEC-Richtlinie, ÖNORM S5021 (Lärm)
- Wiener Nationalparkgesetz, EU Vogelschutz- und FFH-Richtlinie / Natura 2000
- Realisierung eines übergeordneten Landschafts- und Freiraumkonzeptes für den Nordosten Wiens (1000-ha Programm), 1995
- Leitbild Floridsdorf, Donaustadt West, 1998
- Landschaftsrahmenplan Wien Nord-Ost, 1990
- Landschaftsplanungen zu den Teilräumen (Süßenbrunn – Breitenlee – Rautenweg, Lobau Vorland), verschiedene Jahre
- Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland, 1999

Den **Umwelt- und Ressourcenschutz** allgemein betreffen Ziele zum sparsamen Umgang mit Ressourcen (Verringerung der Bodenbelastung, schonende Rohstoffgewinnung, Schutz des Grundwassers, Schutz, Sanierung und Gestaltung der Oberflächengewässer, Emissions- und Immissionsreduktion von Schadstoffen und Lärm sowie den sparsamen Umgang mit Energie). Quantitativ konkretisierte Reduktionsziele liefern das Ozongesetz (minus 70 % NO_x bis 2006, Basisjahr 1985) und das Kyoto-Protokoll (minus 13 % CO₂ bis 2008/2012, Basisjahr 1990) und für die Lärmgrenzwerte der ÖNORM S5021 sowie der ÖAL - Richtlinie Nr.3 (L_{A, eq} für städtische Wohngebiete kleiner als 55 dB(A) tagsüber, kleiner als 45 dB(A) nachts). Die konkreteste raumbezogene Umsetzung erhalten diese Ziele im Bereich Wasser (Lobau, Marchfeld, Altlastensanierung). Kaum konkretisierte Aussagen finden sich zur Sicherung der Ressource Boden im Hinblick auf die stadtnahe Versorgungssicherheit mit landwirtschaftlichen Produkten.

Die Zielbestimmungen zum **Schutz der Lobau** sind im Wiener Nationalparkgesetz (sowie Wiener Nationalparkverordnung und den zugehörigen Managementplänen) und dem Verschlechterungs- und Störungsverbot gemäß Flora-Fauna-Habitat Richtlinie (FFH-RL) der EU getroffen. Für die Prüfung etwaiger Beeinträchtigungen sind insbesondere folgende Zielsetzungen relevant: den Besuchern ein Naturerlebnis zu ermöglichen, Populationen und Lebensgemeinschaften gefährdeter Arten (insbesondere gemäß Vogelschutz-RL / FFH-RL) und eine ausreichende Flächengröße von Lebensräumen und Lebensraumtypen zu erhalten und zu fördern. Eine Maßnahme ist zu untersagen, wenn damit eine wesentliche Beeinträchtigung einer Zielsetzung verbunden ist.

Die allgemeinen Ziele zur **Freiraumsicherung und Freiraumgestaltung** betreffen die Verringerung des Bodenverbrauchs, den Schutz und die Schaffung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere, die Erhaltung der Landwirtschaftsflächen (inkl. Garten- und Weinbau) und die Sicherung und Entwicklung von Erholungsgebieten und die Grünraumversorgung. Räumlich konkrete Zielsetzungen bestehen zur Grünraumvernetzung und zur Sicherung eines Grüngürtels im Nordosten Wiens (Grüngürtel'95). Zur Verringerung des Bodenverbrauchs liegen konkrete Zielgrößen vor, z.B. höhere Dichte entlang von ÖV-Achsen (2,0), keine Geschoßflächendichte unter 0,5. Der STEP enthält folgende Richtwerte für die Grünflächenversorgung in m²/Einwohner: Wohnungsbezogene Grünflächen 3,5 m²/EW, Wohngebietsbezogene Freiflächen 3,0-5,0 m²/EW, Stadtteilbezogene Grünflächen 8,0 m²/EW, Sportflächen 3,5 m²/EW. Über die allgemeinen Raumordnungsziele hinausgehend (NÖ Raumordnungsgesetz, Wiener Bauordnung, Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland) sind derzeit keine Zielvorstellungen zur großräumigen **Landschaftsentwicklung** im grenzüberschreitenden Kontext formuliert.

Zusammenfassend ergibt sich folgende Einschätzung:

- Recht große Bandbreite der Ziele zu Landschaft und Umwelt gegeben.
- Umweltbezogene Zielsetzungen auch in sektoralen Programmen und Konzepten, z.B. zum Verkehr.
- Allgemeine Formulierungen dominieren, sodass eine Operationalisierung der Ziele erst zu erfolgen hat (z.B. Flächenverbrauch je Wohneinheit bzw. Einwohner, Grün- und Freiraumanteil im Siedlungsgebiet).
- Ziele zwischen den einzelnen Ebenen (sektoral, teilräumlich) relativ gut abgestimmt.
- Schutzziele für die Lobau durch internationale Richtlinien vorgegeben (Nationalpark, FFH-RL) und durch Landesgesetzgebung (Wiener Nationalparkgesetzgebung) geregelt.
- Es sind eher Zieldefizite denn Zielkonflikte zu konstatieren, insbesondere im Hinblick auf regionale Zukunftsstrategien.
- Die geringe Konkretisierung und unzureichende Verankerung der Ziele führt zu Umsetzungsdefiziten (unzureichende Zielerreichung) auf der Projektebene.

Die im SUP-Team gemeinsam herausgefilterten Ziele zum Themenspektrum Landschaft-Umwelt sind in Kapitel 5.4 aufgelistet.

5.3 Verkehr

Aus den vorliegenden Zielkatalogen der für den Planungsraum geltenden Verkehrs- und Entwicklungskonzepte können für den Bereich "Verkehr" folgende Hauptziele zusammenfassend formuliert werden:

Allgemeine verkehrspolitische Hauptziele:

- (vorwiegend strukturelle) Verkehrsvermeidung

- Verlagerung zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln
- Umwelt- und Sozialverträglichkeit
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Kostenwahrheit im Verkehr, Effizienz
- Sicherstellung der Mobilität (Grundversorgung)
- Kooperation und Vernetzung der Verkehrssysteme
- Mitwirkung der Betroffenen

Verkehrsträgerbezogene Hauptziele (inkl. Maßnahmenziele³):

- (prioritärer) Ausbau des ÖV-Systems
- Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs, insbesondere durch Angebotserweiterung
- Verkehrsberuhigung abseits der Hauptstraßen
- Ausbau des hochrangigen Straßennetzes zur Entlastung von Zentren und Wohngebieten
- Kapazitätserhöhung im (Schiene-)Güterverkehr (Kapazität von Strecken und Umschlagseinrichtungen)
- Ausbau Park & Ride, Bike & Ride
- Parkraumbewirtschaftung

Konkretisierte sowie im Hinblick auf die Zielerreichung überprüfbare Zielsetzungen bestehen insbesondere bei den Zielen zur Verkehrsverlagerung (Verringerung MIV-Anteil, Erhöhung Anteil Umweltverbund). Aus nachfolgender Aufstellung ist erkennbar, dass diese Ziele zur Modal Split-Entwicklung sehr ambitioniert sind. Die bisher verlaufene Entwicklung legt jedoch den Schluss nahe, dass - zumindest mit den vorliegenden Maßnahmenprogrammen - die Modal Split-Ziele höchstwahrscheinlich nicht erreicht werden.

- **Wien** 2010 (gemäß Verkehrskonzept Wien 1994): ÖV 45 %, MIV 25 %, NMIV 30 % aller Wege (gegenüber 1990: ÖV +8 %-Punkte, MIV -12 %-P., NMIV +4 %-P.)
- **Niederösterreich** 2011 (Maßnahmenszenario gemäß Landesverkehrskonzept 1997): Personenverkehr: ÖV 19,1 Mio. Pkm/Tag, MIV 24,8 Mio. Pkm/Tag (gegenüber 1995: ÖV +19 %, MIV +7 %)
- **Floridsdorf** (Leitprogramm Floridsdorf): Anstieg der donauquerenden Fahrten durch den Bevölkerungszuwachs in Floridsdorf muss durch ÖV abgedeckt werden (Modal Split-Ziele: gemäß Wiener Verkehrskonzept)
- **Donaustadt** (Leitprogramm Donaustadt West): Erhöhung des ÖV-Anteils am donauquerenden Verkehr von 35 % auf mind. 50 %, im Bezirk Donaustadt Erhöhung des NMIV-Anteils auf mind. 25 % (40 % bei den Wegen, die nicht über die Donau führen)

³ Maßnahmenorientierte (bzw. maßnahmensseitige) Zielsetzungen

5.4 Ziele und Bewertungsindikatoren in der SUPerNOW

Auf Basis der vorliegenden Zielkataloge wurden im SUP-Team die Ziele konkretisiert und Bewertungsindikatoren entwickelt. Anhand der ausgewählten Bewertungsindikatoren wird im Rahmen der SUP für unterschiedliche Entwicklungsszenarien überprüft, ob die Ziele auch tatsächlich erreicht werden bzw. mit welchen Maßnahmen / Maßnahmenbündeln die Ziele besser erreicht werden können.

In nachstehender Übersicht sind die Ziele – arbeitstechnisch in drei Sachbereiche gegliedert – zusammengefasst.

Ziele zu den Arbeitsbereichen		
Raum	Umwelt	Verkehr
<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsvermeidende und tragfähige Siedlungsstrukturen ■ Vermeidung von Nutzungskonflikten und Zerschneidung; Nutzung vorhandener Baulandreserven ■ Sparsamer Umgang mit Ressourcen (Infrastrukturkosten) ■ Nähe und attraktiver Zugang von Wohnen + Arbeit zum ÖV ■ Sicherstellen eines attraktiven ÖV-Angebotes durch hohe Dichte ■ Lagequalität neuer Standorte, Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit, funktionierender Wirtschaftsraum ■ Vermeidung von stadtkonominisch ungünstigen Verlagerungen ■ Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze ■ Ausgewogener Branchenmix ■ Gute Erreichbarkeit der Zentren, Zentrenbildung ■ Ausgewogenes Verhältnis Bebauungsformen, -dichten ■ Unterstützung von Eigeninitiative und aktiver Beteiligung 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reduktion Luftschadstoffe und CO2 (Kyoto-Ziel:-13% CO2) ■ Reduktion Lärm (maximal 55 dB(A) bei Tag, 45 dB(A) bei Nacht im städtischen Wohngebiet) ■ Reduktion Energieverbrauch ■ Grundwasserschutz ■ Minimierung der Versiegelung und des Bodenverbrauchs ■ Freiräume, Erholungsräume sichern / schaffen / entwickeln (siedlungsbezogene Grünfläche: 13 m²/EW, 1000 ha-Programm) ■ Sicherung ökologisch wertvoller Bereiche (insbesondere Nationalpark, Natura 2000), inkl. Gewässer ■ Grünraumvernetzung, Sichern zusammenhängender Freiräume ■ Sicherung / Entwicklung von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Weinbauflächen ■ Schutz des Landschafts- und Stadtbildes, Identitätsbildung 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Strukturelle Verkehrsvermeidung ■ Sicherstellen der Mobilität für Menschen ohne Kfz ■ Sicherstellen der Mobilität in Wohn-, Geschäfts-, Betriebs- und Erholungsgebieten ■ Verlagerung zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Modal Split-Ziel für Wien 2010 für alle Wege: Öffentlicher Verkehr 45%, motorisierter Individualverkehr 25%, nichtmotorisierter Individualverkehr 30%) ■ Priorität und Ausbau des ÖV-Systems ■ Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fußgänger, Radfahrer) ■ Schaffung gut erschlossener Standorte (auch im ÖV) ■ Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ■ Kostenwahrheit ■ Entlastung der Zentren und Orte von IV durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ■ Hebung der Verkehrssicherheit

Die primär sozioökonomisch ausgerichteten Ziele wurden in einer Diskussion der folgenden Zielsetzungen (in einer eigenen Arbeitsrunde) herausgefiltert.

- **Aktive Beteiligung:** Unterstützung von Eigeninitiativen und Eigenaktivitäten, Förderung des kreativen Potenzials, Bewohner frühestmöglich in Planungsprozess und konkrete Gestaltung einbinden
- **Vielfalt der Wohnformen:** Integration zwischen „neuen“ und „alten“ Bewohnern, ungewohnte kulturelle Ausdrucksformen tolerieren, Maßnahmen gegen Ghettoisierung, Vielfalt der Wohnungsformen, Mischung der Alters- und Sozialgruppen, Vielfalt der Architektur, Monostrukturen durch Forcieren von Wohnmöglichkeiten für alle Bevölkerungsschichten vermeiden, Berücksichtigung von Wohnungen für weniger Mobile (alte Menschen, körperlich Behinderte)
- **Zentrumsbildung:** Zentrumsbildende kulturelle Einrichtungen (Universitäten, Fachhochschulen, gesamtstädtische Kultureinrichtungen, Museen, Galerien etc.)
- **Betriebsstandorte:** Genügend geeignete Standorte für Forschung, Entwicklung, Produktion, Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen (Neugründung, Verlagerung)
- **Verringerung der Arbeitslosenrate in der Nordostregion**
- **Flächensparende, arbeitsplatzintensive Betriebe in den Stadtentwicklungsgebieten, störende großflächige, wenig arbeitsplatzintensive Betriebe am Rand der Entwicklungsachsen**
- **Funktionsmischung:** spezielle Anreize zur Verstärkung der Funktionsmischung, Art und Gestaltung der Erdgeschoßnutzungen, vertikale Integration von Betrieben.

Die Zusammenstellung der Ziele ist unter dem Blickwinkel sozialer, ökonomischer und ökologischer Nachhaltigkeit und damit der Basisstrategie einer Strategischen Umweltprüfung zu sehen. Alle aufgelistete Ziele haben sowohl soziale, ökonomische als auch ökologische Dimensionen.

Beispiel 1: Das Ziel zum Sachbereich Raum „Gute Erreichbarkeit der Zentren“ inkludiert

- (1) soziale Ziele, wie: Nähe zu Versorgungseinrichtungen für möglichst viele BewohnerInnen, keine Benachteiligung für Nicht-Motorisierte, Kommunikationsmöglichkeiten im Bezirk, ...
- (2) ökonomische Ziele, wie Minimierung der Kosten für Versorgungs- und Erledigungswege für die BewohnerInnen, Verringerung der Kosten für neue und bessere Auslastung vorhandener Infrastrukturen, Verringerung des Energieverbrauchs, ... und
- (3) ökologische Ziele, wie geringere Umweltbelastung durch Vermeidung von Verkehr.

Beispiel 2: Das Ziel zum Sachbereich Umwelt „Schutz des Landschafts- und Stadtbildes, Identitätsbildung“ inkludiert

- (1) soziale Ziele, wie Verbesserung des Wohlbefindens, bessere Identifikation mit dem Stadtteil, Schaffung von Kommunikationsorten „zum Verweilen“, ...
- (2) ökonomische Ziele, wie verstärkte Freizeitnutzung im Stadtteil, Verringerung der Weglängen im Freizeitverkehr durch die Attraktivität der Stadtlandschaft „vor der Haustüre“, Ausbau der Potenziale für den Tourismus, Möglichkeit zusätzlicher wirtschaftlicher Standbeine für die Landwirtschaft (Erholungsangebote), Sicherung der landwirtschaftlichen Produktion in Stadtnähe (Nähe zum Konsumenten), ... und
- (3) ökologische Ziele, wie Sicherung und Weiterentwicklung der Kulturlandschaft, Förderung der Naturnähe und landschaftlichen Vielfalt (hohe Korrelation zwischen attraktivem Landschaftsbild und ökologischem Wert der Landschaft).

Beispiel 3: Das Ziel zum Sachbereich Verkehr „Güterverlagerung von der Straße auf die Schiene“ inkludiert

- (1) soziale Ziele, wie Entlastung der Straße (des öffentlichen Raums) vom Schwerverkehr und damit Verringerung der Monofunktionalität (bessere Kommunikationsmöglichkeiten, Verringerung von Störwirkungen), ...
- (2) ökonomische Ziele, wie Freihalten von Kapazität für den regionalen Ziel- und Quellverkehr (Entlastung vom regionalwirtschaftlich uninteressanten Transitverkehr), höhere Effizienz im Schienenverkehr, ... und
- (3) ökologische Ziele, wie Verringerung der Umweltbelastung durch die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Korrespondierend mit den Zielsetzungen für eine sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltige Entwicklung für den Nordosten Wiens wurde das **Indikatorenset zur Bewertung von Entwicklungsszenarien** (Zukunftsbildern) entwickelt (siehe folgende Tabelle). Die Indikatoren zur Bewertung der Entwicklungsszenarien sind von jenen Indikatoren zu unterscheiden, die als Inputgrößen für die Szenariobildung verwendet werden. Beispiele für derartige „Input-Indikatoren“ sind der Flächenbedarf pro Wohnung (je nach Bauweise) und Arbeitsplatz (je nach Branchenmix).

An **Inputs für die Szenarien** ist folgendes erforderlich:

- Das sogenannte „**Mengengerüst**“, das die im Szenariozeitraum in den beiden Bezirken und in den Umlandgemeinden zu erwartende Entwicklung bezüglich der Eckdaten umreißt. Es umfasst die Einwohnerentwicklung, Wohnungsentwicklung, Arbeitsplatzentwicklung und die grobe Verteilung auf die beiden Bezirke sowie die Umlandgemeinden.
- Darüber hinaus ist es notwendig, Annahmen über die **Verteilung** der Zuwächse **innerhalb der Bezirke** zu treffen; hier gibt es als Anhaltspunkt einerseits die schon vorhandenen baulichen Projekte (z.B. Wohnen, Gewerbe, Büros, Einkaufszentren) und andererseits die Abfolge an bekannten verkehrlichen Infrastrukturprojekten, die einen Einfluss auf die Attraktivität und Nutzbarkeit der Standorte im Untersuchungsgebiet haben werden.
- Schließlich wird es erforderlich sein, in Abstimmung mit der inhaltlichen Beschreibung der Entwicklungsszenarien (**Struktur-) Annahmen** über die Bauweise, die Dichte, die räumliche Anordnung der Neubebauung (z.B. dicht – dispers), und die Anteile von Typen der betrieblichen Nutzung zu treffen (z.B. Büros – produzierendes Gewerbe – Einkauf). Es ist dabei darauf zu achten, dass die dabei getroffenen Annahmen inhaltlich konsistent sind und dass es keine Widersprüche zu anderen Szenariofestlegungen gibt. Beispielsweise ist es unplausibel anzunehmen, dass sich in einem Szenario, das im wesentlichen eine disperse Bebauung in Streulage und vorrangiger Erschließbarkeit durch Individualverkehr zum Inhalt hat, gleichzeitig ein sehr hoher Anteil von Arbeitsplätzen in hochrangig erschlossenen Bürostandorten entwickeln wird.

Bei der vergleichenden Bewertung der Szenarien und der Festlegung der dafür heranzuziehenden Indikatoren ist darauf zu achten, dass **die zur Bewertung herangezogenen Indikatoren unabhängig von den Inputs der Szenarien** sein sollen. Es ist nicht sinnvoll, Annahmen, die als Input in die Szenariodefinition eingegangen sind, in weiterer Folge auch zu deren Bewertung heranzuziehen. Beispielsweise können zwei Szenarien, die sich annahmenseitig bei der Festlegung der Dichte unterscheiden, nicht sinnvoll mit der Dichteangabe selbst bewertet werden. Die räumlichen Auswirkungen, etwa der unterschiedliche Flächenverbrauch und eine allenfalls unterschiedliche räumliche Anordnung und damit in weiterer Folge verschiedene Nutzungskonflikte sollten demgegenüber in die Wertung einfließen. Diese Unabhängigkeit ist eine der Voraussetzungen für die unten dargestellte Indikatorenliste.

Tabelle 5-1: Bewertende Indikatoren, zugeordnete Ziele
 Wirkungszusammenhang mit sozialen, ökonomischen und ökologischen Zielen: **X** ... direkt, **x** ... indirekt

Bewertende Indikatoren <i>dazu in Klammer qualitative und quantitative Messgrößen</i>		zugeordnete Ziele	Wirkung		
			sozial	ökonomisch	ökologisch
1	Flächenverbrauch <i>(Flächen für Wohnen, Betriebe, Verkehr)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vermeidung von Nutzungskonflikten und Zerschneidung, Nutzung vorhandener Bau-landreserven ▪ ausgewogenes Verhältnis Bebauungsformen, -dichten ▪ Minimierung der Versiegelung und des Bodenverbrauchs 	X	X	X
2	Modal Split <i>(Anteile NMIV, ÖV, MIV an werktäglichen Wegen)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlagerung zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ▪ Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs ▪ Priorität und Ausbau des ÖV-Systems ▪ Güterverlagerung von der Straße auf die Schiene 	x	x	x
3	ÖV-Versorgung u. Bedienungsqualität <i>(Intervalle, Erreichbarkeitsisochronen)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nähe und attraktiver Zugang von Wohnen + Arbeit zum ÖV ▪ Sicherstellen eines attraktiven ÖV-Angebote durch hohe Dichte ▪ Gute Erreichbarkeit der Zentren, Zentrenbildung ▪ Sicherstellen der Mobilität für Autolose ▪ Priorität und Ausbau des ÖV-Systems 	X	X	x
4	Standortqualitäten differenziert nach Nutzungen <i>(qualitativ: Lage, Verkehrsanbindung, Nutzungskonflikte)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lagequalität neuer Standorte, Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit, funktionierender Wirtschaftsraum ▪ Sicherstellen eines attraktiven ÖV-Angebotes durch hohe Dichte ▪ Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze ▪ Ausgewogener Branchenmix 	X	X	x
5	Infrastrukturkosten <i>(Errichtungs-, Betriebskosten)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sparsamer Umgang mit Ressourcen (Infrastrukturkosten) ▪ Kostenwahrheit 	X	X	x
6	Konfliktflächen Natur- und Erholung <i>(Schutz-, Erholungsgebiete in ha)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiräume, Erholungsräume sichern / schaffen / entwickeln ▪ Sicherung ökologisch wertvoller Bereiche inkl. Gewässer 	X	x	X
7	Fragmentierung von Freiräumen, Zersiedlung <i>(unzerschnittene Räume in ha)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grünraumvernetzung, Sichern zusammenhängender Freiräume ▪ Reduktion Lärm 	X	X	X
8	Beeinträchtigung des Grundwassers <i>(qualitativ: Barriere, Absenkung)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundwasserschutz 	x	X	X
9	Energiebedarf und Emissionen Verkehr <i>(Ausstoß an CO₂, NO_x, HC, Partikel)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion Energieverbrauch ▪ Reduktion Luftschadstoffe und CO₂ 	X	x	X
10	Lärmbelastung <i>(Grenzwerte in dB(A) nach Nutzungen)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion Lärm ▪ (Entlastung der Zentren und Orte von IV durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur) 	X	x	X
11	Weglänge <i>(durchschnittliche Weglänge in km)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsvermeidende und tragfähige Siedlungsstrukturen 	X	x	x

Bewertende Indikatoren <i>dazu in Klammer qualitative und quantitative Messgrößen</i>		zugeordnete Ziele	Wirkung		
12	Schutz Landschafts- u. Stadtbild, Identität <i>(qualitativ: visuelle Wirkungen)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutz des Landschafts- und Stadtbildes, Identitätsbildung 	x	x	x
13	Flächenverbrauch Landwirtschaft <i>(Fläche in ha)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung / Entwicklung von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Weinbauflächen ▪ Lagequalität neuer Standorte, Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit, funktionierender Wirtschaftsraum 	x	X	X
14	Verkehrssicherheit <i>(Unfallrate), Randbedingung!</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anmerkung: Eine Hebung der Verkehrssicherheit wird für alle Szenarien vorausgesetzt 	X	x	X
15	Gender Mainstreaming / soziale Gleichstellung der Geschlechter <i>(qualitativ), Randbedingung!</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Soziale Gerechtigkeit (Anmerkung: Gender Mainstreaming als Strategie im Planungsprozess) 	X	X	x
16	Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur <i>(qualitativ), Randbedingung!</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anmerkungen: Eine entsprechende Ausstattung mit sozialer Infrastruktur wird für alle Szenarien vorausgesetzt 	X	x	X
17	Entlastung von Zentren und Orten <i>(Entlastungswirkungen im IV)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute Erreichbarkeit der Zentren, Zentrenbildung ▪ Reduktion Lärm ▪ Entlastung der Zentren und Orte von IV durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur 	X	X	X
18	Zentrenbildung <i>(qualitativ, Impulse)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute Erreichbarkeit der Zentren, Zentrenbildung ▪ Verkehrsvermeidende und tragfähige Siedlungsstrukturen 	X	x	x
19	Selbstbestimmung <i>(qualitativ), Randbedingung!</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterstützung von Eigeninitiative und aktiver Beteiligung ▪ Verkehrsvermeidende und tragfähige Siedlungsstrukturen ▪ Ausgewogenes Verhältnis Bebauungsformen, -dichten 	X	x	x
20	Auswirkungen auf die Stadtökonomie <i>(Verlagerung von Arbeitsplätzen, räumlich)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vermeidung von stadtkonomisch ungünstigen Verlagerungen ▪ Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze ▪ Ausgewogener Branchenmix ▪ Gute Erreichbarkeit der Zentren, Zentrenbildung ▪ Lagequalität neuer Standorte, Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit, funktionierender Wirtschaftsraum 	x	X	x

Erläuterungen zur Tabelle der bewertenden Indikatoren

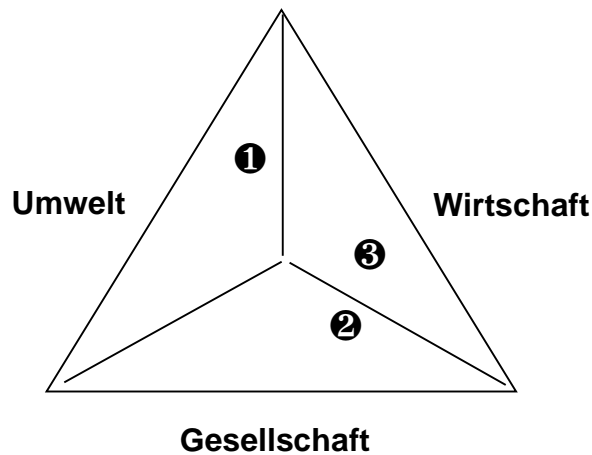
Jene Indikatoren mit der Anmerkung "qualitativ" können im Rahmen der gegenständlichen SUP ausschließlich qualitativ bewertet werden (z.B. Landschaftsbild und Identität, Auswirkungen auf das Grundwasser, Nutzungskonflikte). Für alle anderen Indikatoren stehen quantitative Messgrößen zur Verfügung, die durch eine qualitative Beschreibung ergänzt werden.

Manche der angeführten Indikatoren korrespondieren mit Randbedingungen, die grundsätzlich in jedem Szenario zu erfüllen sind. Dies betrifft insbesondere die Indikatoren Nr. 14 bis 16 (Hebung der Verkehrssicherheit, soziale Gleichstellung der Geschlechter / Gender Mainstreaming und Soziale Infrastruktur). Die Indikatoren Nr. 15 (soziale Gleichstellung der Geschlechter) und 16 (Auswirkung auf die soziale Infrastruktur) können nur per Wissensrunde und Einschätzung im SUP-Team bewertet werden. Indikator Nr. 14 (Verkehrssicherheit) kann durch die Messgröße "Unfallrate" (bezogen auf Einwohner oder Verkehrsleistung) abgebildet werden, wird jedoch ebenfalls als Randbedingung gesehen.

Zur sozialen, ökonomischen und ökologischen Dimension der bewertenden Indikatoren

Die Bewertungsindikatoren dienen dem Vergleich von Entwicklungsszenarien und haben ebenso wie die Zielsetzungen, von denen sie hergeleitet sind, eine soziale, ökonomische und ökologische Dimension. Eine eindimensionale Zuordnung von Zielen und Indikatoren würde dem Grundprinzip dieser SUP widersprechen.

Die folgende Abbildung und die zugehörige Tabelle sollen für das Indikatorenset beispielhaft veranschaulichen, wie über einen umweltbezogenen „ökologischen“ Indikator „Flächenverbrauch“(1), einen verkehrsbezogenen „sozialen“ Indikator „ÖV-Versorgung“(2) und einen raumbezogenen „ökonomischen“ Indikator „Standortqualität“(3) sowohl die Erreichung sozialer als auch ökonomischer und ökologischer Ziele bewertet wird.



	soziale	ökonomische	ökologische
Indikator (Beispiel)	Dimension (Beispiele für Auswirkungen)		
Flächenverbrauch für Wohnen, Betriebe, Verkehr ① z.B. Parzellierung von 1000 ha Landwirtschaftsfläche als Einfamilienhausgebiet	Verlust von Erholungsraum für breite Bevölkerungsschichten, Identitätsverluste, Monostrukturen	Immobilienmarkt, Zurrückdrängen der Landwirtschaft, Reduktion der Potenziale für Tourismus, Infrastrukturkosten	Zerschneidung von Lebensräumen, Verlust von Kulturlandschaftspotenzial, Einflüsse auf den Wasserhaushalt (Versiegelung)
ÖV-Versorgung und Bedienungsqualität ② z.B. 30' Intervalle in dünn besiedelten Gebieten	Lange Wartezeiten („Stau“) für Fahrgäste, Einschränkung der Wahlmöglichkeit, insbesondere für weniger Mobile	Belastung des Familien(zeit)budgets, hohe Kosten für Linieninfrastruktur	Benutzung weniger umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Emissionen, Energieverbrauch, Flächenverbrauch steigen)
Standortqualität ③ z.B. disperse Betriebsstandorte mit schlechtem ÖV-Anschluss	Ungünstige Erreichbarkeit (hoher Zeitaufwand), kaum qualitative Arbeitsplätze	geringe Attraktivität für hochwertige Nutzungen, Nutzungskonflikte, hohe Infrastrukturkosten	Verringerung der Freiraumqualität, Fragmentierung der Freiräume, Umweltbelastungen (Mehrverkehr)

6 MENGengerüst

6.1 Betrachtungshorizont

Entsprechend der gegebenen Aufgabenstellung wurde der Bearbeitung ein Betrachtungszeitraum von rund 20 Jahren zugrunde gelegt (2001 – 2021). Es ist dabei zu beachten, dass wegen der beträchtlichen Vorlaufzeiten, die bei Projekten der Stadtentwicklung üblich sind, eine signifikante Differenzierung der Entwicklung zwischen den Szenarien erst nach fünf bis zehn Jahren zu erwarten ist – bis dahin laufen die in Vorbereitung befindlichen baulichen Projekte weiter (v.a. in den Bereichen Wohnbau und Infrastrukturausbau). Die räumliche Entwicklung kann daher realistischerweise erst im Zeitabschnitt 2011 bis 2021 quantitativ merkbare Unterschiede aufweisen, obwohl die dafür angenommenen Maßnahmen ab sofort eingeleitet und umgesetzt werden.

Bei einzelnen Großprojekten im Bereich der technischen Infrastruktur sind Wirkungen aufgrund der vorgesehenen Realisierungshorizonte überhaupt erst nach 2015 zu erwarten (z.B. 4. Ausbaustufe der U-Bahn), so dass der quantitative Effekt etwa im Bereich der Siedlungsentwicklung bis zum Ende des Betrachtungszeitraums noch gering sein kann. Aufgrund der extrem hohen Komplexität wird daher davon ausgegangen, dass für die Darstellung, den Vergleich und die Bewertung der Szenarien der Zeithorizont 2021 gewählt wird. Nur wenn absehbar ist, dass Folgewirkungen in erheblichem Ausmaß in den Jahren danach zu erwarten sind, wäre eine qualitative Ergänzung der Bewertung für einen späteren (noch zu definierenden) Zeitpunkt ins Auge zu fassen. Dies ist bei den Einschätzungen der langfristigen stadtstrukturellen Wirkungen auch durch die Experten geschehen

6.2 Stadtentwicklungsprojekte

Auf Grundlage von Erhebungen der MA 21 wurde eine Liste an Stadtentwicklungsprojekten mit Stand 2000 erstellt, welche die Basis für die Abschätzung der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung bis zum Jahr 2021 nach Teilräumen darstellt. Wesentlich ist dabei die Abstimmung mit dem Mengengerüst für den Nordostraum Wiens insgesamt: Während die bauliche Entwicklung nach Szenario unterschiedlich ist und daher die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung je Teilraum und Szenario verschieden ausfällt, ist der insgesamt zugrunde gelegte Zuwachs (EW, APL) im Untersuchungsraum (Wien 21 und 22, angrenzende Gemeinden) für alle Szenarien gleich. Diese Annahme wurde getroffen, um die Auswirkungen der Szenarien, die ja in Hinblick auf z.B. Flächeninanspruchnahme, Umweltbeeinträchtigungen und Verkehrswirkungen quantifiziert wurden, miteinander zu vergleichen und um die Szenarien reihen zu können. Unterschiedliche Mengen bei Einwohnern und Arbeitsplätzen hätten diese Vergleichbarkeit der Szenarien untereinander verhindert.

Um die Differenzierbarkeit zwischen den Szenarien auf eine realistische Grundlage zu stellen, wurden die Projekte verschiedenen Realisierungsstadien zugeordnet:

- Wahrscheinliche Projekte: empfohlene Projekte (bei welchen mit geringen Kosten für soziale und technische Infrastruktur zu rechnen ist, sowie eine lagegünstige verkehrsmäßige Anbindung möglich ist) oder bereits in Bau befindliche Projekte
- Unsichere Projekte: vorerst zurückgestellte Projekte oder mit hohen Kosten für soziale und technische Infrastruktur verbundene Projekte.

Vor allem im 22. Bezirk ist ein großer Anteil von unsicheren Projekten zu finden, besonders hervorzuheben sind dabei die Teilräume Stadlau/Aspern und Hirschstetten/Breitenlee.

Aufgrund der Angaben über die geplante Fertigstellung der einzelnen Projekte wurden die Zuwächse an Einwohnern und Arbeitsplätzen den Zeitperioden „2001 bis 2011“ und „2011 bis 2021“ zugeordnet.

6.3 Strukturdaten

Die Datenbasis für die Abschätzung der Trend-Entwicklung betreffend Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze, auch Strukturdaten⁴ genannt, wurde aus folgenden Quellen erstellt:

- Volkszählung 1981, 1991, 2001 und Arbeitsstättenzählung 1981, 1991
- Bevölkerungsvorausschätzung bis 2021 der MA 18 und des Instituts für Demographie
- Mittelfristprognose Wiener Wirtschaft (WIFO)
- „Projekterhebung“: Auswertung der Erhebung aktueller Projekte der Stadtentwicklung der MA 18 und MA 21 – (Wohnungen, Einwohner, Arbeitsplätze)

Die Daten sind für alle Szenarien für die Jahre 2001, 2011 und 2021 bis auf Teilraumbasis differenziert geschätzt worden.

6.3.1 Entwicklung der Wohnbevölkerung (1981-2021)

Bei der Darstellung der Entwicklung der Wohnbevölkerung wurde einerseits auf der Bevölkerungsprognose der MA 18 und des Instituts für Demographie aufgebaut, andererseits wurden die Bevölkerungszuwächse, welche sich aus den projektierten Wohnbauvorhaben ergeben, berechnet. Dabei wurde die erwartete Bevölkerungsabnahme im Wohnungsbestand von den Zunahmen aufgrund der Wohnbauprojekte abgezogen, um die Entwicklung im Wohnungsbestand (Bestandserneuerung, Trend zu höherer Wohnfläche je Einwohner) zu berücksichtigen.

⁴ Die (Bevölkerungs-)strukturdaten stellen die eigentliche Grundlage für die Erstellung der räumlichen Szenarien und für den Aufbau eines Verkehrsmodells dar.

Vergleich Bevölkerungsprognose – Projekterhebung

Unter der Annahme, dass alle als sicher klassifizierten Projekte realisiert werden und von den als unsicher / teuer eingestuften Projekten 50%, ergibt sich in Summe ein Zuwachs von rund 28.300 Einwohnern für die beiden Bezirke (+31.700 lt. Bevölkerungsprognose). Der Zuwachs im 21. Bezirk liegt dabei geringfügig über den Werten der Bevölkerungsprognose, jener im 22. Bezirk darunter. Dies liegt daran, dass hier mit der Nutzung des Flugfeldes Aspern ein sehr großes, heute als unsicher eingestuftes Projekt vorliegt, das bei der obigen Annahme nur mit 50% des Entwicklungspotenziales eingeht.

Tabelle 6-1: Entwicklung der Wohnbevölkerung 2001-2021
Vergleich Bevölkerungsprognose - Projekterhebung

	2001	Bevölkerungsprognose 01-21		Projekterhebung 01-21	
21. Bezirk	130.915	3.904	3%	4.378	3%
22. Bezirk	138.417	27.832	20%	23.960	17%
Summe	269.332	31.736	12%	28.338	11%
Wien	1,615.438	55.189	3%	55.189	3%
NÖ Nachbargemeinden*	36.901	15.498	42%	15.498	42%

* Trendfortschreibung 1981/2001

Insgesamt kann aus dem Vergleich der Schluss gezogen werden, dass auch die Berücksichtigung des jüngsten Projekterhebungsstandes zu keiner grundsätzlichen Abweichung von den Ergebnissen der Bevölkerungsprognose führt. Die beiden Verfahren kommen für den Zeitraum 2001 - 2021 zu ähnlichen Ergebnissen: Die Bevölkerungsprognose lässt für die Bezirke 21 und 22 bis 2021 einen Bevölkerungszuwachs von 12 %, die Variante „Projekterhebung“ von 11 % erwarten, während im Stadtdurchschnitt von einem Zuwachs von 3 % ausgegangen wird. Rund die Hälfte des Bevölkerungszuwachses von Wien im Prognosezeitraum 2001 - 2021 wird demnach voraussichtlich in den beiden nordöstlichen Bezirken realisiert werden.

Szenario-Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung:

In Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung wird in den Szenarien für Wien-Nordost bis 2021 von zwei Entwicklungsannahmen ausgegangen:

Annahme 1 „Wachstumsbremse NOW“: + 14.000 EW (+ 5%)

Es wird von einem Bevölkerungszuwachs von 14.000 Einwohnern im Untersuchungsgebiet ausgegangen. Diese Annahme, bei der nur bereits fixierte Wohnprojekte Berücksichtigung finden, stellt die aus heutiger Sicht geringst mögliche Zuwachsvariante dar und bedeutet de facto einen Wachstumsstopp ab dem Jahr 2011. Die Realisierung setzt den Verzicht auf die Entwicklung weite-

rer, größerer Wohnbauprojekte ab sofort voraus. Dieser auch als „Szenario 3b“ bezeichnete Planfall geht von einem Bevölkerungszuwachs hauptsächlich südlich der Donau aus.

Annahme 2 (gemäß Bevölkerungsprognose): + 32.000 EW (+ 12%)

Aufgrund intensiver Diskussion im SUP-Team werden auch Szenarien mit deutlich stärkerer Einwohnerentwicklung bearbeitet. Für diese Fälle wurde als Grundannahme ein Zuwachs von 32.000 Einwohnern angenommen, womit in etwa den Berechnungen der Bevölkerungsprognose der Stadt Wien entsprochen wird. Die Auswahl aus den als unsicher eingestuften Projekten unterscheidet sich aufgrund der je Szenario verschiedenen Infrastrukturmaßnahmen und Standortbedingungen je nach Szenario erheblich; es werden auch unterschiedliche Annahmen über das Ausmaß der Projektrealisierungen je Szenario getroffen (z.B. bei Projekten mit mehreren Realisierungsstufen).

Für die Umlandgemeinden wurde eine Trendfortschreibung der Entwicklung zwischen 1981-2001 angenommen, da hier keine kleinräumig differenzierende Bevölkerungsprognose vorliegt.

Tabelle 6-2: Entwicklung der Wohnbevölkerung 2001-2021
Vergleich Bevölkerungsprognose – Annahme Wachstumsbremse NOW

	2001	Bevölkerungsprognose 01-21		Wachstumsbremse NOW 01-21	
21. Bezirk	130.915	3.904	3%	1.896	1%
22. Bezirk	138.417	27.832	20%	12.212	9%
Summe	269.332	31.736	12%	14.108	5%
Wien	1.615.438	55.189	3%	55.189	3%
NÖ Nachbargemeinden*	36.901	15.498	42%	15.498	42%

* Trendfortschreibung 1981/2001

6.3.2 Entwicklung der Arbeitsplätze (1991-2021)

Für die Darstellung der Entwicklung der Arbeitsplätze (kurz: APL) wurde auf einer WIFO-Prognose (Mittelfristprognose Wiener Wirtschaft) und auf eine Hochrechnung des ÖIR aufgebaut, die auf den geplanten Projekten und den zu erwartenden Abnahmen im dicht bebauten Gebiet (durch Betriebsverlagerungen und Rationalisierungen) beruht⁵.

⁵ Die Ergebnisse wurden mit den zuständigen Mitarbeitern der MA 26 abgestimmt und auf den letzten Stand gebracht.

Tabelle 6-3: Entwicklung der Arbeitsplätze 1991-2021

	1991	1991-2001		2001-2011		2001-2021	
21. Bezirk	41.511	1.353	3%	2.578	6%	2.797	7%
22. Bezirk	28.653	5.221	18%	5.958	18%	11.595	34%
Summe	70.164	6.574	9%	8.537	11%	14.393	19%
Wien	744.516	-5.180	-1%	3.697	0,5 %	7.412	1%
NÖ Nachbargemeinden	9.209	1.381	15%	1.589	15%	2.807	27%

Bis zum Jahr 2021 wird mit einer weiteren Zunahme der Arbeitsplätze in Wien-Nordost gerechnet (21. Bezirk: 7 %, 22. Bezirk: 34 %), während für ganz Wien nur ein ganz geringer Arbeitsplatzzuwachs (um 0,5 bis 1,0 %) angenommen wird. In Wien-Nordost wird für die kommende Dekade 2001 - 2011 im Vergleich zur Vorperiode 1991 - 2001 eine etwas höhere Zuwachsrates erwartet, wobei nach 2011 wiederum eine geringere Zuwachsrates prognostiziert wird. In den Umlandgemeinden wird insgesamt eine ähnlich hohe Dynamik wie im 22. Bezirk erwartet. Für Wien-Nordost wird daher als Grundannahme von einem Zuwachs von 14.300 Arbeitsplätzen bis 2021 (+ 19%) ausgegangen.

Im Zuge der Diskussionen innerhalb des SUP-Teams wurde der Wunsch nach einer detaillierteren Untersuchung des Arbeitsplatzpotenzials im Sinne eines theoretischen Maximal-Potenzials für die Arbeitsplatzentwicklung im Nordosten Wiens und die daraus resultierenden Auswirkung auf Siedlungsentwicklung, Umwelt und Verkehr geäußert. Die Ausarbeitung einer Potenzialabschätzung für eine stärkere Arbeitsplatzentwicklung und entsprechender Szenarien steht daher zur Diskussion, wurde im Rahmen der SUPerNOW aber zurückgestellt.

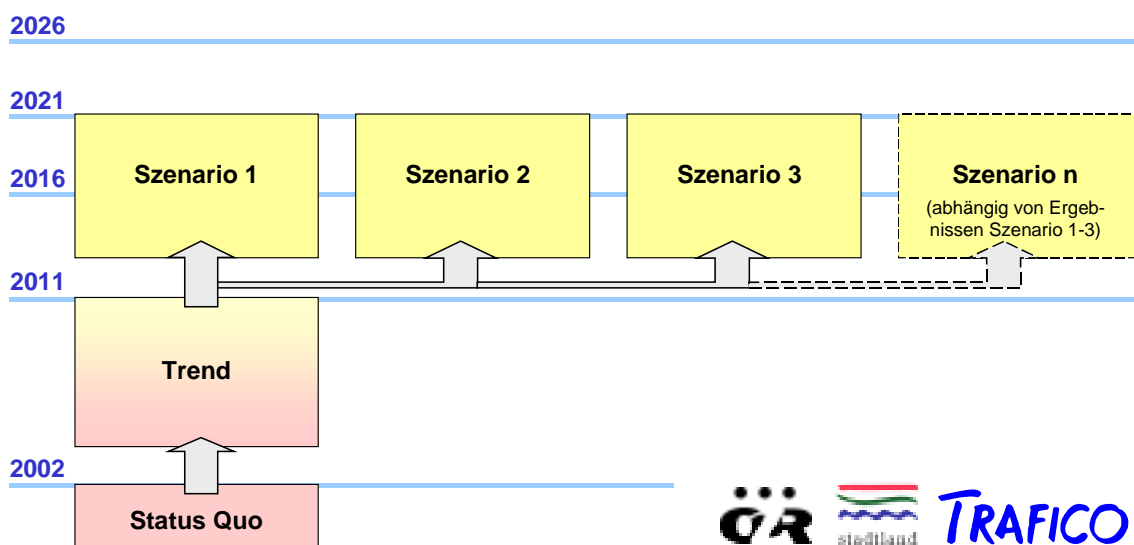
7 SZENARIEN

7.1 Methode der Szenarienbildung

Im Rahmen einer SUP sind Alternativen darzulegen, wobei diese, im Gegensatz zur Umweltprüfung auf Ebene der UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) nicht nur alternative Trassen- oder Netzvarianten, sondern auch Alternativen in Form gänzlich anderer Lösungsansätze zu prüfen und zu bewerten hat, z.B. durch einen massiven Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel bei gleichzeitig geringerem Straßenausbau. Wie bereits erwähnt, wird der Ablauf der hier behandelten SUPerNOW dadurch bestimmt, dass zur Durchführung der Umweltprüfung kein Plan für den Untersuchungsraum vorlag und dieser ebenso wie die zur Durchführung einer SUP notwendigen alternativen Pläne erst im Rahmen des SUPerNOW-Prozesses (in Form von alternativen Szenarien) entwickelt werden müssen.

Die geforderten Pläne (bzw. Alternativpläne) werden mit Hilfe verschiedener Szenarien⁶ gebildet. Die nachfolgende Darstellung zeigt schematisch den Ablauf der Szenarienbildung. Dabei soll, ausgehend vom Status quo (= Bestand) der Trend abgeschätzt werden. Dieser Trend würde den gemäß SUP-Richtlinie einen, der Prüfung zu unterziehenden „Plan“ darstellen. Die Erhebungen aller vorliegender Pläne und Projekte im Untersuchungsraum haben gezeigt, dass jedoch kein Trend über den gesamten Zeitraum vorliegt, sondern dass es Sinn macht, etwa ab dem Jahr 2011 die bis dahin aufgrund einer großen Zahl von Projekten bereits deutliche Siedlungsentwicklung in alternativen Szenarios aufzufächern (siehe Abbildung 7-1)⁷. Mit Hilfe von Szenarien werden somit verschiedene räumliche Entwicklungszustände zum Zeitpunkt 2021 einer Umweltprüfung unterzogen.

Abbildung 7-1: Szenarienbildung



Vor bzw. während der Phase der Szenarienbildung wurden die in der Ostregion mit Fragen des Verkehrs beschäftigten Gruppen bzw. Lobby-Organisationen „ARBÖ“, „ARGUS“, „ÖAMTC“, „VCÖ“ und „Verein Fahrgast“ (in alphabetischer Reihenfolge) in einem parallel laufenden „Pool“ zusammengefasst und im Wege über den Verkehrsplaner in das Verfahren eingebunden. Die im Rahmen eines Erstkontaktes an die Vertreter der Verkehrsgruppen gerichteten Fragen können dem Anhang 1 entnommen werden. Gewonnene Anregungen und Ideen konnten bei der Szenarienbildung entsprechend berücksichtigt werden.

⁶ werden teilweise auch als „Planfälle“ bezeichnet

⁷ Die Diskussionen innerhalb des SUP-Teams haben diese Ansicht bestätigt.

7.2 Szenarienüberblick

Im SUP-Team wurden aus einer Vielzahl verschiedener Entwicklungs- und Kombinationsmöglichkeiten in einem ersten Diskussionsprozess 5 Szenarien festgelegt. In Bezug auf die räumliche Entwicklung ließen erste Ergebnisse, die erst nach dem 5. Arbeitstreffen vorlagen, es als zielführend erscheinen, auf Basis von Szenario 2 noch einen „Unterfall“ zu definieren⁸. Dabei sollte im Vergleich zu Szenario 2 („Entwicklung außen“) eine weiter innen liegende Straßenverbindung mituntersucht werden (Szenario 2a „Entwicklung Mitte“).

Zu untersuchende Szenarien:

- 0 Null-Variante
- 1 Entwicklung innen
- 2 Entwicklung außen (mit Unterfall 2a, Entwicklung Mitte)
- 3 Vernetzte Region (Schwerpunkt ÖV + NichtMotorisierterVerkehr)
- 4 OPTINOW (Optimierte Entwicklung)

Das **Szenario Nullvariante** soll die Frage klären, was passieren würde, wenn sich Bevölkerung und Arbeitsplatzangebot weiter entwickeln würde wie bisher, jedoch kein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (mit Ausnahme der bereits in Bau befindlichen Projekte) erfolgte.

Szenario 1 Entwicklung Innen beschreibt eine Stadtentwicklung im Nordosten Wiens, die im Wesentlichen durch eine auf die bestehenden Kerne und Entwicklungsgebiete ausgerichtete Siedlungstätigkeit geprägt wird. Die weitere Angebotsplanung im Infrastrukturbereich erfolgt durch eine neue Donaustraßenquerung und einen Ausbau der Raffineriestraße als A22.

Szenario 2 Entwicklung Außen charakterisiert eine verstärkte Siedlungstätigkeit an und außerhalb der Stadtgrenze. Hier wird die A22 nicht verlängert und statt dessen die Nordostumfahrung (S1) auf ihrer gesamten Länge inkl. einer Querung der Lobau errichtet.

Szenario 2a Entwicklung Mitte zeigt eine dem Szenario 1 ähnliche Entwicklung auf, wobei von einer verstärkten Siedlungstätigkeit in den Bezirkszentren ausgegangen wird. Eine mögliche „Umfahrungsstraße“ wird ohne Querung des Nationalparks Lobau realisiert.

Das **Szenario 3 Vernetzte Region** charakterisiert eine gesamtregionale Verkehrs-, Siedlungs- und Freiraumpolitik, wobei ein konsequenter Ausbau des öffentlichen Verkehrs, ein nur mäßiger Ausbau der Straßeninfrastruktur (u.a. keine 6. Donaustraßenquerung) und die Verbesserung der Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr im Vordergrund stehen. In einem eigenen Szenario („Szenario 3b“) wurde bei gleicher infrastruktureller Entwicklung von einem nur geringeren Bevölkerungszuwachs (+14.000 EW) ausgegangen .

⁸ Die Definition des Unterfalles erfolgte durch das Expertenteam in Abstimmung mit der MA18

Das **Szenario 4 „OPTINOW“** wurde im Rahmen des 7. Arbeitstreffens definiert und gab dem SUP-Team die Möglichkeit, nach Vorliegen der Bewertungsergebnisse der Szenarien 1 bis 3 ein optimiertes Szenario zu erstellen. Diesem Szenario, das grob umrissen aus einer Kombination der Szenarien 3 und 2a besteht, liegt ein konsequenter Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Errichtung einer die innere Entwicklung begünstigenden Umfahrungsstraße ohne Querung der Lobau zugrunde. Von diesem Verkehrsinfrastrukturausbau sollen wesentliche Impulse für eine verstärkte zentrenorientierte Entwicklung (insbesondere im Bereich Stadlau – Flugfeld Aspern) ausgehen.

Für alle Szenarien wurden zusätzlich Maßnahmen aus dem Bereich der Verkehrsvermeidung in die Betrachtungen einbezogen.

Hinsichtlich der zugrunde gelegten Bevölkerungsentwicklung wird – wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist – von zwei unterschiedlichen Entwicklungsannahmen ausgegangen.

Tabelle 7-1: Szenarien und zugehörige Strukturdaten im Überblick

Szenario	Strukturdaten	
	EW: +32.000 APL: +14.300	EW: +14.000, APL: +14.300 (Wachstumsbremse)
0 Nullfall	X	X*
1 Entwicklung Innen	X	–
2 Entwicklung Außen	X	–
2a Entwicklung Mitte	X	–
3 Vernetzte Region	X	X (=Szenario 3b)
4 OPTINOW	X	–

* Die Bearbeitung wurde von den Ergebnissen des Szenarios 3 abhängig gemacht. Nachdem dieses Szenario ohne weitere Verbesserungen so nicht realisierbar wäre (u.a. keine Entlastung der Ortsdurchfahrten), wurde dieser Planfall (Szenario 0 mit Wachstumsbremse) nicht weiter behandelt.

7.3 Ausrichtung der Szenarien

7.3.1 Rahmengengebenheiten

Bevor den einzelnen Szenarien Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel zugeordnet werden, sind die vorerst als „Szenarioskizzen“ bestehenden gedanklichen Bilder näher zu präzisieren. Hierbei sind die Dimensionen in Bezug auf Raum, Umwelt und Verkehr, darüber hinaus aber auch in Bezug auf Politik / Wirtschaft / technologische Entwicklung / Soziales näher zu charakterisieren.

Neben bestimmten, bewusst unterschiedlich gewählten Charakteristika und Standpunkten der einzelnen Szenarien gibt es Rahmengengebenheiten, die für alle Szenarien gleichermaßen Geltung besitzen. Zu diesen zählen:

- Gesellschaftspolitik: Keine tiefgreifenden gesellschaftspolitischen Veränderungen, leichter Rückgang der realen Arbeitszeit, Berücksichtigung des Prinzips Gender Mainstreaming

- Wirtschaft / Wirtschaftspolitik: Anhaltende Prosperität, keine grundlegenden wirtschafts-politischen Veränderungen
- Umweltpolitik: Berücksichtigung internationaler Übereinkommen (z.B. Kyoto-Ziel) und EU-Rahmenvorgaben (z.B. Natura 2000)
- Verkehrspolitik: Die Preise (z.B. für Treibstoff oder Fahrkarten) bleiben real unverändert.
- EU-Erweiterung: Ungarn, Slowenien, Tschechien, Slowakei, Polen, Litauen, Lettland und Estland werden zur ersten Runde der EU-Erweiterung gehören. Bulgarien und Rumänien werden einer zweiten Erweiterungsrunde angehören, deren Datum noch ungewiss ist.
- Die Maßnahmenbündel der einzelnen Szenarien sollen weitgehend im Einflussbereich der Stadt Wien und des Landes Niederösterreich umsetzbar sein.

7.3.2 Beschreibung der Szenarien

Die nachstehende verbale Kurzbeschreibung der Szenarien dient dem Überblick, um die wesentlichen generellen Unterschiede zwischen den Szenarien erkennen zu können. Die Auflistung der Maßnahmen kann dem Kapitel 7.4 entnommen werden.

Szenario 0: Nullfall

Raum

Die Siedlungsentwicklung erfolgt betreffend Standortwahl und Dichte weitgehend nach STEP-Kriterien. Die räumliche Anordnung der Betriebe zeigt hingegen einen eindeutigen Schwerpunkt zu Standorten mit hochrangigen IV-Anschlüssen. Die Entwicklung von extensiven Betriebsansiedlungen und Fachmärkten wird weiter fortschreiten. Es wird auch von weitergehenden Zersiedelungstendenzen ausgegangen.

Die mittlere Dichte (83 EW/ha) und die Nutzungsverteilung für Wohnen und Betriebe wurde von den Dichten in den vorgesehenen Projekten ausgehend definiert.

Durch die Realisierung aller gesicherten Stadtentwicklungsprojekte ergeben sich Siedlungsentwicklungsschwerpunkte im Teilgebiet 1 Stammersdorf/Brünner Straße mit dem Hauptprojekt „Westliche Brünner Straße (2. Phase)“, im Teilgebiet 7 Kaisermühlen aufgrund des Großprojektes „Wohnpark Neue Donau“ und im Teilgebiet 11 Stadlau / Aspern entlang der verlängerten U2 aufgrund der Wohnbauprojekte „Mühlgrund“ und „U2-Station Aspernstraße“.

Ein Schwerpunkt im Bereich neuer Bürostandorte wird in der Donaucity mit den Großprojekten „Tech Gate Vienna“ und „Donau-City-Hall“ gesetzt.

Als neuer Betriebsstandort wird im Einzugsgebiet der U1-Verlängerung das Großprojekt „U1-Brachmühle“ realisiert.

Umwelt

Geschützte „Sonntagslandschaften“ - vergessenes Zwischenland; Freiraumsicherung gemäß Status quo; Umweltschutzmaßnahmen erfolgen vor allem sektoral bzw. projekt- und technologieorientiert, kaum integrativ und strukturell in der Fläche:

- Zögerliche Umsetzung Grüngürtel / 1000 ha-Programm
- Ausstattung mit Siedlungsgrünflächen⁹ entspricht Bestand
- Schutzmaßnahmen Natur und Landschaft gemäß Status quo
- Punktuelle Schutz-/Sanierungsmaßnahmen (Lärm, Grundwasser, Altlasten)

Verkehr

Nur bereits in Bau oder in Bauvorbereitung befindliche Projekte, also Projekte, von denen davon ausgegangen werden kann, dass sie „sicher“ umgesetzt werden, finden Berücksichtigung. Diese methodische Vorgangsweise gründet auf der Überlegung, dass in zumindest einem Szenario nicht auf Projekten, deren Genehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen und daher im Ausgang noch ungewiss ist, aufgebaut werden sollte. Die Berücksichtigung der Belange nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer erfolgt wie bisher.

Szenario 1: Entwicklung innen

Raum

Die Siedlungsentwicklung erfolgt betreffend Standortwahl und Dichte weitgehend nach STEP-Kriterien. Die räumliche Anordnung der Betriebe zeigt hingegen einen eindeutigen Schwerpunkt zu Standorten mit hochrangigen IV-Anschlüssen. Die Entwicklung von extensiven Betriebsansiedlungen und Fachmärkten wird weiter fortschreiten. Es wird auch von weitergehenden Zersiedelungstendenzen ausgegangen.

Durch die Realisierung von vor allem Büro großprojekten werden Schwerpunkte gesetzt. Weiters erfolgen standörtliche Impulse für die Stadtentwicklung durch Infrastrukturausbauten.

Die mittlere Dichte (83 EW/ha) und die Nutzungsverteilung für Wohnen und Betriebe wurde von den Dichten in den vorgesehenen Projekten ausgehend definiert.

Bei diesem Szenario ergibt sich zusätzlich zu den schon beschriebenen Entwicklungsschwerpunkten ein weiteres Entwicklungszentrum in den Teilgebieten 5 Betriebszone Donauefeld und 8 Kagran Süd mit den Großprojekten „Floridsdorf Ost“ und „Kagran West“ sowie weitere Siedlungsschwerpunkte in den Teilgebieten 12 Hirschstetten und 13 Eßling aufgrund der Projekte „Hausfeldstraße Nordost“ und „Flugfeld Aspern“.

⁹ Die Versorgungsdichte mit Parks (gemäß Realnutzungskartierung 1997) beträgt für Wien 21 und 22 rund 2,5 m² Parkflächen pro Einwohner. Nicht berücksichtigt sind dabei großflächige Erholungsgebiete (z.B. Alte Donau, Donaupark), die gesamtstädtische Funktionen erfüllen.

Umwelt

Freiraumsicherung gemäß „Grüngürtel Wien“ mit radialen Verästelungen im Siedlungsgebiet, Freiraumentwicklung im Siedlungsgebiet gemäß STEP, großräumige regionale Grünraumvernetzung und Freiraumsicherung (Kulturlandschaft Marchfeld im Bogen zwischen Lobau und Bisamberg-Kreuttal):

- Umsetzung Grüngürtel / 1000 ha-Programm
- Schaffung von Siedlungsgrünflächen gemäß STEP-Richtwerten¹⁰
- Konzeption für eine grenzüberschreitende Grünraumvernetzung und Freiraumsicherung (Kulturlandschaft Marchfeld)¹¹
- Naturschutz entspricht Status quo (Schutzgebiete)

Projektbezogene Umweltschutz- und Sanierungsmaßnahmen werden konsequenter als bisher umgesetzt:

- Lärmschutz entlang Bahn
- Lärmschutz entlang bestehender Straßen punktuell, entlang neuer Straßen gemäß ÖNorm
- Technologische Verbesserungen zur Verringerung der Schadstoffemissionen
- Stabilisierung Grundwasserhaushalt (Dotationen)
- Sanierung Altlasten
- Weitere Musterbeispiele für Siedlungsökologie (z.B. Passivenergiesiedlungen)

Die Umweltschutz- und Sanierungsmaßnahmen erfolgen jedoch weiterhin vor allem sektoral und technologieorientiert, kaum integrativ und strukturell in der Fläche.

¹⁰ Unter Siedlungsgrünflächen werden die Grünflächenrichtwerte für Stadterweiterungsgebiete lt. STEP zusammengefasst: 3–5 m² wohngebietsbezogene Freiflächen (urbane Parks, Spiel- und Freiflächen) plus 8 m² stadtteilbezogene Grünflächen.

¹¹ Beim 5. SUP-Arbeitstreffen haben wir als Zukunftsbild für das heute noch eher unbeachtete „weite Land vor den Toren der Stadt“ – die Kulturlandschaft des südwestlichen Marchfeldes – den Arbeitsbegriff „Regionalpark“ eingeführt. Ein Kulturlandschaftspark im Bogen zwischen dem Nationalpark Lobau und dem traditionellen Weinbau- und Erholungsgebiet Bisamberg könnte ein Pendant zum Wald- und Wiesengürtel im Westen der Stadt, dem Wienerwald sein. Schon 1905 haben die Stadtväter beschlossen, den westlichen Wald- und Wiesengürtel zu schützen und als Landschaftspark auszugestalten. Für Wien Nordost bzw. das benachbarte niederösterreichische Umland und deren Felder- und Gartenlandschaft fehlt bald 100 Jahre später ein ähnlich zukunftsweisendes Projekt, das den heutigen und künftigen sozialen, ökonomischen und ökologischen Erfordernissen eines dynamischen Entwicklungsraumes gerecht wird.

Die Diskussionen bekräftigten, dass es Bedarf an Grundlagen, Bewusstseinsbildung und Maßnahmen zur Freiraum- und Qualitätssicherung der Landschaft im Nordosten Wiens und benachbarten Umland gibt. Die grenzüberschreitende Konzeption der Freiraumsicherung und Grünraumvernetzung und Entwicklung der Kulturlandschaft Marchfeld ist daher in allen SUPerNOW Szenarien ein wesentliches Anliegen. In einem eigenen Auftrag (MA 18 / RU2) wurden die Werte und Potenziale des Landschaftsraumes, aber auch mögliche Gefährdungen „bottom up“, gemeinsam mit den Gemeinden und regionalen Akteuren erfasst und kommuniziert. Mit den Arbeiten wurde Sibylla Zech beauftragt. Somit war auch eine laufende Rückkopplung mit der SUPerNOW gewährleistet. Die Grundlagenarbeiten ergänzten die Aktivitäten der Regionalmanagements und sind mit diesen vernetzt. Die Ergebnisse der Studie sind in die Bewertung der Auswirkungen der untersuchten Szenarien auf die Entwicklungsmöglichkeiten für die Landschaft, insbesondere der Werte und Potenziale der Marchfeldlandschaft, in Kapitel 8.2.2 eingeflossen und ebendort kurz dargestellt.

Verkehr

Umfangreiches Maßnahmenbündel im Bereich Straßeninfrastruktur wie z.B. Verlängerung der S1 (vormals B305) inkl. 6. Donaustraßenquerung und Ausbau der A22/Raffineriestr., Bau der A5, S2 etc., jedoch keine Lobauquerung; mäßiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Berücksichtigung der Belange nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer wie bisher

Szenario 2: Entwicklung außen

Raum

Die Siedlungsentwicklung folgt verstärkt den tangentialen Straßeninfrastrukturen. Besonders bei der Betriebsansiedlung werden Zentrifugalkräfte wirksam. Es entsteht ein Siedlungsring im Nordosten Wiens mit disperser Bebauung mit relativ niedriger Dichte, zu beiden Seiten der Stadtgrenze; dem steht eine quantitativ schwächere Entwicklung im Stadtgebiet von Wien gegenüber. Außerdem ist damit zu rechnen, dass sich entlang der Radialverbindungen zur S1 in den stadtrandnahen Bereichen ebenfalls disperse Siedlungsstrukturen herausbilden.

Die mittlere Dichte (60 EW/ha) ist in diesem Szenario geringer, da ein Teil der unsicheren Projekte nicht in Wien realisiert wird, sondern eine Verlagerung ins nähere und weitere Umland von Wien eintritt und dort die Siedlungsentwicklung in geringerer Bebauungsdichte im Nahbereich der S1 (B305) stattfindet.

Aufgrund der Realisierung der S1 (B305) ergeben sich Veränderungen in der räumlichen Entwicklung des nordöstlichen Untersuchungsgebietes. Vor allem der im Szenario 1 erwähnte Siedlungsschwerpunkt im Bereich Hirschstetten / Eßling wird sich in diesem Szenario nicht ausbilden. Statt dessen werden im Nahbereich der S1 Siedlungs- und Betriebsansiedlungsschwerpunkte entstehen, die aufgrund der wahrscheinlich niedrigeren Bebauungsdichte einen größeren Flächenverbrauch verursachen werden.

Umwelt

Freiraumsicherung gemäß Grüngürtel Wien mit radialen Verästelungen im Siedlungsgebiet, Freiraumentwicklung im Siedlungsgebiet gemäß STEP; tangentiale Straßeninfrastrukturen und induzierte Siedlungsentwicklungen bedingen eine Fragmentierung der Kulturlandschaft an der Stadtgrenze und insbesondere der benachbarten NÖ Landwirtschaftsgebiete; großräumige regionale Grünraumvernetzung und Freiraumsicherung (Kulturlandschaft Marchfeld im Bogen zwischen Lobau und Bisamberg-Kreuttal) nur mehr eingeschränkt möglich. Umweltschutz- und Sanierungsmaßnahmen wie Szenario 1.

Verkehr

Wie in Szenario 1: Umfangreiches Maßnahmenbündel im Bereich Straßeninfrastruktur, jedoch keine Verlängerung der A22 / Raffineriestraße, sondern Verlängerung der S1 (B305) mit Querung der Lobau - dadurch Ringschluss aus Süd-, Nordost- und Nordumfahrung, Bau der B3d; mäßiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Berücksichtigung der Belange nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer wie bisher.

Szenario 2a: Entwicklung Mitte

Raum

Szenario 2a verfolgt eine Konzeption der Siedlungsentwicklung „wider die Zentrifugalkräfte“ durch die Nutzung vorhandener Stadtentwicklungsreserven und Abstimmung mit der ÖV-Erschließung: polyzentrische Siedlungskonzeption, Dienstleistungs- und Gewerbe-Cluster mit maßvoll höherer Dichte und ÖV-Anbindung. Aufwertung großer Stadtentwicklungsbereiche durch U-Bahn und Schnellstraße (S1) in mittlerer Lage.

Die mittlere Dichte (83 EW/ha) und die Nutzungsverteilung für Wohnen und Betriebe wurde von den Dichten in den vorgesehenen Projekten ausgehend definiert.

In diesem Szenario wird einerseits eine Verlagerung der Trasse der S1 von der Stadtgrenze in das Stadtgebiet angenommen sowie eine Verlängerung der U2 in das Flugfeld Aspern geplant. Dadurch werden die in Szenario 1 erwähnten Siedlungsschwerpunkte in den Teilgebieten 12 Hirschstetten und 13 Aspern, vor allem durch den verstärkten Ausbau des Flugfeldes Aspern, verstärkt.

Außerdem entsteht im Flugfeld Aspern durch die attraktive, hochwertige Aufschließung des Gebietes auch ein großer Betriebsansiedlungsschwerpunkt.

Umwelt

Freiraumsicherung gemäß Grüngürtel Wien mit radialen Verästelungen im Siedlungsgebiet, wobei etwaige Eingriffe nur mit parallel stattfindenden Ausgestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen erfolgen. Freiraumentwicklung im Siedlungsgebiet gemäß STEP, großräumige regionale Grünraumvernetzung und Freiraumsicherung (Kulturlandschaft Marchfeld im Bogen zwischen Lobau und Bisamberg-Kreuttal); Umweltschutz- und Sanierungsmaßnahmen wie Szenario 1 und 2.

Verkehr

Ähnlich der Szenarien 1 und 2 wird ein umfangreiches Maßnahmenbündel im Bereich Straßeninfrastruktur angenommen: Ringschluss aus Süd-, Nordost- und Nordumfahrung durch Ausbau bzw. Verlängerung der S1 (B305), jedoch keine Querung der Lobau, Netzschluss zwischen A23 und S1 über A22 / Raffineriestraße, Entfall der B3d; mäßiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Berücksichtigung der Belange nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer wie bisher.

Szenario 3: Vernetzte Region

Raum

Polyzentrische Siedlungskonzeption, Dienstleistungs- und Gewerbe-Cluster mit höherer Dichte an hochrangigen ÖV-Anbindungen (v.a. U-Bahn-Einzugsbereiche). Hochgradige Durchmischung und Aufwertung der Zentrenstruktur entlang der ÖV-Achsen.

Die durchschnittliche Dichte (80 EW/ha) entsteht durch eine Nutzungsverteilung für Wohnen ausgehend von den sicheren Projekten, ergänzt um stärker auf vernetzte ÖV-Angebote ausgerichtete neue Projekte (in U-, S-Bahn und Straßenbahn-Nähe); Betriebliche (Gewerbe- und Dienstleistungs-) orientierte Schwerpunktbildung analog. Der regionale Vernetzungsgedanke führt auch zu Sied-

lungsangeboten mittlerer Dichte (z.B. verdichtetes Wohnen im Grünen), die den Gesamtschnitt geringfügig (gegenüber den Szenarien 0 und 1) senken.

In diesem Szenario wird von einem verstärkten Ausbau des Öffentlichen Verkehrs ausgegangen. Durch die Verlängerung der U6 nach Stammersdorf und der U2 in das Flugfeld Aspern entwickeln sich in diesen beiden Bereichen neue Siedlungszentren. Vor allem in Stammersdorf kann es bei einem Ausbau der Siedlungsentwicklung im Bereich Rendezvousberg zu Konflikten mit der Grünraumsicherung kommen. In kleinerem Umfang werden Projekte nach Art der neuen Siedlerbewegung realisiert.

Ein großes Siedlungserweiterungs- und Betriebsansiedlungsgebiet wird in diesem Szenario im Bereich Brachmühle durch einen zusätzlichen Ausbau angenommen, des weiteren im Bereich der U1-Endstelle Leopoldau.

Umwelt

Freiraumsicherung entspricht Grüngürtel Wien mit radialen Verästelungen im Siedlungsgebiet, Freiraumentwicklung im Siedlungsgebiet gemäß STEP, großräumige regionale Grünraumvernetzung und Freiraumsicherung (Kulturlandschaft Marchfeld im Bogen zwischen Lobau und Bisamberg-Kreuttal), Werte und Potenziale der Landschaft werden bewusst gemacht, neue landschaftsspezifische wirtschaftliche Möglichkeiten entwickelt und vernetzt. Die Identität des Marchfeldes – als weitläufige und vernetzte Kulturlandschaft in der Region Wien - wird gestärkt. Aufbau sozialer und kultureller Netzwerke in der Region, sowie der Landwirtschaft und des Tourismus. Umweltschutzmaßnahmen erfolgen sowohl technologieorientiert, als auch strukturell in der Fläche (Bodenschutz, Siedlungsökologie, Bio-Landbau, Grundwasser).

Zusätzlich zu Maßnahmen von Szenario 1 und 2:

- Umsetzung Netzwerk Natur (NENA-Zielgebiete), Naturschutz in der Fläche
- Machbarkeitsuntersuchung und Start-Up Management für eine übergemeindliche Kooperations- und Aktionsplattform für die Kulturlandschaft Marchfeld (z.B. nach Modell Regionalpark)
- Agrarische Entwicklungsplanung „Stadtnahe Landwirtschaft“: Qualitätsprodukte, Bio-Landbau, Eigenversorgung der Bevölkerung der Stadtregion und Direktvermarktung; Produktion nahe am Verbraucher (geringere Transport- und Umweltkosten), nachhaltige Produktionstechnik (z.B. kontrollierter Chemieeinsatz) und Arbeitsbedingungen (soziale Standards) sind für den Konsumenten nachvollziehbar.
- Lärmsanierung in der Fläche
- Entwicklung und Umsetzung siedlungsökologischer Programme:
 - KLIP-Maßnahmen für Bauen und Wohnen (Bauökologie, Energiesparen)
 - Versickerungsgebot
 - Entsiegelungsprogramm

Anmerkung: Die Entwicklung und Umsetzung siedlungsökologischer Programme in Form von Versickerungsgebot und Entsiegelungsprogramm sind prinzipiell bei allen Szenarien möglich und sinnvoll. Im SUP-Team wurden die genannten siedlungsökologischen Maßnahmen in Zusammenhang mit Szenario 3, das für alle Fachbereiche strukturelle und vernetzte Maßnahmenbündel formuliert, aufgelistet und in der Folge auch für das Szenario OPTINOW übernommen.

men. Da die Maßnahmen jedoch prinzipiell in alle Szenarien Eingang finden könnten, wurden sie für den Szenarienvergleich nicht herangezogen (kein Einfluss auf das Ranking der Szenarien).

Verkehr

- Umfangreiches Maßnahmenbündel im ÖV: Massiver Ausbau der Infrastruktur, Angebotsausweitung durch Durchbindung bestehender Linien und Schaffung neuer Linien, Ausweitung der Betriebszeiten bei gleichzeitigem Einsatz differenzierter Bedienungsformen, dichteres Haltestellenangebot, konsequente Bevorrangung, Abstimmung der Fahrpläne und Vertaktung des gesamten Angebotes, intelligente Vernetzung in der Stadt, im Umland sowie zwischen Stadt und Umland (in der Region)
- IV+ÖV: Einsatz neuester Kommunikationstechnologien zur Verkehrssteuerung
- Mäßiger Ausbau der Straßeninfrastruktur
- Starke Berücksichtigung der Belange nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer durch Ausbau der Radfahranlagen und Gehweginfrastruktur, Verbesserung der Ampelschaltungen etc.

Szenario 4: OPTINOW

Das **Szenario 4 „OPTINOW“** wurde im Rahmen des 7. Arbeitstreffens definiert und gab dem SUP-Team die Möglichkeit, nach Vorliegen der Bewertungsergebnisse der Szenarien 1 bis 3 ein optimiertes Szenario zu erstellen. Dieses Szenario besteht im Wesentlichen aus einer Kombination der Szenarien 3 und 2a, wobei insbesondere für Nachteile im Bereich Umwelt alternative Lösungsmöglichkeiten zu Szenarioelementen von 2a gesucht wurden.

Raum

Polyzentrische Siedlungskonzeption, Dienstleistungs- und Gewerbe-Cluster mit höherer Dichte an hochrangigen ÖV-Anbindungen (v.a. U-Bahn-Einzugsbereiche). Hochgradige Durchmischung und Aufwertung der Zentrenstruktur entlang der ÖV-Achsen.

Die durchschnittliche Dichte (80 EW/ha) entsteht durch eine Nutzungsverteilung für Wohnen ausgehend von den sicheren Projekten, ergänzt um stärker auf vernetzte ÖV-Angebote ausgerichtete neue Projekte (in U-, S-Bahn und Straßenbahn-Nähe); Betriebliche (Gewerbe- und Dienstleistungs-) orientierte Schwerpunktbildung analog. Der regionale Vernetzungsgedanke führt auch zu Siedlungsangeboten mittlerer Dichte (z.B. verdichtetes Wohnen im Grünen), die den Gesamtschnitt geringfügig (gegenüber den Szenarien 0 und 1) senken.

Diesem Szenario liegt ein konsequenter Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Errichtung einer die innere Entwicklung begünstigenden Umfahrungsstraße ohne Querung der Lobau zugrunde. Von diesem Verkehrsinfrastrukturausbau sollen wesentliche Impulse für eine verstärkte zentrenorientierte Entwicklung (insbesondere im Bereich Stadlau – Flugfeld Aspern) ausgehen.

Umwelt

Die Freiraumsicherung erfolgt den Intentionen der regionalen Grünraumvernetzung und der Sicherung und Aufwertung des Grüngürtel Wien und der Kulturlandschaft des Marchfeldes als unver-

zichtbare „grüne Infrastruktur“ eines dynamischen Entwicklungsraumes. Wie bei Szenario 2a können etwaige Eingriffe in landschaftsgestalterische Vorrangflächen des „grünen Rückgrats“ Wien nur mit parallel stattfindenden Ausgestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen erfolgen. Ein wesentliche Variante des Szenarioelements Donauquerung und Anbindung Richtung Norden und Westen ist, der Vorschlag einer Trassenvariante, die den Nationalpark weder berührt noch unterquert und wodurch der Ausbau der Raffineriestraße zur A22 im Abschnitt Ölhafen – Biberhaufenweg, d.h. an der Nahtstelle zwischen Erholungsgebiet Neue Donau und Nationalpark Lobau entfallen kann. Umweltschutzmaßnahmen erfolgen wie in Szenario 3 sowohl technologieorientiert, als auch strukturell in der Fläche (Bodenschutz, Siedlungsökologie, Bio-Landbau, Grundwasser).

Verkehr

Alle Maßnahmen des Szenario 3 werden realisiert (zusätzlich U6 bis Rendevousberg), zusätzlich Ausbau des Straßennetzes in Anlehnung an das Szenario 2a, jedoch mit einigen wesentlichen Änderungen: 6. Donauquerung im Bereich Seitenhafenstraße – Mündungsbereich Biberhaufenweg, S1 vom Knoten Schwechat kommend am rechten Donaukanalufer über den Bereich Freudenauser Hafen; ab Mündungsbereich Biberhaufenweg Anbindung an A22 und Richtung Norden Trasse wie Szenario 2a. B3neu von Umfahrung Groß-Enzersdorf bis S 1, keine B3d;

7.4 Maßnahmen

Die Auswahl der Maßnahmen für die einzelnen Szenarien erfolgte auf Basis eines Vorschlages durch das externe Expertenteam (siehe Abbildungen der Maßnahmenpools in Anhang 2) sowie eines Brainstorming-Prozesses im SUP-Team („Maßnahmen-pooling“). Das Ergebnis dieses Brainstormings sowie die daraus abgeleitete Implementierung in die einzelnen Szenarien kann dem Anhang 3 entnommen werden.

7.4.1 Maßnahmenübersicht „Raum“

7.4.1.1 Städtebauliche Projekte

Um die wesentlichen Unterschiede der städtebaulichen Entwicklung zwischen den Szenarien zu verdeutlichen, sind in nachfolgender Tabelle jene Projekte angeführt, deren Realisierung nicht in allen Szenarien in gleicher Form angenommen wurden. Szenarienbedingte unterschiedliche Projektausprägungen (unterschiedliche Dichten bzw. Einwohner und / oder Arbeitsplätze) sind jeweils durch die Kürzel + bzw. - (höhere bzw. niedrigere Mengen) gekennzeichnet.

Jene Stadtentwicklungsprojekte, die in allen Szenarien berücksichtigt wurden, sind aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit hier nicht angeführt.

Tabelle 7-2: Maßnahmen Raum: Stadtentwicklungsprojekte mit szenarienspezifischen Abweichungen

Maßnahmen (Projekte)		Szenario					
		0	1	2	2a	3	4
Teilgebiet 1: Stammersdorf/Brünner Str.							
5 Nördlich Heeresspital (Phase C)	Wohnen	X	X		X	X	X
7 Marinonigasse	Wohnen					X	X
215 Wohnprojekt Stammersdorf U6	Wohnen					X	X
216 Zentrum Stammersdorf U6	Dienstleistung					X	X
Teilgebiet 2: Jedlesee/Strebersdorf							
34 Koloniestraße	Wohnen	X	X	X	X		
Teilgebiet 3: Großjedlersdorf							
201 Gaswerk Leopoldau	Gemischt	X (+)	X (+)	X (-)	X	X	X
Teilgebiet 5: Betriebszone Donaufeld							
10 Floridsdorf Ost (Projekt D)	Wohnen	X	X	X	X	X (+)	X (+)
202 Technologiepark	Gemischt	X	X		X	X	X
203 Zentrenbildung Floridsdorf Ost	Dienstleistung	X	X	X (+)	X (+)	X	X
Teilgebiet 6: Großfeldsiedlung							
217 Wohnprojekt Leopoldau	Wohnen					X	
218 Brachmühle	Gemischt					X	
Teilgebiet 9: Kagran Nord							
204 Kagran Industriepark	Produktion	X (+)	X (+)	X	X (+)	X	X (+)
Teilgebiet 10: Süßenbrunn							
41 Süßenbrunn Phase A	Wohnen	X	X	X	X		
205 Betriebsentwicklung Süßenbrunn	Produktion	X (+)	X (+)	X	X		X
212 Wohnprojekt Knoten S1	Wohnen			X	X		X
Teilgebiet 11: Stadlau/Aspern							
66 Aspern Süd (Heustadelgasse), Phase B	Wohnen	X	X				
112 Waagner-Biro-Areal	Gemischt	X	X			X	
206 Betriebe 120	Produktion	X	X	X (-)	X	X (+)	X (+)
207 U2 Stadlau	Dienstleistung	X	X	X (-)	X	X (+)	X (+)
Teilgebiet 12: Hirschstetten/Breitenlee							
208 Betriebe entlang Achse A23/B3d	Handel	X	X		X		
209 Betriebe entlang B302	Betrieb	X (+)	X (+)	X	X (+)		X (+)
219 Betriebe entlang Ostbahn	Betrieb					X	

Teilgebiet 13: Eßling							
69 Flugfeld Aspern	Wohnen	X (+)	X (+)	X	X (+)	X (+)	X (+)
220 Flugfeld Aspern-Wohnprojekt	Wohnen				X	X	X
210 Flugfeld Aspern (gemischt)	Gemischt	X (+)	X (+)	X (-)	X	X	X
211 Flugfeld Aspern (Produktion)	Produktion	X (+)	X (+)	X (-)	X	X	X
Teilgebiet 14: Neueßling							
213 Neueßling Betriebe	Betrieb			X			
214 Wohnprojekte Knoten S1	Wohnen			X			

X Projekt in Szenario berücksichtigt (bei + oder – in Klammer: höhere bzw. niedrigere EW- / APL-Zahlen)

7.4.1.2 Raumordnungspolitische Maßnahmen

Neben den in Tabelle 7-2 aufgelisteten rein projektbezogenen Maßnahmen werden in allen Szenarien allgemeine raumordnungspolitische Maßnahmen wie, z.B. flächensparende, bestandsorientierte und grünraumschonende Entwicklung, Konzentration der baulichen Entwicklung im Bereich der Siedlungsachsen, Schaffung eines ausgeglichenen Verhältnisses zwischen Wohnungen und Arbeitsplätzen, Schaffung einer Vielfalt von Wohnformen und Gestaltung in kleingliedrigen Strukturen, mit dem Ausbau der sozialen Infrastruktur und der Verkehrsinfrastruktur abgestimmte Siedlungsentwicklung etc. berücksichtigt.

Für die Szenarien 3 und 4 werden zudem folgende raumordnerische Maßnahmen vorgesehen:

Tabelle 7-3: Allgemeine / nicht projektbezogene Maßnahmen für die Szenarien 3 und 4

Maßnahme
Aktive Bodenpolitik zur Sicherung der gewünschten Entwicklung (Flächensicherung, gezielte Flächenankäufe der öffentlichen Hand etc.)
Differenzierung der Wohnbauförderung nach siedlungspolitischen Kriterien (Bebauungsdichte, Anbindung an ÖV, Bereitstellung von wohnungsbezogenen Grünräumen)
Stärkung der Zentrenstruktur durch die Ausbildung neuer, an den ÖV gekoppelten Zentren (z. B. Stammersdorf)
Maßnahmen zur Stärkung der Zentren im Umland (vgl. Siedlungspolitisches Konzept Ostregion)
Förderung von Bildung und Ausbildung durch ein breiteres Angebot an höheren Schulen und Einrichtungen der Erwachsenenbildung (Fachhochschulen,...)
Förderung eines dezentralen Angebots an sozialen und kulturellen Einrichtungen als Träger lokaler Identität

7.4.2 Maßnahmenübersicht „Umwelt“

Die folgende Tabelle bietet einen Überblick zu den in den einzelnen Szenarien enthaltenen Maßnahmen zur Freiraumsicherung und -entwicklung sowie zu den Umweltschutz- und Sanierungsmaßnahmen.

Tabelle 7-4: Maßnahmen Umwelt

Maßnahmen(bündel)	Szenario 0 Nullfall	Szenario 1 Entwick- lung innen	Szenario 2 Entwick- lung au- ßen	Szenario 2a Entwick- lung Mitte	Szenario 3 Vernetzte Region	Szenario 4 OPTINOW
Grüngürtel Wien, 1000 ha-Programm	(x)	x	x	x*	x	x*
Siedlungsgrünflächen gem. STEP	-	x	x	x	x	x
Keine Verkehrsbauten, die den Nationalpark berühren	x	(x)	(x)	(x)	x	x
regionale Grünraumvernetzung und Freiraumsicherung (Kultur- landschaft Marchfeld)**	-	x	(x)	x	x	x
Übergemeindliche Kooperations- und Aktionsplattformen, z.B. Regionalpark	-	-	-	-	x	x
Agrarische Entwicklungsplanung „Stadtnahe Landwirtschaft“ **	(x)	(x)	(x)	(x)	x	x
Schutzmaßnahmen Natur und Landschaft gem. Bestand	x	x	x	x	x	x
Netzwerk Natur, Naturschutz in der Fläche	-	(x)	(x)	(x)	x	x
Lärmschutz Bahn	(x)	x	x	x	x	x
Lärmschutz Straße	(x)	x	x	x	x	x
Lärmsanierung in der Fläche**	-	-	-	-	x	x
Techn. Verbesserungen zur Ver- ringerung der Schadstoffemissio- nen	(x)	x	x	x	x	x
Stabilisierung Grundwasserhaus- halt (Dotationen)	(x)	x	x	x	x	x
Sanierung Altlasten	(x)	x	x	x	x	x
Siedlungsökologische Mustersiedlungen	(x)	x	x	x	x	x
Bauökologische / Energiespar- maßnahmen lt. KLIP- Maßnahmenprogrammen für Wohnen	-	(x)	(x)	(x)	x	x
Versickerungsgebot **	-	-	-	-	x	x
Entsiegelungsprogramm **	-	-	-	-	x	x

x ziel- und programmgemäße Umsetzung,

(x) teilweise Umsetzung gemäß bestehendem Programm

* Ausgleichs- und Ausgestaltungsmaßnahmen erforderlich

** Für die erforderlichen Maßnahmen gibt es noch kein beschlossenes Programm. Die genannten Maßnah-
menbündel wurden im Zusammenhang mit dem Szenario 3, das zu allen Themenbereichen strukturelle
und vernetzte Maßnahmen vorsieht, gelistet und in der Folge in das optimierte Szenario 4 übernommen.
Da die Maßnahmen grundsätzlich in allen Szenarien anwendbar und sinnvoll sind, wurden sie jedoch im
Ranking der Szenarien nicht berücksichtigt.

7.4.3 Maßnahmenübersicht „Verkehr“

7.4.3.1 Infrastruktur

Aufgrund der Bearbeitung der SUPerNOW mit Hilfe eines Verkehrsmodells kommt der Auswahl der einzelnen Maßnahmen eine besondere Bedeutung zu. Einerseits erlaubt das Verkehrsmodell eine weitgehend realistische Implementierung von z.B. neuen Straßenverbindungen oder neuen Autobuslinien, andererseits sind der Anwendung des Modells Grenzen gesetzt, da es sonst nicht mehr handhabbar wird oder die Ergebnisse in ihrer Komplexität nicht mehr nachvollziehbar werden. Entgegen der ersten Projektkonzeption wurde bei der Maßnahmenauswahl teilweise weit über die Grenzen des engeren Untersuchungsraumes hinausgegangen und auch Maßnahmen in das Modell eingefügt, die nicht in diesem Bereich liegen (z.B. Bahnhof Wien).

Die Maßnahmen aus dem Bereich Verkehr gehen aus nachstehenden Tabellen hervor. Die je nach Szenario berücksichtigten bzw. angenommenen Komponenten der Verkehrsnetze können darüber hinaus den Karten V-1 bis V-8 (im Anhang) entnommen werden. In Bezug auf eine 6. Donaustraßenquerung samt möglicher Weiterführung zu beiden Seiten der Donau wurden weitere Varianten diskutiert, die in Karte V-8 dargestellt sind.

Tabelle 7-5: Maßnahmen Verkehr

Maßnahme	Szenario					
	0	1	2	2a	3	4
Straße						
A4 Ostautobahn: 6-streifiger Ausbau Wien – Flughafen Schwechat		X	X	X		X
A5 Nordautobahn: Neubau Knoten Eibesbrunn (B7, S1) - Staatsgrenze bei Drasenhofen		X	X	X		X
A22 Donauuferautobahn: Verlängerung von Anschlussstelle Prager Straße bis Ignaz-Köck-Straße	X	X	X	X	X	X
A22: Aus-/Neubau Knoten Kaisermühlen (A23) – Ölhafen (S1)		X		X		
A22: Aus-/Neubau Knoten Kaisermühlen (A23) – Kraftwerk Donaustadt/Knoten Biberhaufen (S1)						X
A23: Anschlussstelle Hirschstetten – Hausfeldstraße		X	X			
A23: Ausbau Knoten Landstraße – Knoten Prater mit Umbau Knoten Prater		X	X	X		X
A23: Anschlussstelle Arsenal bis Bitterlichstraße (B225)		X	X	X		X
A23: Verbindungsspanne Anschlussstelle Hanssonkurve – B301		X	X	X		X
S1 (B301): Neubau Vösendorf (A2) – Schwechat (A4)	X	X	X	X	X	X
S1 (B305): Neubau Schwechat (A4) – Donauquerung Ölhafen		X	X	X		
S1 (B305): Neubau Schwechat (A4) – Freudenau - Donauquerung - A22 Kraftwerk Donaustadt						X
S1 (B305): Ölhafen – Querung Lobau – Süßenbrunn (B8)			X			
S1 (B305): Neubau A22 / Knoten Biberhaufen über Flugfeld Aspern – Süßenbrunn (B8)				X		X
S1 (B305): Neubau Süßenbrunn (B8) – Eibesbrunn (A5)		X	X	X		X
S1 (B305): Neubau Eibesbrunn (A5) – Knoten mit B6 inkl. vierstreifigem Ausbau im Abschnitt B6 – A22		X	X	X		X
Maßnahme	Szenario					
	0	1	2	2a	3	4

S2 (B305): Niveaufreimachungen der Anschlussstellen Breitenleer Straße und Rautenweg		X	X	X	X	X
S2 (B305): Neubau Umfahrung Süßenbrunn (B305) – B8		X	X	X		X
B1 Ausbau Zentrum		X	X	X		X
B3 Donaustraße: Errichtung Abschnitt Donaufelder Straße – Wagramer Straße (B8)	X	X	X	X	X	X
B3 / B3d: Errichtung Umfahrung Groß-Enzersdorf		X	X	X		X
Neue B3: Verlängerung der Umfahrung Groß-Enzersdorf bis S1 (Höhe Flugfeld Aspern)				X		X
B3d Donaustraße, Hausfeldstraße – Raasdorf (S1)		X	X			
B7: Ausbau Stammersdorf		X	X	X		X
B8: Umfahrung Dt. Wagram – Straßhof		X	X	X		X
B8: Umfahrung Dt. Wagram – Straßhof (Szen. 2)						
B14 Umfahrung Klosterneuburg		X	X	X		X
B14 Westspange Rannersdorf		X	X	X		X
B224 Winkelmannstraße - Felberstraße		X	X	X		X
B225: Errichtung von A23-Zubringer (Bitterlichstraße) bis Weichselalweg		X	X	X		X
B227: Errichtung Abschnitt A22 – B3	X	X	X	X	X	X
B228: Modecenterstraße – Simmeringer Haide (A4)		X	X	X		X
B229: Vierstreifiger Ausbau (H.-v.-Buol-Gasse – Julius-Ficker-Straße)	X	X	X	X	X	X
Umfahrung Breitenlee		X				
Umfahrung Raasdorf		X	X			
Umfahrung Raasdorf (Variante Szen. 4)						X
Öffentlicher Verkehr						
Durchbindung der Regionalzüge aus Niederösterreich und dem Burgenland über S-Bahn-Stammstrecke sowie über Bahnhof Wien durch das Stadtzentrum					X	X
S-Bahn-Stammstrecke: Ertüchtigung – zwischen Floridsdorf und Meidling, Erneuerung Sicherheitsanlagen, Umbau Haltestellen	X	X	X	X	X	X
S2: Ausbau Süßenbrunn – Wolkersdorf (15 min-Takt in HVZ im Abschnitt Mödling – Wolkersdorf)		X	X	X	X	X
Preßburger Bahn (S7): 2-gleisiger Ausbau Wien Mitte – Flughafen Wien-Schwechat	X	X	X	X	X	X
S7: selektiver Ausbau Flughafen Wien Schwechat – Wolfsthal					X	X
S20: Adaptierung der Nordbahn zwischen Süßenbrunn und Stadlau für S-Bahnbetrieb: Führung von Zügen über Stadlau – Bahnhof Wien – Meidling nach Hütteldorf					X	X
S15: Adaptierung der Verbindungsbahn (Meidling – Hütteldorf) für verdichteten S-Bahnbetrieb					X	X
S45: Adaption des Donauuferbahnabschnitts Handelskai – Stadlauer Brücke für S-Bahn					X	X
S80: 4-gleisiger Ausbau Simmering – Stadlau (Hausfeldstraße), 15 min-Takt zwischen Süd-/Ostbahnhof und Hausfeldstraße					X	X
S80: Einbindung Ostbahn (S80) in S-Bahn-Stammstrecke		X	X	X	X	X
S80: S-Bahnbetrieb zwischen neuem Bahnhof Flugfeld (Verknüpfung mit U2, evtl. P&R) über Stadlau – Bahnhof Wien – Meidling nach Liesing bzw. Baden					X	X
S-Bahnverdichtung bis Süßenbrunn (Ausbau Leopoldau – Süßenbrunn)	X	X	X	X	X	X
Bahnhof Wien, Errichtung des Nahverkehrsgeschoßes		X	X	X	X	X
Bahnhof Flugfeld Aspern (Verknüpfung mit U2, Straßenbahnlinien, P&R)					X	X
Lainzer Tunnel und Verbindung mit Süd-/Ostbahn auf Wiener Gebiet	X	X	X	X	X	X
Nordbahn: Ausbau, Geschwindigkeitsanhebung auf 160 km/h					X	X
Schleife Preßburger Bahn – Ostbahn: NBS Flughf. Wien Schwechat – Gramatneusiedl		X	X	X	X	X
Maßnahme		Szenario				
	0	1	2	2a	3	4

Ostbahn: 4-gleisiger Ausbau Wien ZVbf. – Gramatneusiedl					X	X
Ostbahn – östliche Linie: Elektrifizierung					X	X
Inzersdorf Ostschleife		X	X	X	X	X
Schleife Süßenbrunn		X	X	X	X	X
U1: Verlängerung Nord	X	X	X	X	X	X
U1: Verlängerung Süd		X	X	X	X	X
U2 Verlängerung bis Aspernstraße ¹²	X	X	X	X	X	X
U2 Verlängerung von Aspernstraße bis ins Flugfeld Aspern				X	X	X
U2 Verlängerung von Aspernstraße über Flugfeld Aspern bis zur S80					X	X
U6: Verlängerung Nord (Stammersdorf)					X	X
U6: Verlängerung Nord (Stammersdorf bis Rendevousberg)						X
Straßenbahnausbau: Beschleunigung und Bau neuer Linien (Linie 16 Floridsdorf – Groß-Enzersdorf; Linie 26 Strebersdorf – Flugfeld, Linie 27 Großjedlersdorf – Flugfeld)					X	X
Busnetz: Beschleunigung, Verdichtung					X	X
Deutliche ÖV-Angebotsausweitung in Wien NO					X	X
Verkehrsorganisatorische Maßnahmen im ÖV					X	X
Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung in Bezug auf den ÖV					X	X
Güterumschlagseinrichtungen						
Güterterminal Wien Nord-Ost mit Knoten Süßenbrunn		X	X	X	X	X
Güterterminal Wien Hafen Freudenau/Albern		X	X	X	X	X
Güterterminal Wien Inzersdorf		X	X	X	X	X
Lokale, dislozierte Güterterminals (kleinere Terminals für den kombinierten Verkehr)						X
Nichtmotorisierter Verkehr						
Angebotsausweitung Radverkehrsanlagen mit organisat. Verbesserungen					X	X
Verbessertes Angebot für Fußgeher (Gehwege, Ampelschaltungen etc.)					X	X
Binnenwasserverkehr						
Ausbau Donau östlich von Wien		X	X	X	X	X
Ausbau Donau-Oder-Elbe-Kanal			X			
Ausbau der Häfen Albern und Freudenau		X	X	X	X	X
Errichtung eines Hafens im Bereich Groß-Enzersdorf / Raasdorf			X			

7.4.3.2 Soft Measures

Neben den in 7.4.3.1 behandelten infrastrukturseitigen Maßnahmen (auch „harte Maßnahmen“ genannt) sind im Sinne einer strategisch ausgerichteten Alternativen-Findung weitere, vorwiegend fiskalpolitische und organisatorische Maßnahmen (sog. „weiche Maßnahmen“ oder „soft measures“ oder Maßnahmen der Verkehrsvermeidung „VV“) auf ihre Wirksamkeit zu untersuchen und gegebenenfalls in einer weiteren Iterationsschleife in die Arbeiten im Rahmen der SUPerNOW einzuarbeiten. Da aus zeitlichen und finanziellen Gründen eine detaillierte Bearbeitung der fiskal- und len-

¹² Das UVP-Verfahren wurde zwischenzeitlich positiv abgeschlossen, weshalb diese Maßnahme auch Bestandteil des Nullfalles sein kann.

kungspolitischen Maßnahmen mit dem Verkehrsmodell nicht möglich war, muss auf praktische Erfahrungen (soweit vorliegend) sowie auf Ergebnisse von Studien zurückgegriffen werden, um eine Beurteilung, zumindest qualitativer Natur, durch Analogieschlüsse durchzuführen.

Weltweit ist bis dato die praktische Umsetzung fiskalpolitischer Maßnahmen nicht sehr weit fortgeschritten, sodass nur auf wenige Ergebnisse verwiesen werden kann. Liegen Ergebnisse vor, so ist die Übertragbarkeit auf das Untersuchungsgebiet nicht oder nur in sehr beschränktem Umfang gegeben. Auf der Ebene von Studien wurde der Einsatz fiskalpolitischer Maßnahmen bereits mehrmals untersucht, nämlich im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung im Verkehrsbereich in Österreich (Käfer A. et al. 2001, Strategische Umweltprüfung Donaukorridor) und in Pischinger et al. (1998), wo Maßnahmen des Nationalen Umweltplanes (NUP) auf ihre Umweltauswirkungen und ihre verkehrliche Wirksamkeit in Österreich untersucht wurden.

Grob kann bei den „soft measures“ zwischen „Pull-„ und „Push-Faktoren“ unterschieden werden. Setzen Pull-Faktoren bei einer subjektbezogenen-endogenen Verhaltensänderung an, so können alle Push-Faktoren fast ausschließlich einer normativ geprägten Verkehrsorganisation oder gesetzlichen Bestimmungen zugeordnet werden. Der Kategorie der Pull-Maßnahmen werden auch immer jene Maßnahmen zugeordnet, die auf eine angebotsseitige Verbesserung im Umweltverbund, darunter wird das zu Fuß gehen, das Radfahren und der öffentliche Verkehr verstanden, abzielen. Diese Maßnahmen sind jedoch wesentliche Bestandteile des Szenarios 3 und hier nicht als „soft measures“ vorgesehen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der oben erwähnten Studien wurde eine Kategorisierung an Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit (schwach/mittel/stark) in Bezug auf die Reduktion der Verkehrsleistung sowie auf die Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation (Verkehrssicherheit, Emissionen) und ihrer politischen Umsetzbarkeit (leicht/mittel/schwer) getroffen. Darauf aufbauend wurden Maßnahmenbündel mit folgenden Charakteristika gebildet:

Maßnahmenbündel 1 (VV1):

- Leichte politische Umsetzbarkeit (Umsetzbarkeit in den Bundesländern Wien und/oder Niederösterreich gegeben)
- Diese Maßnahmen, die keine fiskal- und tarifpolitischen-Maßnahmen beinhalten, weisen jedoch insgesamt eine nur schwache bis mittlere Wirksamkeit auf.

Maßnahmenbündel 2 (VV2):

- Mittlere bis schwere politische Umsetzbarkeit (Umsetzbarkeit ausschließlich oder größtenteils nur außerhalb der SUPerNOW-Region gegeben, im Wesentlichen jedoch schwierig umzusetzen)
- Mittlere bis starke Wirksamkeit
- (Ergebnisse zur Bildung von Analogieschlüssen für SUPerNOW teilweise vorliegend)

Maßnahmen, zu denen keine Erfahrungswerte vorliegen oder die bereits durch andere, wirksamere Maßnahmen abgedeckt werden, wurden in kein Maßnahmenbündel aufgenommen.

In den nachstehenden Tabellen bedeuten:			
	Auswirkung		Politische Umsetzbarkeit
○	keine oder geringe Auswirkung	l	leicht
◐	mittlere Auswirkung	m	mittel
●	starke Auswirkung	s	schwer
		(s)	Umsetzung wichtig, jedoch äußerst schwierig anzusehen; zusätzlich liegen Kompetenzen größtenteils außerhalb Österreichs
		✓	Bereits umgesetzt

Tabelle 7-6: Übersicht fiskal- und lenkungspolitischer Maßnahmen – Pull-Maßnahmen

	Wirkung	Politische Umsetzbarkeit	Maßnahmenbündel	
			1	2
Neue Mobilitätsangebote				
Car-Sharing	○	l	x	
Förderung von Angeboten zur Reduzierung von Versorgungs-, Service- und Begleitwegen (z.B. Bürgerbus, Zustellung von Einkäufen, fahrende Verkäufer)	○	l	x	
Förderung eines umweltverträglichen Wirtschafts- und Güterverkehrs				
City-Logistik	○	l	x	
Verbesserung der Güterlogistik für das Umland (Logistik-Börsen)	○	l	x	
Förderung des kombinierten Verkehrs	◐	l	x	
Neue Industrie- und Gewerbegebiete mit Gleisanschlüssen und Angebot an kombiniertem Verkehr	◐	l	x	
Verkehrs-umweltpolitische Maßnahmen				
Verbrauchsärmere Kfz-Flotte	○	m	x	
Verstärkter Einsatz von Elektromobilen (Zero-Emission-Vehicles)	○	l	x	
Verstärkter Einsatz von Bio-Kraftstoffen	○	l	x	
Verstärkte Fahrzeug- und Motorkontrollen	○	l	x	
Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung, Beratung				
Betriebliches Mobilitätsmanagement	○	l	x	
Aufklärungskampagnen	○	l	x	
Werbemaßnahmen (z.B. für neues ÖV-Angebot)	◐	l	x	

Tabelle 7-7: Übersicht fiskal- und lenkungspolitischer Maßnahmen – Push-Maßnahmen

	Wirkung	Politische Umsetzbarkeit	Maßnahmenbündel	
			1	2
Fiskal- und tarifpolitische Maßnahmen				
Road-pricing				
Fahrleistungsabhängiges Straßenbenützungsentgelt	●	s		x
Congestion-pricing (Stau-Maut)	◐	s		x
Brücken-Maut	○	s		
Stadt-Maut (für das gesamte Stadtgebiet)	◐	s		
City-Maut (nur für das Zentrum einer Stadt)	●	s		
Lkw-Maut (nach Schweizer Vorbild)	◐	m		x
Parkraumbewirtschaftung (abhängig von der Ausstattung der Stellplätze im Öffentlichen Gut)	◐	m		x
Garagentarife: Neuordnung, u.a. keine Förderung	◐	m		x
Verkehrserregerabgabe / Erschließungsabgabe (z.B. je Stellplatz)	◐	s		
Verkehrsanschlussabgabe zugunsten ÖV	○	✓		
Kraftstoffpreiserhöhung	●	s		
Ökobonus	●	s		
Stützung ÖV-Tarife				
Günstigere ÖV-Tarife allgemein	○	l		
Günstigere ÖV-Tarife in Schwachlastzeiten	○	l		
Lenkungspolitische Maßnahmen				
<i>allgemein (Raumplanung / Bauordnung)</i>				
Staffelung der Wohnbauförderung nach ÖV-Angebot	○	m		x
Entfall der Stellplatzverpflichtung	◐	m		
Neue Baulandausweisung erst nach Konsumation der gewidmeten Flächen	◐	s		
Begünstigung des Bauflächenerwerbs in Abhängigkeit der Entfernung zum ÖV	○	s		
<i>Verkehr allgemein</i>				
Geschwindigkeitsreduktion	◐	l	x	
Verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung	◐	l	x	
Verstärkte Kontrolle des ruhenden Verkehrs	◐	l	x	
Temporäre Fahrverbote (u.a. auch Einfahrtsbeschränkungen)	○	l		
Verkehrsleitsysteme	○	l		
<i>Personenverkehr</i>				
HOV (MBK)-Fahrstreifen	◐	m		x
Anmeldung eines Kfz nur gegen Nachweis eines Stellplatzes außerhalb öffentlichem Gut	○	s		
<i>Güterverkehr</i>				
Verstärkte Kontrolle der Ruhezeiten	●	l	x	
Verstärkte Gewichtskontrollen	◐	l	x	
Weiterbestand von Ökopunkte-Regelung und/oder Kontingenten	●	(s)		x
<i>Verkehrs-umweltpolitische Maßnahmen</i>				
Verstärkte Kontrolle von Lärm- und Abgaswerten	○	l	x	

Empfehlungen zu Soft Measures

Aufgrund der Berechnungen, die in den genannten Studien durchgeführt wurden, können folgende Erkenntnisse abgeleitet werden:

- **Reduktion der Verkehrsleistung:** Die Verkehrsleistung, ausgedrückt durch den Indikator Kfz-km, wird am effektivsten durch fiskalpolitische Maßnahmen wie eine Straßenbenützungsabgabe, eine Kraftstoffpreiserhöhung oder einen Ökobonus reduziert. Diese Maßnahmen können in ihren Wirkungen jedoch nicht kombiniert werden. Alle übrigen Maßnahmen weisen im Vergleich dazu ein sehr geringes Reduktionspotenzial aus.
- Die **Verkehrssicherheit** kann am besten durch organisatorische Maßnahmen wie die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit samt verstärkter Überwachung erhöht werden. Darüberhinaus wird sie auch durch fiskalpolitische Maßnahmen (Kraftstoffpreiserhöhung, Ökobonus oder Straßenbenützungsabgabe) deutlich verbessert.
- **Umweltauswirkungen:** Die Reduktion der Emissionen kann wiederum am wirkungsvollsten durch fiskalpolitische Maßnahmen (Kraftstoffpreiserhöhung, Ökobonus und Straßenbenützungsabgabe), die auf eine allgemeine Reduktion der Verkehrsleistung abzielen, erreicht werden. Darüberhinaus werden durch technologische Maßnahmen, wie die Senkung des Kraftstoffverbrauches die CO₂- und SO₂-Emissionen erheblich reduziert, während CO-, NO_x- und Partikel-Emissionen durch organisatorische Maßnahmen (reduzierte Tempolimits) am stärksten verringert werden können.

Auswirkungen auf SUPerNOW:

Aufbauend auf den o.a. Erkenntnissen wurden basierend auf Pischinger et al. (1998) die Wirkungen der Maßnahmenbündel 1 und 2 abgeschätzt:

Auf Basis des Maßnahmenbündel 2 scheint ein abgeleitetes Reduktionspotenzial der Verkehrsleistung von 15% auf der sicheren Seite zu liegen. Das Reduktionspotenzial des Maßnahmenbündel 1 ist demgegenüber weitaus geringer und nur mit etwa 5% näherungsweise zu quantifizieren.

8 ERGEBNISSE DER SZENARIENBEWERTUNG

8.1 Raum und Wirtschaftsentwicklung

8.1.1 Bewertungsmethode

Zur Beurteilung der Szenarien wurden zwei Bewertungsebenen eingeführt: Zum einen wurden die Auswirkungen der einzelnen Szenarien auf den Bestand (Siedlungs- bzw. Wirtschaftsschwerpunkt im Teilraum) auf **Teilraumbene** betrachtet. Dabei wurden auch neue, durch Infrastrukturmaßnahmen aufgewertete Siedlungsteilräume einbezogen und dargestellt. Andererseits wurde auf **Projektebene** beurteilt, welche Lagequalitäten die einzelnen, in den Szenarien vorgesehenen, Stadtentwicklungsprojekte aufweisen. In jeder Bewertungsebene wurden Wohnen und Wirtschaft getrennt bewertet.

8.1.1.1 Ein Bild des Neuen Raumes

A. Teilraumbene

In einem ersten Schritt wurden für Wohnbevölkerung und Wirtschaft wesentliche Aufwertungen des Bestandes durch Maßnahmen im Individualverkehr bzw. öffentlichen Verkehr von weniger bedeutenden unterschieden (für jedes Szenario unterschiedlich) und in Karten dargestellt. Die infrastrukturellen Aufwertungszonen wurden im folgenden zu potenziellen Entwicklungszonen zusammengefasst, welche in den jeweiligen Szenarien die Räume mit den signifikantesten Verbesserungen der Standortqualität und daher mit hohem Potenzial für Siedlungsentwicklung darstellen.

Um auf mögliche Tendenzen innerhalb der Entwicklungszonen aufmerksam zu machen, wurden diese in der Darstellung um potenzielle, neu entstehende Zentren und Entwicklungsachsen ergänzt. Die neu entstehenden Zentrenstrukturen wurden ausgehend von bereits in Realisierung befindlichen sowie hypothetischen Projekten ermittelt, die Entwicklungsachsen folgen im wesentlichen den hochrangigen Infrastrukturmaßnahmen (Schnellstraßen und U-Bahnen).

Diese durch die in den Szenarien unterschiedlichen Maßnahmen unterschiedlich aufgewerteten Gebiete ergeben mit den schon bestehenden attraktiven Räumen im Untersuchungsgebiet ein Bild möglicher langfristiger, großräumiger Potenziale für Siedlungsentwicklung.

B. Projektebene

Für die Darstellung der räumlichen Entwicklung auf Projektebene wurden die ausgewählten Projekte (für jedes Szenario unterschiedlich) zu Entwicklungsschwerpunkten zusammengefasst. Diese Gebiete zeigen die konkrete, derzeit absehbare bauliche Entwicklung aufgrund von vorhandenen Stadtentwicklungsprojekten. Deshalb deckt sich deren räumliche Verteilung nicht zur Gänze mit den oben beschriebenen langfristigen Entwicklungspotenzialen.

Bei der Beurteilung auf der Projektebene geht es um die Lagequalitäten der jeweiligen Projektstandorte, die durch Gewichtung mit den spezifischen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen zu einem Summenbild der Lagequalitäten der neuen Stadtentwicklungsprojekte zusammengeführt werden.

8.1.1.2 Indikatoren als Maßstab

Zu den hier genannten Indikatoren zur Abschätzung des Raumbedarfs (1.1) und zur Beschreibung der Raumqualität und der Zentrenbildung (3.1) wurden Unterindikatoren gebildet. Die Unterindikatoren zur Beschreibung des Raumbedarfs (Flächenbedarf, Neuwidmungsbedarf, verbleibende Baulandreserven und neu aufzuschließende Flächen) werden in Hektar angegeben. Zur Bewertung der Raumqualität und Zentrenbildung wurden die Unterindikatoren nach verschiedenen qualitativen Kriterien, welche nachfolgend genau beschrieben werden, benotet („1“ steht für eine sehr gute Situation, „5“ für eine sehr schlechte). Dabei wurde auf die Stimmigkeit der Abstufung und der Skalenweite geachtet, auch wenn es nicht möglich war, bei der Einstufung jeweils 5 verschiedene Qualitätsstufen zu bestimmen. So wurde z.B. beim Indikator „Qualität der ÖV-Anbindung“ bei nur 4 Abstufungen der Wert 3 nicht besetzt, um die Qualitätsabstufung zwischen dem Wert 2 (S-Bahn-Anschluß) und dem Wert 4 (Bus-Haltestelle) zum Ausdruck zu bringen. Ähnliches gilt für den Indikator „Nähe zu Zentren“, wo nur drei Abstufungen gegeben sind, diese aber auf die Werte 1, 3 und 5 zugeordnet wurden, um die dabei bestehenden erheblichen Qualitätsunterschiede zum Ausdruck zu bringen.

A. Teilraumbene

Bewertung der Situation für die Wohnbevölkerung

Qualität der ÖV-Anbindung

- 1 U-Bahnanschluss in der Nähe (500 m) der Siedlungsschwerpunkte vorhanden
- 2 Schnellbahn- bzw. Straßenbahnanschluss in der Nähe (500 m) der Siedlungsschwerpunkte vorhanden
- 4 Bushaltestellen in der Nähe (500 m) der Siedlungsschwerpunkte vorhanden
- 5 keine ÖV-Anbindung in der Nähe (500 m) der Siedlungsschwerpunkte vorhanden

Nähe zu Zentren

bereits bestehende Zentren: Floridsdorf, Kagran, Brünner Straße

neue Zentren entlang von Entwicklungsachsen: Donaacity, Floridsdorf Ost, Brachmühle, Stadlau (Mühlgrund und Erzherzog-Karl-Straße)

weitere Zentrenbildungen: Flugfeld Aspern (Szenario 2a, Szenario 3 und Szenario 4), Stammersdorf (Szenario 3 und Szenario 4).

- 1 Zentren im Teilraum vorhanden

- 3 Zentren im Nachbarteilraum vorhanden
- 5 keine Zentren im Teilraum/Nachbarteilraum vorhanden

Nähe zu Arbeitsplätzen

Einwohner-Beschäftigten-Verhältnis (EBV) im Teilraum ausgehend vom österreichischen Durchschnittswert (~2,6 = Note 1) sowie dem Status quo (~3,5 = Note 3)

- | | |
|----------------------|---------------|
| 1 (2,6 +/- 10%) | 2,36<EBV<2,86 |
| 2 (2,6 - 10 bis 25%) | 2,86<EBV<3,25 |
| 3 (2,6 - 25 bis 50%) | 3,25<EBV<3,90 |
| 4 (2,6 - 50 bis 75%) | 3,90<EBV<4,55 |
| 5 (2,6 - >75%) | EBV>4,55 |

Nähe zu Grünraum

Die Abgrenzungen der Kultur- und Erholungslandschaften (Bisamberg, Lobau, Alte Donau), der landschaftsgestalterischen Vorrangflächen (Grünes Rückgrad) und der extensiven Erholungsflächen wurden detailliert erhoben.

- 1 alte Kultur- und Erholungslandschaften im Teilraum
- 2 alte Kultur- und Erholungslandschaften im Nachbarteilraum
- 3 zusammenhängende landschaftsgestalterische Vorrangflächen (Grünes Rückgrad) im Teilraum
- 4 extensive Erholungsflächen im Teilraum
- 5 keine Kultur- und Erholungslandschaft, landschaftsgestalterische Vorrangfläche oder extensive Erholungsflächen im Teilraum

Bewertung der Situation für die Wirtschaft

Qualität der IV-Anbindung

- 1 direkter Autobahn- bzw. Schnellstraßenanschluss in der Nähe (500 m) der Betriebsschwerpunkte vorhanden
- 2 gut ausgebaute Bundesstraße mit Zubringerfunktion (Autobahn oder Schnellstraße) in der Nähe (500 m) der Betriebsschwerpunkte vorhanden
- 3 Bundesstraße im dicht verbauten Gebiet in der Nähe (500 m) der Betriebsschwerpunkte vorhanden
- 5 niederrangige Straße in der Nähe (500 m) der Betriebsschwerpunkte vorhanden

Qualität der ÖV-Anbindung

- 1 U-Bahnanschluss in der Nähe (500 m) der Betriebsschwerpunkte vorhanden
- 2 Schnellbahn- bzw. Straßenbahnanschluss in der Nähe (500 m) der Betriebsschwerpunkte vorhanden

- 4 Bushaltestellen in der Nähe (500 m) der Betriebsschwerpunkte vorhanden
- 5 keine ÖV-Anbindung in der Nähe (500 m) der Betriebsschwerpunkte vorhanden

Nähe zu Zentren

bereits bestehende Zentren: Floridsdorf, Kagran, Brünner Straße

neue Zentren entlang von Entwicklungsachsen: Donaacity, Floridsdorf Ost, Brachmühle, Stadlau (Mühlgrund und Erzherzog-Karl-Straße)

weitere Zentrenbildungen: Flugfeld Aspern (Szenario 2a, Szenario 3 und Szenario 4), Stammersdorf (Szenario 3 und Szenario 4).

- 1 Zentren im Teilraum vorhanden
- 3 Zentren im Nachbarteilraum vorhanden
- 5 keine Zentren im Teilraum vorhanden

B. Projektebene

Bewertung der Situation für die Wohnbevölkerung

Technische Infrastruktur

Die von der Stadt Wien geplanten Stadtentwicklungsprojekte wurden von der Infrastrukturkommission der Stadt nach dem Aufwand für die Bereitstellung der technischen Infrastruktur (z.B. Strom-, Gas-, Wasser-, Telefon-, Kanalanschlüsse,...) beurteilt. Diese Einschätzung wurde übernommen.

- 1 Infrastruktur vorhanden
- 2 Bereitstellung von Infrastruktur leicht möglich (geringe Kosten)
- 4 Bereitstellung von Infrastruktur mit relativ hohen Kosten verbunden
- 5 keine Ausstattung vorhanden (hohe Kosten)

Lage zur bestehenden Bebauung

- 1 vollständig umschlossen
- 3 einseitig anschließend bzw. zweiseitig umschlossen
- 4 freistehend

Qualität der ÖV-Anbindung

- 1 U-Bahnanschluss in Nähe (500 m) vorhanden
- 2 Schnellbahn bzw. Straßenbahnanschluss in Nähe (500 m) vorhanden
- 4 Bushaltestellen in Nähe (500 m) vorhanden
- 5 keine ÖV-Anbindung in Nähe (500 m)

Nähe zu Zentren

bereits bestehende Zentren: Floridsdorf, Kagran, Brünner Straße

neue Zentren entlang von Entwicklungsachsen: Donaucity, Floridsdorf Ost, Brachmühle, Stadlau (Mühlgrund und Erzherzog-Karl-Straße)

weitere Zentrenbildungen: Flugfeld Aspern (Szenario 2a, Szenario 3 und Szenario 4), Stammersdorf (Szenario 3 und Szenario 4).

Für die Beurteilung der Qualität der Einzelprojekte kommt die fußläufige Erreichbarkeit eines Zentrums als einziges Kriterium zum Tragen.

1 Zentrum fußläufig erreichbar (1000 m)

5 kein Zentrum zu Fuß erreichbar

Nähe zu Grünraum

Da die Ausstattung der neuen Wohngebiete mit wohnungsnahem Grünraum in allen Fällen (alle Projekte in allen Szenarien) als STEP-konform angesehen wird, beschränkt sich die Beurteilung der Nähe zum Grünraum auf die fußläufige Erreichbarkeit der überregionalen Erholungsgebiete.

Die Abgrenzungen der Kultur- und Erholungslandschaften (Bisamberg, Lobau, Alte Donau) der landschaftsgestalterischen Vorrangflächen (Grünes Rückgrad) und der extensiven Erholungsflächen wurden detailliert erhoben.

1 alte Kultur- und Erholungslandschaften fußläufig erreichbar (1000 m)

3 landschaftsgestalterische Vorrangflächen fußläufig erreichbar (1000 m)

4 extensive Erholungsflächen fußläufig erreichbar (1000 m)

5 keine Kultur- und Erholungslandschaften, landschaftsgestalterische Vorrangfläche oder extensive Erholungsflächen fußläufig erreichbar (1000 m)

Bewertung der Situation für die Wirtschaft

Technische Infrastruktur

Die von der Stadt Wien geplanten Stadtentwicklungsprojekte wurden von der Infrastrukturkommission der Stadt nach dem Aufwand für die Bereitstellung der technischen Infrastruktur (z.B. Strom-, Gas-, Wasser-, Telefon-, Kanalanschlüsse,...) beurteilt. Diese Einschätzung wurde übernommen.

1 Infrastruktur vorhanden

2 Bereitstellung von Infrastruktur leicht möglich (geringe Kosten)

4 Bereitstellung von Infrastruktur mit relativ hohen Kosten verbunden

5 keine Ausstattung vorhanden (hohe Kosten)

Lage zur bestehenden Bebauung

1 vollständig umschlossen

- 3 einseitig anschließend bzw. zweiseitig umschlossen
- 4 freistehend

Qualität der IV-Anbindung

- 1 direkter Autobahn- bzw. Schnellstraßenanschluss vorhanden
- 2 direkt an gut ausgebauter Bundesstraße mit Zubringerfunktion (Autobahn oder Schnellstraße)
- 3 direkt an Bundesstraße im dicht verbauten Gebiet
- 5 Lage an niederrangiger Straße

Qualität der ÖV-Anbindung

- 1 U-Bahnanschluss in Nähe (500 m) vorhanden
- 2 Schnellbahn bzw. Straßenbahnanschluss in Nähe (500 m) vorhanden
- 4 Bushaltestellen in Nähe (500 m) vorhanden
- 5 keine ÖV-Anbindung in Nähe (500 m)

Nähe zu Zentren

bereits bestehende Zentren: Floridsdorf, Kagran, Brünner Straße

neue Zentren entlang von Entwicklungsachsen: Donauey, Floridsdorf Ost, Brachmühle, Stadlau (Mühlgrund und Erzherzog-Karl-Straße)

weitere Zentrenbildungen: Flugfeld Aspern (Szenario 2a, Szenario 3 und Szenario 4), Stammersdorf (Szenario 3 und Szenario 4).

Für die Beurteilung der Qualität der Einzelprojekte kommt die fußläufige Erreichbarkeit eines Zentrums als einziges Kriterium zum Tragen.

- 1 Zentrum fußläufig erreichbar (1000 m)
- 5 kein Zentrum zu Fuß erreichbar

8.1.1.3 Benotung und Gewichtung

Mit Hilfe der Indikatoren wurde für die Bewertung auf **Teilraumbene** die Situation der einzelnen Siedlungsschwerpunkte bzw. Schwerpunkte der Wirtschaftsaktivitäten in den Teilräumen für jedes Szenario untersucht und nach obigem Schema benotet.

Für die Bewertung auf **Projektebene** wurde für alle Szenarien jedes Einzelprojekt, getrennt für Wohnen und Wirtschaft, nach den oben angeführten Indikatoren benotet.

Danach wurden die ermittelten Einzelergebnisse - je nach Relevanz – mit der Wohnbevölkerung beziehungsweise mit der Anzahl der Beschäftigten gewichtet (je Teilraum, je Projekt). Die unterschiedlichen Annahmen der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung wurden dabei für jedes Szenario in die Gewichtung einbezogen.

8.1.2 Ergebnisse nach Indikatoren

A. Teilraumbene

Aus Platzgründen werden in den folgenden Tabellen nur Ergebnisse für die gesamten Bezirke Floridsdorf und Donaustadt sowie für den ganzen Untersuchungsraum angeführt, sie beruhen jedoch auf den gewichteten Bewertungen der 15 Teilräume. Tabelleneinträge mit dem Zusatz „-WI“ lassen auf eine Gewichtung nach den Beschäftigten im Jahr 2021¹³ (Wirtschaft), jene mit „-EW“ nach der Wohnbevölkerung im Jahr 2021 (Einwohner) schließen. „Noten-arithmetisches Mittel“ bezeichnet den errechneten arithmetischen Mittelwert der Noten der auf Bezirksebene zusammengefassten, Teilräume. Für eine Interpretation sind jedoch die gewichteten Werte („Noten-gewichtet“ – grau unterlegt) interessant.

Qualität der IV-Anbindung

Da die Situation des Individualverkehrs sowohl für die Bevölkerung als auch für die Wirtschaft von großer Bedeutung ist, wurde sie beide Male als Indikator gewählt. Während für die Wirtschaft ein hochrangiges Straßennetz als entscheidendes Kriterium angenommen wurde, so erschien für die (vielfach pendelnde) Bevölkerung die Erreichbarkeit des Zentrums und der inneren Bezirke wesentlich.

Tabelle 8-1: Individualverkehr

Bezirk	Szenario	IV-WI Noten (arithm. Mittel)	IV-WI Noten (gewichtet)
Floridsdorf	Status quo	2,67	2,479
	0	2,67	2,558
	1	2,33	2,092
	2	2,33	2,094
	2a	2,33	2,100
	3	2,33	2,131
	4	2,33	2,107
Donaustadt	Status quo	2,78	2,262
	0	2,78	2,202
	1	2,44	2,059
	2	2,00	1,981
	2a	1,78	1,875
	3	2,56	2,066
	4	1,78	1,875
Gesamt	Status quo	2,73	2,383
	0	2,73	2,375
	1	2,40	2,074
	2	2,13	2,037
	2a	2,00	1,986
	3	2,47	2,099
	4	2,00	1,990

¹³ Zur Berechnung des Status Quo wurden Daten von 2000 sowie Schätzungen für 2001 verwendet

Da bei der Bewertung für die Wirtschaft nur die Qualität der Anschlüsse beurteilt wird und keine Isochronen, ergeben sich recht gute gewichtete Gesamtnoten zwischen 2,0 (Szenario 2a und 4) und 2,4 (Szenario 0) für alle Szenarien.

Der peripheren Teilräume Eßling und Neueßling wurden in den Szenarien 0,1 und 3 schlecht bewertet. In den Szenarien 2, 2a und 4 werden diese Teilräume durch den Bau der S1 aufgewertet, auf Grund der dortigen geringen Beschäftigungsdichte fallen diese Aufwertungen für die Gesamtbewertung jedoch nicht ins Gewicht.

Qualität der ÖV-Anbindung

Ähnlich dem Individualverkehr ist auch der öffentliche Verkehr für Wirtschaft und Wohnen relevant. Im Gegensatz zu ersterem wurden für den ÖV aber sowohl für die Wirtschaft wie auch für die Bevölkerung die gleichen Bewertungskriterien angewandt: die fußläufige Erreichbarkeit (500 m) von Haltestellen ausgehend von Siedlungs- beziehungsweise Wirtschaftsschwerpunkten.

Tabelle 8-2: Öffentlicher Verkehr

Bezirk	Szenario	ÖV-EW Noten (arithm. Mittel)	ÖV-EW Noten (gewichtet)	ÖV-WI Noten (arithm. Mittel)	ÖV-WI Gewichtet)
Floridsdorf	Status quo	3,50	3,295	2,50	2,060
	0	3,00	2,909	2,00	1,754
	1	3,00	2,902	2,00	1,754
	2	3,00	2,909	2,00	1,749
	2a	3,00	2,909	2,00	1,753
	3	2,00	1,966	1,33	1,372
	4	2,00	1,973	1,33	1,381
	Donaustadt	Status quo	2,89	2,803	2,78
0		2,22	1,608	2,22	1,597
1		2,22	1,608	2,22	1,597
2		2,22	1,575	2,22	1,531
2a		1,89	1,211	1,89	1,168
3		1,89	1,206	1,89	1,142
4		1,89	1,207	1,89	1,158
Gesamt		Status quo	3,13	3,042	2,67
	0	2,53	2,195	2,13	1,673
	1	2,53	2,195	2,13	1,673
	2	2,53	2,180	2,13	1,641
	2a	2,33	1,975	1,93	1,456
	3	1,93	1,553	1,67	1,257
	4	1,93	1,555	1,67	1,266

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Szenarien 3 und 4 zeigt sich in der guten Bewertung dieser Szenarien (1,55 für Wohnen, 1,26 für Wirtschaft). Insbesondere die Verlängerung der U6 nach Stammersdorf und die Verlängerung der U2 bis ins Flugfeld Aspern, also in stark unter versorgte Gebiete, sind für das gute Ergebnis verantwortlich. Das Szenario 2a wird aufgrund der U2 Verlängerung in das Flugfeld Aspern als nächstbestes Szenario in diesem Indikator bewertet.

Am besten schnitten die zentralen Lagen entlang der U1, U2 und U6 ab, am schlechtesten wie beim IV die peripheren Teilräume Eßling und Neueßling, da selbst die Verlängerung der U2 ins

Flugfeld Aspern (Szenarien 2a, 3 und 4) die Wohnbevölkerung im Zentrum von Eßling nicht erreicht, obwohl sie natürlich hohe Aufwertungen im neu entstehenden Stadtteil am Flugfeld Aspern mit sich bringt.

Da die Schwerpunkte wirtschaftlicher Aktivitäten der Teilräume zentraler um höherrangige öffentliche Verkehrsmittel (zumindest Schnellbahn bzw. Straßenbahn) angeordnet sind, fallen die Benotungen der Wirtschaft vor allem im Bezirk Floridsdorf besser aus als die für Wohnen.

Andere Infrastrukturmaßnahmen (Intervallverkürzungen, längere Betriebszeiten, konsequente Bevorrangung gegenüber dem IV, usw.), wie sie speziell für Szenario 3 und 4 vorgesehen sind, wurden in der Bewertung nicht berücksichtigt.

Die Szenarien 0, 1 und 2 unterscheiden sich nur auf Grund ihrer Gewichtung, da keine Unterschiede bei der Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden sind.

Nähe zu Zentren

Kriterium für die Nähe zu Zentren ist das Vorhandensein eines solchen im Teilraum oder in einem Nachbarraum. Ausgegangen wurde dabei von den bereits bestehenden Zentren in Floridsdorf, in Kagran und an der Brünner Straße. Diese wurden in allen Szenarien um neue Zentren entlang von Entwicklungsachsen auf Grund geplanter und hypothetischer Bauprojekte erweitert: Donaacity, Floridsdorf Ost, Brachmühle, Stadlau (Mühlgrund und Erzherzog-Karl-Straße). In den Szenarien 2a, 3 und 4 wurden weitere Zentrenbildungen angenommen: im Flugfeld Aspern (Szenarien 2a, 3 und 4), in Stammersdorf (Szenarien 3 und 4).

Tabelle 8-3: Nähe zu Zentren

Bezirk	Szenario	N. z. Zentrum-EW Noten (arithm. Mittel)	N. z. Zentrum-EW (gewichtet)	N. z. Zentrum-WI Noten (arithm. Mittel)	N. z. Zentrum-WI (gewichtet)
Floridsdorf	Status quo	2,33	2,155	2,33	2,102
	0	1,67	1,718	1,67	1,533
	1	1,67	1,718	1,67	1,533
	2	1,67	1,710	1,67	1,539
	2a	1,67	1,718	1,67	1,534
	3	1,33	1,424	1,33	1,426
	4	1,33	1,426	1,33	1,438
	Donaustadt	Status quo	3,44	2,629	3,44
0		2,78	2,009	2,78	1,935
1		2,78	2,009	2,78	1,935
2		2,78	2,032	2,78	1,906
2a		2,33	1,713	2,33	1,652
3		2,33	1,690	2,33	1,578
4		2,33	1,697	2,33	1,631
Gesamt		Status quo	3,00	2,399	3,00
	0	2,33	1,878	2,33	1,740
	1	2,33	1,878	2,33	1,740
	2	2,33	1,885	2,33	1,722
	2a	2,07	1,715	2,07	1,594
	3	1,93	1,568	1,93	1,502
	4	1,93	1,574	1,93	1,536

Da im Szenario 3 und im Szenario 4 von der Bildung zweier zusätzlicher Zentren ausgegangen wird, erreichen diese Szenarien sowohl für die Wirtschaft mit 1,50 wie auch für die Wohnbevölkerung mit 1,57 die besten Werte. Szenario 2a (ein zusätzliches Zentrum) folgt mit 1,59 beziehungsweise 1,72.

Für die Szenarien 0, 1 und 2 wurden die gleichen Zentren angenommen. Sie unterscheiden sich daher nur auf Grund der Auswahl der Projekte und ihrer Gewichtung.

Nähe zu Grünraum

Der Indikator Nähe zu Grünraum wurde nur für die Bewertung der Wohnqualität eingeführt. Es wurde das Vorhandensein von überörtlich bedeutenden Grünflächen (Kultur- und Erholungslandschaften, landschaftsgestalterische Vorrangflächen und extensive Erholungsflächen im jeweiligen Teilraum bzw. Nachbarteilraum beurteilt.

Tabelle 8-4: Nähe zu Grünraum

Bezirk	Szenario	N. z. Grünraum Noten (arithm. Mittel)	N. z. Grünraum (gewichtet)
Floridsdorf	Status quo	1,67	1,652
	0		1,653
	1		1,653
	2		1,657
	2a		1,653
	3		1,645
	4		1,643
Donaustadt	Status quo	2,00	1,863
	0		1,855
	1		1,855
	2		1,875
	2a		1,868
	3		1,860
	4		1,863
Gesamt	Status quo	1,87	1,760
	0		1,764
	1		1,764
	2		1,776
	2a		1,771
	3		1,762
	4		1,763

Da die überörtlich bedeutenden Grünflächen in den Teilräumen als Voraussetzung gegeben sind und daher in allen Szenarien gleich bleiben, und da infrastruktureller Zugang in der Bewertung auf der strategischen Ebene nicht berücksichtigt werden konnte, ergeben sich die geringen Unterschiede allein aufgrund der Gewichtung (d.h. aufgrund unterschiedlicher räumlicher Zuordnung von Wohngebieten/ Einwohnern zum übergeordneten Grünraum).

Nähe zu Arbeitsplätzen

Um das Maß der Durchmischung im Teilraum festzustellen, wurde das Einwohner/Beschäftigten-Verhältnis (EW/BE) für die Szenarien im Jahr 2021¹⁴ berechnet. Um die Quotienten mit den anderen Indikatoren vergleichbar zu machen, wurden sie kategorisiert und auf Noten umgelegt und dann – wie bei den anderen Indikatoren auch - nach der Einwohnerzahl gewichtet. Als Basiswert für die Kategorisierung wurde ein EW/BE (- Wert) von 2,6 herangezogen, der dem österreichischen Durchschnitt entspricht.

Tabelle 8-5: Nähe zu Arbeitsplätzen

Bezirk	Szenario	N. z. Arbeitspl. Noten (arithm. Mittel)	N. z. Arbeitspl. (gewichtet)
Floridsdorf	Status quo	2,83	2,787
	0	2,50	2,444
	1	2,50	2,444
	2	2,50	2,428
	2a	2,50	2,444
	3	2,33	2,326
	4	2,50	2,476
Donaustadt	Status quo	4,00	3,610
	0	3,67	3,411
	1	3,67	3,411
	2	3,78	3,562
	2a	3,78	3,524
	3	3,89	3,635
	4	3,78	3,517
Gesamt	Status quo	3,56	3,210
	0	3,20	2,974
	1	3,20	2,974
	2	3,27	3,045
	2a	3,27	3,038
	3	3,27	3,047
	4	3,27	3,044

B. Projektebene

Aus Platzgründen werden in den folgenden Tabellen nur Ergebnisse für den ganzen Untersuchungsraum¹⁵ angeführt, sie beruhen jedoch alle auf der Bewertung der ca. 100 Einzelprojekte. Bei den Bewertungen, die auf Benotungen beruhen, wurden die Projekte entsprechend ihrer Größe gewichtet (mit Einwohner- bzw. Beschäftigtenanteilen), um zu Werten für die 15 Teilgebiete und für den gesamten Untersuchungsraum zu kommen. Die Tabelleneinträge mit dem Zusatz „-WI“ lassen auf eine Gewichtung nach den Beschäftigten im Jahr 2021 (Wirtschaft), jene mit „-EW“ nach

¹⁴ Zur Berechnung des Status Quo wurden Daten von 2000 sowie Schätzungen für 2001 verwendet

¹⁵ In der Bewertung des Szenario 2 wurden die Entwicklung im angrenzenden NÖ mit berücksichtigt.

der Wohnbevölkerung im Jahr 2021 (Einwohner) schließen. Flächenbedarf, Widmungsbedarf etc. werden in Hektar angegeben und aufsummiert.

Flächenbedarf

Der Flächenverbrauch der Projekte wurde laut Daten der Infrastrukturkommission (ISK, Wohnbauflächen) bzw. der Kommission zur Optimierung des Grundstücksmanagements (KOG, Betriebsflächen) festgestellt.

Da sich einige Projekte auf derzeit nicht als Baugebiet gewidmeten Flächen befinden, ergibt sich ein Neuwidmungsbedarf (für die Szenarien unterschiedlich aufgrund der unterschiedlichen Projektauswahl). Gleichzeitig werden schon als Bauland gewidmete Flächen nicht bebaut und bleiben daher als Baulandreserven erhalten („verbleibende Baulandreserven“ 2021).

Außerdem wurden in der folgenden Tabelle jene Flächen, welche derzeit über keine Ausstattung mit technischer Infrastruktur verfügen (laut Information der Infrastrukturkommission der Stadt Wien), eigens ausgewiesen, um einen Hinweis auf die je nach Szenario unterschiedlichen Erfordernisse bezüglich der technischen Infrastrukturausstattung zu bekommen.

Tabelle 8-6: Flächenbedarf (ha)

	Szenario					
	0	1	2	2a	3	4
Flächenbedarf-Wohnen	295	295	317	295	298	293
Flächenbedarf-Wirtschaft	147	147	143	137	132	132
Neuwidmungsbedarf-Wohnen	43	43	82	50	52	52
Neuwidmungsbedarf-Wirtschaft	11	11	29	8	5	5
Verbleibende Baulandreserven-Wohnen	87	87	122 ¹⁶	121	115	119
Verbleibende Baulandreserven-Wirtschaft	215	215	236	212	215	215
Neu aufzuschließende Flächen-Wohnen	167	167	190	163	179	175
Neu aufzuschließende Flächen-Wirtschaft	56	56	51	42	32	32

Das Szenario 2 schneidet bei diesen Indikatoren am schlechtesten ab, da bei den entlang der S1 in Niederösterreich entstehenden Siedlungsgebieten und Betriebsansiedlungen von einer geringeren Bebauungsdichte ausgegangen werden muss (höhere Werte im Flächenverbrauch). Die höheren Werte beim Neuwidmungsbedarf für das Szenario 2 ergeben sich durch die Tatsache, dass die neuen Standorte in NÖ zur Gänze auf derzeitigem Grünland entstehen werden. Durch die Verschiebung eines Teils der Entwicklung nach NÖ ergeben sich für das Szenario 2 höhere verbleibende Baulandreserven in Wien.

¹⁶ exkl. NÖ

Technische Infrastruktur und Lage zur bestehenden Bebauung

Die, von der Stadt Wien geplanten Stadtentwicklungsprojekte, wurden von der Infrastrukturkommission der Stadt nach dem Aufwand für die Bereitstellung der technischen Infrastruktur (z.B. Strom-, Gas-, Wasser-, Telefon-, Kanalanschlüsse,...) beurteilt. Diese Einschätzung wurde übernommen.

Die einzelnen Projekte wurden bezüglich der Kriterien „technische Infrastruktur“ und „Lage zur bestehenden Bebauung“ in allen Szenarien gleich bewertet. Dadurch ergeben sich äußerst geringe Unterschiede in der Szenariobewertung, welche ausschließlich auf die Auswahl der Projekte und deren unterschiedliche Größe im jeweiligen Szenario zurückzuführen ist.

Qualität der IV-Anbindung

Die Bewertungskriterien zur Beurteilung der Qualität der IV-Anbindung entsprechen denen für die Teilraumbewertung. Unterschiede gegenüber dieser Bewertung ergeben sich dadurch, dass auf der Projektebene jedes Detailprojekt bewertet wurde und nicht der Siedlungs- bzw. Betriebsschwerpunkt im Teilraum. Dadurch kommt es bei der Beurteilung der einzelnen Szenarien zu größeren Unterschieden als auf der Teilraumebene.

Tabelle 8-7: Individualverkehr

Untersuchungsgebiet	Szenario	IV-EW (gewichtet)	IV-WI (gewichtet)
	0		2,70
	1		1,84
	2		1,77
	2a		1,74
	3		2,49
	4		1,76

Das Szenario 2a erhielt die besten Bewertungen für die Qualität der IV-Anbindung. Da in diesem Szenario die Trasse der S1 auf Wiener Gemeindegebiet verläuft („innere Variante“) erfolgt vor allem eine Aufwertung des Teilraums Eßling und hier vor allem des Großprojektes Flugfeld Aspern. Das Szenario 4 wurde im 22. Bezirk gleich gut wie das Szenario 2a bewertet, durch schlechte Benotungen im Teilgebiet Stammersdorf/Brünner Straße fällt die Gesamtnote für das Szenario 4 jedoch geringfügig schlechter aus. Für Szenario 2 ergeben sich gute Bewertungen für die zu erwartenden Betriebsgebiete entlang der S1, die Projekte in den Teilgebieten Eßling und Stadlau/Aspern schneiden jedoch im Vergleich zu den Szenarien 2a und 4 schlechter ab.

In den Szenarien 0 und 3 sind keine zusätzlichen Ausbaumaßnahmen im IV vorgesehen. Dadurch fällt die Bewertung der Qualität der IV-Anbindung bei diesen Szenarien vergleichsweise schlecht aus. Unterschiede zwischen den beiden Szenarien ergeben sich nur aufgrund der unterschiedlichen Projektauswahl und deren Gewichtung.

Qualität der ÖV-Anbindung

Die Kriterien (fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen) zur Beurteilung der Qualität der ÖV-Anbindung sind für Wirtschafts- bzw. Wohnprojekte gleich. Wie bei der Bewertung des Individualverkehrs bereits angesprochen, ergeben sich auch bei diesem Indikator deutlichere Unterschiede auf der Projektebene zwischen den Szenarien als auf Teilraumbene.

Tabelle 8-8: Öffentlicher Verkehr

Untersuchungsgebiet	Szenario	ÖV-EW (gewichtet)	ÖV-WI (gewichtet)
	0	2,96	2,33
	1	2,96	2,33
	2	2,96	2,27
	2a	2,18	1,74
	3	2,03	1,67
	4	2,03	1,67

Der Schwerpunkt der Szenarien 3 und 4 liegt im Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Daher schneiden diese Szenarien bei der Bewertung der Qualität der ÖV-Anbindung am besten ab.

Im Szenario 2a wird auch ein Teil des ÖV-Ausbaus realisiert (U2 Verlängerung ins Flugfeld Aspern). Dadurch sind die Bewertungsergebnisse vor allem im Bereich Wirtschaft (große Projekte im Einzugsgebiet des U2) nur geringfügig schlechter als bei den Szenarien 3 und 4.

In den Szenarien 0, 1 und 2 sind keine Ausbaumaßnahmen des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Die Projekte wurden in allen Szenarien gleich bewertet, die geringfügigen Unterschiede für die Wirtschaft ergeben sich daher durch die Auswahl der Projekte und deren Gewichtung.

Die insgesamt bessere Benotung der Wirtschaftsjekte ist dadurch zu erklären, dass einige, wenn auch kleinere Wohnprojekte in sehr peripherer Lage mit schlechter Anschluss-Qualität im ÖV berücksichtigt werden mussten, welche die Gesamtnote verschlechterten. Generell liegen – den Szenarioannahmen gemäß – die wirtschaftlichen Projekte in recht guter Anordnung zum ÖV.

Nähe zu Zentren

Kriterium für die Beurteilung der Zentrenstruktur ist die fußläufige Erreichbarkeit (1000 m) eines Zentrums vom Projekt aus. Ausgegangen wurde wie bei der Bewertung auf Teilraumbene von den bereits bestehenden Zentren in Floridsdorf, in Kagran und an der Brünner Straße. Diese wurden in allen Szenarien um neue Zentren entlang von Entwicklungsachsen auf Grund geplanter und hypothetischer Bauprojekte erweitert: Donaacity, Floridsdorf Ost, Brachmühle, Stadlau (Mühlgrund und Erzherzog-Karl-Straße). In den Szenarien 2a, 3 und 4 wurden weitere Zentrenbildungen angenommen: im Flugfeld Aspern (Szenario 2a, 3 und 4), in Stammersdorf (Szenario 3 und 4).

Tabelle 8-9: Nähe zu Zentren

Untersuchungs- gebiet	Szenario	N. z. Zentrum-EW (gewichtet)	N. z. Zentrum-WI (gewichtet)
	0	3,12	2,38
	1	3,12	2,38
	2	3,08	2,37
	2a	2,04	1,58
	3	1,64	1,36
	4	1,72	1,57

Da im Szenario 3 und im Szenario 4 von der Bildung mehrerer zusätzlicher Zentren (Flugfeld Aspern und Stammersdorf) ausgegangen wird, zeigt die Bewertung für diese Szenarien im Bereich Wohnen deutliche Vorteile. Die Bessere Beurteilung gegenüber dem Szenario 2a ist durch die Aufwertung der Projekte in Stammersdorf begründet. Für die Wirtschaft beeinträchtigen vor allem Projekte entlang der S2 in den Teilgebieten Hirschstetten und Süßenbrunn die Bewertung der Szenarien 2a und 4.

In den Szenarien 0, 1 und 2 herrscht die gleiche Zentrenstruktur. Die geringfügigen Unterschiede ergeben sich daher durch die Auswahl der Projekte und deren Gewichtung.

Die insgesamt bessere Benotung der Wirtschaftsprjekte ist dadurch zu erklären, dass einige, wenn auch kleinere Wohnprojekte in sehr peripherer Lage berücksichtigt werden mussten, welche die Gesamtnote verschlechterten. Generell liegen – den Szenarioannahmen gemäß – die wirtschaftlichen Projekte in recht guter Anordnung zu den (teilweise neu entstehenden) Zentren.

Nähe zu Grünraum

Bei der Ausstattung neuer Wohngebiete mit wohnungsnahem Grünraum wird generell (alle Projekte in allen Szenarien) von STEP-konformen Werten ausgegangen. Daher konzentriert sich die Beurteilung der Nähe zum Grünraum auf die fußläufige Erreichbarkeit (1000 m) der überregionalen Erholungsgebiete (Bisamberg, Lobau, Alte Donau), der landschaftsgestalterischen Vorrangflächen sowie der extensiven Erholungsflächen.

Tabelle 8-10: Nähe zu Grünraum

Untersuchungs- gebiet	Szenario	N. z. Grünraum (gewichtet)
	0	2,68
	1	2,68
	2	2,67
	2a	2,74
	3	2,66
	4	2,65

Da die Voraussetzungen in allen Szenarien gleich sind, wurden die Projekte in allen Szenarien gleich bewertet. Unterschiede zwischen den Szenarien ergeben sich daher durch die Auswahl der Projekte und deren Größe, d.h. durch die unterschiedliche räumliche Anordnung von Wohnprojekten zum übergeordneten Grünraum.

Szenario 3 und Szenario 4 schneiden aufgrund der vermehrten Projekte im Teilgebiet Stammersdorf, welche alle sehr gut bewertet sind, am besten ab.

Szenario 2 weist durch die gut bewerteten Projekte in Niederösterreich (eines in Wien – Teilgebiet Neueßling) entlang der S1 eine günstigere Gesamtnote als Szenario 2a auf.

Szenario 0 und 1 schneiden vor allem aufgrund des sehr gut bewerteten Projektes Heustadlgasse (Nr. 66 – Teilgebiet 11 Stadlau/Aspern) besser ab als die Szenarien 2 und 2a. Dieses Projekt wurde aber, da es sehr entlegen mitten in landschaftsgestalterischen Vorrangflächen (deshalb auch die gute Benotung in diesem Kriterium) liegt, in den anderen Szenarien nicht berücksichtigt.

8.1.3 Zusammenfassender Vergleich der Szenarienbewertung Raum und Wirtschaftsentwicklung

Das **Szenario 0 „Nullvariante“** stellt die Entwicklung des Nordostens von Wien unter der Voraussetzung dar, dass keinerlei zusätzliche infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen (IV und ÖV) getroffen werden. Dadurch erfolgen auch nur kleinräumige Aufwertungen für den ÖV im Bereich der im Bau befindlichen U1 und U2.

Im **Szenario 1 „Entwicklung Innen“** erfolgen Ausbaumaßnahmen im Bereich S2 und B3d. Dadurch ergeben sich zusätzliche Aufwertungen in Süßenbrunn, Breitenlee und Eßling. Bei den Szenarien 0 und 1 findet die zukünftige Siedlungsentwicklung am kompaktesten statt.

Im **Szenario 2 „Entwicklung Außen“** erfolgt der Bau der S1 weitgehend entlang der Gemeindegrenze von Wien und NÖ. Es lassen sich in diesem Szenario dadurch die größten Zersiedelungstendenzen feststellen, da entlang der S1 neue Entwicklungszone als äußerer Ring ohne Anbindung an die bestehenden Siedlungsgebiete entstehen. Das Entwicklungsgebiet im Bereich Donaustadt wird deutlich kleiner. Des Weiteren sind entlang der radialen Hauptachsen kleinere Siedlungsentwicklungen zu erwarten.

Im **Szenario 2a „Entwicklung Mitte“** wird die Trasse der S1 nach Wien verschoben. Dadurch verlagert sich der Schwerpunkt der Entwicklungsdynamik in das Stadtgebiet, v.a. in den Bereich Flughafen Aspern und S80. Weitere Entwicklungsschwerpunkte sind im Bereich Süßenbrunn zu erwarten.

Das **Szenario 3 „Vernetzte Regionen“** setzt auf einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Einige Entwicklungszonen reichen bis in weniger dicht besiedelte Stadtrandbereiche (Stammersdorf, Süßenbrunn), mit deutlichen Ausläufern in die Grünzonen. Ein deutlicher Entwicklungsschwerpunkt wird wie in Szenario 2a im Flughafen Aspern gesetzt.

Das **Szenario 4 „OPTINOW“** besteht aus einer Kombination der Szenarien 2a und 3. Ihm liegt ein konsequenter Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Errichtung einer, die innere Entwicklung begünstigenden, Umfahrsstraße ohne Querung der Lobau zugrunde. Durch diesen Verkehrsinfrastrukturausbau ergeben sich zwei Entwicklungsschwerpunkte. Langfristig von quantitativ größerer Bedeutung ist der Entwicklungsraum Stadlau-Flughafen Aspern (U-Bahn Anschluss und Anschluss an S1). In Stammersdorf erfolgt durch den Ausbau der U6 ebenfalls eine Schwerpunktbildung. Es ist in diesem Bereich mit steigendem Siedlungsdruck auf die Grünzonen zu rechnen.

8.1.3.1 Bewertungsübersicht nach Indikatoren

Tabelle 8-11: Standortqualität und Zentrenbildung – Wohnen/Teilraumbene

	Szenario							Begründung
	Status quo	0	1	2	2a	3	4	
<i>Teilraumbene</i>								
Qualität der ÖV-Anbindung	--	-	-	-	+	++	++	Ausbau der U2 im Szenario 2a Ausbau von U2 und U6 im Szenario 3 und im Szenario 4 (andere vorgesehene Verbesserungen – z.B. Taktabgleichungen, Bevorrangung des ÖV etc. wurden nicht berücksichtigt)
Nähe zu Zentren	--	-	-	-	+	++	++	Zusätzliche potenzielle Zentren: Flugfeld Aspern im Szenario 2a, Flugfeld Aspern und Stammersdorf im Szenario 3 im Szenario 4
Nähe zum Grünraum	o	o	o	o	o	o	o	Gleiche Voraussetzungen in allen Szenarien – kein aussagekräftiges Kriterium für den Bestand

Tabelle 8-12: Standortqualität und Zentrenbildung – Wohnen/Teilraumbene

<i>Projektebene</i>								
Qualität der ÖV-Anbindung		-	-	-	+	++	++	Ausbau der U2 im Szenario 2a Ausbau von U2 und U6 im Szenario 3 und im Szenario 4 (andere vorgesehene Verbesserungen – z.B. Taktabgleichungen, Bevorrangung des ÖV etc. wurden nicht berücksichtigt)
Nähe zu Zentren		-	-	-	+	++	++	Zusätzliche potenzielle Zentren: Flugfeld Aspern im Szenario 2a, Flugfeld Aspern und Stammersdorf im Szenario 3 und im Szenario 4
Nähe zum Grünraum		o	o	o	o	o	o	Gleiche Voraussetzungen für alle Szenarien Unterschiede aufgrund von Projektauswahl Szenarien 3 und 4: Gute Wertung des Teilgebietes Stammersdorf – mehr Projekte, alle gut bewertet (Bisamberg) Szenario 2: Gute Bewertungen durch Projekte in Groß-Enzersdorf und Hagenbrunn Szenarien 0 und 1: besser als 2a im Teilgebiet Stadlau – Projekt 66 gut gewertet (Nähe zu Lobau), in anderen Szenarien nicht berücksichtigt

Tabelle 8-13: Standortqualität und Zentrenbildung – Wirtschaft/Teilraumbene

	Szenario							Begründung
	Status quo	0	1	2	2a	3		
Teilraumbene								
Qualität der IV-Anbindung	-	-	o	+	++	o	++	<p>Vor allem Aufwertungen der peripheren Gebiete (Eßling, Neueßling und Lobau) in den Szenarien 2a und 4 aber auch im Szenario 2</p> <p>Verbesserungen gegenüber Status quo in den Gebieten Großjedlersdorf, Süßenbrunn und Hirschstetten/Breitenlee</p>
Qualität der ÖV-Anbindung	--	-	-	-	+	++	++	<p>Ausbau der U2 im Szenario 2a</p> <p>Ausbau von U2 und U6 im Szenario 3 und im Szenario 4 (andere vorgesehene Verbesserungen – z.B. Taktangleichungen, Bevorrangung des ÖV etc. wurden nicht berücksichtigt)</p>
Nähe zu Zentren	--	-	-	-	+	++	+	<p>Zusätzliche potenzielle Zentren:</p> <p>Flugfeld Aspern im Szenario 2a, Flugfeld Aspern und Stammersdorf im Szenario 3 und im Szenario 4</p>
Nähe zu Arbeitsplätzen	--	-	-	-	-	-	-	<p>Gleiche Annahmen als Voraussetzung für alle Szenarien – keine signifikanten Unterschiede</p>

Tabelle 8-14: Standortqualität und Zentrenbildung – Wirtschaft/Projektebene

Projektebene								
Qualität der IV-Anbindung		-	+	+	+	-	+	<p>Szenario 2: gleich mit Szenario 1 – bessere Bewertungen durch Projekte in NÖ an der S1</p> <p>Szenario 2a und Szenario 4: Ausbau Flugfeld mit Anbindung an S1</p>
Qualität der ÖV-Anbindung		-	-	-	+	+	+	<p>Ausbau der U2 im Szenario 2a</p> <p>Ausbau von U2 und U6 im Szenario 3 und im Szenario 4 (andere vorgesehene Verbesserungen – z.B. Taktabgleichungen, Bevorrangung des ÖV etc. wurden nicht berücksichtigt)</p>
Nähe zu Zentren		-	-	-	+	++	+	<p>Zusätzliche potenzielle Zentren:</p> <p>Flugfeld Aspern im Szenario 2a, Flugfeld Aspern und Stammersdorf im Szenario 3 und im Szenario 4</p> <p>Szenario 2a und Szenario 4: Peripher gelegene Projekte entlang der S2 beeinträchtigen die gute Benotung</p>

8.1.3.2 Stärken und Schwächen der Szenarien

Anmerkung: Alle nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf ein zukünftiges, mögliches Bild der Entwicklung gemäß der gebildeten Szenarien und beurteilen daher nicht den heute gegebenen Zustand. Verglichen werden die Stärken und Schwächen der Szenarien untereinander für den Zeitpunkt 2021 (d.h. es erfolgt keine Beurteilung einzelner Entwicklungsetappen bis dahin).

Szenario 0

Stärken

- Geringer Flächenverbrauch (Nutzung der Baulandreserven – geringer Neuwidmungsbedarf, sparsam dimensionierte Infrastruktur)
- Kompakte Siedlungsentwicklung (keine Verstärkung der Zersiedlungstendenzen)

Schwächen

- Schlechte IV-Anbindung der Betriebsstandorte
- Geringere Qualität der ÖV-Anbindung für Wohnen und Wirtschaft (kein weiterer Ausbau von U2 und U6)
- Wenige Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität (keine neuen Zentren)

Szenario 1

Stärken

- Geringer Flächenverbrauch (Nutzung der Baulandreserven – geringer Neuwidmungsbedarf, sparsam dimensionierte Infrastruktur)
- Kompakte Siedlungsentwicklung (keine Verstärkung der Zersiedlungstendenzen)

Schwächen

- Geringere Qualität der ÖV-Anbindung für Wohnen und Wirtschaft (kein weiterer Ausbau von U2 und U6)
- Wenige Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität (keine neuen Zentren)

Szenario 2

Stärken

- Gute IV-Anbindung der Betriebsstandorte in Stadtrandlage

Schwächen

- Hoher Flächenverbrauch - geringere Bebauungsdichten in NÖ, hoher Neuwidmungsbedarf – geringe Nutzung vorhandener Baulandreserven, hoher Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastruktur und innere Aufschließung der Siedlungsgebiete (S1 weist hier im Vergleich zu anderen Szenarien die größte Länge auf)
- Starke Zersiedlungstendenzen am Stadtrand und in NÖ durch die Situierung der S1 außerhalb der bestehenden bebauten Gebiete
- Geringere Qualität der ÖV-Anbindung (kein weiterer Ausbau von U2 und U6, Ausbildung von Wohn- und Betriebsgebieten ohne hochwertigen ÖV-Anschluss)
- Wenige Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität (keine neuen Zentren)
- Schlechte Nahversorgung

Szenario 2a

Stärken

- Geringerer Flächenverbrauch (Nutzung der Baulandreserven – geringer Neuwidmungsbedarf)
- Hohe Qualität der IV-Anbindung der Wiener Betriebsstandorte
- Gute Qualität der ÖV-Anbindung für Wohnen und Betriebe durch die Verlängerung der U2 in das Flugfeld Aspern
- Teilweise Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität (Ausbildung neuer Zentren im Zusammenhang mit dem Ausbau des ÖV)

Schwächen

- Entwicklungsdruck in der Nordachse/Süßenbrunn, in Richtung Umland

Szenario 3

Stärken

- Geringer Flächenverbrauch (Nutzung der Baulandreserven – geringer Neuwidmungsbedarf, kaum Flächen für Verkehrsinfrastruktur erforderlich)
- Hohe Qualität der ÖV-Anbindung durch die Verlängerung der U2 in das Flugfeld Aspern und zusätzlich der U6 nach Stammersdorf
- Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität (Ausbildung neuer Zentren im Zusammenhang mit dem Ausbau des ÖV, kompakte Stadtstruktur, hohes Maß an Nahversorgung)

Schwächen

- Siedlungsdruck auf Freiraum an der U6-Verlängerung nach Stammersdorf (Bereich Rendez-vous-Berg) wird verstärkt
- Schwerpunktsetzung Leopoldau-Süßenbrunn (U1, S-Bahn) im IV ungünstig
- Schlechte IV-Anbindung der neuen Betriebsstandorte (Projektebene) (daher Schaffung von Arbeitsplätzen in Handel und Gewerbe nur eingeschränkt möglich)

Szenario 3B

Stärken

- Grundsätzlich wie Szenario 3, jedoch geringerer Flächenverbrauch infolge geringeren Bevölkerungswachstum

Schwächen

- Wie Szenario 3, infolge geringerem Bevölkerungswachstums tendenziell abgeschwächter Siedlungsdruck auf Freiraum an U6-Verlängerung nach Stammersdorf/Brünner Straße

Szenario 4

Stärken

- Geringer Flächenverbrauch (Nutzung der Baulandreserven – geringer Neuwidmungsbedarf)
- Hohe Qualität der IV-Anbindung der Wiener Betriebsstandorte
- Hohe Qualität der ÖV-Anbindung (durch die Verlängerung der U2 in das Flugfeld Aspern und der U6 nach Stammersdorf)
- Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität (Ausbildung neuer Zentren im Zusammenhang mit dem Ausbau des ÖV)

Schwächen

- Siedlungsdruck auf Freiraum an der U6-Verlängerung nach Stammersdorf (Bereich Rendez-vous-Berg) wird verstärkt
- Entwicklungsdruck in der Nordachse/Süßenbrunn, in Richtung Umland
- Voraussichtlich Behinderung bzw. Verzögerung des geplanten Baus des Nationalparkzentrums im Bereich Biberhaufenweg

8.1.3.3 Zusammenfassung

Die folgende Tabelle fasst die Bewertungstabellen zu den in Kapitel 8.1.3 einzeln beschriebenen Indikatoren zusammen.

Tabelle 8-15: Zusammenfassende Bewertung

	Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 2a	Szenario 3	Szenario 4
Wohnen - Teilraumbene						
Qualität der IV-Anbindung *						
Qualität der ÖV-Anbindung	-	-	-	+	++	++
Nähe zu Zentren	-	-	-	+	++	+
Nähe zum Grünraum	o	o	o	o	o	o
Wohnen – Projektebene						
Flächenbedarf	295 ha	295 ha	317 ha	295 ha	298 ha	293 ha
Neuwidmungsbedarf	43 ha	43 ha	82 ha	50 ha	52 ha	52 ha
Verbleibende Baulandreserven	87 ha	87 ha	122 ha	121 ha	115 ha	119 ha
Neu aufzuschließende Flächen	167 ha	167 ha	190 ha	163 ha	179 ha	175 ha
Qualität der IV-Anbindung *						
Qualität der ÖV-Anbindung	-	-	-	+	++	++
Nähe zu Zentren	-	-	-	+	++	++
Nähe zum Grünraum	o	o	o	o	o	o
Wirtschaft - Teilraumbene						
Qualität der IV-Anbindung	-	o	+	++	o	++
Qualität der ÖV-Anbindung	-	-	-	+	++	++
Nähe zu Zentren	-	-	-	+	++	++
Nähe zu Arbeitsplätzen	-	-	-	-	-	-
Wirtschaft - Projektebene						
Flächenbedarf	147 ha	147 ha	143 ha	137 ha	132 ha	132 ha
Neuwidmungsbedarf	11 ha	11 ha	29 ha	8 ha	5 ha	5 ha
Verbleibende Baulandreserven	215 ha	215 ha	236 ha	212 ha	215 ha	215 ha
Neu aufzuschließende Flächen	56 ha	56 ha	51 ha	42 ha	32 ha	32 ha
Qualität der IV-Anbindung	-	+	+	+	-	+
Qualität der ÖV-Anbindung	-	-	-	+	+	+
Nähe zu Zentren	-	-	-	+	++	+

Zusammenfassung Wohnen – Flächenindikatoren

- [Hoher Flächenverbrauch bei Szenario 2](#): geringere Bebauungsdichten in NÖ, hoher Neuwidmungsbedarf – geringe Nutzung vorhandener Baulandreserven, hoher Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastruktur und innere Aufschließung der Siedlungsgebiete)
- [Geringerer Flächenverbrauch bei Szenarien 1, 2a und 4](#): Nutzung der Baulandreserven – geringer Neuwidmungsbedarf jedoch hoher Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastruktur und innere Aufschließung der Siedlungsgebiete
- [Geringer Flächenverbrauch bei Szenarien 0 und 3](#): Nutzung der Baulandreserven – geringer Neuwidmungsbedarf, kaum Flächen für Verkehrsinfrastruktur erforderlich
- [Starke Zersiedlungstendenzen im Szenario 2](#): in Stadtrandlagen und in NÖ durch die Situierung der S1 außerhalb der bestehenden bebauten Gebiete
- [Teilweise Siedlungsdruck auf Freiraum in den Szenarien 2a, 3 und 4](#): entlang der Nordachse/Süßenbrunn in den Szenarien 2a und 4 und im Bereich Rendez-vous-Berg/Stammersdorf im Szenario 3 und im Szenario 4
- [Kompakte Siedlungsentwicklung bei Szenarien 0 und 1](#): keine Verstärkung der Zersiedlungstendenzen

Zusammenfassung Wohnen – Standortqualität

- [Geringe Qualität der ÖV-Anbindung bei Szenarien 0, 1 und 2](#): kein weiterer Ausbau von U2 und U6, Ausbildung von Wohngebieten ohne hochwertigen ÖV-Anschluss
- [Wenige Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität bei Szenarien 0, 1 und 2](#): keine neuen Zentren
- [Gute \(Szenario 2a\) bis hohe Qualität \(Szenarien 3 und 4\) der ÖV-Anbindung](#): durch die Verlängerung der U2 in das Flugfeld Aspern (Szenarien 2a, 3 und 4) und der U6 nach Stammersdorf (Szenarien 3 und 4)
- [Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität bei Szenario 2a, 3 und 4](#): Ausbildung neuer Zentren im Zusammenhang mit dem Ausbau des ÖV - Flugfeld Aspern (Szenario 2a, 3 und 4), Stammersdorf (Szenario 3 und 4)

Zusammenfassung Wirtschaft – Flächenindikatoren

- [Hoher Flächenverbrauch bei Szenario 2](#): geringere Bebauungsdichten in NÖ, hoher Neuwidmungsbedarf – geringe Nutzung vorhandener Baulandreserven, hoher Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastruktur und innere Aufschließung der Siedlungsgebiete)
- [Geringerer Flächenverbrauch bei Szenarien 1, 2a und 4](#): Nutzung der Baulandreserven – geringer Neuwidmungsbedarf jedoch hoher Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastruktur und innere Aufschließung der Siedlungsgebiete

- [Geringer Flächenverbrauch bei Szenarien 0 und 3](#): Nutzung der Baulandreserven – geringer Neuwidmungsbedarf, kaum Flächen für Verkehrsinfrastruktur erforderlich
- [Starke Zersiedlungstendenzen im Szenario 2](#): in Stadtrandlagen und in NÖ durch die Situierung der S1 außerhalb der bestehenden bebauten Gebiete
- [Teilweise Entwicklungsdruck auf Erholungsgebiete bei den Szenarien 2a, 3 und 4](#): entlang der Nordachse/Süßenbrunn in den Szenarien 2a und 4 und im Bereich Rendez-vous-Berg/Stammersdorf im Szenario 3 und im Szenario 4
- [Kompakte Siedlungsentwicklung Szenario 0 und 1](#): keine Verstärkung der Zersiedlungstendenzen

Zusammenfassung Wirtschaft – Standortqualität

- [Schlechte IV-Anbindung](#): der bestehenden Betriebsstandorte im Szenario 0 bzw. der neuen Betriebsstandorte (Projektebene) im Szenario 3
- [Hohe Qualität der IV-Anbindung](#): der Betriebsstandorte in Stadtrandlage im Szenario 2 bzw. der Wiener Betriebsstandorte im Szenario 2a und im Szenario 4
- [Geringe Qualität der ÖV-Anbindung bei Szenarien 0, 1 und 2](#): kein weiterer Ausbau von U2 und U6, Ausbildung von Betriebsgebieten ohne hochwertigen ÖV-Anschluss
- [Gute \(Szenario 2a\) bis hohe Qualität \(Szenario 3 und 4\) der ÖV-Anbindung](#): Verlängerung der U2 in das Flugfeld Aspern (Szenarien 2a, 3 und 4) und der U6 nach Stammersdorf (Szenarien 3 und 4)
- [Wenige Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität bei Szenarien 0, 1 und 2](#): keine neuen Zentren
- [Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität bei Szenarien 2a, 3 und 4](#): Ausbildung neuer Zentren im Zusammenhang mit dem Ausbau des ÖV - Flugfeld Aspern (Szenarien 2a, 3 und 4), Stammersdorf (Szenarien 3 und 4)

Wirtschaftliche Stärken und Schwächen

Der wesentlichste Unterschied zwischen den Szenarien besteht bei der IV-Erschließung zukünftiger Stadtteile (v.a. Flugfeld) und der Wechselwirkung mit dem Flächenangebot im Umland:

- Szenario 1 beinhaltet durch die B3d zwar eine notwendige, nicht aber eine qualitativ hinreichende, attraktive und zukunftssichere IV-Erschließung des Bereiches Flugfeld-Eßling.
- Szenario 2 schafft für IV-affine Nutzungen attraktive und billigere Lagen außerhalb Wiens, die den Standort Flugfeld daher lage- und preismäßig konkurrenzieren würden und zusätzlich mit dem ÖV qualitativ nicht gut erschließbar wären. Weiters entsteht ein Druck auf axiale Entwicklungen in peripherer Lage Wiens, z.B. entlang der B3d. Die Ausbildung eines neuen Stadtteiles mit Zentrenfunktion und U2-Anschluss wird gefährdet, eine Aufschließung und adäquate Nutzung des Flugfeldes wäre erst nach Konsumation weiter außerhalb liegender Standorte zu erwarten.

- Szenario 2a wertet demgegenüber den Siedlungsraum Aspern-Eßling für Wirtschaft (und Wohnen) wesentlich auf, Entlastungswirkungen in bestehenden Wohngebieten und die ÖV/IV-Kombination im Flugfeld (U2-Verlängerung) schaffen die Voraussetzungen für eine vollwertige Stadtteilentwicklung.
- Szenario 3 schneidet in dieser Hinsicht noch schlechter ab als Szenario 1 (keine B3d vorgesehen); die Entwicklung eines Stadtteiles im Bereich Flugfeld mit wesentlichen Wirtschaftsfunktionen ist dadurch langfristig unwahrscheinlich; die Konzentration auf Wohnbebauung mit Versorgungsfunktionen im Bereich der U2-Endstelle wird demgegenüber forciert. Insgesamt wird es somit in der Umsetzung unwahrscheinlicher, dass das angenommene Verhältnis Einwohner zu Arbeitsplätzen erreicht werden kann, was zusätzliches Verkehrsaufkommen induzieren würde.
- Szenario 4 wertet wie das Szenario 2a den Siedlungsraum Aspern-Eßling für Wirtschaft (und Wohnen) wesentlich auf, Entlastungswirkungen in bestehenden Wohngebieten und die ÖV/IV-Kombination im Flugfeld (U2-Verlängerung) schaffen die Voraussetzungen für eine vollwertige Stadtteilentwicklung mit der Ansiedlung von Arbeitsplätzen, wodurch sich längerfristig das Verhältnis Einwohner zu Arbeitsplätzen über das in den Szenarien angenommene Maß hinaus verbessern könnte.

Die szenarien-spezifischen Unterschiede bei der Gestaltung des naturräumlichen Umfeldes ergeben folgende wirtschaftsrelevante Einschätzung:

- Szenario 3 und Szenario 4 bieten bemerkenswerte Potenziale zur Aufwertung der Wohnumfeldqualität in den Bezirken 21 und 22 sowie in den Nachbargemeinden, der Naherholungsmöglichkeiten für die Stadtregion und einer regionalen Identität. Das vernetzte Freiraumsystem fördert als weicher Standortfaktor die regionale Standortqualität für Unternehmen. Es bestehen besondere Chancen für eine neue regionale CI.
- Die Infrastrukturen der Szenarien 1, 2 und 2a geben Ansiedlungsimpulse für IV-orientierte und IV-induzierende Unternehmen, d.h. Verkehrserreger und damit verkehrsinduzierte Umweltbelastungen (= negativer weicher Standortfaktor). Am stärksten sind diese Wechselwirkungen bei Szenario 2 zu erwarten.

8.2 Umwelt

8.2.1 Bewertungsmethode, Indikatoren

Die Bewertung der Umweltwirkungen erfolgt auf Basis des für die Szenarien vorgesehenen Maßnahmensets „Raum“, „Umwelt“ und „Verkehr“. Über die Bewertung werden potenzielle Umwelteintrüchtigungen – z.B. Verkehrsemissionen, Landschaftseingriffe durch neue Infrastrukturvorhaben oder Bodenverbrauch durch Zersiedelung – abgebildet und deren potenzielle Auswirkungen dargestellt.

Bei der Bewertung werden aber auch Maßnahmen berücksichtigt, die zur Aufwertung der Umweltqualität führen: Maßnahmen der Freiraumentwicklung – z.B. Umsetzung des 1000ha Pro-

gramms, regionale Grünraumvernetzung – und des technischen Umweltschutzes – z.B. Sanierung von Altlasten oder Emissionsreduktion durch neue Fahrzeugtechnologien – beitragen.

Basis für den Szenarienvergleich nach den Indikatoren „Umwelt“ sind:

- a. Berechnungen: z.B. Konfliktflächen in Hektar auf Basis GIS-technischer Verschneidungen bzw. Buffering (der im jeweiligen Szenario vorgesehenen Infrastrukturausbauflächen mit z.B. betroffenen Wohn- und Erholungsgebieten), Emissionsberechnungen auf Basis der Verkehrsleistungen (siehe Kapitel 8.3)
- b. Wertende Beschreibungen auf Basis fachlicher Einschätzungen
- c. Plandarstellungen: z.B. Konfliktkarten (siehe Karten U-1 bis U-5 im Anhang)
- d. Bildmaterial: z.B. Fotodokumentation zum Landschaftsbild und zu identitätsstiftenden Räumen

Im folgenden werden zunächst die potenziellen Umweltwirkungen, gegliedert nach Indikatoren, erläutert. Im Szenario Null (Nullvariante) ist kein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (mit Ausnahme der bereits in Bau befindlichen Projekte) vorgesehen, sodass hier eine Bewertung über die infrastrukturbezogenen Indikatoren entfällt. Anschließend erfolgt eine Darstellung der Umweltbewertung im Überblick (Stärken und Schwächen der Szenarien).

Die Bewertungsergebnisse der primär von der Verkehrsleistung, das sind die im jeweiligen Szenario ermittelten Kfz-Kilometer, abhängigen Umweltwirkungen (Energiebedarf, CO₂-Emissionen, Luftschadstoffe CO, NO_x HC und Partikel) sind im Kapitel 8.3 „Verkehr“ dargestellt.

8.2.2 Die Ergebnisse nach Indikatoren

Auswirkungen auf Schutzgebiete (Naturschutz)

Auf Basis der kartografischen Überlagerung der Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz wird berechnet, ob die im Untersuchungsraum vorkommenden Schutzgebietsflächen direkt betroffen sind (offene Trassenlage oder Einhausungen). Die Überprüfung umfasst die Schutzgebietskategorien nach NÖ und Wiener Naturschutzgesetz, Wiener Nationalparkgesetz sowie der Vogelschutz-Richtlinie und Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU: Nationalpark, Naturschutzgebiet, Natura 2000. Landschaftsschutzgebiete wurden beim Indikator „Erholungsgebiete“ (siehe nachfolgender Abschnitt) berücksichtigt. Die GIS-technische Verschneidung ergibt die Länge der Streckenabschnitte, die Schutzgebiete direkt berühren. (Generell wurden nur jene Längen der Infrastruktureinrichtungen berücksichtigt, die innerhalb des engeren Untersuchungsbereiches liegen.)

Tabelle 8-16: Potenzielle Beeinträchtigung von Schutzgebieten

	Szenario				
	1	2	2a	3	4
Beeinträchtigungsrisiko Nationalpark	gering	hoch / ¹⁾ sehr hoch ³⁾	gering ²⁾	nicht gegeben	punktuell ²⁾
Trassenabschnitt berührt Schutzgebiete - offene Lage - eingehaust	0 km 2,4 km ⁴⁾	0 km 0 km	0 km 2,4 km ⁴⁾	0 km 0 km	0 km 0 km
Trassenabschnitt berührt sonstiges sensibles Gebiet ⁵⁾ - offene Lage - eingehaust	61,8 km 2,6 km	62,0 km 4,7 km	47,0 km 11,7 km	0 km 0 km	48,3 km 9,7 km

Ergebnis:

¹⁾ Das höchste Beeinträchtigungsrisiko für den Nationalpark birgt Szenario 2: Unterquerung des Nationalparks auf voller Breite (ca. 5 km), etwaige Eingriffe im Bereich der Tunnelportale, Entlüftungsbauwerke und Notausstiegsbereichen (Abklärung erst auf Projektebene möglich). Etwaige indirekte Wirkungen auf Flora und Fauna und eine Beeinflussung der Grundwassersituation sind nach derzeitigem Informationsstand noch nicht endgültig auszuschließen.

²⁾ Bei den Szenarien 1 und 2a ergibt sich das Beeinträchtigungsrisiko durch die randliche Berührung der Lobau (Ausbau der Raffineriestraße zur Autobahn A22). Auch bei Szenario 2 kann ein Ausbaudruck der Raffineriestraße zur A22 erwartet werden. Szenario 4 ist das einzige Szenario, bei dem der Nationalpark weder direkt berührt noch unterfahren wird. Durch eine – technisch schwierig zu realisierende Verlegung der Donauquerung (Tunnel) auf Höhe des Kraftwerks Donaustadt – kann der Bereich Raffineriestraße zwischen Rotem Hiasl und Finsterbuschstraße im derzeitigen Zustand belassen werden (das linke Donauufer vom Biberhaufenweg stromabwärts ist das einzige noch verbliebene Donauufer Wiens ohne hochrangiger Verkehrsinfrastruktur). Noch fehlt allerdings eine technische Detaillösung für Anschlussstelle Donautunnel – Verbindung A22 im Bereich Kraftwerk Donaustadt, insbesondere im Hinblick auf die Verträglichkeit des Knotenbauwerks mit der Projektidee eines Nationalparkzentrums im Bereich Roter Hiasl.

³⁾ Bei Szenario 2 ergibt sich zusätzlich ein äußerst problematischer Flächenverbrauch durch den in diesem Szenario enthaltenen Donau-Oder-Elbekanal: rund 25 ha Nationalpark und Naturschutzgebiete, die im Bereich der Lobau liegen.

⁴⁾ Bei den Szenarien 1 und 2a ergeben sich durch den Ausbau der Raffineriestraße mögliche Konflikte mit dem nördlich angrenzenden Naturschutzgebiet (Randbereich Nationalpark, s.o.). Auf einer Länge von rd. 2,4 km verläuft die Trasse parallel zur Grenze des Schutzgebietes. Durch die Einhausung der Trasse können die linearen Emissionen – so eine komplette Einhausung gewährleistet ist (keine vertikalen oder horizontalen Galerien) – voraussichtlich gering gehalten werden, auch der Tankwagenverkehr könnte unterirdisch abgewickelt werden. Da sich rechnerisch sogar die Notwendigkeit für einen 2x3-streifigen Querschnitt plus Standstreifen ergibt, ist mit erhöhten Platzanforderungen zu rechnen. Da ein Eingriff in den Nationalpark nicht möglich ist, würde daher aller Voraussicht nach das linke Ufer der Neuen Donau stärker beeinträchtigt werden. Die Lage und Dimensionierung (Höhe) der Entlüftungsschloten und damit verbundene potenzielle Beeinträchtigung

gen sind zu untersuchen. Auswirkungen einer allenfalls auf dem Deckel der A22 geführten Erschließungsstraße für die Erholungsgebiete an der Neuen Donau (Zufahrt zu Parkplätzen und Gaststätten, Durchfahrt zu weiter entfernten Parkplätzen) auf das Nationalparkgebiet einerseits und das Erholungsgebiet Neue Donau andererseits sind ebenfalls noch im Detail zu prüfen.

⁵⁾ Als „sonstige sensible Gebiete“ werden hier Freiräume zusammengefasst, deren Vorrangfunktion zwar nicht im Naturschutz liegt, die aber als landwirtschaftliche Freiflächen, Wald, Gewässer und Erholungsräume flächig Funktionen des Schutzes von Pflanzen und Tieren und deren Lebensräumen mit übernehmen. Die stärksten Funktionsverluste sind bei Szenario 1 und 2 zu erwarten, wobei in Szenario 1 vor allem Erholungsgebiete und in Szenario 2 die Kulturlandschaft des Marchfeldes betroffen ist. Bei den Szenarien 2a und 4 wird der im 1000 ha - Programm vorgesehene Grünzug („Grüner Hosenträger“) östlich des Flugfeldes für eine eingebaute Trassenführung herangezogen. Dieser Eingriff in das Grünsystem der Donaustadt würde allerdings durch eine Ausgestaltung der überdeckten Trassenbereiche und des Umfeldes ausgeglichen. Hier ist auch auf den Jüdischen Gedenkwald hinzuweisen, der eine wichtige ökologische Verbindungsfunktion in Nord-Süd-Richtung einnimmt (Trassenführung im Detail zu prüfen).

Auswirkungen auf Erholungsgebiete und landschaftliche Erholungsräume

Als Erholungsgebiete werden hier jene Flächen erfasst, für die planerisch eine Vorrangfunktion für „Erholung“ festgelegt ist: gewidmeten Erholungsgebiete und Grünlandschutzgebiete lt. Wiener Bauordnung (Flächenwidmung), das „Grüne Rückgrat“ des Grüngürtels Wien lt. 1000ha-Programm, „Erhaltenswerte Landschaftsteile“ und „Regionale Grünzonen“ lt. NÖ Regionalem Raumordnungsprogramm und Landschaftsschutzgebiete lt. NÖ und Wiener Naturschutzgesetz. Weiters werden die Auswirkungen auf die großen Erholungsräume Donau, Lobau und Bisamberg sowie die Kulturlandschaft Marchfeld abgeschätzt. In der GIS-technischen Überlagerung wird differenziert, ob eine **Trassenführung** in offener oder eingebaute Lage vorgesehen ist. Die unterfahrenen Erholungsgebiete (eingebauten Strecken) sind als Erholungsflächen auszugestalten. Tunnelstrecken gehen in die Berechnungen nicht ein. Der indirekte Flächenverbrauch (**Zersiedelungswirkungen** bzw. großflächig induzierte Nutzungen) wird auf Basis des im Arbeitsbereich „Raum“ ermittelten Entwicklungsdrucks beurteilt. Für die Einschätzung der potenziellen **Lärmwirkungen** auf Erholungsgebiete werden die Verkehrsstrassen „gepuffert“ (500m Puffer) und mit den Erholungsgebieten und der freien Landschaft verschnitten. Die Bewertung der Zerschneidungswirkungen erfolgt anhand der Ermittlung von Restflächen bzw. der im Szenario erhalten gebliebenen großen, zusammenhängenden Freiräume (siehe Kap. zu den Auswirkungen auf unzerschnittene Räume).

Plandarstellungen zu den potenziellen Beeinträchtigungen des Natur- und Erholungsraumes auf Basis der in des im jeweiligen Szenario vorgesehenen Verkehrsnetzes sowie der zu erwartenden induzierten großflächigen Nutzungen finden sich im Anhang (Konfliktkarten U1 bis U5).

Tabelle 8-17: Auswirkungen auf Erholungsgebiete und landschaftliche Erholungsräumen

	Szenario				
	1	2	2a	3	4
Trassenabschnitt berührt Erholungsgebiete - offene Lage ¹⁾ - eingehaust ²⁾	11,9 km 4,1 km	7,0 km 0 km	3,4 km 11,1 km	0 km 0 km	3,4 km 9,1 km
Trassenabschnitt berührt / durchschneidet Kulturlandschaft Marchfeld ²⁾ - offene Lage - eingehaust	50,0km 0 km	55,0 km 4,7 km	43,7 km 0,6 km	0 km 0 km	44,9 km 0,6 km
Fragmentierung noch unzerschnittener Räume, ³⁾ Teilbereich Nord Teilbereich Ost	stark mittel	stark sehr stark	stark mittel	gering gering	stark mittel
Beeinträchtigungsrisiko von Erholungsräumen durch Zersiedelung ⁴⁾	mittel	hoch	mittel	gering	mittel
Zusätzliche Lärmbelastung in Erholungsgebieten ⁵⁾	97 ha	96 ha	81 ha	25 ha	57 ha
Zusätzliche Lärmbelastung in freier Landschaft ⁶⁾	2530 ha	2707 ha	2224 ha	17 ha	2242 ha
Erreichbarkeit im Umweltverbund (ÖV, Erholungswege) ⁷⁾	tw. Barrieren	tw. starke Barrieren	tw. Barrieren, tw. verbessert	stark verbessert	verbessert

Ergebnis:

¹⁾ Die längsten Abschnitte von offenem **Straßenverlauf im Bereich von Erholungsgebieten** ergeben sich in den Szenarien 1 und 2. Ein Faktor hierfür ist bei beiden Szenarien die B3d, die auch SWW betrifft (nördlich der Ostbahn im Bereich Flugfeld Aspern). Die Umfahrung Breitenlee erhöht die Länge der Abschnitte entlang von Erholungsgebieten für das Szenario 1 zusätzlich. Das Szenario 2a hat entlang von Erholungsgebieten nur kurze Strecken im offenen Trassenverlauf. Recht hoch ist hingegen der Anteil an eingehausten Straßen (über 11 km). Es sind dies einerseits die Raffineriestraße, die auf ihrer gesamten Länge entlang der neuen Donau eingehaust geführt wird, sowie die S1 zwischen dem Tunnel durchs Lobauvorland und Neueßling. Beim Szenario 4 ist ein wesentlich geringerer Eingriff in das Erholungsgebiet Neue Donau abzuschätzen (kein Ausbau der Raffineriestraße, siehe auch o.a. Auswirkungen auf Schutzgebiete). Detaillösungen für die Anschlussstelle an die Raffineriestraße im Bereich des Kraftwerks Donaustadt sind noch weiterzuentwickeln und zu prüfen.

²⁾ Allen Szenarien gleich ist die Grundvoraussetzung, dass vom Straßenbau betroffene Flächen des Grünen Rückgrats durch entsprechende Maßnahmen (Einhausung als Grüntunnel, Ausgestaltung) gering zu halten bzw. auszugleichen sind. Auf der Ebene der SUP wird auf die erst auf Projektebene abklärbaren Konfliktpunkte im Korridorbereich S1 (östlich Flugfeld) und Anbindung B3neu im Bereich des „Jüdischen Gedenkwaldes“ hingewiesen (Trassenführung zu prüfen).

Für die Zukunft der **Kulturlandschaft Marchfeld**, d.h. zur Sicherung der Werte und zur nachhaltigen Nutzung der Potenziale dieser weiten, offenen Landschaft ist der bedachtsame Umgang mit Ausbauplänen der Infrastruktur wesentliche Rahmenbedingung. Offene Straßenführungen bedeu-

ten für die Kulturlandschaft Marchfeld einen Eingriff in die bestehende Struktur durch Zerschneidungen und Flächenverbrauch und beeinträchtigen durch die Anlage an sich und durch den auf ihr stattfindenden Verkehr die freie Landschaft des Marchfeldes. Technische Bauten sind in der offenen, weiten Landschaft weithin sichtbar, Verkehrslärm breitet sich ungehindert aus. Einhausungen und Grünbrücken können die Beeinträchtigungen mildern, bedeuten dennoch Eingriffe in die Kulturlandschaft.

Der Anteil an offenem Straßenverlauf in der Kulturlandschaft Marchfeld ist im Szenario 2 am höchsten. Ausschlaggebend ist hierbei der Trassenverlauf der S1 entlang der Wiener Stadtgrenze. Die Beeinträchtigung kann durch die Einhausung des Abschnittes zwischen Lobau und Raasdorf etwas verringert werden. Dass auch das Szenario 1 und – etwas weiter zurückliegend – die Szenarien 2a und 4 relativ lange offene Streckenabschnitte in der Kulturlandschaft aufweisen, hängt im wesentlichen mit dem Verlauf der S1 und A5 nördlich von Wien zusammen, der in allen den Szenarien 1, 2, 2a und 4 gleich ist.

^{3) 4)} Alle Szenarien mit Ausnahme von Szenario 3 sind im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes mit starken Zerschneidungseffekten auf die Kulturlandschaft verbunden (S1 zwischen Süßenbrunn – A5 – Korneuburg, B8 / Umfahrung Deutsch Wagram). Die schlechte Bewertung von Szenario 2 ergibt sich vor allem durch die Straßenführung durch die Kulturlandschaft Marchfeld an der Nahtstelle zwischen Wien und Niederösterreich, welche dadurch im Unterschied zu den anderen Szenarien stärker durchschnitten, verlärmert und entwertet wird. Wesentlich ist hierbei auch der durch den Ausbau der Straßeninfrastruktur induzierte Flächenverbrauch, der bei Szenario 2 ebenfalls vor allem in der Kulturlandschaft Marchfeld stattfindet. Die induzierten Nutzungen in den Szenarien 1, 2a und 4 treten hingegen stärker und dabei weniger flächenverschwenderisch im bestehenden Siedlungsgebiet auf. Das Entwicklungspotenzial der Marchfeldlandschaft wird bei Szenario 2 deutlich eingeschränkt. Zu den Zerschneidungswirkungen siehe im Detail Tabelle 8-18: und Karten „U“ im Anhang.

⁵⁾ Die Beeinträchtigung von Erholungsgebieten ist in den Szenarien 1 und 2 am größten. Hauptverursacher sind dabei die B3d, S2 und die Umfahrung Breitenlee (Szenario 1). Die Einhausungen in den Szenarien 2a und 4 wirken sich unter der Voraussetzung der Ausgestaltung als nutzbare Grünzüge auch positiv auf die Bewertung aus.

⁶⁾ Auch bei den Lärmwirkungen in der freien Landschaft erweist sich das Szenario 2 mit der Trassenführung der S1 als jenes Szenario mit der höchsten Lärmbeeinträchtigung. Dass die Szenarien 1, 2a und 4 ebenfalls recht hohe Lärmbelastung für die freie Landschaft erwarten lassen, hängt mit der bei den vier Szenarien gleichen Trassenführung der S1 und A5 im Norden Wiens zusammen. Die östliche Umfahrung von Raasdorf in Szenario 4 führt zu einer gegenüber Szenario 2a geringfügig höheren Verlärmung von freier Landschaft, der jedoch eine beträchtliche Entlastungswirkung in der Ortschaft gegenübersteht. Im Szenario 3 werden nur sehr wenige Flächen der freien Landschaft zusätzlich beeinträchtigt. Die zusätzliche Lärmbelastung durch den verstärkten Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel kann als eher gering angenommen werden.

⁷⁾ Die Veränderung der Erreichbarkeit der Erholungsräume im Umweltverbund (öffentliches Verkehrsmittel, Fuß- und Radwege) kann auf der strategischen Ebene über die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen im ÖV angegeben werden. Die Ausgestaltung des Fuß- und Radwegenetzes (und damit zum Teil des Erholungsnetzes selbst) erfolgt auf einer detaillierten Planungsebene. Hier kön-

nen jedoch Barrierewirkungen eingeschätzt werden, die für die Ausgestaltung des Erholungsnetzes Hemmnisse sein können.

Starke Barrierewirkungen durch großmaßstäblichen Straßenausbau sind bei den Szenarien 1, 2, 2a und 4 insbesondere im Norden des Stadtgebietes zu erwarten, wo ein geschlossenes Rad- und Spazierwegenetz nur mit Attraktivitätseinbußen und zugleich hohem Aufwand sichergestellt werden kann. Bei Szenario 2 kommen zusätzliche Barrierewirkungen an der Landesgrenze Wien – Niederösterreich hinzu. Als Forderung kann daher abgeleitet werden, dass die Trassen so tief als möglich (abhängig vom Grundwasserhorizont) geführt werden sollen und dass solcherart die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes so gering als möglich gehalten werden soll und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer daher nur mit so gering wie notwendigen Höhendifferenzen ausgeführt werden sollen.

Die Erreichbarkeit von Erholungsräumen (insbesondere Bisamberg, Lobauvorland, Donaauraum) mit dem öffentlichen Verkehrsmittel erfährt in allen Szenarien Verbesserungen, deutlich spürbar werden diese Verbesserungen durch die Maßnahmen von Szenario 3 und 4 (massiver ÖV Ausbau, Radwegenetze, geringere Barrierewirkungen in der Landschaft).

Auswirkungen auf die Entwicklungsmöglichkeiten für die Landschaft – Werte und Potenziale der Marchfeldlandschaft

Die Kulturlandschaft des südlichen und westlichen Marchfelds ist in unseren planerischen Landkarten als landwirtschaftliche Vorrangzone (NÖ ROP Wien-Umland) und landwirtschaftliche Fläche (Grüngürtel Wien) festgelegt. In natura spannt die Kulturlandschaft Marchfeld einen Bogen zwischen dem Nationalpark Lobau und dem traditionellen Weinbau- und Erholungsgebiet Bisamberg. Die Felder- und Gartenlandschaft des Marchfeldes stellt ein Pendant zum Wald- und Wiesengürtel im Westen der Stadt, dem Wienerwald dar.

Die hier noch vorhandenen großen, zusammenhängenden Freiräume eines offenen, weiten Landes, hochwertigste Böden und günstige klimatische Bedingungen, das bunte Mosaik der Landwirtschaft im Wandel der Jahreszeiten sowie einmalige kultur- und naturhistorische Besonderheiten und Kleinode, stellen – derzeit noch zu wenig geschätzte – Werte und Potenziale dar, die unabdingbare für eine zukunftsweisende Regionalentwicklung sind. Die Freiräume der Kulturlandschaft des Marchfeldes und des „Grünen Rückgrats“ des 1000ha-Programms auf Wiener Gebiet sind unverzichtbare Infrastrukturen und wesentliche Voraussetzung für eine qualitätsvolle Entwicklung der Wiener Bezirke Floridsdorf und Donaustadt sowie der NÖ Marchfeldgemeinden. Sie ermöglichen neue Partnerschaften zwischen stadtnaher Landwirtschaft, Gastronomie, Naherholungssuchenden und (Kultur-)Tourismus.

Um den Freiraum in seiner quantitativ ausreichenden Verfügbarkeit und in seiner ästhetischen, ökologischen, sozialen und ökonomischen Qualität zu sichern, bietet sich das Instrument eines grenzüberschreitenden Regionalparks an. Für einen **Kulturlandschaftspark Marchfeld** bildet die Landwirtschaft das Grundgerüst, das strukturell vernetzt und punktuell angereichert wird. Insgesamt sollen die regionalen Freiräume bzw. Teillandschaften zu einem regionalen Freiraumsystem verknüpft werden, das erlebbar und strukturbildend für die Region ist. Dabei soll der Charakter der weiten offenen Landschaft betont werden. Die Idee eines Kulturlandschaftsparks Marchfeld hat im Rahmen der Studie „Das Marchfeld – Werte und Potenziale einer Landschaft“ (stadtland im Auftrag

Stadt Wien / MA 18 und Land Niederösterreich / RU2, Dezember 2002) besonderes Interesse bei befragten AkteurInnen und KennerInnen der Region hervorgerufen. Insbesondere Landwirte sahen dabei einen Ansatz für neue Partnerschaften zwischen Landnutzern sowie ein neues Selbstverständnis der Region.

Ein besonderes Potenzial des Marchfeldes stellen die energetischen Ressourcen (Sonne, Wind, Biomasse, Öl/Gas ...) dar. Kombiniert mit einer gezielten Nutzung neuer Energieträger (insbesondere Wasserstofftechnologie) liegt hier auch eine ganz besonderes ökonomisches Potenzial vor (Energie-Clustering). Das Marchfeld könnte sich als **Energierregion** unter den Europäischen Regionen profilieren.

Tabelle 8-18: Umsetzungschancen von Zukunftsprojekten für die Marchfeldlandschaft

Umsetzungsmöglichkeiten für die	Szenario				
	1	2	2°	3	4
Projektidee Kulturlandschaftspark Marchfeld	tw. eingeschränkt	stark eingeschränkt	tw. eingeschränkt, tw. gestärkt,	nicht eingeschränkt, gestärkt	tw. eingeschränkt, gestärkt

Ergebnis:

Die Projektideen „Kulturlandschaftspark Marchfeld“ und „Energierregion“ (beides als Arbeitstitel zu verstehen) setzen darauf, die regionalen Ressourcen und Werte zu sichern und die Potenziale geordnet und nachhaltig zu nutzen und miteinander zu vernetzen. Eine Zersiedelung und Zerstrahlung der Marchfeldlandschaft wäre hier äußerst kontraproduktiv, Chancen für eine verstärkte Identität und ein zukunftsfähiges Profil dieses Landschaftsraumes gingen unwiederbringlich verloren. Neue Wertschöpfungsketten (Landwirtschaftliche Qualitätsproduktion – Energieträger – Erholung / Tourismus – technologisch innovative Betriebe) lassen im Ambiente einer bei Szenario 2 am stärksten zu erwartenden Allerweltslandschaft nur bescheidene Erfolge erwarten. Bei Szenario 2 ist die großräumige regionale Grünraumvernetzung, wie sie über die Projektidee eines Kulturlandschaftsparks (kurz: Regionalpark) realisiert werden könnte, nur mehr eingeschränkt möglich. Die Ausrichtung des Szenario 3 auf eine „vernetzte Region“ lässt die stärksten Impulse zur Sicherung der Werte und nachhaltigen Nutzung der Potenziale der Marchfeldlandschaft erwarten.

Auch wenn der Schiffstransport im Vergleich zum Straßentransport im Allgemeinen geringere Umweltbelastungen verursacht (der spezifische Energieverbrauch je Tonnenkilometer ist signifikant geringer), ist das Projekt eines Donau – Oder – Elbe Kanals auf Grund der damit verbundenen Beanspruchung von Flächen des Nationalparks, der potenziellen Beeinträchtigungen des Grundwassers und des induzierten Nutzungsdrucks im Umland von Wien aus umweltplanerischer Sicht abzulehnen.

Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen

Auch heute finden sich im Untersuchungsraum noch ausgedehnte und intensiv genutzte Anbauflächen. Äcker, Weingärten und Gärtnereien machen im Nordosten Wiens rund ein Drittel der Gesamtfläche aus (21. Bezirk: 27 %, 22. Bezirk: 33 %). Diese Kulturflächen haben innerhalb eines Jahrzehnts jedoch bereits um rund 14 % abgenommen. Auch in manchen niederösterreichischen

Nachbargemeinden ist ein starker Rückgang von Kulturlächen zugunsten von Bauland und Infrastrukturflächen zu verzeichnen. Gerade im Marchfeld mit seinen günstigen Produktionsbedingungen muss sorgsam mit der Ressource Boden umgegangen werden, auch wenn vermeintlich noch „endlos“ freie Fläche vorhanden ist. Vor dem Hintergrund der internationalen Rahmenbedingungen am Agrarmarkt erscheint es dringend notwendig, die stadtnahen Landwirtschafts- und Gartenbauflächen einer Neubewertung zu unterziehen, die ihrer Produktionsfunktion (Eigenversorgung der Bevölkerung der Stadtregion), aber auch ihren außerwirtschaftlichen Aufgaben gerecht würde (Erholung, Raumgliederung und klimatische Ausgleichsfunktion in Stadtregionen, Lebensraum für Pflanzen und Tiere).

Für die Einschätzung der Auswirkungen der Infrastrukturmaßnahmen und Siedlungsentwicklung der einzelnen Szenarien auf die Landwirtschaft wurden die landwirtschaftlichen Flächen digital erfasst: landwirtschaftlichen genutzten Flächen in Wien (Äcker, Wiesen, Gärtnereien, Weingärten lt. Nutzungskartierung 1997) sowie die landwirtschaftlichen Vorrangflächen lt. ROP NÖ. Zur generalisierten Ermittlung des Flächenverbrauchs wurde für Autobahnen bzw. 4-spurige Straßen ein Korridor von 50 m, für überwiegend 2-spurige Straßen ein Korridor von 30 m angenommen. Ebenfalls einberechnet wurden oberirdische Trassen der U-Bahn (Korridor: 20 m) sowie das Terminal Süßenbrunn mit rd. 30 ha.

Tabelle 8-19: Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen

	Szenario				
	1	2	2a	3	4
Flächenverbrauch (Verkehr) ¹⁾	242 ha	261 ha (+109 ha) ²⁾	243 ha	13 ha	259 ha
Zerschneidung (Straßenbau, unkontrollierte Siedlungsentwicklung) ³⁾	tw. hoch tw. mittel	sehr hoch	tw. hoch tw. mittel	gering	tw. hoch tw. mittel
neue Nutzungskonflikte (mit Wohnen, Erholung) ⁴⁾	gering	verstärkt	gering	-	gering

Ergebnis:

¹⁾ Der Flächenverbrauch ist in den Szenarien 1 und 2a ähnlich groß, im Szenario 2 ist er um rund 5% höher. Ein geringer Flächenverbrauch im Szenario 3 ergibt sich im wesentlichen durch den gegenüber den anderen Szenarien verstärkten U-Bahnausbau (U6 bis Stammersdorf – Rendezvous-Berg, U2 bis Aspern Flugfeld). Ein recht hoher Verbrauch an heute noch landwirtschaftlich genutzten Flächen (die tw. jedoch schon umgewidmet sind) ergibt sich bei Szenario 4 durch die Kombination von Ausbau des Straßennetzes und von neuen U-Bahnlinien (Hochlage) ²⁾ Drastisch erhöht sich der Flächenverbrauch im Szenario 2, wenn der Donau-Oder-Elbekanal mit einbezogen wird (zuzüglich 109 ha).

³⁾ Durch Straßenneubau und unkontrollierte Siedlungsentwicklung (Zersiedelung) kommt es zu Zerschneidung und Zerstückelung von bislang größeren zusammenhängenden landwirtschaftlichen Flächen. Vor allem die Bewirtschaftung wird dadurch erschwert, in ihrer Wirtschaftlichkeit reduziert.

Die stärksten Einschränkungen sind bei Szenario 2 zu erwarten. Siedlungsferne Straßentrassen sowie induzierte großflächige Nutzungen an den Knoten der neuen Straße führen zu Zerschneidun-

gen bisher unzerschnittener landwirtschaftlicher Räume. In den Szenarien 1, 2a und 4 sind die Auswirkungen geringer, wobei auch hier wieder ein Großteil der Zerschneidungen durch die Trassen der S1 – B8 und Ortsumfahrungen nördlich von Wien zu erwarten sind (die in den Szenarien 1, 2, 2a und 4 ident sind).

⁴⁾ Schon heute müssen wir aufgrund der zersplitterten Siedlungsstruktur (isolierte Siedlungen inmitten des Agrarlandes, Siedlungsfinger, inhomogene Siedlungsränder, fehlende Pufferzonen zwischen Wohngebieten und landwirtschaftlichen Flächen) permanente Konflikte zwischen der ursprünglichen landwirtschaftlichen Nutzung und den sich ausdehnenden Wohnsiedlungen feststellen. Die Erholungsnutzungen im unmittelbaren Umfeld der Siedlungen bedeuten für die Landwirtschaft zusätzliche Konflikte. Die zu erwartende verstärkte Zersiedelung im Szenario 2 hat mehr Berührungspunkte und folglich mehr Konfliktpunkte mit landwirtschaftlich bewirtschafteten Flächen zur Folge.

Auswirkungen auf unzerschnittene Räume

Der Nordosten von Wien ist noch durch einen hohen Anteil zusammenhängender, d.h. von übergeordneten Straßentrassen und Bahnlinien nicht zerschnittenen Freiräumen gekennzeichnet. Grundlage für die Bewertung ist eine flächenbezogene Typisierung der unzerschnittenen Räume (1km² bis 10 km², größer 10 km²) im Projekt-GIS. Die unzerschnittenen Räume werden virtuell mit dem Infrastrukturnetz der einzelnen Szenarien verschnitten. Die Betrachtung der „Restflächen“ ergibt folgendes Bild:

Tabelle 8-20: Fragmentierung noch unzerschnittener Räume

	Szenario				
	1	2	2a	3	4
Große unzerschnittene Räume (>10 km ²) durchschnitten	26	18 ²⁾	17	<1	17
Große unzerschnittene Räume (>10 km ²) randlich betroffen	7	9	7	-	7
Restflächen (< 1 km ²)	12	19	11	1	11
Unkontrollierte Siedlungsentwicklung (bisher unzerschnittene Räume)	hoch	sehr hoch	hoch-mittel	gering	hoch-mittel

Ergebnis:

Ein wesentlicher Teil des potenziellen Landschaftsverbrauchs, insbesondere Zerschneidungen und Flächenverbrauch, ist durch den in den Szenarien 1, 2, 2a und 4 vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturausbau nördlich von Wien bedingt (S1 - Westspange - Süßenbrunn – Umfahrung Breitenlee - Umfahrung Dt. Wagram). Bei Szenario 2 kommen beträchtliche Zerschneidungswirkungen durch die Ostumfahrung und die induzierten Siedlungsentwicklungen hinzu. Räumlich beschränkt ist hingegen die zu erwartende Fragmentierung in Szenario 3: Durch den Siedlungsdruck im Falle der U6 Verlängerung Richtung Rendezvous-Berg ist nördlich von Stammersdorf mit einer Beeinträchtigung unzerschnittener Räume zu rechnen.

Auswirkungen auf Stadt- und Landschaftsbild und Identität

Landschafts- und Siedlungsraum sind im Nordosten Wiens eng miteinander verflochten. Wir erreichen aus dem Siedlungsgebiet auf kurzem Wege unterschiedlichste Landschaftsräume: die Erholungslandschaften Bisamberg und Lobau, das Lobauvorland, die Erholungsgebiete Alte Donau, Neue Donau und Donauinsel sowie die Felder- und Gartenlandschaft des Marchfeldes. Für die Identität der Bezirke sind die alten Ortskerne von besonderer Bedeutung: Stammersdorf, Strebersdorf, Großjedlersdorf, Leopoldau, Hirschstetten und Breitenlee, im Umland beispielsweise Raasdorf, Orth a.D. und Kleinstgemeinden wie Glinzendorf oder Andlersdorf. Für die Zukunft wird es von Bedeutung sein, einerseits die identitätsstiftenden Räume zu sichern, andererseits aber auch jene Gebiete zu aufzuwerten, für die aufgrund einer zersplitterten und inhomogenen Siedlungsstruktur bzw. einer übermäßigen Verkehrsbelastung heute eine geringe Raumqualität gegeben ist.

Die Bewertung der Auswirkungen erfolgte qualitativ im Team stadtland. Anhand einer Checkliste wurde überlegt und diskutiert, welche Stadt- und Landschaftsbilder bzw. identitätsstiftenden Räume in einem Szenario gestärkt (unverwechselbar gemacht, belebt) bzw. geschwächt (banalisiert, gestört) würden. Dabei wurden sowohl unterschiedlich strukturierte Siedlungslandschaften als auch die freie Landschaft (Kultur- und Naturlandschaften) betrachtet.

Identitätsstiftende Räume der Siedlungslandschaft: alte Ortskerne, urbane Zentren, Stadtentwicklungsgebiete, Siedlungen, Stadtsilhouette, Ortsränder

Identitätsstiftende Räume der freien Landschaft:

- Bisamberg – Kreuttal – Goldberg (Hügelland, Wein / Wald / Wiesen, Wandergebiet)
- Weites Land – Marchfeld (Ebene, Donauterrassen, offene, weite, optisch ruhige, tw. geometrische Landschaft, Felder / Gartenbau / Baumschulen – intensiv agrarisch genutzt, Ruheraum)
- Aulandschaft Lobau – Nationalpark
- Lobauvorland, Grünes Rückgrat
- Lineare Gliederungselemente in der Landschaft (Geländekanten, Wasserläufe, Windschutzgürtel, Alleen, Waldkulisse)
- „Bauminseln“: Wäldchen, Remisen, Sukzessionsflächen, z.B. „Wildnis“ am ehemaligen Bahnhof Breitenlee
- Donauufer, Donauinsel, Alte Donau

Nach einer +/- Grobbewertung als Arbeitsbehelf konzentrierte das Team die Einzelüberlegungen auf zwei Fragen:

- Werden besondere Stadt- und Landschaftsbilder beeinträchtigt, d.h. inwieweit wird der Trend zu Allerweltslandschaften auch im Nordosten Wiens verstärkt?
- Müssen wir eine weitere Schwächung von Ortskernen befürchten, die mit einer Abnahme der Gestalts- und Orientierungsqualität und einer weiteren Zersiedelung einhergeht?

Dabei zeigte sich, dass bei einzelnen Szenarien auch Verbesserungspotenziale genutzt werden können.

Tabelle 8-21: Beeinträchtigung Stadt- und Landschaftsbild

	Szenario				
	1	2	2a	3	4
Beeinträchtigung und Verarmung von besonderen Stadt- und Landschaftsbildern, Entwicklung von „Allerweltslandschaften“ ¹⁾	verstärkt	erheblich verstärkt	tw. verstärkt tw. reduziert	gering	tw. verstärkt tw. reduziert
Schwächung von Ortskernen, Abnahme der Gestalts- und Orientierungsqualität, Zersiedelung ²⁾	verstärkt	erheblich verstärkt	tw. verstärkt, tw. verbessernd	gering bis verbessernd	gering bis verbessernd

Ergebnis:

¹⁾ Durch den Neubau hochrangiger Straßen in bisher unbebauten Bereichen besteht die Gefahr der Entwicklung von autoorientierten Siedlungsstrukturen (wie z.B. Fachmarktzentren, großflächige Einfamilienhausgebiete, flächenintensive und zersiedelte Gewerbebezonen, dezentrale Freizeitanlagen), die zu einer Verarmung von Stadt- und Landschaftsbildern führen. Neue Allerweltslandschaften werden geschaffen, die erfahrungsgemäß über die Instrumente der örtlichen Raumordnung und Stadtplanung nicht mehr in den Griff zu bekommen sind. Diese Tendenzen werden insbesondere im Szenario 2 verstärkt, da die neuen Straßentrassen eine Sogwirkung erwarten lassen. Die Gefahr ist bei den Szenarien 1, 2a und 4 geringer, da Siedlungsentwicklungen mit Ausnahme um den Bereich Süßenbrunn – Gerasdorf tendenziell eher im bestehenden Siedlungsgebiet induziert werden.

²⁾ Siedlungsentwicklungen am Rand bedeuten nicht nur eine Zersiedelung des Umlandes, sondern auch eine Schwächung bestehender Strukturen, insbesondere von vorhandenen Ortskernen. Vergleichbar mit der Wirkung einer Zentrifugalkraft werden Nutzungen von Innen nach Außen verlagert. Diese Entwicklung wird wiederum vor allem im Szenario 2 durch Straßentrassen abseits bestehender Siedlungskerne gefördert. Im Szenario 2a und 4 können hingegen durch zentrennähere Straßenführungen bestehende Ortskerne von der Aufwertung des Straßennetzes profitieren. Durch die Trassenlage der S1 und der B3d (kombiniert mit der Umfahrung Groß-Enzersdorf) kann eine wirksame Entlastung der Ortskerne Eßling und Aspern ermöglicht werden. Die „Zentrifugalkraft“ auf die Siedlungsentwicklung ist in den Szenarien 2a und 4 wesentlich geringer als in Szenario 2 aber auch schwächer als in Szenario 1. Positiv wirken sich die in Szenario 4 vorgesehenen Rückbaumaßnahmen in den Ortsdurchfahrten aus.

Der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel bedeutet in erster Linie für Siedlungsbereiche mit dichter Nutzung – also vor allem für Ortskerne – eine Aufwertung der Standortqualitäten. Dies ermöglicht auch eine Aufwertung und Stärkung der Identität dieser Bereiche, die aufgrund ihrer historischen Entwicklung und vielfältiger Nutzungen häufig eine hohe Gestalts- und Orientierungsqualität aufweisen. Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Szenarien 3 und 4 kann mit einer Aufwertung bestehender Strukturen gerechnet werden. In Szenario 3 ist aufgrund dem nicht stattfindenden Ausbau der Straßeninfrastruktur die Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes als am geringsten zu bewerten.

Auswirkungen im Bereich Grundwasserschutz

In den letzten Jahren wurden im Wiener Nordostraum und im Marchfeld zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Grundwassersituation gesetzt. Den in den vergangenen Jahrzehnten beobachteten längeren Perioden sinkender Grundwasserspiegel linksufrig der Donau konnte durch wasserwirtschaftliche Maßnahmen teilweise entgegengewirkt werden (KW Freudenu, höherer Wasserstand der Alten Donau, Dotation Lobau, Marchfeldkanalsystem), der Grundwasserkörper ist jedoch weiterhin sehr sensibel. Eingriffe in den Grundwasserstrom durch Einschnitte und Unterflurtrassen bzw. Tunnel sind genauestens zu prüfen und mit entsprechenden Maßnahmen abzusichern, um eines der größten Grundwasservorkommen Österreich nicht zu gefährden. Auf der Maßstabsebene der SUP sind projektbezogene Aussagen zu den potenziellen Auswirkungen auf Grundwasserschutz- und Schongebiete bzw. die Grundwassersituation nicht möglich, es liegen jedoch auch noch keine diesbezüglichen ausschließenden Gründe vor.

Tabelle 8-22: Mögliche Auswirkungen im Bereich Grundwasser

	Szenario				
	1	2	2a	3	4
Beeinträchtigungsrisiko von Grundwasserschutz- und -schongebieten ¹⁾	gering bis mittel	mittel bis hoch	gering bis mittel	-	gering bis mittel
Beeinträchtigungsrisiko für Grundwasservorkommen ¹⁾	gering	mittel bis hoch	mittel	-	mittel
Versiegelung durch Siedlungs- und Straßenbau ²⁾	mittel	hoch	mittel	gering	mittel

Ergebnis:

¹⁾ Die Trassenführung der S1 unter der Donau und in der Folge unter der Lobau bzw. dem Lobauvorland ist noch im Detail zu prüfen, es liegen jedoch auch noch keine diesbezüglichen ausschließenden Gründe vor. Bei Szenario 2 erfolgt die Trassenführung rund 1 bis 2 km oberhalb des Wasserschutzgebiets Untere Lobau (Bau- und Betriebsphase des Tunnels, der über eine Länge von rd. 5 km die Lobau unterfährt, Eintauchbereiche). Auch die Untertunnelung des Lobauvorlandes in den Szenarien 2a und 4 und der Ausbau der Raffineriestraße in den Szenarien 1 und 2a können Beeinträchtigungen darstellen, die noch im Detail zu prüfen sind (auch hier liegen noch keine ausschließenden Gründe vor). In Szenario 4 ist die Gefährdung durch die kürzere Raffineriestraße möglicherweise etwas geringer. Inwieweit und ob Grundwasserbeeinträchtigungen durch einen Donau-Oder-Elbe-Kanal (Bau, Betrieb, Unfällen) über das Maß der Geringfügigkeit zu erwarten sind, bedarf einer vertieften fachlichen Betrachtung, die auf der SUP-Ebene nicht zu leisten ist.

³⁾ Die zu erwartende Zersiedelung und die im Verhältnis zu den anderen Szenarien längsten Verkehrswege lassen im Szenario 2 den höchsten Versiegelungsgrad erwarten. Die kompakteren Siedlungsstrukturen der anderen Szenarien – insbesondere im Szenario 3 – lassen einen geringeren Versiegelungsgrad erwarten.

Auswirkungen Lärm (Wohnnutzung)

Die Flächenangaben potenziell zusätzlich belasteter Wohngebiete erfolgen in Hektar. Die potenziellen Lärmwirkungen auf Erholungsräume wurden bereits weiter oben dargestellt.

Tabelle 8-23: Beeinträchtigungen durch zusätzliche Lärmbelastung

	Szenario				
	1	2	2a	3	4
Beeinträchtigung von lockeren Wohngebieten ¹⁾	138 ha	154 ha	125 ha	80 ha	122 ha
Beeinträchtigung von dichten Wohngebieten ²⁾	48 ha	57 ha	52 ha	52 ha	51 ha

Ergebnis:

¹⁾ Zu den „lockeren Wohngebieten“ wurden die Kleingartengebiete, Wohn- und Gemischten Baugebiete der Stadt Wien (Bauklasse 1 und 2) sowie sämtliche Wohngebiete auf niederösterreichischem Gebiet gerechnet. Als potenziell beeinträchtigt wurden sie klassifiziert, wenn sie innerhalb eines 500m Puffers von Straßenneubaustrecken liegen. Dabei wird von herkömmlichem Lärmschutz ausgegangen. Bei der Bewertung der einzelnen Szenarien zeigt sich doch recht deutlich, dass gegenüber dem Szenario 3 die anderen Szenarien fast bis zu doppelt so viele Wohngebiete betreffen. Etwas besser steigen die Szenarien 2a und 4 aus, vor allem bedingt durch die eingehauste Straßenführung der S1 zwischen Lobau und Neueßling. Insbesondere die Trassen der S2 und B3d sind verantwortlich für die potenziell stärkere Lärmbelastung in den Szenarien 1 und 2.

²⁾ Die dichten Wohngebiete umfassen Wohn- und Gemischte Baugebiete Wiens mit einer Bauklasse von über 2. Die Beeinträchtigung von dichten Wohngebieten ist in allen Szenarien ähnlich hoch, lediglich im Szenario 2 sind etwas mehr Flächen betroffen.

Die obige Bewertung betrifft lediglich Neu- und Ausbaustrecken im Straßennetz. Eine Erhöhung der Lärmbelastung durch Ausbaumaßnahmen im ÖV ist tendenziell am stärksten in Szenario 3 und 4 möglich (massiver ÖV-Ausbau), jedoch auf der SUP-Maßstabsebene nicht quantifizierbar. Lärmreduktionen bzw. Belastungserhöhungen im Siedlungsgebiet können aus den Angaben zum Bewertungsindikator „Belastungen an ausgewählten Querschnitten“ entnommen werden.

8.2.3 Zusammenfassender Vergleich der Szenarienbewertung

8.2.3.1 Bewertungsübersicht nach Indikatoren

Die folgende Tabelle fasst die Bewertungstabellen zu den in Kapitel 8.2.2 einzeln beschriebenen Indikatoren „Umwelt“ zusammen.

	Szenario				
	1	2	2a	3	4
Beeinträchtigungsrisiko Nationalpark	gering / mittel	hoch / s. hoch	gering / mittel	nicht gegeben	punktuell
Trassenabschnitt berührt Schutzgebiete - offene Lage / eingehaust	0 / 2,4 km	0 km	0 / 2,4 km	0 km	0 km
Trassenabschnitt berührt sonstiges sensibles Gebiet - offene Lage / eingehaust	61,8 / 2,6 km	62 / 4,7 km	47 / 11,7 km	0 km	48,3 / 9,7 km
Trassenabschnitt berührt Erholungsgebiete - offene Lage / eingehaust	11,9 / 4,1 km	7,0 / 0 km	3,4 / 11,1 km	0 km	3,4 / 9,1 km
Trassenabschnitt berührt / durchschneidet Kulturlandschaft Marchfeld: offene Lage / eingehaust	50 / 0 km	55 / 4,7 km	43,7 / 0,6 km	0 km	44,9 / 0,6 km
Fragmentierung noch unzerschnittener Räume (landschaftliche Erholungsräume)	stark	sehr stark	stark	gering	stark
Zersiedelung von Erholungsräumen	mittel	hoch	mittel	gering	mittel
Zusätzliche Lärmbelastung in Erholungsgebieten / von freier Landschaft	97 ha / 2472 ha	96 ha / 2621 ha	81 ha / 2232 ha	25 ha / 17 ha	57 ha / 2242 ha
Erreichbarkeit von Erholungsräumen im Umweltverbund (ÖV, Erholungswege)	tw. Barrieren	tw. starke Barrieren	tw. Barrieren, tw. verbessert	stark verbessert	verbessert
Projektideen Kulturlandschaftspark Marchfeld	tw. eingeschränkt	stark eingeschränkt	tw. eingeschränkt, tw. gestärkt	nicht eingeschränkt, gestärkt	tw. eingeschränkt, gestärkt
Verbrauch landwirtschaftlicher Fläche (Verkehr)	242 ha	261 ha	243 ha	13 ha	259 ha
Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen (Straßenbau, Zersiedelung)	hoch	sehr hoch	hoch	gering	hoch
Neue Nutzungskonflikte (Landwirtschaft mit Wohnen, Erholung)	gering	verstärkt	gering	-	gering
Unzerschnittene Räume (>10 km ²) durchschnittlich/ randlich betroffen/ Restflächen < 1km ²	26/ 7 / 12	18/9/19	17/7/11	<1/0/1	17/7/11
Zersiedelungsdruck auf unzerschnittene Räume	hoch	sehr hoch	hoch	gering	mittel
Beeinträchtigung, Verarmung von bes. Stadt-/ Landschaftsbildern, Entwicklung von „Allerweltschaften“	verstärkt	erheblich verstärkt	tw. verstärkt tw. reduziert	-	tw. verstärkt tw. reduziert
Schwächung von Ortskernen, Abnahme der Gestalts- und Orientierungsqualität, Zersiedelung	Trend bleibt	verstärkt	gering bis verbessernd	gering bis verbessernd	gering bis verbessernd
Beeinträchtigungsrisiko von Grundwasserschutz- und -schongebieten	gering bis mittel	mittel bis hoch	gering bis mittel	-	gering bis mittel
Beeinträchtigungsrisiko für Grundwasservorkommen	gering	mittel bis hoch	mittel	-	mittel
Versiegelung durch Siedlungs- und Straßenbau	mittel	hoch	mittel	gering	mittel
Lärmbeeinträchtigung von lockeren Wohngebieten / dichten Wohngebieten	138 ha / 48 ha	154 ha / 57 ha	125 ha / 52 ha	80 ha / 52 ha	122 ha / 51 ha Entlastung

Beeinträchtigungsrisiko der Umwelt:

rot = beträchtlich, gelb = mittel, hellgrün = gering, grün = nicht gegeben

Anmerkung: Die Bewertungsergebnisse der primär von der Verkehrsleistung, das sind die im jeweiligen Szenario ermittelten Kfz-Kilometer, abhängigen Umweltwirkungen (Energiebedarf, CO₂-Emissionen, Luftschadstoffe CO, NO_x HC und Partikel) sind im Kapitel 8.3 „Verkehr“ dargestellt.

8.2.3.2 Stärken und Schwächen der Szenarien

Szenario 0

Stärken

- Nationalpark, Erholungsgebiet Donau und Kulturlandschaft Marchfeld nicht durch Infrastrukturausbau beeinträchtigt.
- Geringer Flächenverbrauch (Nutzung der Baulandreserven, sparsam dimensionierte Infrastruktur)
- Keine Verstärkung der Zersiedlungstendenzen, große zusammenhängende Räume bleiben bestehen, keine Zerschneidung von Kulturlandschaften.
- Vergleichsweise geringere Zunahme des Energieverbrauchs und der Emissionen.

Schwächen

- Umweltmaßnahmen, Freiraumplanung bleiben defensiv.
- Freiraumentwicklung weiterhin nur punktuell (unter dem Darstellungsmaßstab der strategischen Planungsebene).
- Unzureichende Ausgestaltung des Freiraumsystems, Freiräume nicht als Grünsystem erlebbar.
- Keine Impulse zur Stärkung der örtlichen und regionalen Identität.

Vorbemerkung zu Szenario 1, 2, 2a und 4

Diesen drei Szenarien sind gemeinsam:

Stärken / Schwächen

- Ein beträchtlicher Teil des potenziellen Landschaftsverbrauchs, insbesondere Zerschneidungen und Flächenverbrauch, ist durch den in allen drei Szenarien vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturausbau nördlich von Wien bedingt (S1 - Westspange - Süßenbrunn - Umfahrungen - B8).
- Den Entlastungswirkungen in den Ortschaften steht induzierter Siedlungsdruck an den Rändern und Anschlussstellen gegenüber.
- Freiraumsicherung und Entwicklung eines „Grünen Rückgrats“ und dessen Verästelung im Siedlungsgebiet folgen den Festlegungen Grüngürtel Wien / 1000 ha-Programm. Etwaige Eingriffe haben Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen zur Voraussetzung.
- Die regionalen Freiräume sind eine unverzichtbare Infrastruktur und wesentliche Voraussetzung für eine qualitätsvolle Entwicklung von Wien 21, 22 und den Nachbargemeinden („Kultur-

landschaftspark Marchfeld“). Die regionale Freiraumsicherung ist zwar vorgesehen, jedoch aufgrund eines fehlenden regionalen Netzwerks noch nicht verankert. Stadt-Landwirtschaft (W) wird durch Agrarische Entwicklungsplanung aufgewertet.

Szenario 1

Stärken

- Keine Eingriffe in den Nationalpark.
- Grüngürtel wird umgesetzt, allerdings Beeinträchtigungen und verstärkte Zerschneidungen durch B3d.
- Kompakte Siedlungsstruktur verringert Zersiedlungstendenzen, erzeugt keinen neuen Druck auf die Kulturlandschaft Marchfeld.
- Chancen für gestärkte Identität durch Aufwertung der Ortskerne und neue Zentren.
- Energiebedarf / Emissionen vergleichsweise nicht so hoch.

Schwächen

- Nationalpark und Erholungsgebiet Neue Donau durch A22 samt Anschlussstellen potenziell beeinträchtigt.
- Unerwünschte Aufwertung des Standortes Ölhafen (inmitten der Lobau- und Donaulandschaft)¹⁷
- Zerschneidungen und Beeinträchtigungen Grüngürtel Wien (s.o.), Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.
- Potenzielle zusätzliche Lärmbelastung vergleichsweise hoch.

Szenario 2

Stärken

- Unter Umweltgesichtspunkten gering.

Schwächen

- Nationalpark und Erholungsgebiet Neue Donau durch A22 samt Anschlussstelle(n) potenziell beeinträchtigt
- Unerwünschte Aufwertung des Standortes Ölhafen (inmitten der Lobau- und Donaulandschaft)¹⁸
- Straßen und induzierte Nutzungen verursachen hohen Verbrauch von Landwirtschaftsflächen sowie Versiegelung.

¹⁷ Daher die Forderung, dass im Falle der Errichtung eines Knotens Lobau samt Anschlussstelle dies nicht zum Anlass genommen werden darf, hier andere Nutzungen als die eines Ölhafens zuzulassen.

¹⁸ Daher die Forderung, dass im Falle der Errichtung eines Knotens Lobau samt Anschlussstelle dies nicht zum Anlass genommen werden darf, hier andere Nutzungen als die eines Ölhafens zuzulassen.

- Wertvolle Landschaftsbilder gehen verloren, Ortskerne tendenziell geschwächt (Sogwirkung), der Trend zu Allerweltslandschaften im Stadtumland wird verstärkt.
- Bisher relativ ruhige Bereiche (Marchfeld, Siedlungsgebiete) werden zusätzlich verlärm.
- Relativ höchstes Beeinträchtigungsrisiko für das Grundwasser (Unterquerung Lobau, Eintauchstrecken).
- Kulturlandschaft Marchfeld (W+NÖ) wird zersiedelt und zerschnitten, Umsetzungserfolg eines Landschaftsprogramms sehr stark eingeschränkt: zunehmend isolierte Einzelflächen können nicht mehr in ihrem räumlichen Zusammenhang gesehen und daher kaum mehr zu einem regionalen Freiraumsystem entwickelt werden.

Szenario 2a

Stärken

- Grüngürtel wird inklusive notwendiger Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt (siehe unten, Einhausung von Trassen könnte abschnittsweise dabei als Initialzündung fungieren).
- Kompakte Siedlungsstruktur verringert Zersiedlungstendenzen, erzeugt keinen neuen Druck auf die Kulturlandschaft Marchfeld.
- Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen ist relativ gering.
- Chancen für gestärkte Identität durch Belebung der Ortskerne und neue Zentren.
- Potenzielle zusätzliche Lärmbelastung (Wohn- und Erholungsgebiete) relativ gering.

Schwächen

- Nationalpark und Erholungsgebiet Neue Donau durch A22 samt Anschlussstelle(n) potenziell beeinträchtigt
- Unerwünschte Aufwertung des Standortes Ölhafen (in mitten der Lobau und Donaulandschaft)¹⁹
- Teilweise sind Eingriffe in Flächen des Grüngürtels (Grünzüge) erforderlich und machen Ausgleichsmaßnahmen notwendig (Landschaftliche Ausgestaltung der eingehausten Abschnitte, Ausgleichsflächen und Gestaltung für Kreuzungsbereiche)
- Aufwändige Lärmschutzmaßnahmen (Einhausung etc.) an der S1 sind zum Schutz von Siedlungsgebieten notwendig.

¹⁹ Daher die Forderung, dass im Falle der Errichtung eines Knotens Lobau samt Anschlussstelle dies nicht zum Anlass genommen werden darf, hier andere Nutzungen als die eines Ölhafens zuzulassen.

Szenario 3

Stärken

- Nationalpark, Erholungsgebiet Donau und Kulturlandschaft Marchfeld werden nicht beeinträchtigt.
- Gute Erreichbarkeit von Naherholungsräumen im „Umweltverbund“ (Fuß, Rad, ÖV)
- Gute Erfolgchancen bei der Umsetzung und Entwicklung von Erholungsräumen und regionaler Grünraumvernetzung.
- Die Identität des Marchfeldes (W+NÖ) wird gestärkt.
- Zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen sind relativ geringer.
- Gut nutzbares Potenzial zur Aufwertung der Ortskerne sowie wertvolle Stadt-, Orts- und Landschaftsbilder.
- Chancen für gestärkte Identität durch Belebung der Ortskerne und neue Zentren.
- „Kompakte Stadt mit kurzen Wegen“ kann größtenteils umgesetzt werden.
- Entsiegelungsprogramme und ökologischer Siedlungsbau vorgesehen (Anmerkung: grundsätzlich in allen Szenarien möglich, aber bei Szenarien mit hohem Flächenverbrauch und disperser Siedlungsstruktur in der Summenwirkung abgeminderter Erfolg).

Schwächen

- Siedlungsdruck auf Freiraum an U6-Verlängerung nach Stammersdorf wird verstärkt.
- Ziel der Entlastung der Ortskerne nicht entsprechend erreicht

Szenario 4

Stärken

- Der Nationalpark wird nicht direkt berührt, das Erholungsgebiet Neue Donau kaum beeinträchtigt. Die Raffineriestraße und die umgebenden Grünstrukturen können im Bestand verbleiben (nur bei Szenarien3 und 4 möglich!)²⁰.
- Grüngürtel wird inklusive notwendiger Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt (siehe unten, Einhausung von Trassen könnte abschnittsweise dabei als Initialzündung fungieren).
- Gute Erreichbarkeit von Naherholungsräumen im „Umweltverbund“ (Fuß, Rad, ÖV)
- „Kompakte Stadt mit kurzen Wegen“ kann bei Neuentwicklung größtenteils umgesetzt werden.

²⁰ Das linke Donauufer vom Biberhaufenweg stromabwärts ist das einzige noch verbliebene Donauufer Wiens ohne hochrangiger Verkehrsinfrastruktur. Die Erhaltung des direkten Zusammenhangs zwischen Donauufer und Umland / Hinterland ist an der Nahtstelle zwischen Lobau und Donau mit dem Erholungsgebiet Neue Donau sehr gut gelungen und stellt eine ganz besondere Qualität der Wiener Stadtlandschaft dar. Die Donaustadt und der Nationalpark Lobau sind hier über "gewachsenen" Boden und nicht über technische Querungshilfen mit dem Donauufer verbunden.

- Kompakte Siedlungsstruktur verringert Zersiedlungstendenzen, erzeugt wenig neuen Druck auf die Kulturlandschaft Marchfeld. Umsetzungschancen eines Landschaftsprogramms / Kulturlandschaftsparks bleiben erhalten.
Die Identität des Marchfeldes (W+NÖ) kann gestärkt werden.
- Potenzielle zusätzliche Lärmbelastung (Wohn- und Erholungsgebiete) relativ gering.
- Chancen für gestärkte Identität durch Belebung der Ortskerne und neue Zentren.
- Entsiegelungsprogramme und ökologischer Siedlungsbau vorgesehen.

Schwächen

- Teilweise Eingriffe in Flächen des Grüngürtels, Ausgleichsmaßnahmen notwendig. (Landschaftliche Ausgestaltung der eingehausten Abschnitte, Ausgleichsflächen und Gestaltung für Kreuzungsbereiche)
- Detaillösung Anschlussstelle Donautunnel – Verbindung A22 im Bereich Kraftwerk Donaustadt fehlt. Konflikt mit Bauprojekt Nationalparkhaus im Bereich Roter Hiasl (zur diskutierten Szenariovariation siehe Kap. 8.5).
- Siedlungsdruck auf Freiraum an U6-Verlängerung nach Stammersdorf / Rendezvous-Berg wird verstärkt.

Zur sozialen Dimension der Umweltbewertung

- Die Szenarien 3 und 4 fördern die Mobilitätsangebote des Öffentlichen Verkehrs und setzen auf räumliche Nähe und regionale Netzwerke. Hier zeigt sich deutlich, dass Mobilität nicht nur mit Verkehrsbauten, Verkehrstechnik und Verkehrsorganisation zu tun hat. Es geht auch um die Möglichkeit zur Befriedigung sozialer Bedürfnisse. Die in diesen Szenarien gesetzten Maßnahmen des Umweltverbundes (kurze Wege, ÖV, Maßnahmen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen) sowie gut erreichbare Zentren und Grünräume ermuntern zu sozialen Aktivitäten. Das gute regionale Freiraumangebot und die relativ geringsten zusätzlichen Umweltbelastungen in Szenario 3 lassen positive Gesundheitseffekte erwarten. Durch den gleichzeitigen Ausbau der Straßeninfrastruktur werden die positiven Effekte in Szenario 4 teilweise wieder aufgehoben.
- Die relativ ungünstigsten Umweltwirkungen zeigt Szenario 2. Die Umweltbelastungen sowie die weitere Zersplitterung, Ausdünnung und Banalisierung des Lebensraums lassen eine geringere soziale Bindung innerhalb und eine Schwächung der Identifikationsmöglichkeiten mit der Region erwarten.
- Die soziale Dimension der Umweltwirkungen der Szenarien 1 und 2a können neutral (plus / minus) bis positiv eingeschätzt werden. Die geplanten Maßnahmen nehmen kaum Einfluss auf das soziale Umfeld, lediglich die Verbesserungen im ÖV lassen gewisse positive Wirkungen erwarten.
- Szenario 0 mit zögerlichen Umweltmaßnahmen erscheint sozial kaum nachhaltig. Der Bewegungs- und Kommunikationsraum für die Bevölkerung ist unterdimensioniert.

Zur ökonomischen Dimension der Umweltbewertung

- Szenario 3 bietet ein bemerkenswertes Potenzial zur Aufwertung der Wohnumfeldqualität in den Bezirken 21 und 22 sowie den Nachbargemeinden, der Naherholungsmöglichkeiten für die Stadtregion und einer regionalen Identität. Das vernetzte Freiraumsystem fördert als weicher Standortfaktor die regionale Standortqualität für Unternehmen, allerdings fehlen hier die harten Standortfaktoren für Handel und Gewerbe. Es bestehen Chancen für eine neue regionale CI.
- Die Infrastrukturen der Szenarien 1, 2 und 2a geben Ansiedelungsimpulse für IV-orientierte und IV-induzierende Unternehmen, d.h. Verkehrserreger und damit verkehrsinduzierte Umweltbelastungen (= negativer weicher Standortfaktor). Am stärksten sind diese Wechselwirkungen bei Szenario 2 zu erwarten.
- Szenario 4 als Kombination von Szenario 3 mit einem gleichzeitigen Ausbau von Straßeninfrastruktur ermöglicht einerseits eine Aufwertung der Wohnumfeldqualität und lässt auch die Chancen für eine neue regionale CI intakt. Andererseits erhöhen sich gleichzeitig jedoch auch zusätzliche verkehrsinduzierte Umweltbelastungen, wodurch es zu einer Abschwächung der positiven Effekte kommen kann. Daher ist ein Maßnahmenbündel zur Gegensteuerung der Verkehrszunahme im MIV besonders wichtig.
- Die Projektideen „Kulturlandschaftspark Marchfeld“ sowie „Energierregion Marchfeld“, die als neue Imageträger mit beträchtlichem regionalwirtschaftlichen Potenzial wirksam werden könnten, lassen sich in Szenario 2 nur mehr eingeschränkt umsetzen. In Szenario 3 sind die stärksten Impulse für eine innovative regionale Profilierung und Vernetzung zu erwarten.

8.3 Verkehr

8.3.1 Methode

Die Berechnungen zum Sachbereich Verkehr erfolgten unter Zuhilfenahme eines Verkehrsmodelles (MA 18/TRAFICO). Das verwendete Verkehrsmodell gestattet, alle planungsrelevanten Aspekte des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs gemeinsam und interaktiv abzubilden. Das Modell besteht aus mehreren Untermodellen (Verkehrsnachfragemodell, Netzmodell und Wirkungsmodell) und weist insgesamt rund 400 Verkehrszellen, 5.600 Knoten und 15.000 Strecken auf. Das Modell wurde für den Einsatz im Rahmen der SUPerNOW eigens adaptiert und ergänzt, wobei erstmals in einem Verkehrsmodell auch der Güterverkehr mitabgebildet wurde.

Die Anwendung des Verkehrsmodells für die SUPerNOW gestattete zudem nicht nur die Prognose wahrscheinlicher Entwicklungen im Verkehrsbereich für einen bestimmten Prognosehorizont, sondern weit darüber hinausgehend eine Abschätzung der Verkehrsentwicklung und des Verkehrsaufkommens auf nahezu allen Strecken im Verkehrsnetz in Abhängigkeit von unterschiedlichen räumlichen Entwicklungs- und Nutzungsszenarien einerseits und dem alternativen Angebot des jeweilig komplementären Verkehrsträgers andererseits. Die Strukturdaten zur Bevölkerung, zu den Arbeitsplätzen, zu Handelsflächen, Freizeitpotenzialen etc. (insgesamt rund 8.000 Datenfelder) wurden für

jede einzelne Verkehrszelle und für jedes Szenario entsprechend aufbereitet, wobei hier, entgegen einem ersten Arbeitsansatz, weit über den eigentlichen Untersuchungsraum hinausgegangen wurde und gesamtregionale Entwicklungen in der Ostregion mitberücksichtigt wurden. In verkehrsplannerischer Hinsicht gestattete der Grad der Detaillierung solcherart beispielsweise nicht nur eine Aussage über die Verlagerungswirkung neuer Verkehrsinfrastrukturen, sondern auch zu neuen („induzierten“) Verkehren. Divergenzen v.a. in Bezug auf Querschnittsbelastungen auf einer möglichen NO-Umfahrung im Vergleich zu den Ergebnissen der Trassenstudie „Nordost-Umfahrung Wien“ (i. Auftrag der PGO 2000) können hauptsächlich auf den im Rahmen der SUPerNOW höheren Detaillierungsgrad zurückgeführt werden.

Die Berechnung der Indikatoren (unabhängig ob Input- oder Outputindikator) wurde jeweils nur für den engeren Untersuchungsraum durchgeführt. Demgemäß erfolgte beispielsweise die Ermittlung von gefahrenen Kilometern oder Emissionen nur für die innerhalb des engeren Untersuchungsraumes erbrachten Leistungen. Die Länge der Verkehrsinfrastruktur wurde ebenfalls nur für den engeren Untersuchungsraum ermittelt, weshalb weitreichendere Infrastrukturvorhaben (z.B. NO-Umfahrung bis Korneuburg oder Ertüchtigung der S-Bahnstammstrecke) nur aliquot berücksichtigt wurden. Diese Vorgangsweise wurde einheitlich auch bei der Ermittlung der Infrastrukturkosten angewendet.

8.3.2 Ergebnisse nach Indikatoren

Tabelle 8-24: Motorisierungsgrad

Motorisierungsgrad [Pkw & Kombi/1.000EW]	Bestand (2000)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
Wien 21	402	476	476	476	476	440	440	458
Wien 22	417	496	496	496	496	460	460	478
Umlandgemeinden NÖ	575	706	706	706	706	680	680	706

Im Jahr 2000 waren im 21. Wiener Gemeindebezirk 402 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner, im 22. Bezirk 417 und in den niederösterreichischen Umlandgemeinden 575 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner zugelassen. Auf Basis vorliegender Prognosen wurde für das Untersuchungsgebiet eine eigene Prognose für den zukünftigen Motorisierungsgrad erstellt. Auf Basis bisheriger Entwicklungen muss davon ausgegangen werden, dass im Jahr 2021 im 21. Bezirk 476 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner, im 22. Bezirk 496 und in den NÖ-Umlandgemeinden 706 Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner zugelassen sein werden (Szenarien 0 bis 2a).

In den Szenarien 3 und 3b, wo ein qualitativ sehr gutes ÖV-Angebot bereitgestellt würde, kann demgemäß von einem geringeren Motorisierungsgrad ausgegangen werden: Wien 21: 440, Wien 22: 460 und NÖ-Umland: 680 Pkw und Kombi je 1.000 EW; im Szenario 4, wo wie in den Szenarien

3 / 3b von einem sehr guten ÖV und andererseits einer weit ausgebauten Straßeninfrastruktur ausgegangen wird, wurden 458 für Wien 21, 478 für Wien 22 und 706 (NÖ-Umlandgemeinden) Pkw und Kombi je 1.000 Einwohner prognostiziert, in NÖ wurde, da hier kein nennenswerter Ausbau des ÖV erfolgt, der gleiche Wert wie in den Szenarien 0 bis 2a angesetzt.

Tabelle 8-25: Pkw- und Kombi-Bestand

Pkw- und Kombi-Bestand	Bestand (2000) *)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
Wien 21	49.632	65.882	64.930	64.543	64.543	60.459	58.624	62.654
Wien 22	51.956	80.467	80.467	79.384	81.490	75.151	68.827	78.383
Umlandgemeinden NÖ	20.351	35.079	35.997	37.197	35.609	33.787	33.787	35.079
Summe SUPer NOW	121.939	181.428	181.394	181.124	181.642	169.397	161.238	176.116
	=100%	+49%				+39%	+32%	+44%

*) Werte aus dem Verkehrsmodell, daher geringfügige Abweichungen gegenüber amtl. Statistik möglich

Auf Basis der prognostizierten Einwohnerzahlen im Untersuchungsgebiet und dem gemäß Tabelle 8-24 zum Prognosezeitpunkt bestehenden Motorisierungsgrad ergibt sich in den Szenarien 0 bis 2a ein Bestand an Kfz (Pkw und Kombi) von mehr als 180.000 Autos. Der geringste Pkw- und Kombi-Bestand ergäbe sich in Szenario 3b mit rd. 160.000 Fahrzeugen, gefolgt von Szenario 3 (rd. 170.000). Szenario 4 liegt mit rd. 176.000 Fahrzeugen bereits wesentlich näher bei den „hoch motorisierten“ Szenarien 0 bis 2a. Der prognostizierte Zuwachs der Pkw und Kombi bis 2021 variiert zwischen einem Drittel (Szenario 3b) und der Hälfte des derzeitigen Bestandes (Szenarien 0 bis 2a).

Tabelle 8-26: Netzlängen neue und/oder ausgebaute Strecken

[km]	Bestand (2000)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
Straße / Straßentyp								
A	0,00	1,02	10,49	3,65	7,86	1,02	1,02	3,52
S	0,00	0,00	16,57	33,24	26,60	0,65	0,65	26,60
B	0,00	5,42	32,56	28,69	24,07	5,42	5,42	25,47
Summe Straßen	0,00	6,45	59,62	65,59	58,54	7,10	7,10	55,60
ÖV								
S-Bahn	0,00	6,49	13,51	13,51	13,51	23,01	23,01	23,01
U-Bahn	0,00	8,34	8,34	8,34	11,29	17,14	17,14	17,94
Straßenbahn	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	41,58	41,58	41,58
Summe ÖV	0,00	14,83	21,84	21,84	24,79	81,73	81,73	82,53
Verhältnis IV/ÖV		0,43	2,73	3,00	2,36	0,09	0,09	0,67

Gemäß der gewählten Ausrichtungen der einzelnen Szenarien ergeben sich unterschiedliche Netzlängen für die Verkehrsträger Straße und ÖV. Im Bereich der Straßeninfrastruktur weist die höchste zusätzliche Netzlänge das Szenario 2 mit rd. 66 km auf, die geringste Netzlänge ergibt sich in den Szenarien 0 und 3 bzw. 3b mit unter 10 km. Im öffentlichen Verkehr ist das Verhältnis nahezu umgekehrt, hier ergibt sich die geringste Netzlänge im Szenario 0 mit rd. 15 km, die größte Netzlänge weisen die Szenarien 3, 3b und 4 mit rd. 82 km auf. Das Verhältnis des Ausbaugrades IV zu ÖV ist daher im Szenario 4 mit einem Faktor von rd. 0,7 weitgehend ausgeglichen.

Tabelle 8-27: Infrastrukturkosten neue und/oder ausgebaute Strecken

[Mio. €]	Bestand (2000)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
Straße*	0	123	999	1.438	1.390	175	175	1.224
ÖV**	0	477	514	514	663	1.165	1.165	1.206
Gesamt	0	600	1.513	1.952	2.053	1.340	1.340	2.430
Verhältnis IV/ÖV		0,26	1,94	2,80	2,10	0,15	0,15	1,02

* Kosten für S1 (B305) Abschnitt Korneuburg – Eibesbrunn aliquot

** Kosten für Ausbau S-Bahn Stammstrecke und Ausbau S80 aliquot

Parallel zu den Netzlängen (siehe Tabelle 8-27) ergeben sich die notwendigen Infrastrukturinvestitionen je nach betrachtetem Szenario. Die geringsten Kosten ergeben sich in Szenario 0, wo rd. 600 Mio. EUR aufzuwenden sind, die höchsten Kosten weist das Szenario 4 mit rd. 2.430 Mio. EUR Investitionsvolumen auf.

Tabelle 8-28: Verkehrsleistung

	Bestand (2000)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
Pkm ÖV	1.781.679	2.166.354	2.055.776	2.045.141	2.042.938	2.543.167	2.406.063	2.518.223
	=100%	+21,6%	+15,4%	+14,8%	+14,7%	+42,7%	+35,0%	+41,3%
Pkm MIV	4.320.701	6.584.372	8.040.520	8.182.503	8.365.180	6.552.831	6.420.825	7.585.548
	=100%	+52,4%	+86,1%	+89,4%	+93,6%	+51,7%	+48,6%	+75,6%
Kfz-km Pkw	3.757.132	5.725.541	6.991.757	7.115.220	7.274.070	5.698.114	5.583.326	6.596.129
Kfz-km Lkw	357.712	521.909	617.190	685.940	690.130	515.898	508.025	624.397
Kfz-km LNF	339.118	505.558	590.634	619.216	627.474	497.624	485.541	571.978
Pkm MIV Soft-Bündel 1		6.255.153	7.638.494	7.773.378	7.946.921	6.225.190	6.099.784	7.206.271
		+44,8%	+76,8%	+79,9%	+83,9%	+44,1%	+41,2%	+66,8%
Pkm MIV Soft-Bündel 2		5.596.716	6.834.442	6.955.128	7.110.403	5.569.906	5.457.701	6.447.716
		+29,5%	+58,2%	+61,0%	+64,6%	+28,9%	+26,3%	+49,2%
Kfz-km Pkw Soft-Bündel 1		5.439.264	6.642.169	6.759.459	6.910.366	5.413.208	5.304.160	6.266.322
Kfz-km Pkw Soft-Bündel 2		4.866.710	5.942.993	6.047.937	6.182.959	4.843.397	4.745.827	5.606.709

Derzeit werden im engeren Untersuchungsgebiet pro Werktag rd. 1,8 Mio. Pkm im ÖV und rd. 4,3 Mio. Pkm im MIV zurückgelegt. Aufgrund einer höheren Einwohner- und Arbeitsplatzzahl im Jahr 2021, aufgrund von geänderten Verkehrsverhalten (höherer Motorisierungsgrad, Verfügbarkeit von Kfz bei anderen Altersschichten etc.) und insgesamt höheren Verkehrsverflechtungen (interregional und international) würde die Verkehrsleistung bis 2021 im ÖV um rd. 22% und im MIV um rd. 52% ansteigen (sh. Werte für Szenario 0). Während beim ÖV die Steigerung der Verkehrsleistung mit einer Steigerung der Wegezah in ähnlicher Größenordnung (+18%) einhergeht, resultiert beim MIV die Verkehrsleistungssteigerung stärker durch steigende Fahrweiten als durch eine Zunahme der Wegezah (+22%).

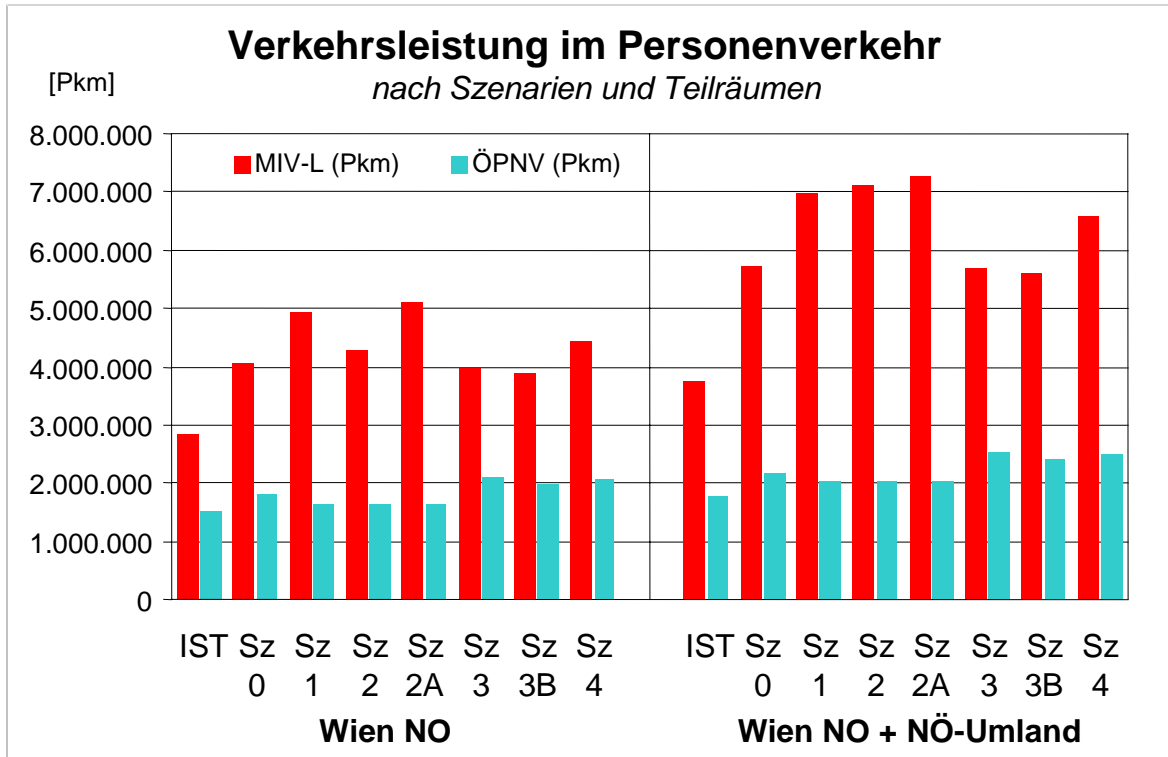
Die Ergebnisse einer straßenbauorientierten Entwicklung im Nordosten Wiens können deutlich an den Werten für die Szenarien 1, 2 und 2a abgelesen werden, wo die Verkehrsleistung im ÖV um nur rd. 15%, im MIV hingegen um rd. 90% ansteigen würde. Dies würde nahezu einer Verdoppelung der Verkehrsleistung auf der Straße entsprechen.

Eine massive Ausweitung des ÖV-Angebotes gemäß Szenarien 3 und 3b würde demgemäß ein „Einfrieren“ der Verkehrsleistung auf den Werten des Szenarios 0 bewirken (ähnliche Zuwachsraten wie in Szenario 0). Szenario 4 ergibt einen Zuwachs im ÖV von +41 %, im MIV von rd. 76 %, womit die sehr hohen Werte der „Straßenbauszenarien“ unterschritten werden können.

Unter Berücksichtigung von Maßnahmen aus dem Bereich der „Softmeasures“ ergeben sich wesentlich reduzierte Werte. Auch wenn in jedem der betrachteten Fälle eine absolute Zunahme der Verkehrsleistungen auf der Straße hingenommen werden muss, so fällt diese in den Szenarien 3

und 3b mit +26 % bis +44 % im Vergleich zu den Szenarien 2 oder 2a jedoch deutlich „moderat“ aus.

Abbildung 8-1: Verkehrsleistungen im Personenverkehr nach Teilräumen



Anmerkung: MIV-L (Pkm) = Kfz-km

Bei teilraumbezogener Betrachtung der Verkehrsleistung im Personenverkehr lässt sich bei Szenario 2 im MIV im Vergleich zu den restlichen Szenarienergebnissen eine deutliche Anteilsverschiebung in Richtung NÖ-Umlandgemeinden feststellen. Wird Wien Nordost als Bezugsraum gewählt, ist bei Szenario 2 eine geringere Personenverkehrsleistung im MIV als in den Szenarien 1 und 2a zu erwarten, während, bezogen auf den engeren Untersuchungsraum (Wien Nordost + NÖ-Anrainergemeinden), ähnlich hohe Werte erreicht werden. Dies ist insbesondere auf die strukturellen Auswirkungen der Trassen des hochrangigen Straßennetzes im Umland zurückzuführen (Szenario 2 mit höherem NÖ-Anteil bei S1-Trasse), wo – bei deutlich weniger Einwohner auf Wiener Stadtgebiet - mehr Verkehr im Umland induziert wird.

Tabelle 8-29: Spezifische Verkehrsleistung

Spezifische Verkehrsleistung* [km]	Bestand (2000)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
Pkm ÖV/EW	5,8	6,2	5,9	5,9	5,8	7,3	7,2	7,2
Pkm IV/EW	14,2	18,8	23,0	23,5	23,9	18,7	19,3	21,6
Gesamt	20,0	25,0	28,9	29,4	29,7	26,0	26,5	28,8
	=100%	+25%	+44%	+47%	+49%	+30%	+33%	+44%

* Verkehrsleistung im Gebiet bezogen auf die Einwohner im Gebiet

Die Verkehrsleistung je Einwohner (im MIV und ÖV gesamt) zeigt, dass diese bis 2021 um 25 % (Szenario 0), bei Ausbau der Straßeninfrastruktur ohne entsprechender Intensivierung des ÖV-Angebotes um sogar rd. 50 % (Szenarien 1, 2, 2a) zunehmen würde. Die Ausweitung des ÖV-Angebotes in den Szenarien 3 und 3b würde demgegenüber nahezu die Werte gemäß Szenario 0 erreichen, Szenario 4 liegt demgegenüber jedoch wieder deutlich höher.

Tabelle 8-30: Energiebedarf im MIV

	Bestand (2000)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
Gesamt [Tj]	14,5	17,0	19,9	20,6	21,0	16,9	16,5	19,1
Spezifisch Mj/EW	47,5	48,5	56,8	59,1	60,1	48,1	49,5	54,4
	=100%	+2,3%	+19,6%	+24,5%	+26,5%	+1,4%	+4,4%	+14,6%
Gesamt [Tj] / Soft-Bündel 1	13,8	16,2	18,9	19,6	20,0	16,0	15,6	18,1
Gesamt [Tj] / Soft-Bündel 2	12,3	14,5	16,9	17,5	17,9	14,3	14,0	16,2

Derzeit werden im engeren Untersuchungsbereich knapp 50 Mj/EW im motorisierten Individualverkehr verbraucht. In den Szenarien 0, 3 und 3b kann dieser Wert nahezu gehalten werden. Im Szenario 4 ergibt sich eine Zunahme um rd. 15 %, in den Szenarien 1, 2, und 2a wird der Energiebedarf um bis zu +27 % steigen.

Würden sehr starke verkehrsmindernde Maßnahmen (Soft-Measuresbündel 2) getroffen, so könnte in den Szenarien 3 und 3b der Gesamtenergiebedarf im Verkehr gegenüber heute sogar reduziert werden (14 Tj im Jahr 2021 in Szenario 3b gegenüber 14,5 Tj im Bestand).

Tabelle 8-31: Emissionen im MIV

[t/Tag]	Bestand (2000)	Szenario (2021) *)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
CO ₂	1.080	1.268	1.481	1.535	1.569	1.258	1.228	1.421
	=100%	+17%	+37%	+42%	+45%	+16%	+14%	+32%
CO	4,15	3,97	4,68	4,83	4,97	3,95	3,85	4,48
NO _x	0,80	0,63	0,64	0,64	0,65	0,62	0,60	0,60
HC	5,86	2,81	3,32	3,50	3,56	2,78	2,71	3,23
Partikel	0,24	0,16	0,19	0,20	0,20	0,16	0,15	0,18
CO ₂ / Soft-Bündel 1		1.205	1.407	1.458	1.491	1.195	1.167	1.350
CO ₂ / Soft-Bündel 2		1.078	1.259	1.305	1.334	1.069	1.044	1.208

*) Die Berechnungen für die Szenarien gehen von einem verbesserten Motorenstandard in der Zukunft und damit von spezifisch geringeren Emissionsfaktoren aus.

Derzeit werden rd. 1.000 t CO₂ pro Tag im motorisierten Individualverkehr im engeren Untersuchungsraum emittiert. In Szenario 0 würden die CO₂-Emissionen um rd. 17 % auf rd. 1.300 t ansteigen, die höchsten Zuwachsraten ergeben sich mit rd. 45 % in den Szenarien 2 und 2a. Den geringsten Zuwachs liefern die Szenarien 3 und 3b mit nur rd. 15 %.

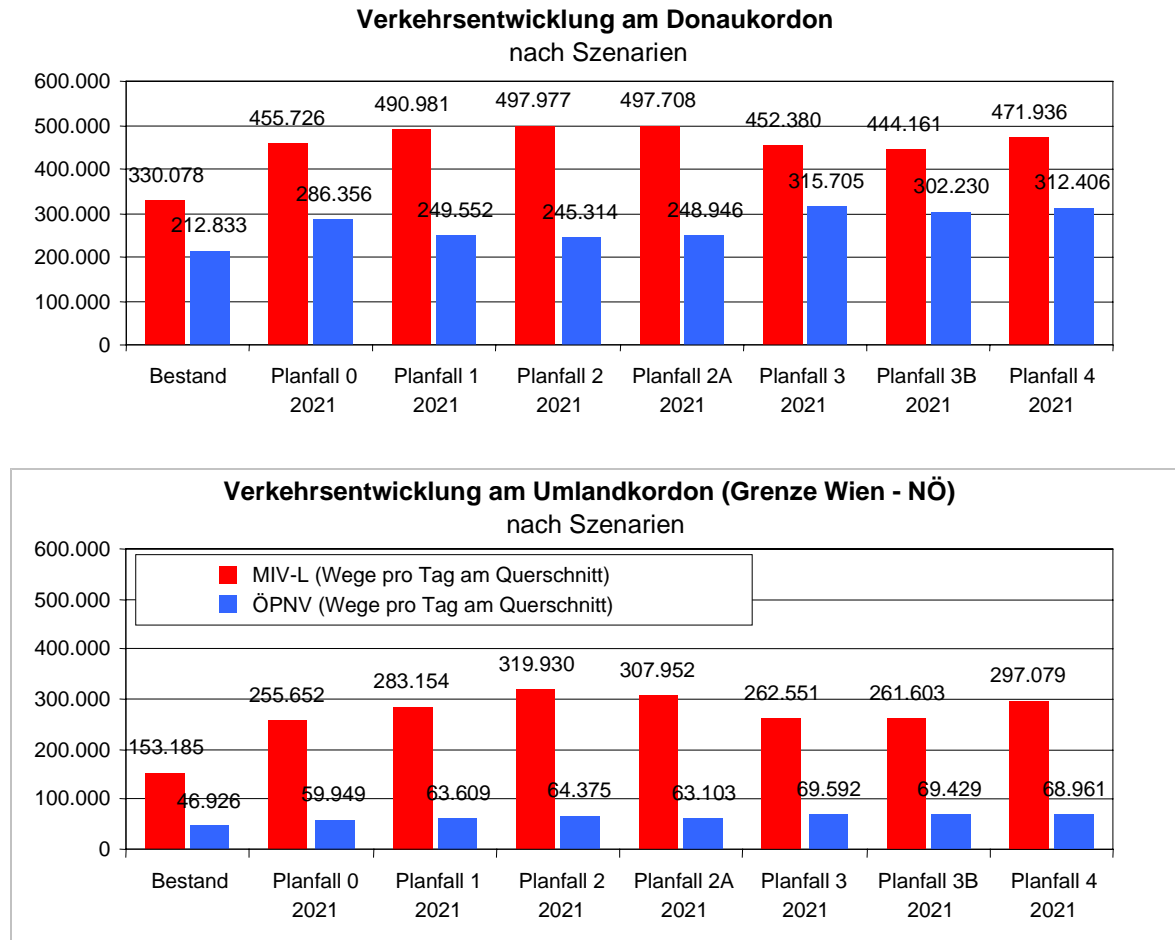
Unter Berücksichtigung der Maßnahmen aus dem Soft-Measuresbündel 2 würde sich eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Bestand von -3 % ergeben (in Szenario 3b), in Szenario 3 würde die Veränderungsrate -1 % betragen.

Tabelle 8-32: Modal Split

	Bestand (2000)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
NMV	23,2%	21,1%	21,3%	21,1%	21,4%	21,1%	20,9%	20,1%
ÖV	32,4%	32,7%	29,7%	29,4%	29,3%	36,2%	35,9%	34,2%
MIV	44,3%	46,3%	49,0%	49,5%	49,3%	42,7%	43,2%	45,8%

Der Modal Split beträgt im Bestand NMV: 23 %, ÖV: 32 %, MIV: 44 %. Ohne Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (sh. Szenario 0) würde sich der Modal Split geringfügig zu Gunsten des ÖV (+0,3 %-Punkte) und zu Gunsten des MIV (+2 %-Punkte), jedoch zu Lasten des NMV verändern. Die ungünstigste Aufteilung der Verkehrsmittel würde sich in den Szenarien 1, 2 und 2a, wo rd. 50 % MIV-Anteil erreicht würden, einstellen. In den Szenarien 3 und 3b könnte der MIV einen etwas geringeren Anteil gegenüber dem Bestand erreichen, auch wenn hier die Modal Split-Ziele gemäß Wiener Verkehrskonzeption insgesamt nicht erreicht würden. Die umfangreichen Maßnahmenbündel in Szenario 4 ergeben straßenseitig einen Zuwachs zu Gunsten des MIV-Anteiles von rd. 1,5 %-Punkten, gleichzeitig jedoch einen Zuwachs im ÖV von +1,8 %-Punkten.

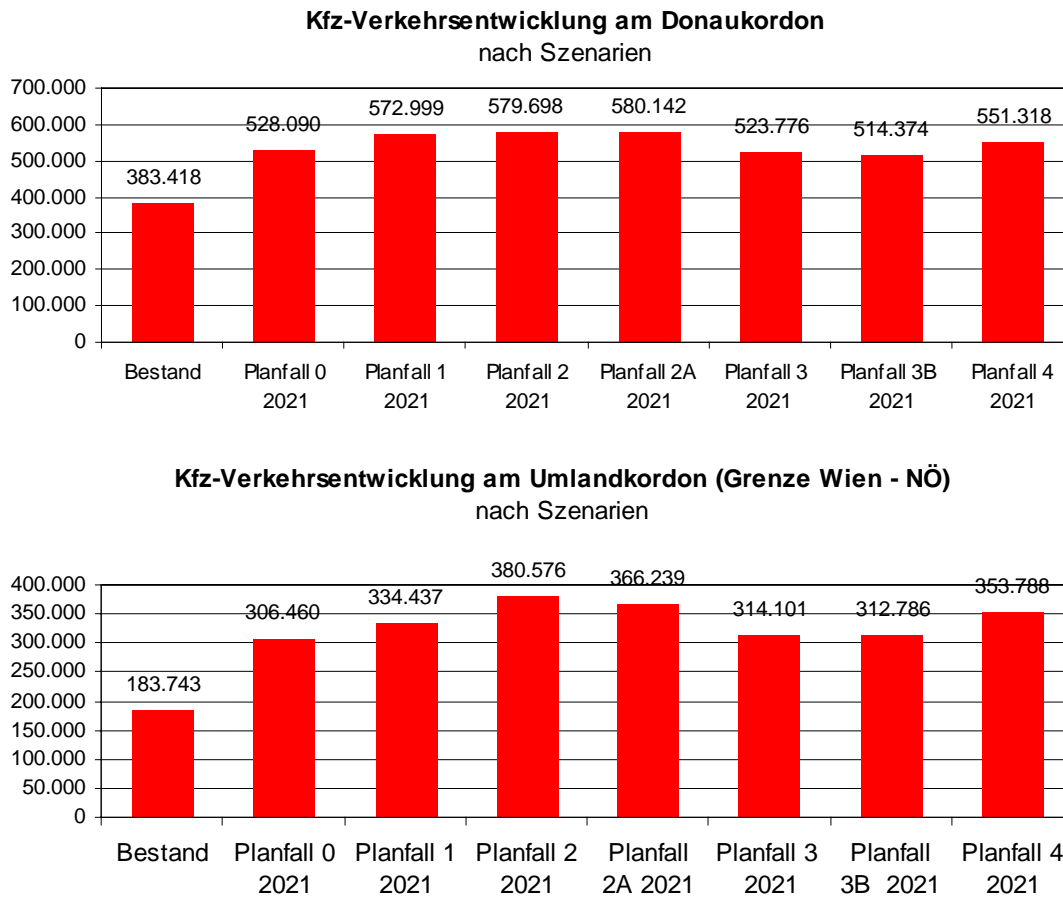
Abbildung 8-2: Verkehrsentwicklung am Donaukordon und am Umlandkordon



Wie aus o.a. Abbildung ersichtlich ist, beläuft sich die prognostizierte Belastung im MIV-Personenverkehr am Donaukordon 2021 zwischen rd. 444.000 (Szenario 3b) und 498.000 Lenker bzw. Pkw und Kombi (Szenario 2 und 2a). Dies würde eine Steigerung von rd. 35% (Szenario 3b) bis 51% (Szenario 2 und 2a) gegenüber dem Bestand bedeuten. Am Umlandkordon (Grenze Wien Nordost – NÖ-Umlandgemeinden) beträgt die prognostizierte Belastung im MIV-Personenverkehr zwischen rd. 256.000 (Szenario 0) und 320.000 Lenker bzw. Pkw und Kombi (Szenario 2). Die prognostizierte Steigerungsrate im MIV-Personenverkehr an der Landesgrenze (zwischen rd. 67% bei Szenario 0 und 109% bei Szenario 2) ist etwa doppelt so hoch wie jene am Donaukordon.

Die prognostizierte Fahrgastzahl im ÖV am Donaukordon 2021 beträgt zwischen rd. 245.000 (Szenario 2) und 316.000 (Szenario 3), dies würde gegenüber dem Bestand eine Zunahme von rd. 15 bis 49% bedeuten. Im Vergleich dazu beläuft sich die Zunahme an der Landesgrenze zwischen rd. 28% (Szenario 0) und 48% (Szenario 3 und 3b).

Abbildung 8-3: Kfz-Verkehrsentwicklung am Donaukordon und am Umlandkordon



Anhand der Belastungszahlen am Donaukordon wird somit die Wirkung des Baus einer zusätzlichen Donauquerung deutlich: Da ein wesentlicher, das gesamte Verkehrsnetz der Ostregion limitierender Faktor (nämlich die ausgeschöpfte Kapazität des hochrangigen Straßennetzes) wegfällt, wird das Verkehrsaufkommen am Donaukordon gegenüber dem Bestand ca. um die Hälfte zunehmen. Demgegenüber stehen Entlastungseffekte auf den hochrangigen und den untergeordneten Straßen (v.a. in Ortsdurchfahrten) und der Abbau von Zuständen der Verkehrsüberlastung.

Die Belastung an ausgewählten Querschnitten, sowohl im IV als auch im ÖV geht aus den nachstehenden Tabellen hervor. Dabei wurden nicht nur Belastungen auf Querschnitten innerhalb des Untersuchungsraumes sondern, auch im themenbezogenen Wirkungsraum angegeben (z.B. Belastung auf der A4).

Generelle Anmerkung zu den nachfolgenden Tabellen: Da es sich bei den Bestandswerten ebenfalls um Ergebnisse des Verkehrsmodells handelt, kann es zu Abweichungen gegenüber Zählwerten kommen.

Tabelle 8-33: Belastung an ausgewählten Querschnitten in Wien 21

Straße	[Kfz/Tag] Bestand (2000)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
Brünner Straße (Stammersdorf)	14.900	28.200	26.100	24.600	25.000	28.800	28.300	24.900
Brünner Straße nördl. B 227	29.000	42.900	38.100	35.800	36.100	42.700	41.800	35.200
Floridsdorfer Hauptstraße	20.600	23.100	24.800	19.400	19.400	21.400	20.800	15.800
Nordbrücke	93.900	118.700	115.800	114.300	115.000	117.100	114.800	109.700
Floridsdorfer Brücke	36.500	50.500	47.500	47.100	47.400	49.200	48.300	44.400
Brigittener Brücke	29.400	50.600	45.400	43.900	44.400	50.200	48.300	38.900
Prager Straße	13.700	31.000	26.000	22.800	24.400	32.300	31.700	23.400
Leopoldauer Straße	10.200	12.700	13.200	12.000	12.900	11.800	11.600	12.300
Donauuferautobahn	78.400	100.400	95.000	88.700	91.700	102.400	103.100	92.400
A5 Seyring	0	0	70.200	65.400	69.800	0	0	69.100
S1 Königsbrunn	0	0	52.300	63.200	56.300	0	0	55.400
S1 Kapellerfeld	0	0	82.800	88.600	86.200	0	0	85.500

Die geringste Erhöhung der Belastung der Donaubrücken in Wien 21, nämlich um durchschnittlich rd. 21%, stellt sich in Szenario 4 ein. Dies kann einerseits auf die Entlastung durch den gegenüber den Szenarien 1, 2 und 2a verbesserten ÖV und gegenüber den Szenarien 3 und 3b durch eine 6. Donaustraßenquerung zurückgeführt werden.

Tabelle 8-34: Belastung an ausgewählten Querschnitten in Wien 22

Straße	[Kfz/Tag]	Bestand (2000)	Szenario (2021)						
			0	1	2	2a	3	3b	4
Wagramer Straße		40.400	46.400	55.200	46.800	48.100	44.300	44.700	44.800
Donaustadtstraße		16.100	36.400	40.700	34.600	36.600	35.600	34.000	33.900
Reichsbrücke		54.200	75.400	68.400	69.500	68.700	74.000	71.900	62.800
Erzherzog-Karl-Straße		19.400	30.400	31.200	27.200	27.800	29.600	28.600	26.400
Hirschstettner Straße		16.700	24.600	12.000	9.900	16.400	22.400	20.400	15.800
Eßlinger Hauptstraße		21.000	39.900	22.900	13.500	18.800	38.600	39.300	6.000
Biberhaufenweg		15.200	22.100	31.400	15.900	19.300	21.600	20.100	8.100
Praterbrücke		169.400	233.000	197.000	208.500	198.500	233.200	231.200	180.900
Breitenleer Straße Neu-Eßling		14.100	17.600	2.100	3.500	8.700	17.500	16.900	8.000
Breitenleer Straße / Breitenlee		14.000	17.800	12.500	3.800	7.000	17.500	16.900	6.800
Siegesplatz		25.600	44.600	30.800	17.600	9.800	42.200	43.300	7.400
A4 Kaiserebersdorf		69.600	92.900	69.700	87.000	71.000	94.700	95.100	71.800
Angerner Straße		18.500	30.200	15.900	21.500	21.200	29.900	30.000	21.700
Wiener Nordrand Straße		45.100	48.400	60.300	50.200	57.200	50.200	50.400	56.100
A22 Kraftwerk Ölhafen		0	0	89.800	0	92.400	0	0	0
S1 Donauquerung Albern		0	0	99.000	96.400	106.100	0	0	0
S1 Lobauquerung		0	0	0	96.400	0	0	0	0
B8 Neu-Eßling - Parbasdorf		0	0	0	25.700	26.800	0	0	26.200
S1-innen Donauqu. Freudenau		0	0	0	0	0	0	0	114.700
S1-innen südl. B3 (Spargelfeld)		0	0	0	0	87.700	0	0	86.700
B3 Schafflerhof		0	0	0	0	24.000	0	0	28.300

Auf den Straßen in Wien 22 kommen die allgemeinen, strukturellen Wirkungen einer Bevölkerungszunahme, gekoppelt mit einem geänderten Verkehrsverhalten (höherer Motorisierungsgrad, höhere Wegezähl etc.) am deutlichsten in den Ortsdurchfahrten zur Geltung, wo in Szenario 0 mit rund einer Verdoppelung (z.B. Aspern, Eßling) gerechnet werden muss. Ähnliche Belastungszahlen würden sich an diesen Querschnitten auch in den Szenarien 3 und 3b ergeben.

Die Ortsdurchfahrten von Aspern, Eßling, aber auch Groß-Enzersdorf könnten am wirksamsten in den Szenarien 2, 2a und 4 entlastet werden. In Eßling kann in Szenario 2 ein sehr niedriges Verkehrsaufkommen (13.500 Kfz gegenüber 21.000 Kfz im Bestand), noch besser in Szenario 4 (durch eine ortsnahe Umfahrung verbleiben nur ca. 6.000 Kfz in der Ortsdurchfahrt) erreicht werden. In Aspern ergibt sich am Siegesplatz in Szenario 2 eine Reduktion von rd. 30% (17.600 Kfz gegenüber 25.600 Kfz im Bestand), noch größer fällt auch hier die Reduktion in Szenario 4 aus (es verbleiben nur ca. 7.400 Kfz).

In Szenario 2a ist die Rangfolge umgekehrt: In Aspern könnte das Verkehrsaufkommen um rd. 60% gegenüber heute auf ca. 10.000 Kfz/Tag reduziert werden, in Eßling ergäbe sich lediglich eine

Reduktion um rd. 10% gegenüber dem Bestand. In Szenario 4 wurden daher Umfahrungsstraßen, auch in Form einer innenliegenden Hochleistungsstraße (womit eine Umfahrung des Biberhaufenwegs gewährleistet wäre) sowie Maßnahmen der Verkehrsberuhigung (in Eßling und am Biberhaufenweg) im Szenario angenommen. In der Ortsdurchfahrt von Eßling ergäbe sich sodann eine Belastung von 6.000 Kfz/Tag (weniger als ein Drittel gegenüber heute), in Aspern von 7.400 (weniger als ein Drittel gegenüber heute mit 25.600) und in Breitenlee von 6.800 (gegenüber heute mit 14.000 ca. eine Halbierung).

Der Biberhaufenweg würde am stärksten in Szenario 1 mit rd. 31.000 Kfz belastet werden. Verantwortlich für diese hohe Belastung ist die in Szenario 1 bis zum Ölhafen durchgehend befahrbare A22, wodurch ein weiterer Druck auf diese Straße (in ihrer Funktion als Autobahn-Zubringer) entstehen würde.

Die Belastung der A23 würde in jedem Fall zunehmen, in den Szenarien 3 und 3b würden Werte wie in Szenario 0, nämlich mit einer Querschnittsbelastung von rd. 230.000 Kfz auf der Praterbrücke, erreicht werden. Die beste Entlastungswirkung für die A23 ergäbe sich in Szenario 4, wo die sechste Donaustraßenquerung der Praterbrücke am nächsten liegt.

Die Belastung der A4 (bei Querschnitt Kaiserebersdorf) wird zunehmen. Allerdings wird sie, je näher eine 6. Donaustraßenquerung zur Stadt und in Abhängigkeit der durchgehenden Befahrbarkeit der A22 am linken Donauufer, Verkehr an die A22 in sehr hohem Maße abgeben, sodass sie als eine der wenigen Autobahnen im Jahr 2021 ungefähr gleich hoch wie heute belastet sein würde (Szenarien 2a und 4).

Zur Ortsdurchfahrt von Hirschstetten:

Die Ortsdurchfahrt von Hirschstetten ist derzeit mit rd. 17.000 Kfz/Tag belastet. Ohne den Bau der B3d, jedoch mit innenliegender S1 würde das Verkehrsaufkommen in Hirschstetten mit rd. 16.000 Kfz sogar geringer als im Bestand ausfallen. Selbst im „günstigsten“ Fall (Bau der B3d und S1 in der Außenvariante, siehe Szenario 2) verbleiben in der Ortsdurchfahrt von Hirschstetten noch immer rd. 10.000 Kfz. Soll das Verkehrsaufkommen noch weiter gesenkt werden, wären verkehrsorganisatorische Maßnahmen (gegebenenfalls weitgehende Sperre der Ortsdurchfahrt) notwendig. Diese Maßnahmen wurden in den betrachteten Szenarien jedoch nicht untersucht.

Zum Biberhaufenweg:

Wiederholt wurde der Ausbau der Straßeninfrastruktur gemäß Szenario 1 als mögliche Variante angeführt. Da in Ermangelung einer Ost-West-Verbindung östlich der A23 im 22. Bezirk der Biberhaufenweg Gefahr laufen würde, noch stärker als heute belastet zu werden, wurde die Errichtung einer „Pfortneranlage“ in Aspern als mögliche Lösung angeführt. Der Verkehr sollte dabei lichtsignal-geregelt gedrosselt werden.

Dies hätte entweder zur Folge, dass der durch den Biberhaufenweg dringende Kfz-Verkehr unmittelbar davor angehalten werden müsste und dies in den Wartebereichen zu enormen Staus und Verkehrsbehinderungen führen würde. Die andere Folge wäre, dass der Verkehr über die B3 von / nach Bezirkszentren Stadlau und Kagran fahren müsste und diese Bezirksteile stärker belastet wären. Aus der Sicht des Verfassers kann diese Lösung nicht empfohlen werden.

Tabelle 8-35: Belastung an ausgewählten ÖV-Querschnitten in Wien 21

[ÖV-Passagiere/Tag] Linie / Querschnitt	Bestand (2000)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
S1,S2,S3 Nordbahnbrücke	60.000	70.000	65.100	64.400	65.300	69.900	70.600	68.600
S1, R15 Nordbahn Landesgrenze	8.200	12.400	12.700	13.500	12.800	14.600	14.600	14.500
S2, R20 Ostbahn Landesgrenze	9.000	12.100	17.200	17.100	17.000	16.500	16.500	16.400
S3, R30 Nordwestbahn Landesgrenze	15.900	20.200	19.100	19.000	19.100	20.700	20.700	20.500
U6 Donaubrücke	38.400	38.200	33.800	33.300	33.500	57.100	56.000	56.900
U6 nördl. Siemensstraße	0	0	0	0	0	23.200	21.200	23.000
16 (neue Linie) Donauefeld	0	0	0	0	0	13.500	12.900	13.500
26 Donauefelder Straße	16.700	18.700	17.800	17.400	17.700	13.800	12.600	13.600
26 & Regionalbusse Prager Straße	10.800	10.500	9.700	9.400	9.600	13.500	13.300	13.400
31,33 Floridsdorfer Brücke	13.800	12.700	12.400	12.100	12.300	7.500	7.500	7.500
31,33 & Regionalb. Brünner Straße	27.700	28.700	29.100	28.100	28.600	3.600	3.600	3.600
29A Leopoldauer Straße	8.100	7.400	6.700	6.300	6.800	5.600	5.800	5.600
31A Eipeldauer Straße	10.300	8.900	8.700	8.400	8.500	13.400	13.500	13.400
Regionalbusse B3 Strebersdorf	2.100	1.900	1.900	1.900	1.900	2.500	2.500	2.400
Regionalbusse B7 Brünner Straße	2.900	3.400	2.900	2.900	2.800	2.800	2.800	2.800
Regionalbusse Hagenbrunn	2.300	2.200	2.200	2.200	2.200	2.200	2.200	2.200
Regionalbusse Stammersdorf	1.100	1.100	1.000	900	900	1.300	1.300	1.300

Die Auslastung der U6 würde v.a. in jenen Szenarien, in welchen ihre Verlängerung (bis Stammersdorf bzw. bis zum Rendeuousberg) angenommen wurde, am Querschnitt der Donaubrücke um rd. 50% zunehmen.

Die neue Nord-Süd-Transversale in Form der Linie 16, die hier auf kürzestem Weg von Floridsdorf nach Kagran durch das Donauefeld verlaufen und damit praktisch parallel zur weiter bestehenden Linie 26 in der Donauefelder Straße verlief, würde eine Auslastung von 13.500 Fahrgästen / Tag aufweisen. Die Linie 26 würde ca. noch einmal so viele Personen befördern, womit sich das Fahrgastaufkommen auf dieser Achse um ca. 60 % erhöht hätte.

Tabelle 8-36: Belastung an ausgewählten ÖV-Querschnitten in Wien 22

Linie / Querschnitt	[ÖV-Passagiere/Tag] Bestand (2000)	Szenario (2021)						
		0	1	2	2a	3	3b	4
S20, S80, R80 Ostbahnbrücke	6.300	7.500	8.700	8.600	8.600	18.000	16.900	17.900
R80 Marchegg	1.800	2.300	2.300	2.500	2.300	3.400	3.400	3.400
U1 Reichsbrücke	88.200	119.500	101.500	100.000	101.200	116.500	113.400	115.300
U1 Kagraner Platz	0	42.900	35.500	35.100	36.200	38.000	38.400	37.500
U2 Donaustadtbrücke	0	38.400	28.100	26.900	28.100	46.700	37.700	46.300
U2 nördl. Aspernstraße	0	0	0	0	7.100	19.700	7.400	19.500
25,25A Regionalbusse Kagraner Pl.	22.000	0	0	0	0	0	0	0
25 Erzherzog-Karl-Straße	14.700	10.000	10.000	9.600	9.500	12.700	12.600	12.500
25, 83A, 84A Konstanziagasse	13.700	10.600	9.400	9.100	9.100	8.300	8.200	8.200
26, 26A Donaustadtstraße	13.600	9.800	9.400	9.100	9.200	13.500	12.800	13.400
Strab Oberfeldgasse	0	0	0	0	0	9.100	7.700	9.000
23A, 27A Hirschstettner Straße	11.800	13.000	10.200	9.800	9.900	4.000	4.100	4.000
24A & Regionalbus Breitenleer Straße	7.500	6.500	5.800	8.200	5.800	5.600	5.600	5.500
26A & Regionalbusse Siegesplatz	11.100	13.700	12.800	12.200	11.100	17.000	17.100	16.800
26A & Regionalbusse Eßling	4.800	5.700	5.500	5.200	5.300	6.900	6.900	6.900
26A & Regionalbusse Groß-Enzersdorf	3.400	3.900	4.000	4.000	3.900	5.300	5.200	5.200
83A, 84A Donaustadtbrücke	6.200	0	0	0	0	0	0	0
Regionalbusse Neu-Süßenbrunn	200	300	300	300	300	200	200	200

Die Durchbindung der R80-Züge, die Einrichtung eines S-Bahn-Verkehrs auf der S20 (Süßenbrunn – Stadlau und weiter über Bahnhof Wien nach Hütteldorf) und die Überlagerung bzw. Flügelzugbildung mit einer attraktivierten S80 zwischen einem neuen Bahnhof „Flugfeld Aspern“ (über Stadlau - Bahnhof Wien – Meidling nach Liesing bzw. Baden) würde am Querschnitt der Ostbahnbrücke nahezu eine Verdreifachung der Fahrgastzahlen gegenüber heute erbringen.

IV versus ÖV

Anhand der Auslastungswerte der U2 kann gut die Auswirkung zusätzlicher, parallel führender Straßen zu ÖV-Linien abgelesen werden. In Szenario 0 würden am Querschnitt Donaustadtbrücke rd. 38.400 Fahrgäste / Tag die U2 benützen. Nach Eröffnung einer neuen Donaustraßenquerung (in den Szenarien 1, 2 und 2a) würden die Fahrgastzahlen um bis zu 10.000 oder -30% abnehmen, die Straße korrespondierend mehr Verkehr aufnehmen. In den Szenarien 3 und 3b, wo keine 6. Donaustraßenquerung errichtet würde, wäre die Frequenz im Szenario 3b ähnlich hoch wie in Szenario 0, in Szenario 3 aufgrund der höheren Einwohnerzahl am höchsten. Erst in Szenario 4, wo umfangreiche ÖV-Maßnahmen, gekoppelt mit einer entsprechenden Verdichtung einhergehen, können wieder annähernd so hohe Fahrgastzahlen wie in Szenario 3 erzielt werden.

Aus diesem Wirkungserkenntnis, nämlich dass der Bau neuer Straßeninfrastruktur auch neuen KFz-Verkehr induziert, kann die Forderung abgeleitet werden, dass Maßnahmen für den ÖV zeitlich betrachtet früher zu setzen sind und dass verkehrssteuernde Maßnahmen zusätzlich gesetzt werden müssen, um die MIV-Verkehrsleistung reduzieren zu können.

8.3.3 Zusammenfassender Vergleich der Szenarien aus verkehrsplanerischer Sicht

Die folgende Tabelle fasst die Bewertungstabellen zu den in Kapitel 8.3.2 einzeln beschriebenen Indikatoren „Verkehr“ zusammen.

	Szenario						
	0	1	2	2a	3	3b	4
Strukturelle Verkehrsvermeidung (Indikatoren: Spezif. Verkehrsleistung, Motorisierungsgrad / Pkw-Bestand)	teilweise erfüllt	Ansätze	nicht erfüllt	Ansätze	größtenteils erfüllt	größtenteils erfüllt	Ansätze
Sicherstellen der Mobilität für Autolose (Indikatoren: ÖV-Erreichbarkeit, ÖV-Bedienungsqualität)	teilweise erfüllt	Ansätze	nicht erfüllt	Ansätze	erfüllt	erfüllt	größtenteils erfüllt
Sicherstellen der Mobilität in Wohn-, Geschäfts-, Betriebs- und Erholungsgebieten	teilweise erfüllt	Ansätze	nicht erfüllt	Ansätze	erfüllt	erfüllt	größtenteils erfüllt
Modal Split-Verlagerung (Ziel gemäß Wr. Verkehrskonzept: 45%ÖV 25%IV 30%NMV)	Ansätze	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	Ansätze
Priorität und Ausbau des ÖV (Indikatoren: Infrastrukturausbau ÖV, Vergleich Infrastrukturkosten IV/ÖV)	nicht erfüllt	Ansätze	Ansätze	Ansätze	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	Ansätze	Ansätze	Ansätze	Ansätze	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Schaffung gut erschlossener Standorte (auch ÖV)	Ansätze	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Güterverlagerung auf die Schiene	Nicht bewertbar *						
Kostenwahrheit	Nicht erfüllt **						
Entlastung der Ortskerne	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	größtenteils erfüllt	größtenteils erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt	erfüllt
Sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen: Energiebedarf im MIV je Einwohner	teilweise erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	Ansätze
Umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs: Luftschadstoffemissionen und CO ₂ -Emissionen je EW	teilweise erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt	teilweise erfüllt	teilweise erfüllt	Ansätze
Hebung der Verkehrssicherheit	größtenteils erfüllt	Ansätze	nicht erfüllt	nicht erfüllt	größtenteils erfüllt	größtenteils erfüllt	Ansätze

Bewertung Zielerreichung Verkehr:

rot = nicht erfüllt, orange = lediglich Ansätze zur Zielerreichung erkennbar, gelb = teilweise bzw. in Teilbereichen erfüllt, hellgrün = größtenteils erfüllt, grün = (weitestgehend) erfüllt

* In den Szenarien 3 und 4 wurde die Errichtung von dezentralen Terminals angenommen, weshalb in diesen Fällen von einer besseren Erreichung dieses Zieles auszugehen ist.

** Höchstes Maß an Kostenwahrheit kann in jenen Fällen, wo Verkehrsvermeidungsmaßnahmen gemäß Bündel 2 umgesetzt werden, erzielt werden.

Entlastung der Ortszentren vom Kfz-Verkehr

In Szenario 4 wird die Entlastung der Ortszentren vom Kfz-Verkehr am besten, in Szenario 0 und 3 am schlechtesten erreicht.

Modal Split

In Szenario 3, knapp gefolgt von Szenario 3b, wird eine Entwicklung des Modal Split erreicht, die in der Tendenz mit den Zielen des Wiener Verkehrskonzeptes konform ist (Reduktion des MIV-Anteils). Bei Szenario 4 nimmt sowohl der MIV-, als auch der ÖV-Anteil gegenüber dem Bestand

leicht zu. Der ungünstigste Modal Split wird für Szenario 2 prognostiziert, wobei für Szenario 1 und 2a ein ähnlich ungünstiger MIV-Anteil zu erwarten ist.

Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung

Die geringste Verkehrsleistung im MIV im Untersuchungsraum (Wien Nordost + NÖ-Anrainergemeinden) wird für Szenario 3b, gefolgt von Szenario 3 und Szenario 0, prognostiziert. Die höchste Verkehrsleistung im MIV von allen Szenarien wird in Szenario 2a erreicht, knapp gefolgt von Szenario 2 und 1. In Szenario 2 wurde allerdings davon ausgegangen, dass ein Teil des auf Wien Nordost und NÖ-Anrainergemeinden entfallenden Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachses außerhalb des engeren Untersuchungsbereiches stattfindet.

Weglängen

Die geringste durchschnittliche Wegentfernung je Einwohner und Tag im Untersuchungsraum wird in Szenario 0, knapp gefolgt von Szenario 3, erreicht. Hinsichtlich dieses Indikators am ungünstigsten zu bewerten sind die Szenarien 2 und 2a, die Szenarien 1 und 4 erreichen geringfügig bessere Werte.

ÖV-Versorgung und Bedienungsqualität

Die beste ÖV-Versorgung und Bedienungsqualität im Untersuchungsraum sind in den Szenarien 3, 3b und 4 gewährleistet. Szenario 0 ist am ungünstigsten zu bewerten, da hier mit Ausnahme der bereits fixierten Projekte keine weiteren Verbesserungen im ÖV-Angebot zugrundegelegt wurden.

Kapazitäten auf der Straße

Bei Szenario 4 sind die größten Kapazitäten bzw. Kapazitätsreserven im Straßennetz zu erwarten, da hier zusätzlich zum Straßeninfrastrukturausbau ein intensiver ÖV-Ausbau verfolgt wird, welcher attraktiv genug ist, um weitere Kapazitäten im Straßennetz freizumachen. Die geringsten Kapazitäten im Straßennetz werden bei Szenario 3 bzw. 3b geschaffen.

Verkehrssicherheit

Die höchste Verkehrssicherheit ist bei Szenario 3 und 3b zu erwarten, da hier verkehrsstrukturelle Gegebenheiten vorliegen werden, die mit vergleichsweise geringen Unfallraten einhergehen (hohe Bedeutung des Umweltverbundes, geringe Verkehrsleistung im MIV). Aus den genannten Gründen sind die Szenarien 2 und 2a im Hinblick auf die Verkehrssicherheit am ungünstigsten zu bewerten.

Energiebedarf

Bei Szenario 3b ist der für den MIV benötigte Energiebedarf absolut am geringsten, bei Szenario 3 ist dies der für den MIV benötigte Energiebedarf je Einwohner. Der größte Energiebedarf für den MIV (sowohl insgesamt als auch je Einwohner) ist bei Szenario 2a zu prognostizieren.

Emissionen

Da die verkehrsbedingten Emissionen eng mit dem Energieverbrauch korrelieren, sind auch hinsichtlich dieses Indikators die Szenarien 3 und 3b am besten zu bewerten, das Szenario 2a am schlechtesten.

Infrastrukturkosten Verkehr

Bei Szenario 0 sind von allen Szenarien die geringsten Investitionen in Verkehrsinfrastruktur vorgesehen, dementsprechend ist dieses Szenario am besten zu bewerten. Die höchsten Investitionen für den Infrastrukturausbau im Untersuchungsgebiet werden bei Szenario 4 benötigt.

8.3.4 Zielerreichung

Das Ziel der Straßenverkehrsentslastung in Ortszentren wird bei den Szenarien 2 und 2a weitgehend erfüllt, punktuell auch bei Szenario 1 (Bereiche Süßenbrunn, Breitenlee). Die wirkungsvollste Verkehrsentslastung von Ortskernen und Stadtteilzentren wird in Szenario 4 erreicht werden. Am wenigsten trifft dies bei Szenario 0 und 3 sowie 3b zu.

Nur die Szenarien 3 und 3b (Wachstumsbremse) ermöglichen eine günstige – d.h. mit den Zielen des Wiener Verkehrskonzeptes konforme – Entwicklung des Modal Split sowie die Eindämmung der Tendenz zu weiterer Zunahme des Motorisierungsgrades. Die genannten Szenarien werden zudem am ehesten dem Ziel einer strukturellen Verkehrsvermeidung gerecht.

Das Sicherstellen der Mobilität für auf den ÖV angewiesene Personen wird in den Szenarien 3 und 3b sowie 4 weitgehend erfüllt, indem die ÖV-Versorgung und Bedienungsqualität stark verbessert werden.

Hinsichtlich der Indikatoren Verkehrsaufkommen und –leistung im MIV sowie durchschnittliche Wegentfernung sind bei allen Szenarien im Vergleich zum Bestand deutliche Zunahmen zu prognostizieren. Die geringsten Zunahmen sind bei den Szenarien 3 und 3b sowie bei Szenario 0 zu erwarten.

Der Energiebedarf und die Emissionen im MIV je Einwohner werden sich in allen Szenarien mit Ausnahme der Szenarien 3 und 3b um rd. ein Drittel erhöhen. Das Kyoto-Ziel einer Reduktion der CO₂-Emissionen um –13% wird in keinem der Szenarien erfüllt.

8.4 Gender Mainstreaming

8.4.1 Definition, Bewertungsindikatoren

- Gender (engl.) = soziales Geschlecht, d.h. mit „Gender“ werden die gesellschaftlichen Geschlechterrollen bezeichnet
- Mainstreaming = „in den Hauptstrom bringen“, d.h. ein bestimmtes Denken und Handeln ist selbstverständlich

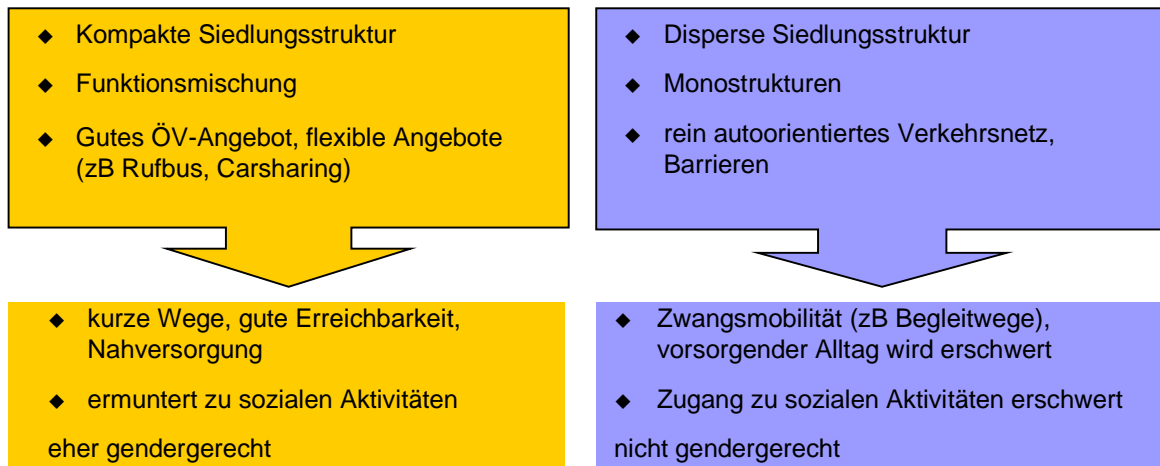
Gender Mainstreaming in der Planung bedeutet soziale Ungleichheiten zwischen Frauen, Männern und Kindern bei allen Planungsschritten bewusst wahrzunehmen und zu berücksichtigen. Vorhaben sind so zu gestalten, dass sie einen Beitrag zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern leisten. Dies betrifft sowohl den Planungsprozess mit seinen Beteiligungsmöglichkeiten als auch die Planungsergebnisse, d.h. die Planungsmaßnahmen und deren Umsetzung.

Für einen gendergerechten **Planungsprozess** heißt dies, dass das Verhältnis von Frauen und Männern als AkteurInnen zu betrachten ist und eine ausgewogene Beteiligung zu fördern ist. Die Beteiligungsvoraussetzungen für Frauen und Männer in Planungsverfahren ist meist unterschiedlich. So werden z.B. sektorale Planungen (insbesondere technische Infrastrukturplanungen) meist von Fachmännern durchgeführt und entschieden. Vernetzte Planungen hingegen werden eher in Fachteams von Frauen und Männern ausgearbeitet. In Bürgerbeteiligungsverfahren sind oft mehr Männer als Frauen involviert. An Informationsveranstaltungen teilzunehmen bzw. aktiv in einer Planungsgruppe mitzuarbeiten ist für Frauen oft schwieriger im Tagesablauf unterzubringen und mit dem Alltagszeitbudget zu vereinbaren, wodurch der Zugang zu partizipativen Planungsprozessen erschwert ist.

Die **Planungsergebnisse** der SUPerNOW sind Zukunftsszenarien, in denen Maßnahmen zur Raum-, Verkehrs- und Umweltentwicklung des Nordostens Wien gebündelt sind. Wir bewegen uns auf einer strategischen Planungsebene, d.h. im Unterschied zur Projekt-UVP im generellen Maßstab von Szenarien. Während die Fachliteratur bereits eine Reihe von konkreten Anforderungen an die bauliche Ausführung von Planungsvorhaben sowie Indikatoren zur genderspezifischen Bewertung von Einzelprojekten bieten, fehlen für einen strategischen Planungsprozess entsprechende Handlungsanleitungen. Die in der Literatur vorgeschlagene Indikatoren erfordern räumliche oder soziodemographische Detailprognosen, die im Rahmen einer SUP nicht zu leisten sind bzw. deren Aussagekraft für die SUPerNOW trotz des hohen Aufwandes beim Indikatorensetting und bei der Messung der Indikatoren als bescheiden angenommen werden kann.

Für die SUPerNOW ist folgendes Grundverständnis wichtig. Die Siedlungsstruktur und die Verkehrsangebote haben unterschiedlichen Einfluss auf den Alltag von Männern und Frauen, d.h. sie tragen in unterschiedlichem Maße dazu bei, die Gleichstellung zu fördern und Disparitäten abzubauen.

Beispiele:



In der SUPerNOW wurde ein pragmatischer Bewertungsansatz entwickelt: ein **Gender-Check im Rahmen des SUP-Teams**, der sich a) auf das Verfahren und b) auf die Szenarien bezieht:

- Inwiefern wird der SUP-Prozess als dem Gender Mainstreaming förderlich eingeschätzt?
- Wird das im jeweiligen Szenario abgebildete Zukunftsbild von Wien Nordost ein Lebensumfeld und Entfaltungsmöglichkeiten bietet, die dem der Gleichstellung eher förderlich oder eher abträglich sind?

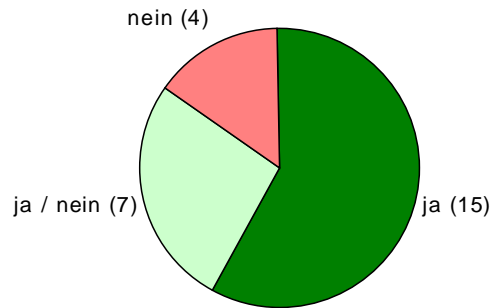
8.4.2 Das SUP-Verfahren im Gender-Check

Aufbauend auf Kurzinformationen zum Thema Gender Mainstreaming erfolgte die Bewertungen in Form eines „Gender-Checks“ im SUP-Team, wo die Ergebnisse diskutiert wurden. Ergänzend zu den Diskussionen bei den Arbeitstreffen wurde den TeilnehmerInnen seitens der MA 18 aktuelle Literatur zur Verfügung gestellt. Über die SUP-Treffen hinausgehend, erfolgten mehrere Konsultationen mit den KollegInnen der MA18 und der Leitstelle für alltags- und frauengerechtes Planen und Bauen der Stadtbaudirektion.

Befragung des SUP-Teams:

Haben Sie den Eindruck, dass das SUPer-NOW-Verfahren eine ausgewogene Beteiligung von Frauen und Männern am Planungsprozess fördert?

(27 ausgewertete Fragebögen)



Das Verfahren selbst wird überwiegend als förderlich für eine ausgewogene Beteiligung von Frauen und Männern am Planungsprozess angesehen, weil

- der SUP-Prozess a priori integrativ und vernetzt angelegt ist,
- VertreterInnen aus unterschiedlichen Disziplinen mitarbeiten
- bzw. Gender Mainstreaming überhaupt thematisiert wird.

Viele Mitglieder des SUP-Teams waren erstmals „veranlasst“, sich mit Gender Mainstreaming auseinanderzusetzen. Positiv angemerkt wurde, dass die Projektleitung ein „offenes Ohr und Interesse“ für Gender Mainstreaming hat, kritisch hingegen, dass zu wenig Zeit und Raum blieb, sich mit dem Thema eingehender zu beschäftigen.

Der Anteil der beteiligten Frauen wird im Vergleich zu anderen Verfahren als relativ hoch eingeschätzt, ist aber doch deutlich geringer als jener der aktiv beteiligten Männer (Stichprobe Frauen : Männer beim 6. Arbeitstreffen des SUP-Teams am 17.9.2002 1:7, am 18.9.2002 immerhin 2:5, beim öffentlichen SUP-Forum am 5.12.02 nur ca. 1:5).

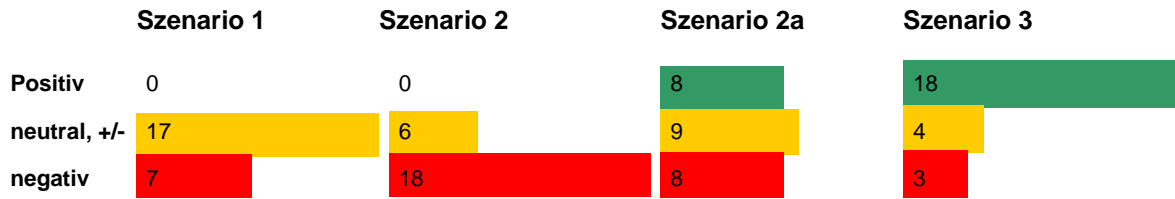
8.4.3 Stärken und Schwächen der Szenarien

Es geht hierbei um die Frage, ob und warum die in den Szenarien dargestellten Siedlungsstrukturen und Verkehrsangebote unterschiedlichen Einfluss auf den Alltag von Männern und Frauen erwarten lassen. Werden durch die vorgesehenen Maßnahmen Ungleichheiten eher verstärkt oder abgebaut?

Die Einschätzungen beim 6. Arbeitstreffen ergaben folgendes Bild:

Haben die in den Szenarien dargestellten Siedlungsstrukturen und Verkehrsangebote unterschiedlichen Einfluss auf den Alltag von Männern und Frauen? Werden durch die vorgesehenen Maßnahmen Ungleichheiten eher verstärkt oder abgebaut?

In Richtung Gender Mainstreaming wirkt ...



Die Zusammenfassung der Auswirkungen der einzelnen Szenarien auf das Gender Mainstreaming ist in folgender Tabelle dargestellt. Es werden jene Indikatoren beurteilt, die dem Gender Mainstreaming förderlich sind.

	Szenario				
	1	2	2a	3	4
Kompakte Siedlungsstrukturen, kurze Wege	-	--	+/-	++	+
Ausgeglichener Zugang zu Mobilitätsangeboten	0	-	0/-	+	0/+
Gute Zentren-Zuordnung, Nahversorgung, Kombination von Arbeitsplätzen und Wohngebieten	0	--	0/+	+	+
Zugang zu Freiräumen, Freiraumvernetzung	0	-	0/+	++	++

Szenario 0

In der Nullvariante werden keine aktiven Maßnahmen gesetzt, die für den Abbau von Ungleichheiten förderlich sind. Freiflächensicherungen und -verbesserungen erfolgen nur punktuell, Zersiedelungstendenzen setzen sich im bestehenden Umfang fort und eine wesentliche Aufwertung von Ortsteilzentren findet nicht statt. Wie bisher ist mit einer weiteren Verlagerungen von Nutzungen an den Siedlungsrand zu rechnen. Dies sind alles Entwicklungen, die Ungleichheiten nicht abbauen helfen. Durch ein allgemein größeres Bewusstsein für Anliegen des Gender Mainstreamings kann es jedoch punktuell – auf der Projektebene – zu Verbesserungen kommen.

Szenario 1

Ähnlich neutral wie im Szenario 0 sind die Auswirkungen der Maßnahmen von Szenario 1 zu bewerten. Der Status quo ändert sich wenig und es sind keine wesentlichen Vor- und Nachteile erkennbar. Die ÖV Versorgung und Zentren-Zuordnung sind zu schwach, der IV hingegen wird zu stark unterstützt. Die Folge ist eine eher disperse Siedlungsstruktur mit Nachteilen wie beispielsweise lange Begleit- und Versorgungswege. Ungleichheiten bleiben bestehen.

Szenario 2

Die starke Unterstützung des IVs und die damit verbundene noch größere Autoabhängigkeit führt zu großen Distanzen, Zersiedelung und langen Wegen. Die Schwächung bestehender Zentren und die verstärkte Verlagerung von Nutzungen an den Siedlungsrand erhöhen vor allem die Begleitwege, die überwiegend per Privatauto zurückgelegt werden müssen. Die Zwangsmobilität steigt. Sze-

nario 2 verstärkt also Ungleichheiten und erschwert die Mobilität schon bisher benachteiligter Personen zusätzlich.

Szenario 2a

Sowohl Verbesserungen als auch Verschlechterungen werden hingegen von Szenario 2a erwartet auf. Die gute Erreichbarkeit der Zentren und die relativ kompakte Stadt führt zu kürzeren Wege als in den Szenarien 1 und 2. Der stärkere Ausbau des ÖV schafft zusätzlich einen ausgeglicheneren Zugang. Negative Entwicklungen, die durch verkehrsinduzierte Nutzungsverlagerungen entstehen, können dadurch zumindest teilweise wieder wett gemacht werden.

Szenario 3

Der massive Ausbau des ÖV fördert ganz besonders die Mobilität von Frauen. Es entstehen verdichtete Zentren und Siedlungsstrukturen der kurzen Wege und damit eine verbesserte Erreichbarkeit in der Nahversorgung für Nicht-Motorisierte. Arbeitsplätze und Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen befinden sich in der Nähe der Wohnorte. Szenario 3 ist somit dem Gender Mainstreaming förderlich und kann Ungleichheiten abbauen.

Szenario 4

Szenario 4 stellt im wesentlichen eine Kombination aus Szenario 2a und 3 dar. Durch massive Verbesserungen beim ÖV kann die Mobilität bisher benachteiligter Personen (Frauen, Kinder, ältere und behinderte Menschen) erhöht werden. Ähnlich wie in Szenario 3 – wenn auch etwas abgeschwächt – entstehen verdichtete Zentren und Arbeitsplätze bzw. Nahversorgungseinrichtungen eher in der Nähe der Wohnstätten. Obwohl Entwicklung, die den Abbau von Ungleichheiten hemmen, nicht auszuschließen sind, kann insgesamt doch mit einer Verbesserung der Situation gerechnet werden.

Weiterführende Literatur zum Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming in der Stadtplanung. Stadtentwicklung Wien, MA18: Werkstattberichte Nr. 50, Wien 2002

Handbuch Gender Mainstreaming in der Regionalentwicklung, Einführung in die Programmplanung. Forschungsprogramm Kulturlandschaft, Pimminger, Irene, Hg. BMfBWK, Wien 2001

Nachhaltige Raumentwicklung und Gender Planning, Das Beispiel der Regionalplanung beim Verband Region Stuttgart. Grüger, Christine, Dortmunder Beiträge zu Raumplanung 104, Hg. Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, Dortmund 2000

Zech S.: Modellstudie zur Frauenmobilität am Beispiel der Marktgemeinde Pötsching, Bgld., i.A. des BMWV, Wien 1999

Frauen&Mobilität. Hg. VCÖ, Schr.R. Wissenschaft und Mobilität, Wien 1996

Frauen in Wien, Situationsbericht 1993. Frauenbüro der Stadt Wien, MA 57 (Hg.), Wien 1993

8.5 Kommentar zu diskutierten Szenariovariationen

Problemstellung

Im Rahmen der letzten Arbeitstreffen des SUP-Teams wurden zusätzliche Verkehrsnetzteile diskutiert, für die keine gesamthaften Szenarioberechnungen durchgeführt wurden. Dabei geht es um:

- (a) die Inkludierung der B3d in Szenario 4
- (b) Abänderung des Szenario 4 durch Führung der S1 zwischen Knoten Schwechat und Flugfeld Aspern mit einer „schräg“ verlaufenden Lobauquerung zwischen Öltanklager und Flugfeld Aspern und Inkludierung der A22 (d.h. Bau der A22 und der S1 mit Lobauquerung)

Dieses Verkehrsnetz ist in Karte V-7 (im Anhang) dargestellt.

Zu (a): Inkludierung der B3d in Szenario 4

Die zuletzt im SUP-Team diskutierten Variationen des Szenarios 4 können – ohne genauere Klärung der räumlichen und zeitlichen Dimensionen hier nur (vorläufig) und grob qualitativ eingeschätzt werden. Wesentlich ist, hier noch einmal von den in der Diskussion getroffenen Annahmen auszugehen:

- Vorziehen der B3d: Raschest mögliche Realisierung der B3d von der A23 (ASt. Hirschstetten) bis zum Flugfeld, um kurzfristig eine verkehrliche Entlastung von Hirschstetten und eine ausreichende Anbindung des Flugfeldes, aber auch des ehemaligen KGM-Zentrallagers zu gewährleisten.
- Fortsetzung der B3d in Richtung Umfahrung Groß-Enzersdorf und Realisierung der Umfahrung Raasdorf: Letztere Maßnahme soll v.a. der Entlastung der Ortszentren vom Lkw-Durchzugsverkehr aus den Schotterabbaugebieten des Marchfeldes (v.a. Breitenlee, Neueßling, Raasdorf) dienen.

Raum und Wirtschaftsentwicklung

Beide Maßnahmen zusammen könnten eine frühere Erschließung und Nutzung der potenziellen Stadtentwicklungsgebiete Hausfeld und Flugfeld gewährleisten und ermöglichen, dass neben der geplanten raschen Fortführung der U2 bis ins Flugfeld auch eine hinreichende IV-Anbindung gegeben ist. Ungeachtet allfälliger Überlastungen, die nach Einbindung der B3d in die A23 (B302) beispielsweise im Bereich des Stadlauer Tunnels auftreten können, kann erst eine Hochleistungsstraße die entsprechende Standortaufwertung am Flugfeld Aspern herbeiführen, die für eine Vermarktung notwendig ist. Sollte keine andere leistungsfähige Straße realisiert werden, so ist in Hinblick auf die dort vorgesehene Kombination von Wohnen mit betrieblichen Entwicklungen und der Schaffung neuer Zentren im Bereich der U-Bahn diese IV-Anbindung eine Voraussetzung für die Gebietsentwicklung vor Fertigstellung der Hochleistungsstraße S1 in Form der innenliegenden Traassenvariante.

Erst die Kombination eines hochrangigen öffentlichen Verkehrsmittels (U2) mit einer inneren Nordost-Umfahrung würde das anvisierte Ziel, im Bereich des Flugfeldes eine qualitativ hochwertige Stadtteilentwicklung einzuleiten, realisieren. Die Erschließung mit weitgehend störungsfreier Durchfahrt in den Süden Wiens schafft hier die Standortqualität, die zu einer erfolgreichen Verwertung der Flächen und zu einer Entwicklung als eigenständigem Stadtteil notwendig ist. Damit würde auch die Standortqualität im gesamten 22. Bezirk wesentlich verbessert: Die Schaffung neuer Zentren im Nahbereich, die Ansiedelung von qualitativ anspruchsvollen Arbeitsplätzen und hochrangige Verkehrsverbindungen in die gesamte Region würden diese jetzt im „Schatten“ der Stadt gelegenen Bereiche signifikant aufwerten.

Die im Zuge der Diskussionen im SUP-Team angeklungene Überlegung, für die Erschließung des Flugfeldes würde die U2-Verlängerung und die Realisierung der B3d (ohne S1) ausreichen, kann in Hinblick auf die mittel- bis längerfristige Perspektive, den Bereich von Aspern bis Eßling einschließlich nahegelegener Teile des Hausfeldes zu vollwertigen Stadtteilen mit Wohn-, Versorgungs- und Arbeitsfunktion zu entwickeln, nicht geteilt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Realisierung der B3d keine längerfristig hinreichende Anbindung dieses Stadtteiles gewährleisten wird. Erst die Möglichkeit einer parallelen, hochrangigen direkten Anbindung an die südlich der Donau gelegenen Teile Wiens schafft die qualitativ ausreichenden Standortvoraussetzungen, um eine attraktive Schwerpunktbildung nördlich der Donau – die ja als erklärtes Ziel angesehen werden kann – zu ermöglichen.

Umwelt und Landschaft

Die qualitative Einschätzung der Auswirkungen der genannten Varianten zu Szenarioelementen auf Umwelt und Landschaft ist vor dem Hintergrund möglicher Realisierungshorizonte zu betrachten. Das im Szenario 4 entwickelte Zukunftsbild (Perspektive 2021) optimiert die Zielerreichung auch unter Umweltkriterien: Die Länge des neu zu errichtenden Straßennetzes und damit der Landschaftsverbrauch und die verkehrsleistungsabhängigen Emissionen werden möglichst gering gehalten und die vorgesehenen Infrastrukturen sind so situiert, dass sie Schutz- und Erholungsgebiete möglichst nicht beeinträchtigen (keine Unterfahrung und auch keine randliche Berührung des Nationalparks!).

Diese Umweltvorteile gehen bei Errichtung der B3d – obwohl umweltstrategisch günstig mit der Ostbahn gebündelt – teilweise wieder verloren: Der Bau dieser Straße verursacht einen beträchtlichen Flächenverbrauch, der auch SWW-Flächen (unmittelbar nördlich der Ostbahn im Bereich des Flugfeld Aspern) bzw. landschaftsgestalterische Vorrangflächen des 1000 ha – Plans betrifft.

Bezüglich der Trassenführung und Anbindung B3neu im Korridorbereich S1 (entlang Flugfeld) wird auf der Ebene der SUP auf die erst auf Projektebene (Trassenführung und Ausgestaltung) abklärbaren Konfliktpunkte im Bereich des „Jüdischen Gedenkwaldes“ hingewiesen.

Im Falle eines sehr langen Realisierungszeitraums für die in Szenario 4 vorgeschlagene Führung und Kombination der S1 mit einer B3neu-Variante in Verlängerung der Umfahrung Groß-Enzersdorf sowie einer Umfahrung Raasdorf sind kurzfristig wirksame Alternativen zu entwickeln, um insbesondere die Siedlungsgebiete von Breitenlee, Eßling, Raasdorf zu entlasten. In Bezug auf die Wirkung am besten dürfte diesbezüglich der Bau der B3d inkl. Verlängerung bis in den Raum Raasdorf / Groß-Enzersdorf (auch als B3neu) zu werten sein, dies wurde im Rahmen der SUPerNOW jedoch

nicht im Detail untersucht. Auch sollten zur Reduktion der Hauptbelastung dieser Orte durch Schottertransporte, die in den großflächigen Abbaugebieten bei Markgrafneusiedl ihren Ursprung haben, regionale Logistik- und Routenkonzepte geprüft werden.

Verkehr

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist eine Aufschließung des Flugfeldes über die B3d genauso möglich wie über eine innen liegende S1. In Abhängigkeit der tatsächlichen Nutzung wird im Fall der Anbindung an die S1 die Errichtung zumindest einer Anschlussstelle, bei Anbindung an die B3d von zumindest zwei Anschlussstellen samt aller am Flugfeld notwendigen Zubringerstraßen erforderlich werden. In Anbetracht der Größe des Flugfeldes (die Fläche ist ungefähr mit jener des 8. Bezirkes vergleichbar) ist der Erschließung über eine Schnellstraße und dementsprechende Anschlussstellen eindeutig der Vorzug zu geben.

Bei einer weitergehenden Betrachtung der Belastungen im Verkehrsnetz wird ersichtlich, dass der Bau der B3d samt sodann besiedelter Standorte zu einem Anwachsen des Verkehrs auf der A23 und der S2 führen würde, sodass das Verkehrsaufkommen im Abschnitt zwischen Knoten Kaisermühlen und Abfahrt Stadlau mit rd. 100.000 Kfz um rund 30% höher wäre als heute. Im Fall eines gleichzeitigen Baus der S1 in der Außenvariante wäre die Kfz-Menge um rd. 10% höher, im Fall der Errichtung der Innenvariante wäre das Verkehrsaufkommen ungefähr gleich hoch wie heute. Auch aus diesem Gesichtspunkt heraus wäre somit der Innenvariante der Vorzug zu geben.

Die Ortsdurchfahrt von **Hirschstetten** ist derzeit mit rd. 17.000 Kfz/Tag belastet. Ohne den Bau der B3d, jedoch mit innenliegender S1, würde das Verkehrsaufkommen in Hirschstetten mit rd. 16.000 Kfz sogar geringer als im Bestand ausfallen. Selbst in dem bis vor Ausarbeitung der SUPerNOW verfolgten Fall gemäß Szenario 2 (Bau der B3d und S1 in der Außenvariante, jedoch weniger Einwohner und Arbeitsplätze in Wien) verbleiben in der Ortsdurchfahrt von Hirschstetten noch immer rd. 10.000 Kfz. Soll das Verkehrsaufkommen noch weiter gesenkt werden, wären verkehrsorganisatorische Maßnahmen (gegebenenfalls weitgehende Sperre der Ortsdurchfahrt) notwendig. Diese Maßnahmen wurden in den betrachteten Szenarien jedoch nicht angenommen.

Zu (b): Abänderung des Szenario 4 durch Führung der S1 zwischen Knoten Schwechat und Flugfeld Aspern mit einer „schräg“ verlaufenden Lobauquerung zwischen Ölhafen Lobau und Flugfeld Aspern und Inkludierung der A22 zwischen Knoten Kaisermühlen und Öltanklager Lobau (d.h. Bau der A22 und der S1 mit Lobauquerung)

Eine in der Diskussion aufgeworfene Variante besteht aus dem Bau der A22 und der S1 in Form der Lobauquerung. Bekanntlich wurde im Rahmen der im Auftrag der PGO erstellten Trassenstudie zur Nordost-Umfahrung davon ausgegangen, als ersten Schritt die 6. Donaustraßenquerung mit Bau der A22 zwischen Ölhafen und Knoten Kaisermühlen bei gleichzeitiger Ertüchtigung der S2 zu bauen. Sollte damit zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr das Auslangen gefunden werden, sollte zusätzlich eine Lobauquerung mit Führung der NO-Umfahrung entlang der Landesgrenze errichtet werden.

Die hier kommentierte Variante besteht aus der Abänderung von Szenario 4 durch Führung der S1 zwischen Knoten Schwechat und Flugfeld Aspern in Form einer „diagonal“-verlaufenden Unterquerung der Lobau und des Lobauvorlandes zwischen Öltanklager und Flugfeld Aspern. Die Verbindung im Donaukorridor erfolgt nicht wie bei Szenario 4 rechtsufrig über Simmering / Freudenu, sondern in Form der zur A22 ausgebauten Raffineriestraße.

Es wurde auch diskutiert, dass die A22 zwischen Knoten Kaisermühlen und Öltanklager entfallen könnte. In diesem Fall müsste die Verkehrsfreigabe der einzelnen Teilstücke von Norden her erfolgen, die 6. Donaustraßenquerung dürfte erst als tatsächlicher Lückenschluss für den Verkehr freigegeben werden. Andernfalls würde der Druck auf die Raffineriestraße so groß, dass diese (als A22) ausgebaut werden müsste. Im Endausbau wären dann wiederum beide Straßen (A22 und S1) auf ihrer gesamten Länge vorhanden.

Der folgende Kommentar geht daher von der diskutierten Abänderung im Szenario 4 durch Führung der S1 in einer „schräg“ verlaufenden Lobauquerung (Öltanklager Lobau, Unterquerung Nationalpark auf möglichst kurzer Strecke) und inkludiert die A22 (d.h. Bau der A22 und der S1 mit diagonalen Lobauquerung).

Raum und Wirtschaftsentwicklung

Die Bewertung einer inneren Nordost-Umfahrung mit einer zusätzlichen Realisierung des Ausbaues der Raffineriestraße (als A22) ergibt keine wesentlichen Veränderungen für zielkonforme Standortentwicklungen.

Die Variation von Szenario 4 über eine „schräg“ verlaufende Lobau- und Lobauvorlandquerung zwischen Öltanklager und Flugfeld Aspern erfüllt das Ziel der Standortaufwertungen in der Donaustadt (Flugfeld Aspern). Bezüglich der Schließung einer Verbindung A4 – Donaukorridor – A22 kann allgemein gesagt werden, dass sich die Attraktivität der von der S1 erschlossenen Flächen nördlich der Lobau erhöht, wenn die Verbindung in Richtung Donaukorridor verbessert wird. Ob diese Verbindung nördlich oder südlich der Donau erfolgt, macht für den Raum Flugfeld Aspern unter dem Aspekt Raum und Wirtschaftsentwicklung keinen wesentlichen Unterschied. Hinzuweisen ist hingegen auf den langfristig zu erwartenden, mit den Stadtentwicklungszielen nicht konformen (Um-)Nutzungsdruck auf den Standort Ölhafen Lobau / Öltanklager infolge höchstrangiger IV-Anschlüsse (S1 und A22): Die Anlage eines Knotens Lobau samt Anschlussstelle darf nicht zum Anlass genommen werden, andere Nutzungen als die eines Ölhafens hier zuzulassen, beispielsweise die Entwicklung zu einem Industriestandort. Gegenüber einer Trassenführung am südlichen Donauufer, wie in Szenario 4 angenommen, entfallen die in einer mittelfristigen Perspektive erwünschten Aufwertungspotenziale für die Standorte Hafen Freudenu / Terminal Freudenu.

Umwelt und Landschaft

Bei dieser Szenario-Variation wurde davon ausgegangen, dass bei der A22 mit einem 2x2-streifigen Querschnitt (plus Pannestreifen) das Auslangen gefunden werden kann und dass der dafür erforderliche Querschnitt zwischen Ölhafenbahn und Erholungsgebiet Neue Donau untergebracht werden kann. Daher wurde davon ausgegangen, dass keine Flächeninanspruchnahme des Nationalparks notwendig wird, Details wären bei Verfolgung dieser Variante jedoch noch zu prüfen.

Die gegenüber den untersuchten Szenarien veränderte Netzlänge und die damit verbundenen Verkehrsleistungen inkl. der Emissionen wurden nicht berechnet, können von ihrem Umfang ungefähr ähnlich hoch wie in Szenario 4 eingeschätzt werden.

Auch hier muss auf das im Szenario 4 entwickelte Zukunftsbild mit einer bereits optimierten Zielerreichung unter Umweltkriterien verwiesen werden, wobei Vorteile durch die diskutierten Szenariovariationen teilweise wieder verloren gehen (keine Berührung bzw. Unterfahrung des Nationalparks). In der diskutierten Variante der S1-Führung wird die Lobau auf kürzerer Strecke als in der Außenvariante (Szenario 2) zwischen Ölhafen und Lobau Vorland unterquert und die technisch anspruchsvolle Anschlussstelle an die Raffineriestraße erscheint nach derzeitiger Erkenntnis umweltschonend machbar. Die SUP-Zielsetzungen zum Schutz der Erholungsräume und des Nationalparks können jedoch nicht in dem Maße erreicht werden, wie bei Szenario 4, wo der Nationalpark weder berührt noch unterquert wird und der Bereich Raffineriestraße im Bestand verbleiben kann.

Das SUP-Team konnte sich nicht im Detail mit der Frage auseinandersetzen, ob durch einen Ausbau der Raffineriestraße (2x2-streifig, 2 Pannestreifen) Nationalparkflächen direkt betroffen sein können. Die von der MA22 während des SUP-Verfahrens vorgeschlagene Vorverlegung der Nationalparkgrenze an den landseitigen Böschungsfuß der Ölhafenbahn wurde mittlerweile genehmigt, womit der zur Verfügung stehende Raum für eine allfällig zu verlängernde A22 und die erforderliche Reaktion auf Verkehrsemissionen (Verschlechterungsverbot) eindeutig festgelegt ist. Die Auswirkungen einer allenfalls auf dem Deckel der A22 geführten Erschließungsstraße für die Erholungsgebiete an der Neuen Donau (Zufahrt zu Parkplätzen und Gaststätten, Durchfahrt zu weiter entfernten Parkplätzen) auf das Nationalparkgebiet einerseits und das Erholungsgebiet Neue Donau andererseits sind noch im Detail zu prüfen.

In einer auf Nachhaltigkeit der Raum- und Verkehrsentwicklung ausgerichteten strategischen Umweltprüfung sind nicht nur die direkten Eingriffe in natura, sondern auch die künftigen „Eingravierungen“ in unsere „mentalen Landkarten“ zu bedenken. Die internationalen Straßenkarten würden eine Autobahnführung der S1 durch einen Nationalpark sowie eine tangentielle Trasse entlang des Nationalparks ausweisen, ein Bild, das sich – trotz Tunnelsignaturen – in unseren „Landkarten im Kopf“, den mentalen Landkarten von Politik und Öffentlichkeit, einprägt. Dies bedeutet eine Reduktion der Wertschätzung einer einzigartigen Qualität der Region Wien, in der die Donaulandschaft über einen Nationalpark direkt in die Stadt hereinreicht und um die wir heute international beneidet werden.

Verkehr

In Bezug auf Verkehrsleistung, Energieverbrauch und Emissionen kann dieser Fall, unabhängig ob die A22 zwischen Knoten Kaisermühlen und Tanklager inkludiert ist oder nicht, ungefähr gleich hoch wie Szenario 2A eingeschätzt werden. Für den vom östlichen 22. Bezirk ins Stadtzentrum gerichteten Verkehr bedeutet diese Netzkonfiguration (im Vergleich zu Szenario 4) Umwege, wodurch der durch den Durchgangsverkehr auf den Biberhaufenweg erzeugte Druck wieder zunehmen, eine Möglichkeit der Verkehrsberuhigung in Ermangelung alternativer Routen unwahrscheinlicher würden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsbelastung am Biberhaufenweg ungefähr gleich hoch wie im Bestand ausfallen wird, dem mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen begegnet werden müsste.

8.6 Zeitliche Reihung der Maßnahmen

Gemäß der gewählten Arbeitsmethode zielen die Szenarien einheitlich auf einen Prognosezeitpunkt, nämlich das Jahr 2021, ab. Im Rahmen der Diskussion über die Ergebnisse der Szenariobewertungen (insbes. zu Szenario 4 OPTINOW) wurde die Entwicklung von Raum- und Verkehrssystem einerseits sowie Umweltsituation andererseits im Verlaufe der Jahre bis 2021 hinterfragt.

In bezug auf die Maßnahmen aus dem Verkehrsbereich wurde in der Folge bereits ein erster Vorschlag für einen „Umsetzungszeitplan“ ausgearbeitet und dem SUP-Team im Rahmen des 8. Arbeitstreffens präsentiert. In einer Kleingruppe im Rahmen des Treffens wurde der Zeitplan eingehend diskutiert und modifiziert (siehe Anhang 4).

Als Ergebnis wurde formuliert, dass im Verkehrsbereich Maßnahmen für den Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Zufußgehen und Radfahren) vorgezogen werden sollen. Damit soll sichergestellt werden, dass diese Maßnahmen ihre Wirkung entfalten können, ehe neue Straßen, insbesondere eine neue Donaustraßenquerung realisiert sind. Eine Abstimmung mit der Raum-, Stadt- und Freiraumplanung (u.a. Begleit- und Kompensationsmaßnahmen) fehlt dabei noch.

Diese Liste ist als erster Rahmen einer über die Zeitspanne bis 2021 wünschenswerten und möglichen Reihenfolge der Maßnahmenumsetzung im Bereich Verkehr anzusehen und bedarf noch einer detaillierten Abstimmung sowohl innerhalb des Sachbereiches Verkehr als auch mit den Sachbereichen Raum und Umwelt in weitergehenden Arbeiten. Gleichmaßen müssten, aufbauend auf den SUP-Ergebnissen, Zeit- und Umsetzungspläne für raumordnerische und bodenpolitische Maßnahmen sowie zur regionalen Freiraumsicherung und –entwicklung sowie die Maßnahmen zum Schutz von Boden, Wasser, Luft und Klima entwickelt werden.

9 ZUSAMMENFASSUNG

Die folgende Tabelle fasst die Bewertungsergebnisse zusammen und gibt für die einzelnen Szenarien den Grad der Zielerreichung an (relativ beste / schlechteste Zielerreichung).

Ziel	Grad der Zielerreichung	
	am schlechtesten	am besten
Raum		
Verkehrsvermeidende und tragfähige Siedlungsstrukturen	2	3, 4
Vermeidung von Nutzungskonflikten und Zerschneidung; Nutzung vorhandener Baulandreserven	2	3
Sparsamer Umgang mit Ressourcen (Infrastrukturkosten)	2	3
Nähe und attraktiver Zugang von Wohnen + Arbeit zum ÖV	2	3, 4
Sicherstellen eines attraktiven ÖV-Angebotes durch hohe Dichte	2	3, 4
Lagequalität neuer Standorte, Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit, funktionierender Wirtschaftsraum	2	2a, 4
Vermeidung von stadtkonomisch ungünstigen Verlagerungen	2	4
Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze	1, 2, 2a	4
Ausgewogener Branchenmix	<i>keine Aussage möglich</i>	
Gute Erreichbarkeit der Zentren, Zentrenbildung	2	3, 4
Ausgewogenes Verhältnis Bebauungsformen, -dichten	2	2a, 3, 4
Unterstützung von Eigeninitiative und aktiver Beteiligung	<i>keine Aussage möglich</i>	
Umwelt		
Reduktion Luftschadstoffe und CO2 (Kyoto-Ziel:-13% CO2)	2, 2a	3, 3b; 3, 3b+“VV2“
Reduktion Lärm	1, 2	3
Reduktion Energieverbrauch	2, 2a	3, 3b; 3, 3b+“VV2“
Grundwasserschutz	2	3
Minimierung der Versiegelung und des Bodenverbrauchs	2	3
Freiräume, Erholungsräume sichern / schaffen / entwickeln	2	3, 4
Sicherung ökologisch wertvoller Bereiche (insbesondere Nationalpark, Natura 2000), inkl. Gewässer	1, 2, 2a	3, 4
Grünraumvernetzung, Sichern zusammenhängender Freiräume	2	3, 4
Sicherung / Entwicklung von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Weinbauflächen	2	3
Schutz des Landschafts- und Stadtbildes, Identitätsbildung	2	3, 4
Verkehr		
Strukturelle Verkehrsvermeidung	1, 2, 2a	3, 3b + “VV2“
Sicherstellen der Mobilität für Menschen ohne Kfz	1, 2, 2a	3, 3b, 4
Sicherstellen der Mobilität in Wohn-, Geschäfts-, Betriebs- und Erholungsgebieten	1, 2, 2a	3, 3b, 4
Verlagerung zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Modal Split-Ziel für Wien 2010 für alle Wege: Öffentlicher Verkehr 45%, motorisierter Individualverkehr 25%, nichtmotorisierter Individualverkehr 30%)	1, 2, 2a	3, 3b
Priorität und Ausbau des ÖV-Systems	1, 2, 2a	3, 3b, 4
Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fußgänger, Radfahrer)	1, 2, 2a	3, 3b, 4
Schaffung gut erschlossener Standorte (auch im ÖV)	1, 2, 2a	3, 3b, 4
Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene	<i>keine Aussage möglich</i>	
Kostenwahrheit	2	3 + “VV2“
Entlastung der Zentren und Orte von IV durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur	3	4
Hebung der Verkehrssicherheit	2	3

Zusammenfassend ergibt sich in einer Synthese über alle behandelten Sachbereiche Raum, Umwelt und Verkehr folgende Rangreihung der Szenarien:

Aufgrund der Erfüllung nahezu aller Umwelt- und Raumziele sowie vieler Verkehrsziele würde das Szenario 3, v.a. dann, wenn die Maßnahmen mit solchen aus dem Bereich der Verkehrsvermeidung gekoppelt werden, den ersten Platz belegen. Dieses Szenario hat jedoch Nachteile in der Erreichbarkeit von Entwicklungsstandorten im IV und lässt zudem das Problem der überlasteten Ortsdurchfahrten und Hauptstraßen ungelöst. (Eine Weiterentwicklung dieses Szenarios unter Berücksichtigung verschiedener Nachbesserungsmaßnahmen erscheint dem Ökobüro empfehlenswert.)

Szenario 4 ist daher jenes Szenario, dass die meisten Vorteile in sich vereinen kann, auch wenn es in bezug auf die Verkehrsleistung und die Emissionen schlechter als Szenario 3 ausfällt und zudem am kostenintensivsten ist.

Szenario 2a schneidet relativ betrachtet in bezug auf Verkehrsleistungen und Emissionen schlecht ab, bringt dafür aber nach den Szenarien 3 und 4 die besten Ansätze für eine kompakte Stadt, verbunden mit relativ vielen Freiraumpotenzialen.

Szenario 1 bringt in Hinblick auf Emissionen und Verkehrsleistung ebenfalls unzureichende Ergebnisse und lässt zudem viele Fragen der zukünftigen Stadtentwicklung ungelöst.

Szenario 2 weist insgesamt die schlechtesten Ergebnisse in den Bereichen Umwelt und Raum auf. Die Verkehrsleistungen fallen innerhalb des engeren Untersuchungsbereiches zwar etwas besser als in Szenario 2a aus, es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass aufgrund der größeren „Außenwirkung“ der Straßeninfrastruktur ein erheblicher Teil der Einwohner- und Arbeitsplatzzunahme und somit der Verkehrsleistung und Emissionen außerhalb anfällt und die Werte in einem weiteren Untersuchungsraum noch schlechter als ausgewiesen ausfallen.

Ein wichtiges Ergebnis des SUP-Prozesses ist Betonung der regionalen Bedeutung des Ausbaus des Grüngürtels Wiens, die Anbindung und Vernetzung der Grünräume und die Bedeutung der Marchfeldlandschaft als benachbarter, bislang zu wenig geschätzter Landschaftsraum. Diese grüne Infrastruktur ist für die Lebens- und Standortqualität im Nordosten Wiens unverzichtbare Voraussetzung.

10 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

10.1 Raum und Wirtschaftsentwicklung

- Abgestimmte regionale Entwicklung: Um die längerfristige Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung im Norden von Wien und in seinem Umland attraktiv und ökonomisch wirkungsvoll durchführen zu können, ist eine **regionale Partnerschaft** in Form von länderübergreifenden Kooperationen und **interkommunalen Entwicklungskonzepten** anzustreben (Standortentwicklungsoperationen, bei welchen Kosten zur Produktion neuer Standorte gemeinsam getragen, Gewinne gemeinsam lukriert werden). Konkurrenzsituationen und die Ansiedlung verkehrsinduzierender Betriebe (z.B. Fachmarktzentren) in dezentralen Lagen sollen durch abgestimmte Planungen vermieden werden.
- Die jüngst erfolgten Ansätze zum Aufbau **ländergrenzenüberschreitender Kleinregionen sollen gestärkt werden** (kleinregionale Entwicklungskonzepte).
- Plädoyer für die **kompakte Stadt**: Die weitere Siedlungsentwicklung Wiens soll in Form der „kompakten Stadt“ erfolgen. Die Stadtentwicklung soll schwerpunktmäßig in den Entwicklungsräumen Stadlau – Flugfeld Aspern und der Achse Brünner Straße – Stammersdorf erfolgen und weitgehend eigenständige Bezirkteile mit hochwertiger Arbeitsplatz- und Dienstleistungsausstattung sowie dazwischen liegenden attraktiven Erholungs- und Grünräumen bieten. Das Konzept der kompakten Stadt ist städtebaulichen Qualitäten, dem Gender Mainstreaming sowie dem Ressourcenschutz förderlich.
- Bei der künftigen Siedlungsentwicklung ist dem **ÖV Vorrang** zu geben, wobei im Nahbereich der Stationen des hochrangigen ÖV (S-Bahn, U-Bahn) entsprechend **höhere Dichten** zugelassen werden sollen.
- Im Wiener Umland sollen die historisch gewachsenen Achsenstrukturen (S-Bahnnetz) auch bei der weiteren Siedlungsentwicklung gestärkt werden und dabei **bauliche Entwicklungen vorrangig auf den ÖV** ausgerichtet werden.
- Zur Reduzierung des Flächenverbrauches und auch zur besseren Zuordnung von Arbeitsplätzen zu ÖV-Haltestellen sollte auch im Bereich der betrieblichen Nutzungen das Prinzip der **vertikalen Nutzungsmischung** stärker angewendet werden (z.B. Gewerbe und Dienstleistungen).
- Für eine **weitere Stadtentwicklung** zu beiden Seiten der Donau, die immer noch eine Zäsur im Stadtgefüge darstellt, und für das Zusammenwachsen der Stadtteile ist die Errichtung **weiterer Querungen der Donau für alle Verkehrsarten** notwendig, wozu auch der Bau leistungsfähiger Straßenquerungen gehört. Dies gilt in besonderem Maße, wenn aus gesamtstädtischer Sicht ein Entwicklungsschwerpunkt im Nordosten Wiens gesetzt werden soll, der dazu beitragen soll, das Ungleichgewicht bei der Verteilung von Einwohnern und wirtschaftlichen Einrichtungen abzubauen. Der dafür vorgesehene Entwicklungsraum besteht im Flugfeld Aspern und seiner Umgebung.

- Aufgrund der **Bedeutung des Flugfeldes Aspern** als städtebauliches Entwicklungsgebiet für den gesamten Nordosten Wiens soll es möglichst frühzeitig als hochwertiger Wirtschaftsstandort entwickelt werden.
- Eine Nordostumfahrung Wiens entlang der Stadtgrenze würde dem Zielen einer kompakten Stadt klar widersprechen und demgegenüber die weitere Zersiedlung fördern.
- Die Folge einer „spread-Entwicklung“ im Nordosten Wiens wäre die weitere Abnahme der Versorgungsqualität der alten Bezirkszentren und die weitere Ansiedlung von Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“. Die Entwicklung des Flugfeldes Aspern zu einem voll ausgestatteten Stadtteil würde dadurch erschwert.
- Siedlungen mit niedriger Dichte und Betriebsansiedlungen mit hohem Flächenverbrauch in peripheren Randlagen sind auch in Hinblick auf eine adäquate ÖV-Versorgung sowie Nahversorgung der Wohnbevölkerung abzulehnen. In peripheren Lagen können Siedlungsformen mit privat nutzbaren Freiräumen und Möglichkeiten zur Selbstverwirklichung zugelassen werden.
- Die Siedlungen im Nordosten Wiens sollen über ein **adäquates Maß an Nahversorgung und Zentren** verfügen. Die Versorgungsstandorte sollen leicht fußläufig und per Rad erreichbar sein und im Sinne von Gender Mainstreaming einerseits den versorgenden Alltag erleichtern sowie im Sinne einer auf eine in Zukunft älter gewordenen Wohnbevölkerung andererseits die Nahversorgung sicherstellen.
- Die **Ansiedlung von Arbeitsplätzen sollte forciert** werden, wobei Schwerpunkte auf den Dienstleistungssektor und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze gelegt werden sollen. Die Verfolgung einer kompakten Siedlungsentwicklung mit der Produktion hochwertiger Standorte, die nicht nur an das hochrangige Straßennetz, sondern v.a. **an ein attraktives ÖV-Netz angebunden** sind, soll diese Zielsetzung erreichen helfen. Eine Umfahrung entlang der Stadtgrenze würde demgegenüber die Schaffung „billiger“ Einkaufs- und Gewerbebetriebsstandorte forcieren sowie in erheblichem Maße Autoverkehr induzieren (Arbeitspendler, die verstärkt das Auto benutzen müssten, autoorientierte Einkaufsangebote).
- **Neue Arbeitsplätze** in Wien-Nordost sollen v.a. das derzeit bestehende Defizit an Arbeitsplätzen und damit die erzwungenen (weiten) Arbeitspendelfahrten reduzieren helfen. Die Zahl der Arbeitsplätze sollte in Zukunft daher stärker als die Zahl der Einwohner wachsen.

10.2 Umwelt und Landschaft

- Im Sinne einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Entwicklung ist die (strukturelle) Verkehrsvermeidung als wichtigster Ansatz anzusehen
- Im Sinne einer nachhaltig umwelt- und sozialverträglichen Entwicklung sind Verbesserungen (sowohl infrastruktur- als auch angebotsseitig) für den **Umweltverbund** vorrangiges Anliegen. Die PKW-Verwendung soll im NO Wiens massiv zugunsten des ÖV und des nicht-motorisierten Individualverkehrs (Fußgänger, Radfahrer) verringert werden. Dies soll u.a. durch Verbesserungen in der Siedlungsstruktur, durch Siedlungsverdichtung entlang der ÖV-Achsen und durch

eine verbessertes Angebot und eine verbesserte Zuordnung von Arbeitsplätzen im Nordosten Wiens erreicht werden.

- Es konnte gezeigt werden, dass eine Reduktion der verkehrsleistungsabhängigen Zuwachsraten der CO₂ Emissionen über ein möglichst attraktives ÖV-Angebot sowie ein kompaktes IV-Netz (Minimierung der Weglängen) möglich ist. Eine Trendumkehr und Stabilisierung der Emissionen am Stand 2000 und somit die Option, keine Steigerung der CO₂-Emissionen herbeizuführen und das international verbindliche Kyoto-Ziel zu erreichen, bieten engagierte strukturelle Verkehrsvermeidungsansätze.
- Die Ausgestaltung der Straßeninfrastruktur und des Straßenverkehrs soll in einer Art und Weise erfolgen, dass eine für Mensch und Umwelt verträgliche Verkehrsabwicklung ermöglicht wird. Für alle Infrastrukturen, besonders für die Ausgestaltung von Knoten, gilt, dass sie möglichst **emissionsvermeidend** (Abgase und Lärm), **flächensparend und ressourcenschonend** errichtet werden müssen. In sensiblen Gebieten (z.B. Siedlungen, Lobauvorland) sind **Tunnellösungen bzw. Unterflurtrassen** anzuwenden, im Falle der Inanspruchnahme von Flächen des 1000 ha – Programms („Grünes Rückgrat“ mit Grünverbindungen) ist von einer Tieferlegung und Einhausung auszugehen. Der Eingriff in das Grünsystem der Donaustadt ist durch die **Ausgestaltung von überdeckten Trassenbereiche** und des Umfeldes auszugleichen (Landschaftsgestaltung, Freizeitnutzungen, Erholungsrouten). Die Potenziale der Einhausung von Straßen wie die Möglichkeit der mehrfachen Flächennutzung und zum besseren Immissionsschutz (Einhaltung der NEC-Richtlinie) sollen nach Möglichkeit verstärkt in Anspruch genommen werden. Unterflurtrassen weisen zudem den Vorteil auf, dass Schadstoffe vor dem Ausblasen herausgefiltert werden können.
- Unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit ist darauf hinzuweisen, dass es in Zukunft äußerst schwer sein wird, den Schutzziele abträgliche Eingriffe und Nutzungsweisen in sensiblen Gebieten zu verhindern, wenn schon auf SUP-Ebene potenzielle Eingriffe durch Autobahnprojekte in den Nationalpark (höchststrangige Schutzkategorie!) bzw. das Natura 2000 Gebiet als handhabbar eingestuft werden sollten. Dabei geht es neben den Konfliktpotenzialen durch den Ausbau der Raffineriestraße zur A22 auch um die Unterquerung des Nationalparks an sich, wenn auch auf „kurzer“ Strecke. Es ist zu befürchten, dass die Verträglichkeitsprüfungen laut Nationalparkgesetz, FFH-Richtlinie und UVP-Gesetz auf Projektebene dem Druck auf dieses Schutzgebiet höchster Kategorie nicht standhalten werden können, wenn nicht bereits auf SUP-Ebene in einem derart sensiblen und hochwertigen Bereich klare Prioritäten für die Schutzziele gesetzt werden. Zudem ist auf die „Beispielwirkung“, wie in Zukunft in Österreich mit der Schutzkategorie Nationalpark / Natura 2000 in Bezug auf bauliche Eingriffe umgegangen wird, hinzuweisen. Aus Umweltsicht besteht der beste Fall demnach darin, dass überhaupt keine Querung der Lobau notwendig wird. Der zweitbeste Fall erfolgt jedenfalls in einem Tunnel, wobei für diesen keine Erkundungsbohrungen im Nationalpark durchgeführt werden dürfen – daher muss der Tunnel so kurz als möglich sein und es keine Möglichkeit zur Anordnung von Fluchtstiegen und Notausgängen sowie von Entlüftungsanlagen zum Ausblasen der Abgase im Nationalpark gibt. Auch mit Bauwerken / Bauführungen außerhalb, jedoch im Nahbereich des Nationalparks (beispielsweise am Lobaueingang) muß sensibel vorgegangen werden.
- Die noch vorhandenen siedlungsnahen Freiraumangebote stellen einen besonderen Qualitätsfaktor der Wiener Bezirke Floridsdorf und Donaustadt sowie der NÖ Nachbargemeinden dar.

Der **Grüngürtel Wien** und das 1000ha-Programm sind Ansätze zur Sicherung und Entwicklung eines Freiraumsystems, das soziale, ästhetische und ökologische Qualitäten bietet, die eine **konsequente Umsetzungspolitik** erfordern.

- Die **regionale Grünraumvernetzung und -sicherung**, gerade auch in bezug auf die nachhaltige Nutzung stadtnaher landwirtschaftlicher Produktionsflächen, der Marchfeldlandschaft in Wien und Niederösterreich soll über ein Landschaftsprogramm und das Projekt eines **Kulturlandschaftsparks** (Regionalpark) erfolgen.
- Der Nordostraum ist durch die Hügellandschaften des Bisambergs, die Ebene des Marchfelds und die Flusslandschaft des Nationalparks Donauauen geprägt. Im Interesse der **erholungssuchenden Bevölkerung** und um einen Biotopverbund zu erzielen, sollen diese Grünräume entsprechend dem 1000ha-Programm durch weitere Erholungslandschaften, Gewässer und Grünzüge miteinander verbunden werden. Die im Zuge der Deponien Langes Feld und Rauteweg entstehenden künstlichen Landschaften, der artenreiche Lebensraum "Verschiebepark Breitenlee" und der geplante Bezirkspark östlich des Flugfelds Aspern sind wesentliche, unterschiedlich strukturierte Elemente dieses Biotopverbundes.
- Das **1000ha-Programm soll konsequenter** als bisher umgesetzt werden. In einem **Finanzierungsplan** sollen auch neue Instrumente, wie z.B. ein **Landschaftsfonds** Berücksichtigung finden.
- Der Ausgleich von Eingriffen in das „Grüne Rückgrat“ des Wiener Grüngürtels im Nordosten Wiens (landschaftsgestalterische Vorrangflächen, 1000ha-Programm) ist vor Ort zu kompensieren und zu ergänzen (als **Grüntunnel** eingehauste Strecken, **landschaftliche Ausgestaltung** der Oberflächen als Grün- und Freizeitflächen und Erholungsrouten, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen im Bereich von Anschlussstellen).
- Im Rahmen der SUPerNOW konnte das Projekt eines **Donau-Oder-Elbe-Kanals** nicht im Detail behandelt werden. Dennoch konnte erkannt werden, dass ein derartiges Projekt entlang der vorgesehenen Trasse im Nationalpark zu schwerwiegenden Problemen führen würde und diese Trasse daher nicht empfohlen werden kann.

Besonders hinzuweisen ist auf einen langfristig zu erwartenden, mit den Stadtentwicklungszielen nicht konformen (Um-)Nutzungsdruck auf den Standort Ölhafen Lobau / Öltanklager infolge höchstrangiger IV-Anschlüsse (S1 und A22): Zwar ist es nicht realistisch, den Hafen Lobau und das Tanklager abzusiedeln, die allfällige Anlage eines Knotens Lobau samt Anschlussstelle darf jedoch nicht zum Anlass genommen werden, andere Nutzungen als die eines Ölhafens hier zuzulassen.

10.3 Verkehr

- Das Verkehrssystem im Nordosten Wiens soll nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit organisiert werden, wobei **Mobilität** im Sinne der Bereitstellung von Chancen **für alle sicherzustellen** ist.
- Das Verkehrssystem soll vorrangig nach den **Bedürfnissen der hier wohnenden und arbeitenden Bevölkerung**. Die Umweltsituation ist zu verbessern.

- Vorrangig sind Maßnahmen zur strukturellen Verkehrsvermeidung (**VV**) und zur Verkürzung der Wege anzustreben. Alle Maßnahmen sind aufeinander abzustimmen und gesamthaft zu betrachten.
- Mit der Strategischen Umweltprüfung konnte gezeigt werden, dass beispielsweise mit Maßnahmen der Verkehrsvermeidung trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums im Nordosten Wiens eine abgeschwächte Zunahme der CO₂-Emissionen erreicht werden könnte, jedoch in keinem Szenario die Ziele zur Emissionsreduktion gemäß Kyoto gänzlich erreicht werden konnten. Es sind daher **Anstrengungen zur strukturellen Verkehrsvermeidung** und zur **Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger** dringend erforderlich.
- Alle Maßnahmen sind durch **Anreize im Technologiebereich** zu verstärken. Anzustreben ist eine Technologieoffensive zur flächendeckenden Verbreitung emissionsarmer Kraftfahrzeuge im europäischen Kontext.
- Um die Ziele aus der Umweltpolitik (Emissionsreduktion) und der Verkehrspolitik (Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖV und des NMV) erreichen zu können, sollten alle räumlichen und verkehrlichen Entwicklungsabsichten durch ein Bündel an **lenkungs- und fiskalpolitischen Maßnahmen** ergänzt werden. Verstärkte Checks der Abgas- und Motorenstandards sollen v.a. zu einer Emissionsreduktion verhelfen. Die Anwendung fiskalpolitischer Instrumente wie Road Pricing ist auch für Pkw zu forcieren, wobei darauf zu achten ist, dass damit keine Verschlechterung der Erreichbarkeit eintritt. Neben den sich als erfolgreich herausgestellten Instrumenten wie der Parkraumbewirtschaftung, die daher ausgeweitet werden soll, sollen auch **neue Instrumente** wie z.B. Verkehrserregerabgabe, Verkehrsanschlussabgabe oder auch heute noch als problematisch eingestufte Instrumente wie Stau-Maut oder Brückenmaut hinsichtlich ihrer Anwendung geprüft werden. Bereits begonnene Initiativen wie Mobilitätsmanagement oder Anreize zum Umstieg auf neue Technologien sollen fortgesetzt werden.
- Die **Überlastung der A23-Südosttangente** wurde im gegenständlichen Verfahren als wichtiges Indiz, nicht jedoch als wichtigstes Kriterium für die Verkehrssituation in Wien gewertet, da es besonders in Ballungsräumen nie möglich sein wird, ganz ohne Staus auszukommen. Unter Betrachtung verschiedener Reduktionsszenarien (Berücksichtigung von Zielen der strukturellen Verkehrsvermeidung, reduzierte Zunahme der Einwohner, fiskalpolitische Maßnahmen und des konsequenten Ausbaues des ÖVs) ergäbe sich zwar eine Reduktion des Verkehrsaufkommens (auch auf den am stärksten belasteten Abschnitten auf der A23), insgesamt werden dabei jedoch nur Belastungswerte erreicht, die gerade der rechnerischen Leistungsfähigkeit entsprechen und somit **keinerlei Reserven** bieten. Der Ausbau der Straßeninfrastruktur in Form einer **sechsten Donaustraßenquerung** und der Schaffung leistungsfähiger Verbindungen zu beiden Seiten der Querung ist daher **notwendig**.
- Eine zusätzliche Donauquerung samt Anbindung zu beiden Seiten der Donau bringt Entlastungen für das bestehende hochrangige und für das nachrangige Straßennetz (v.a. in Ortsdurchfahrten, Geschäftsstraßen usw.). Demgegenüber muss angeführt werden, dass mit dem Angebot einer zusätzlichen Donauquerung ein wesentlicher limitierender Faktor im Verkehrsnetz von Wien wegfällt und es insgesamt zu einer **Steigerung des Verkehrsaufkommens** kommen wird. Damit das gesteigerte Verkehrsaufkommen nicht sofort wieder zu einer Überlastung der

neu geschaffenen Infrastruktur und letztlich in einer verschlechterten Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes mündet, muss gegengesteuert werden.

- **Aus stadtwirtschaftlicher Sicht** soll die besonders kostenintensive, **hochrangige Straßeninfrastruktur** nicht nur dem Transit- und Durchgangsverkehr, sondern **vor allem dem regionalen und städtischen Verkehr** zu Gute kommen.
- **Je näher** eine neue hochrangige Straßenverbindung zur Stadt liegt, desto größer ist die **Entlastungswirkung für A23 und S2 (B302)**. Einer innenliegenden Trasse kommt in Verbindung mit einer entsprechenden Netzverknüpfung daher in hohem Maße auch eine Bypass-Funktion im Fall von Verkehrsstörungen zu, ohne dabei andere Stadtstraßen belasten zu müssen.
- **Je näher** eine neue hochrangige Straßenverbindung zur Stadt liegt, desto näher zu der bereits heute hier lebenden Bevölkerung und der gewachsenen Stadtstruktur entstehen **neue Impulse** und **attraktive Standorte**, womit die Wege in der Zukunft kürzer werden und die Verkehrsleistung (und damit Energieverbrauch und Emissionen) spezifisch **geringer** ausfällt.
- **Je näher eine neue Hochleistungsstraße** zu den bereits heute besiedelten Gebieten liegt, **desto verkehrswirksamer** ist diese Trasse für jenen Verkehr, der in Wien seinen Ursprung und/oder sein Ziel hat. Daraus ergibt sich weiters, dass weiter innen liegende Trassen, v.a. wenn sie mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen einhergehen, eine **bessere Entlastungswirkung** für die **alten Bezirksteile, Ortsdurchfahrten** usw. bringen als periphere Trassen.
- Demgegenüber wären neu aufgeschlossene Gebiete entlang einer an der **Stadtgrenze verlaufenden Umfahrung** nur schwer bzw. **nur mit hohem finanziellen Aufwand durch den öffentlichen Verkehr erschließbar**. Die neuen Einkaufs-, Gewerbe- und letztlich auch Wohngebiete würden daher aller Voraussicht nach auto-orientiert entwickelt werden. Der Nichtmotorisierte Verkehr könnte in den neuen Stadtrandvierteln seine Bedeutung nur ungenügend ausspielen. In Folge der **weiteren Zersiedlungstendenzen** und der mangelnden Versorgungsmöglichkeit mit dem ÖV würde die Verkehrsleistung im Straßenverkehr weiter steigen. Damit einhergehend würde sich auch die Umweltsituation verschlechtern. Daher ist dem Bau einer **zentrennahen Trasse** eindeutig **der Vorzug** gegenüber einer peripheren Trasse zu geben.
- Neu entwickelte Standorte an einer peripheren Trasse wären im Vergleich zu weiter innen liegenden Standorten ohne Hochleistungsstraße schneller zu erreichen und zudem billiger. Die Folge davon wären weitere isolierte Einkaufs- und Gewerbestandorte auf der „**grünen Wiese**“, womit nicht nur die Geschäfte **im Bezirksinneren geschwächt**, sondern **zusätzlicher Verkehr** auf den speichenförmig zum Umfahrungsring verlaufenden Radialstraßen verzeichnet werden müßte. Durch den Umfahrungsring an der Stadtgrenze entlastete **Ortsdurchfahrten** wie z.B. in Eßling würden wiederum (lediglich in umgekehrter Richtung) **belastet** werden.
- Um der **zukünftigen Stadtentwicklung** Rechnung tragen zu können, erfordert die Größe des 22. Bezirkes, insbesondere des Bezirksteiles zwischen der hochrangigen Straßenverbindung der S2 (B302) und der Landesgrenze, die weitere Erschließung mit leistungsfähigen (nach Möglichkeit hochrangigen) Straßenverbindungen. Eine S1 an der Stadtgrenze im Osten und die A23/S2 im Westen als leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen würden eine Maschenweite von rd. 7 km bedeuten. Dazwischen liegt eine Fläche, die ungefähr das gesamte dicht verbaute Gebiet Wiens in sich aufnehmen kann. Zur Abwicklung des Verkehrs in Nord-Süd-Richtung

bieten sich demgegenüber aber nur Verkehrsflächen wie die **Hausfeldstraße, der Biberhaufenweg oder der Telephonweg** an. Die weitere Entwicklung des 22. Bezirkes erfordert den **Bau von leistungsfähigen Nord-Südverbindungen**.

- Die **Trassenführung** einer leistungsfähigen Nord-Süd-Straßenverbindung, die sowohl den Zielen einer Bündelung des Durchgangsverkehrs, als auch des für die Stadt wichtigeren Ziel- und Quellverkehrs gerecht werden kann, ergibt sich entsprechend Szenario 4 OPTINOW wie folgt (von Nord nach Süd): Süßenbrunn (Knoten) – Neueßling – Flugfeld Aspern – Tunnel unter Lobauvorland bis Bereich Kraftwerk Donaustadt (Verknüpfung mit A22) – Donauquerung in Richtung Freudenau – Hafen Freudenau – Bereich Simmering Hafen Albern – Knoten Schwechat (Verknüpfung mit A4). Die angeführte Streckenführung ist als Korridor zu verstehen und ist, wie jede andere Variante, noch im Detail zu prüfen. Angeführt werden muss, dass diese Trassenführung bautechnisch sicher nur sehr schwierig in den Griff zu bekommen sein wird. Demgegenüber zeigt sie in verkehrstechnischer Hinsicht die beste Wirkung, da damit im Vergleich zu anderen Varianten langfristig eine ausreichende Umfahrungsmöglichkeit für die Siedlung Biberhaufen bzw. den Biberhaufenweg selbst erzielt werden kann. Eine **alternative Trassenführung** in Form von Variationen (Szenario 4 Variante, Führung unter der Lobau im Abschnitt zwischen Ölhafen und Flugfeld Aspern) wurden nicht im Detail untersucht, dürfte bautechnisch aller Voraussicht nach jedoch leichter zu realisieren sein und dürfte daher von den Baukosten günstiger ausfallen (Umwege jedoch für den vom östlichen 22. Bezirk ins Stadtzentrum gerichteten Verkehr).
- Generell gilt für alle neu zu bauenden Straßen, dass die Platzerfordernisse samt allenfalls erforderlichen Knoten und Anschlussstellen im Detail zu prüfen und zu minimieren sind (z.B. durch Anlage von Parallelrampen etc.).
- Nach Eröffnung neuer Hochleistungsstraßen sind **Ortsdurchfahrten, Siedlungsgebiete, Geschäftsstraßen** oder sonstige **sensible Bereiche** so weit als möglich **verkehrsberuhigt** zu gestalten.
- Der Ausbau des **Öffentlichen Verkehrs** ist weiter zu forcieren. Eine noch höhere Attraktivität soll durch ein zeitgemäßes Wagenmaterial, attraktive Haltestellen und deren Umfeld, ein konkurrenzfähiges Angebot in Bezug auf Fahrplan, Umsteigerfordernisse und Reisezeit erzielt werden. In der Verkehrsorganisation soll dem ÖV **oberste Priorität** eingeräumt werden. Das gemäß Verkehrskonzeption für Wien bereits teilweise umgesetzte Beschleunigungsprogramm soll verstärkt fortgesetzt werden.
- Neben den bereits im **Ausbau** befindlichen Linien **U1** und **U2** soll die U2 weiter bis ins Flugfeld und nach Auffassung des SUP-Teams darüberhinaus die **U6 oder ein anderes hochrangiges Verkehrsmittel bis zum Rende-vous-Berg** verlängert werden.
- Bestehende Bahnlinien wie die S80 (Marchegger Ast) oder die Nordbahn (nördliche Linie) zwischen Stadlau und Süßenbrunn sollen verstärkt für den Nahverkehr genutzt werden. Die im Rahmen der SUP entworfenen und im Verkehrsmodell implementierten Linien (**S20** von Süßenbrunn über Stadlau, Bahnhof Wien **nach Hütteldorf** und die **S80** vom Flugfeld über Stadlau, Bahnhof Wien **nach Liesing** und weiter nach Baden) sollen einer detaillierten Prüfung unterzogen werden (Errichtung einer „**Tangente auf der Schiene**“).

- Für den Verkehr mit dem Umland und zur Eindämmung des stetig steigenden Pendlerverkehrs mit dem Auto sollen **Regionalzüge** aus/nach Niederösterreich und dem Burgenland verstärkt durch das Wiener Stadtzentrum **durchgebunden** werden.
- In Abhängigkeit einer guten Erreichbarkeit vom höherrangigen Straßennetz und ohne Beeinträchtigung von Anrainern sollen an den Endstellen hochrangiger Öffentlicher Verkehrsmittel P&R-Anlagen vorgesehen werden (z.B. U2-Endstelle im Flugfeld am Schnittpunkt mit innenliegender S1 und B3neu und keine Anrainer).
- Das Eisenbahn-Angebot im allgemeinen und die Wiener **Schnellbahn** im besonderen ist hinsichtlich Fahrplangestaltung, Wagenangebot und v.a. in bezug auf die Reisequalität (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Krisenmanagement etc.) dringend aufzuwerten.
- Der bereits in Angriff genommene **Ausbau des Straßenbahnnetzes** im 21. und 22. Bezirk soll weiter fortgesetzt werden: Linie 16 von Floridsdorf über das Donaufeld – Kagran – Aspern nach Eßling (und nach Maßgabe der Finanzierung durch das Land Niederösterreich nach Groß-Enzersdorf); Linie 26 von Floridsdorf über Donaufelder Straße – Kagraner Platz – Hirschstetten – Aspern zum Flugfeld/Nordseite, wo eine Verknüpfung mit U2 und S80 an einem hier neu zu errichtenden Bahnhof erfolgen soll; Linie 27 von Großjedlersdorf über Siemensstraße – Eipeldauerstraße nach Kagran), weitere Linien sind zu prüfen.
- Das U-Bahn-, S-Bahn- und Straßenbahnnetz ist durch ein feinmaschiges und gut abgestimmtes **Busnetz** zu ergänzen. Das Angebot ist auch in bezug auf die Fahrpläne optimal aufeinander abzustimmen (z.B. Abwarten von Anschlüssen).
- In Wien, in Niederösterreich und dem Burgenland, aber auch in bzw. mit der Region Bratislava sind alle öffentlichen Verkehrsmittel **optimal miteinander** zu verknüpfen.
- Neue Angebote wie **differenzierte Bedienungsformen** (Anrufsammeltaxi, Rufbus etc.) sollen v.a. zur besseren Flächendeckung des ÖV, zur Kostensparung und nicht zuletzt zur Sicherstellung der Mobilität für alle verstärkt angeboten werden.
- Die Bedingungen für **Fußgänger müssen verbessert** werden: Ausreichend breit bemessene, sichere, gut ausgeleuchtete und attraktive Gehwege sollen zu einem **positiven Fußgänger-Umfeld** beitragen. Querungsmöglichkeiten, wo sie benötigt werden, verbunden mit entsprechenden, auf die Bedürfnisse v.a. von älteren Personen ausgerichteten Querungszeiten an lichtsignal-geregelten Knoten sollen für ein höheres Wohlbefinden sorgen. Induzierter Verkehr aufgrund unwirtlicher Geh-Bedingungen soll abgebaut werden. In Neubaugebieten soll bereits im Rahmen der Flächenwidmung, in bestehenden Siedlungen durch Verbesserungsmaßnahmen eine gute Durchwegung erreicht werden.
- Alle **Potenziale für den Radverkehr** sind zu nutzen: Ausbau der Radwegeinfrastruktur nach den Bedürfnissen der potenziellen Radfahrer, Ausbau eines durchgehenden Routensystems, Schaffung von Querungsmöglichkeiten, gesicherten Abstellmöglichkeiten, Vernetzung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, Beschilderungssystem u.v.m.
- Dem Ziel der **Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene** soll durch die Schaffung bzw. Förderung bahnorientierter Gewerbegebiete einerseits sowie durch die Errichtung vieler kleiner **Ladestationen** (Miniterminals) andererseits, in denen kombinierte Ver-

kehrformen, und hier wiederum besonders innovative, horizontale Umschlagstechnologien, zur Anwendung gelangen, entsprochen werden.

- Verstärkte **Geschwindigkeitskontrollen** sollen v.a. zu einer menschenverträglicheren Abwicklung des Verkehrs durch Reduktion der Emissionen, v.a. **Lärmreduktion**, und mehr **Sicherheit im Straßenverkehr** beitragen.

10.4 Gender Mainstreaming

- Da unterschiedliche Siedlungsstrukturen und Verkehrsangebote unterschiedlichen Einfluss auf den **Alltag** von Männern und Frauen, ältere Personen, Jugendliche und Kinder haben, ist die Raum- und Verkehrsentwicklung so zu gestalten, dass sie einen Beitrag zur Förderung der **Gleichstellung und zum Abbau von Disparitäten** leistet. Im Sinne der Gender Mainstreaming Strategie sind soziale Ungleichheiten zwischen Frauen, Männern, Jungen und Alten, bei allen Planungsschritten bewusst wahrzunehmen und zu berücksichtigen.
- Gendergerechte Strukturen sind zu forcieren: **Kompakte Siedlungsformen** mit guter Grün- ausstattung, Funktionsmischung, gestärkte Ortskerne, ein gutes ÖV-Angebot und attraktive Netze für Fußgänger und Radfahrer bieten gute Erreichbarkeit, erleichtern den vorsorgenden Alltag (kurze Wege, Verringerung von Zwangsmobilität, Nahversorgung) und ermuntern zu sozialen Aktivitäten.

10.5 Empfehlungen zur weiteren Vorgangsweise

Zeit- und Umsetzungspläne

- Um den Zielen einer Emissionsreduktion gerecht werden zu können, sind für die zu setzenden Maßnahmen räumlich und zeitlich definierte **Umsetzungspläne** auszuarbeiten. In Abstimmung mit der Raum-, Stadt- und Freiraumplanung auch von Niederösterreich könnte dazu ein **Maßnahmen- & Managementkalender** ausgearbeitet werden. Die SUPerNOW hat hierzu Inputs geliefert, die jedoch noch in einer fachübergreifenden Analyse (Raum-Umwelt-Verkehr) konkretisiert werden sollten.
- Die Errichtung einer sechsten Donaustraßenquerung soll nicht isoliert von anderen Verkehrsträgern und Entwicklungen im Raum erfolgen, wozu diese Strategische Umweltprüfung wesentliche Erkenntnisse geliefert hat. Für den Bau der einzelnen Infrastrukturkomponenten ist eine zeitliche Staffelung vorzusehen, wobei **Maßnahmen** für den **Umweltverbund** (Öffentlicher Verkehr, Zufußgehen und Radfahren) **vorzuziehen** sind. Somit soll sichergestellt werden, dass diese Maßnahmen ihre Wirkung entfalten können, ehe eine neue Straßenverbindung realisiert wird.

Strukturelle Verkehrsvermeidung

- Für die Umsetzung und Implementierung von Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung sind Instrumente, Vorkehrungen und Strukturen zu schaffen, wobei soweit als möglich auf bereits bestehende (z.B. Arbeitsgruppe aus dem Masterplan Verkehr) zurückgegriffen werden soll.

Trassenprüfung

- Aufgabe der SUPerNOW war nicht die Prüfung von Trassen möglicher Umfahrungsstraßen, sondern die Prüfung verschiedener räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten für den Nordosten Wiens. In weiteren Untersuchungen sind die einzelnen Trassen (v.a. für das hochrangige Straßennetz) detaillierten Untersuchungen zu unterziehen.

Umweltmonitoring

- Die gesetzten Maßnahmen sollten einem laufenden **Umweltmonitoring** unterzogen werden, bei dem die vorgeschlagenen Maßnahmenbündel (kumuliert) laufend auf ihre Umwelteffizienz geprüft werden. Gegebenenfalls sind die Maßnahmen durch weitere zu ergänzen.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

APL	Arbeitsplatz (-plätze)
ASt.	Anschlussstelle (an Autobahnen)
AT	Arbeitstreffen (des SUP-Teams)
CO	Kohlenmonoxid
CO ₂	Kohlendioxid
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
EW	Einwohner
FFH	Flora-Fauna-Habitat
Fzg	Fahrzeug
HASSt	Halbanschlussstelle (an Autobahnen)
HC	Kohlenwasserstoffe
IV	Individualverkehr
k.A.	keine Angabe
Kfz	Kraftfahrzeug
kj	Kilojoule
KLIP	Klimaschutzprogramm
km	Kilometer
L _{A, eq}	äquivalenter Dauerschallpegel
Lkw	Lastkraftwagen
Min.	Minute
Mio.	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MIV-L	Motorisierter Individualverkehr - Lenker
Mj	Megajoule
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NMV	Nichtmotorisierter Verkehr
NÖ	Niederösterreich
NO _x	Stickoxide
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p.a.	per anno
PGO	Planungsgemeinschaft Ost
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
RL	Richtlinie
RU2	Abteilung der niederösterreichischen Landesregierung
STEP	Stadtentwicklungsplan
SUP	Strategische Umwelt(verträglichkeits)prüfung
SUPerNOW	Strategische Umwelt Prüfung für den Nordosten Wiens
t	Tonne
TEN	Transeuropäisches Netz (hier: Transeuropäisches Verkehrsnetz)
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment (von der EU initiiertes Prozess zur Präzisierung der Korridore in den osteuropäischen EU-Beitrittsländern)
Tj	Terrajoule
VV	Verkehrsvermeidung

QUELLENVERZEICHNIS

- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung/RU2 (1998): Leitbild für die räumliche Entwicklung des Landes Niederösterreich
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung/RU2 (1999): Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung/RU7 (1997): Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept 1997 samt Fortschreibung
- Architekturjournal (1996): Wettbewerb: Städtebau und Projektentwicklung südlich Franz-Jonas-Platz
- Axis (1998): Radwegenetz Bundesstraßenradwege
- Axis (2000): Verkehrsgutachten Stadlauer Straße „neu“
- Bernstein (1999): Städtebauliches Gestaltungskonzept Kagraner Platz/Rennbahnweg
- Bernstein, Fina (1996): Nutzungs- und Gestaltungskonzept Bahnhof Stammersdorf
- BmöWuV (1991): Österreichisches Gesamtverkehrskonzept 1991
- BMU (1995): Nationaler Umweltplan (NUP)
- BMWV (1998): Masterplan 2015 des österreichischen Bundesverkehrswegeplans
- BMVIT (2002): Generalverkehrsplan Österreich 2002 – verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm
- Ceska Priesner (2000): Leitprojekt U2-Stationsbereich Aspernstraße
- div. (div.): Klimakonvention, Toronto-Ziel, Kyoto-Ziel, Klimabündnis-Ziel, Ozongesetz 92, Immissionsschutzgesetz Luft, ÖNORM 5020 und ÖAL-Richtlinie (Lärm), Schienenimmissionsschutzverordnung
- Donauconsult (1998): Grundwasserbewirtschaftungsplan für Wien
- Donauconsult, Regional Consulting, Ivancsics (2000): Nordostumfahrung Wien Trassenstudie (PGO)
- Doubek, Kaufmann, et al. (1999): Kaufkraftströme Wien 1998
- EG (2001): Richtlinie 2001/81/EG über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe (NEC-RL)
- EG (2002): Richtlinie 2002/3/EG über den Ozongehalt der Luft (Ozon-RL)
- EWG (1979): Vogelschutz-Richtlinie (Richtlinie des Rates 79/409/EWG vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten)
- EWG (1992): Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen)

- Fina (1998): Grünordnungsplan Stammersdorfer Zentralfriedhof
- Fina (2000): Grünordnungsstudie Grünzug Oberfeld (östlich B302)
- Friedreich (1997): Generelles Projekt B 3d Wirkungsanalyse 1997
- Friedreich, Kuzmich, Prem (1996): Generelles Projekt B 3d Teilabschnitt von A23 bis Landesgrenze
- Gasparin & Meier (2000): Städtebauliches Leitprojekt Brachmühle
- Gruppe Wasser (1995-1999): Dotation Lobau, Beweissicherung 1995-1999
- Huber (1999): Städtebauliche Studie Breitenlee
- Investkredit (2000): Gewerbe- und Industrieflächen in Wien 2000 (Studie)
- Ivancsics (1995): Grünordnungsplan Süßenbrunn Untersuchungen und Ergebnisse
- Ivancsics (1999): Rahmenbedingungen zum Abbau mineralischer Rohstoffe in Wien
- Ivancsics (2001): Schotterabbau im 21. und 22. Bezirk
- Ivancsics, Hattinger (1990): Landschaftsrahmenplan Wien-Nordost (inkl. Planteil)
- Ivancsics, Hattinger (1992): Landschaftsplan Süßenbrunn – Breitenlee – Rautenweg
- Ivancsics, Nadler (1995): Stadtteilplanung Aspern Süd (Analyse der Projekte)
- Ivancsics, ÖGLA/IFLA (1999): Landschaftsplanerische Studie Eßling Süd – Scheiben, MA 21C (1999)
- Käfer A., Arbter K., Ceron K., Mattanovich E., Zech S. (2001): Strategische Umweltprüfung für den Donaukorridor – „SUP Donaukorridor“ – Demonstrationsstudie zu den TEN-Transeuropäischen Netzen, im Auftrag von: Europäische Kommission, BMVIT, BMLFUW, Wien
- Kaitna, Lust (1997): Gewerbepark Frachtenbahnhof Floridsdorf
- Kastner (1999): Städtebauliches Leitprojekt nördlich Heeresspital
- Kirchner (1993): Landschaftsplanung Vorland / Marchfeld
- Kirchner (1997): Landschaftsplanung Lobauer Sporn
- Knoflacher (1997): Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen von Fachmarkttagglomerationen
- Kuzmich, Müller, Lust (1999): Entwicklungskonzept Industriegebiet Stadlau (Waagner Biro)
- Lainer (1995): Altes Flugfeld Aspern Untersuchung zu Führung der B 3d
- Land in Sicht (1992): Stadtrandgärten Breitenlee
- Land in Sicht (1995): Realisierung eines übergeordneten Landschafts- und Freiraumkonzepts für den Nordosten Wiens
- Land in Sicht (1996): Landschaftsplanung, Ideenwettbewerb Hirschstettener Gründe
- Land Niederösterreich (1984): Niederösterreichisches Umweltschutzgesetz
- Land Niederösterreich (1990): Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz

- Land Niederösterreich (1999): Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland
- Land Wien (2002): Wiener Nationalparkgesetz
- LBI, IRUB, IFF, IFIP (2001): Optionen für die Entwicklung von Landwirtschaft und Gartenbau in Wien, Stand 3.12.01
- Lust (1994): Buskonzept für die Donaustadt
- Magistratsabteilung 18 (?): Bevölkerungsvorausschätzung MA 18 (bis 2030 – bis 2010 bzw. 2015 jährlich ab da in 5 Jahresschritten)
- Magistratsabteilung 18 (1997): Das Transeuropäische Verkehrsnetz – TEN
- Magistratsabteilung 18 (2001): P & R – Konzept
- Magistratsabteilung 18 (2001): Positionspapier Masterplan Verkehr Wien
- Magistratsabteilung 18 (2001): Stadtentwicklungsbericht 2000
- Magistratsabteilung 18, 19, 21A, 21C, 45 (2000): Stadtstrukturelles Nutzungskonzept Donaoraum Wien 2000
- Magistratsabteilung 21C (1994): Leitbild und Entwicklungskonzept Stadlau / Aspern / Eßling / Hirschstetten / Hausfeld / Altes Flugfeld
- Magistratsabteilung 21C (1998): Leitbild und Entwicklungskonzept Donaustadt West
- Magistratsabteilung 21C (1998): Leitbild und Entwicklungskonzept Floridsdorf
- Magistratsabteilung 21C (2000): Gutachterverfahren U2-Station Aspernstraße
- Magistratsabteilung 21C (2000): Gutachterverfahren U2-Stationsbereich Stadlau
- Magistratsabteilung 22 (in Arbeit): Netzwerk Natur (Teilbereiche 21. und 22. Bezirk)
- Magistratsabteilung 22 (2000): Schienenlärmimmissionskataster (SLIK)
- Magistratsabteilung 22 (2000): Straßenlärmimmissionskataster (SLIM)
- Magistratsabteilung 22, ÖBIG (1999): Biotopmonitoring Wien
- Magistratsabteilung 22 (1999): Wiener Umweltbericht 98/99, Perspektiven 5a/1999
- Magistratsabteilung 42 (2001): Übersicht zu Ausgestaltung von Flächen im Grüngürtel Wien (1995-2001)
- Magistratsabteilung 45 (1991): Sanierung von Altlasten in Wien (Band 1 und Band 2, Verdachtsflächenverzeichnis, Altlasten und Altlastenverdächtige Standorte)
- Magistratsabteilung 45 (1999-2001): Untersuchungen nach der Wassergütererhebungsverordnung (WGEV) – Gefährdete Messstellen Nitrat >45mg/l 1999-2001
- Magistratsabteilung 45 (2001): Untersuchungen nach der WGEV – Überschreitungshäufigkeit Nitrat 2001
- Magistratsabteilung 45 (2002): Projekt „Schutz von Tiefengrundwässern in Wien“

- Magistratsabteilung 49 (2001): Übersicht zu Ankauf und Ausgestaltung des Grüngürtels Wien (1995-2001)
- Mittnik (1991-1994): Straßenbahn in Richtung Groß-Enzersdorf (mehrere Studien)
- Mittnik, Bernstein (1997): U6 Nord Studie Abschnitt Floridsdorf–Stammersdorf, Teil 1 - Variantenuntersuchung
- Mittnik, Bernstein (1998): U6 Nord Optimierungsprogramm Straßenbahnlinien 31 u. 33, Vorstudie – Teil B
- Nadler (1994): Bezirksradwegenetz Nordost für den 21. und 22. Bezirk
- Nadler (2000): Radverkehr 2000, Lückenschlussprogramm
- Nadler (2000): Radverkehr 2000, Überarbeitung des Hauptradverkehrsnetzes in Wien
- ÖGNU (1997): Nationalpark zwischen zwei Metropolen
- ÖIR (1980): Land- und Forstwirtschaft im Rahmen der Stadtentwicklung Wiens (Bodenbonitäten)
- ÖIR (1982): Nationalparkwürdige Gebiete in der Ostregion
- ÖIR (1987): ÖROK-Atlas der Räumlichen Entwicklung Österreichs
- ÖIR (1991/1992): Schnellstraßenbahnen 21., 22. Bezirk
- ÖIR / stadtländ (1994): Siedlungspolitisches Konzept Ostregion
- ÖIR (1999): Siedlungsflächenbilanz
- ÖROK (1991): Österreichisches Raumordnungskonzept
- ÖROK (in Arbeit): Österreichisches Raumentwicklungskonzept
- Pischinger R., Hausberger S., Meinhart J., Sudy C., Sammer G., Thaller O., Schneider F., Stigl-bauer A. (1998): Volkswirtschaftliche Kostenwirksamkeitsanalyse von Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs in Österreich; im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie und der Akademie für Umwelt und Energie, Mitteilungen des Institutes für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der TU-Graz, Heft 72, Graz, Linz und Wien
- Proksch, Ruland (1991): Landschaftsplan Lobau-Vorland
- Regional Consulting (1996): Straßenverkehrserhebung 1995 (PGO)
- Regional Consulting (1996): Verkehrskonzept NO-Raum Wien (PGO)
- Regional Consulting (1997): Initiative TEN – Knoten Wien
- Regional Consulting (1997): Verkehrsentwicklung in der Ostregion – Grenzüberschreitender Verkehr (PGO)
- Regional Consulting (1998): Aspern-Areal Flugfeldstraße
- Regional Consulting (1998): S-Bahn-Konzept Region Wien, Band 1 Bericht
- Regional Consulting (1999): Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaeuropäischen Raum (GSD-Studie)

Regional Consulting (2000): Korridor-Untersuchung Ostregion (PGO)

Rosinak & Partner (2000): Verkehrskennzahlen und Schadstoff-Emissionsdaten

Rosinak, Mittnik (2000): Begleitmaßnahmen ÖV zur Projektierung B3

Rosinak, Mittnik (2000): Überprüfung Sekundärnetzentwicklung Floridsdorf/Kagran

Sammer, Snizek (1998): Wirkungsanalyse B3 Donaufeld (Variantenprüfung)

Snizek (2000): Terminalstandort Nordost

socialdata (1995): Mobilität in Wien, Band I, Mobilitätsverhalten 1993 nach Bezirksgruppen

socialdata (2001): Mobilität in Wien

Stadt Wien (1995): STEP 94

Stadt Wien (1997): Wiener Bauordnung

Stadt Wien (1999): Klimaschutzprogramm Wien (KLIP)

stadtland (1999): Zukunftsthemen für die Umweltregion Wien

stadtland (1999/2000): Lobau Vorland-Planungen und Realisationen der 90er Jahre;

stadtland (2000): Landschaftsplanung Eßlinger Furt

stadtland (2000): Landschaftsplanung Saltenstraße

stadtland (2002): Das Marchfeld – Werte und Potenziale einer Landschaft, Studie im Auftrag MA 18 / RU2

Stadtplanung Wien (?): Entwicklung Donaacity

Stadtplanung Wien (1994): Verkehrskonzept Wien, Generelles Maßnahmenprogramm

Stadtplanung Wien (1994): Verkehrskonzept Wien, Leitlinien

Stadtplanung Wien (1996): Bericht zur Erfolgskontrolle des Wiener Verkehrskonzeptes

Stadtplanung Wien (2000): Strategieplan für Wien

Stadtplanung Wien (2000): Strategieplan für Wien, Strategische Projekte

Stöferle, TRAFICO (1999): Zentren an neuen Stationen der U1-Nord

Stöferle, TRAFICO (1999): Zentren an neuen Stationen der U2-Nord (22. Bezirk)

Syskowitz, Kow., Rosinak (1995): Leitprojekt Floridsdorf Ost

TRAFICO Verkehrsplanung (2000): ÖV-Korridor Stadlau – Aspern – Eßling – Groß-Enzersdorf, Teil 1, 26A

TRAFICO Verkehrsplanung (2000): ÖV-Korridor Stadlau – Aspern – Eßling – Groß-Enzersdorf, Teil 2

Umweltbundesamt Österreich (2001): Umweltsituation in Österreich, Sechster Umweltkontrollbericht

Umweltbundesamt Österreich, Verdachtsflächenkataster und Altlastenatlas (www.ubavie.at)

Universität für Bodenkultur (2001): Wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen der Wiener Landwirtschaft im Vergleich zu den Bundesländern

Wien, Niederösterreich, Burgenland (1996): Ozonsanierungsplan Nordost

Wiener Stadtwerke (1998): 3. Fortschreibung des Energiekonzeptes der Stadt Wien

Wohnbund (2000): Sozialwissenschaftliche Dokumentation und Evaluierung Pilotprojekt „Autofreie Mustersiedlung“ Wien-Floridsdorf

ZT-Gruppe U1 (1999): U1 Nord Teil 3 – Begleit- und Folgemaßnahmen

ZT-Gruppe U2 (2000): U2-Verlängerung nach Stadlau Teil 3c

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 2-1: Schematische Darstellung der Bearbeitungsschritte	3
Abbildung 7-1: Szenarienbildung	40
Abbildung 8-1: Verkehrsleistungen im Personenverkehr nach Teilräumen	112
Abbildung 8-2: Verkehrsentwicklung am Donaukordon und am Umlandkordon.....	115
Abbildung 8-3: Kfz-Verkehrsentwicklung am Donaukordon und am Umlandkordon	116
Abbildung 0-1: Einflussfaktoren Raumentwicklung.....	161
Abbildung 0-2: Einflussfaktoren Bereich Umwelt.....	161
Abbildung 0-3: Einflussfaktoren Bereich Verkehr	162

TABELLENVERZEICHNIS

	Seite
Tabelle 3-1: Räumliche Bearbeitungsebenen	4
Tabelle 4-1: Anzahl und Anteile der Wohnungen nach Bauperioden.....	6
Tabelle 4-2: Beschäftigte nach Arbeitsstättenzählung	7
Tabelle 4-3: Beschäftigte in den Umlandgemeinden nach Arbeitsstättenzählung 1991	7
Tabelle 4-4: Realnutzungskartierung 1985-1997	8
Tabelle 4-5: Wohnbevölkerung nach Bevölkerungsevidenz	9
Tabelle 4-6: Wohnbevölkerung der Umlandgemeinden (nach Volkszählung).....	10
Tabelle 4-7: Einschätzung der aktuellen Situation zum Sachbereich "Raum" durch das SUP-Team (Brainstorming, ohne Reihung, Gewichtung oder thematische Differenzierung, kein Anspruch auf Vollständigkeit).....	11
Tabelle 4-8: Einschätzung der aktuellen Situation zum Sachbereich "Landschaft und Umwelt" durch das SUP-Team (Brainstorming, ohne Reihung, Gewichtung oder thematische Differenzierung, ohne Anspruch auf Vollständigkeit).....	20
Tabelle 4-9: Verkehrsbestimmende Strukturdaten Wien Nordost und Wien gesamt	23
Tabelle 4-10: Einschätzung der aktuellen Situation zum "Verkehr" durch das SUP-Team (Brainstorming, ohne Reihung, Gewichtung oder thematische Differenzierung, ohne Anspruch auf Vollständigkeit)	24
Tabelle 5-1: Bewertende Indikatoren, zugeordnete Ziele Wirkungszusammenhang mit sozialen, ökonomischen und ökologischen Zielen: X ... direkt, x ... indirekt	32
Tabelle 6-1: Entwicklung der Wohnbevölkerung 2001-2021 Vergleich Bevölkerungsprognose - Projekterhebung.....	37
Tabelle 6-2: Entwicklung der Wohnbevölkerung 2001-2021 Vergleich Bevölkerungsprognose – Annahme Wachstumsbremse NOW	38
Tabelle 6-3: Entwicklung der Arbeitsplätze 1991-2021	39
Tabelle 7-1: Szenarien und zugehörige Strukturdaten im Überblick.....	42
Tabelle 7-2: Maßnahmen Raum: Stadtentwicklungsprojekte mit szenarienspezifischen Abweichungen	51
Tabelle 7-3: Allgemeine / nicht projektbezogene Maßnahmen für die Szenarien 3 und 4.....	52
Tabelle 7-4: Maßnahmen Umwelt	53
Tabelle 7-5: Maßnahmen Verkehr	54
Tabelle 7-6: Übersicht fiskal- und lenkungspolitischer Maßnahmen – Pull-Maßnahmen	58

Tabelle 7-7:	Übersicht fiskal- und lenkungspolitischer Maßnahmen – Push-Maßnahmen	59
Tabelle 8-1:	Individualverkehr	67
Tabelle 8-2:	Öffentlicher Verkehr	68
Tabelle 8-3:	Nähe zu Zentren.....	69
Tabelle 8-4:	Nähe zu Grünraum.....	70
Tabelle 8-5:	Nähe zu Arbeitsplätzen	71
Tabelle 8-6:	Flächenbedarf (ha)	72
Tabelle 8-7:	Individualverkehr	73
Tabelle 8-8:	Öffentlicher Verkehr	74
Tabelle 8-9:	Nähe zu Zentren.....	75
Tabelle 8-10:	Nähe zu Grünraum.....	75
Tabelle 8-11:	Standortqualität und Zentrenbildung – Wohnen/Teilraumbene.....	77
Tabelle 8-12:	Standortqualität und Zentrenbildung – Wohnen/Teilraumbene.....	78
Tabelle 8-13:	Standortqualität und Zentrenbildung – Wirtschaft/Teilraumbene.....	79
Tabelle 8-14:	Standortqualität und Zentrenbildung – Wirtschaft/Projektebene.....	80
Tabelle 8-15:	Zusammenfassende Bewertung	84
Tabelle 8-16:	Potenzielle Beeinträchtigung von Schutzgebieten	89
Tabelle 8-17:	Auswirkungen auf Erholungsgebiete und landschaftliche Erholungsräumen	91
Tabelle 8-18:	Umsetzungschancen von Zukunftsprojekten für die Marchfeldlandschaft.....	94
Tabelle 8-19:	Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen.....	95
Tabelle 8-20:	Fragmentierung noch unzerschnittener Räume.....	96
Tabelle 8-21:	Beeinträchtigung Stadt- und Landschaftsbild.....	98
Tabelle 8-22:	Mögliche Auswirkungen im Bereich Grundwasser.....	99
Tabelle 8-23:	Beeinträchtigungen durch zusätzliche Lärmbelastung.....	100
Tabelle 8-24:	Motorisierungsgrad.....	108
Tabelle 8-25:	Pkw- und Kombi-Bestand.....	109
Tabelle 8-26:	Netzlängen neue und/oder ausgebaute Strecken.....	109
Tabelle 8-27:	Infrastrukturkosten neue und/oder ausgebaute Strecken	110
Tabelle 8-28:	Verkehrsleistung.....	111
Tabelle 8-29:	Spezifische Verkehrsleistung	113
Tabelle 8-30:	Energiebedarf im MIV.....	113
Tabelle 8-31:	Emissionen im MIV.....	114

Tabelle 8-32: Modal Split.....	114
Tabelle 8-33: Belastung an ausgewählten Querschnitten in Wien 21.....	117
Tabelle 8-34: Belastung an ausgewählten Querschnitten in Wien 22.....	118
Tabelle 8-35: Belastung an ausgewählten ÖV-Querschnitten in Wien 21	120
Tabelle 8-36: Belastung an ausgewählten ÖV-Querschnitten in Wien 22	121

ANHANG

ANHANG 1: Frageliste an die Verkehrsgruppen

Fragen
1. Wenn Sie an den Nordosten Wiens denken: Woran denken Sie dabei in ganz allgemeiner Hinsicht?
2. Welche Besonderheiten gibt es im Nordosten Wiens (z.B. schöne Plätze, Erholungsbereiche,...) bzw. wodurch zeichnet sich der Nordosten ganz besonders aus?
3. Welche Probleme bestehen Ihrer Meinung nach in diesen Bezirken?
4. Wo treten diese Probleme besonders auf?
5. Was sind Ihrer Meinung nach die Gründe dafür?
6. Welche Verkehrsprobleme bestehen Ihrer Meinung nach in diesen Bezirken und wodurch werden diese hervorgerufen?
7. Falls nicht in Frage 6 vorgekommen: Sind diese Probleme „hausgemacht“ oder werden sie durch externe Faktoren verursacht?
8. Welche (generellen) Lösungen sollten Ihrer Meinung nach in Zukunft angestrebt werden, um die hier bestehenden Probleme, v.a. aber die Verkehrsprobleme, in den Griff zu bekommen?
9. Welche konkreten Maßnahmen im Verkehrsbereich schlagen Sie vor? Sollten auch Maßnahmen zur Änderung der Verkehrsmittelwahl gesetzt werden und wenn ja, welche?

ANHANG 2: Maßnahmenpools (Impuls des Expertenteams als Diskussionsgrundlage für das 5. Arbeitstreffen)

Abbildung 0-1: Einflussfaktoren Raumentwicklung

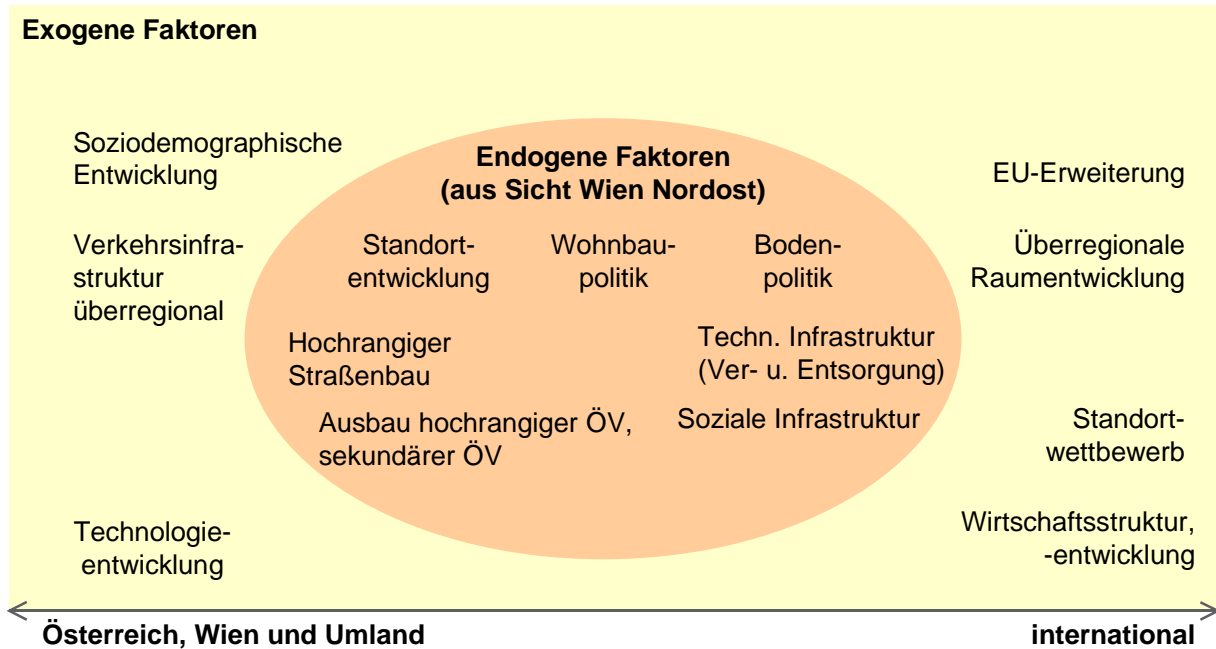
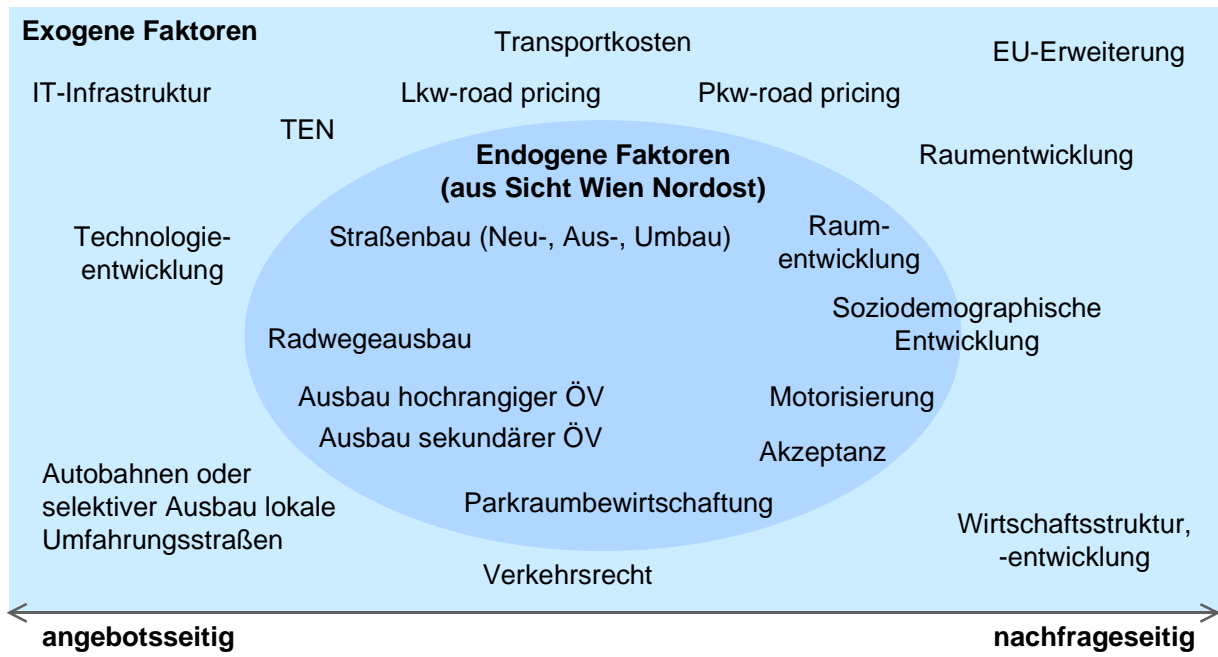


Abbildung 0-2: Einflussfaktoren Bereich Umwelt



Abbildung 0-3: Einflussfaktoren Bereich Verkehr



ANHANG 3: Berücksichtigung der Maßnahmen aus dem Brainstorming-pool (5. Arbeitstreffen) in den Szenarien

Maßnahme	Sachbereich	Berücksichtigung in:					
		nicht od. nur qualitativ	Szenario				
			0	1	2	3	4
Ausbau der Schiene-Infrastruktur (abgesehen von U2, U6)	V		(x)	(x)	x	x	
U6 Verlängerung	V				x	x	
City-Maut nach Vorbild New York (Gebühr für MIV bei Einfahrt in City)	V	0					
Brücken-Maut	V	0					
Maßnahmen für Schwachlastzeiten im ÖV; Sammeltaxis, Rufbusse	V				x	x	
Vertragsraumordnung für Großwohnprojekte und Einkaufszentren	R	0					
Ausbau tangentialer Straßenbahnlinien: 23, 25, 26 bis Groß-Enzersdorf/Strebersdorf, 27, 28, 31	V				x	x	
Kostenloses Park&Ride-Angebot bei U-Bahn-Endstellen, höhere Kosten in Innenstadtgaragen	V	0					
Interkommunaler Finanzausgleich	R	0					
Versickerungsgebot für Niederschlagswässer	U	0					
Busbeschleunigung, Buskorridore, Sonderfahrstreifen für ÖV und Einsatzfahrzeuge auf der SO-Tangente	V				(x)	(x)	
Ausbau der B3d	V		x	x			
Umfahrung Breitenlee	V		x	(x)			
Umfahrungen für geschützte/alle bewohnte Ortskerne	V		x	x		x	
Public Awareness Maßnahmen im ÖV (Bewusstseinsbildung)	V	0			(x)	(x)	
Verkehrserregerabgabe	V	0					
Internationale Vereinbarungen über leistbare Bahntarife	V	0					
Betriebsentwicklungsplan als Unterstufe STEP	R	0					
gemeinsame Gewerbegebiete Wien/NÖ	R				(x)	(x)	
Verbesserung der Güterlogistik für das Umland	V	0			(x)	(x)	
Verbot des Verladens von LKW auf LKW in Bahnhöfen	V	0					
Umfahrung aller bewohnten Ortsteile	R / V	0				(x)	
Systemisierung der Überprüfung von Abwasserreinigungsanlagen	U	0					
Themen-Wohnen (z.B. Autofreie Siedlung,...)	R / V				(x)	(x)	
Eilzugverbindungen über Hauptbahnhöfe durchziehen, die Wien queren	V				x	x	
Landwirtschaft fördern: Betriebserschwernisse, Mehrfachnutzung abgelten	U	0					
Leihfahrräder, Stadträder	V	0			(x)	(x)	
abgestimmte Vertaktung in Schwachlastzeiten ÖV	V	0				(x)	
günstigere ÖV-Tarife in Schwachlastzeiten	V	0					
Differenzierung der Wohnbauförderung nach siedlungspolitischen Kriterien	R	0					
VOR-Liniennetz verdichten	V				x	x	
Mitbenutzung der Straßenbahngeleise für Linienbusse	V				(x)	(x)	
S80 zu Ost-West-Tangente ausbauen	V		x	x	x	x	
Gerasdorf-Stadlau in S-Bahnnetz einbauen	V				x	x	
Zuteilung Wohnbauförderung abhängig von Nachweis für wohnungsbezogene Grünräume	R / U	0					
Achse Brünner Straße stärken	R / V				x	x	
Schaffung eines TechnoZentrums Alllastensanierung	R / U	0					
Bewusstmachen von EU-Vorgaben, -Sanktionen bei Verkehrsentscheidungen	V	0					
Zustellung von Einkäufen, fahrende Verkäufer	V	0					
Donaquerung Klosterneuburg, Autobahn Ringschluss zur Westautobahn	V						
Wiener Raumordnungsgesetz: strikte Trennung von Flächenwidmung und Bebauungsplanung; Schutzinstrumente verbessern; Förderungsklauseln; Baugesbot	R / U	0					
Parkraumbewirtschaftung für ganz Wien	V	0					
Intensivierung der Kontrolle der Lärm-, Abgaswerte und Fahrzeiten von LKWs an der Stadtgrenze	V / U	0			(x)	(x)	
intelligentes, attraktives ÖV Konzept mit abends attraktivem Ergänzungsnetz, verbunden mit steuerungspolitischen Maßnahmen	V				(x)	(x)	
Parkraumbewirtschaftung: Preise erhöhen, ÖV verbilligen	V	0					
Bodenbevorratung und –mobilisierung via Budget und Gesetze	R / U	0					
zumutbare Ausgestaltung der Haltestellen	V				(x)	(x)	
Attraktive ÖV-Durchgängigkeit (Transitzüge)	V				(x)	(x)	
Querfinanzierung aus Parkometerabgabe für ÖV	V	0					
StaatsbürgerInnen aus MOEL gezielt ansiedeln, offenes Image zeigen, Wohnprojekte fördern, Wirtschafts- und Bildungs-Kooperationsprojekte Bratislava/Österreich	R	0					
Bildung und Ausbildung, Qualifizierung forcieren (Fachhochschulen etc.)	R	0					
Förderung biologischer Landwirtschaft, Direktvermarktung, Selbsternteprojekte	U	0					
Förderungen für Wohnbau und Betriebsansiedlungen von Ergebnissen der Raumordnungsprogramme abhängig machen (v.a. NÖ)	R	0					

x...berücksichtigt (x)...teilweise berücksichtigt 0...kann nicht oder nur qualitativ berücksichtigt werden

ANHANG 4: Maßnahmenübersicht „Verkehr“: Zeitliche Reihung gemäß Kleingruppe im SUP-Team

Erläuterung: ✓ bis zu diesem Zeitpunkt ungeachtet der Ergebnisse SUPerNOW bereits umgesetzt
 X zu realisieren
 - nicht erforderlich

Maßnahme	Jahr			
	2005	2010	2015	2020
Öffentlicher Verkehr				
<i>S-Bahn-Stammstrecke: Ertüchtigung – zwischen Floridsdorf und Meidling, Erneuerung Sicherheitsanlagen, Umbau Haltestellen</i>	X			
<i>S2: Ausbau Süßenbrunn – Wolkersdorf (15 min-Takt in HVZ im Abschnitt Mödling – Wolkersdorf, Mistelbach 30 min-Takt, Laa 1Std-Takt)</i>	X			
<i>Preßburger Bahn (S7): 2-gleisiger Ausbau Wien Mitte – Flughafen Wien-Schwechat</i>	✓			
<i>S7: selektiver Ausbau Flughafen Wien Schwechat – Wolfsthal Kittsee</i>				X
<i>S15: Adaptierung der Verbindungsbahn (Meidling – Hütteldorf) für verdichteten S-Bahnbetrieb</i>			X	
<i>S20: Einrichtung einer neuen S-Bahn „S20“ zwischen Süßenbrunn über Stadlau/Ostbahn zum Bahnhof Wien und weiter nach Hütteldorf / Einrichtung eines Taktsystems in Wien-Donaustadt mit Überlagerung durch S80</i>		X		
<i>S45: Verlängerung Handelskai bis Stadlauer Brücke (S80)</i>		X		
<i>S80: 15 min-Takt der S80 zwischen Hausfeldstraße und Liesing / Einrichtung eines Taktsystems in Wien-Donaustadt mit Überlagerung durch S20</i>		X		
<i>S80: Verlängerung bis Flugfeld und evtl. Baden/Wr. Neustadt</i>			X	
<i>S80: 4-gleisiger Ausbau Simmering – Stadlau (Stadlau-Hausfeldstraße: 2-gleisig)</i>				X
<i>S80: Einbindung Ostbahn (S80) in S-Bahn-Stammstrecke</i>		X		
<i>Verknüpfung von S7 und S80 in Simmering</i>		X		
<i>S-Bahnverdichtung bis Süßenbrunn (Ausbau Leopoldau – Süßenbrunn)</i>		X		
<i>Bahnhof Wien, Errichtung des Nahverkehrsgeschoßes</i>		X		
<i>Bahnhof „Donaustadt“ im Flugfeld Aspern als neuer Ostbahnhof für Wien</i>		X		
<i>Lainzer Tunnel und Verbindung mit Süd-/Ostbahn auf Wiener Gebiet</i>		X		
<i>Nordbahn: Ausbau, Geschwindigkeitsanhebung auf 160 km/h</i>		X		
<i>Schleife Preßburger Bahn – Ostbahn: Neubaustrecke Flughafen Wien Schwechat – Gramatneusiedl</i>		X		
<i>Ostbahn: 4-gleisiger Ausbau Wien ZVbf. – Gramatneusiedl</i>			X	
<i>Ostbahn – östliche Linie: Elektrifizierung und Attraktivierung</i>				X
<i>Schleife Süßenbrunn</i>		X		
<i>U1: Verlängerung Nord</i>		✓		
<i>U1: Verlängerung Süd</i>		X		
<i>U2 Verlängerung bis Aspernstraße</i>		✓		
<i>U2 Verlängerung von Aspernstraße bis ins Flugfeld Aspern</i>		X		
<i>U2 Verlängerung von Aspernstraße über Flugfeld Aspern zur S80</i>		X		
<i>U6: Verlängerung Nord (Stammersdorf)</i>			X	
<i>Massiver Ausbau des ÖV-Netzes in Wien NO (insbesondere Straßenbahn Linien 16, 25, 26, 27)</i>		X		
<i>Deutliche ÖV-Angebotsausweitung in Wien Nordost insgesamt (Verdichtung, attraktivere Haltestellen, Anrufsammeltaxis in den Schwachlastzeiten,...)</i>	X			

Fortsetzung

Maßnahme	Jahr			
	2005	2010	2015	2020
Öffentlicher Verkehr				
Busvertaktung Wien Nordost (Wien + Umland) im Sinne einer regionalen Kooperation	X			
Verkehrsorganisatorische Maßnahmen im ÖV (v.a. Beschleunigung)	X			
Öffentlichkeitsarbeit und Bewußtseinsbildung in Bezug auf den ÖV	X	X	X	X

Maßnahme	Jahr			
	2005	2010	2015	2020
Soft Measures (Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung)				
Bündel 1 „VV1“	X			
Bündel 2 „VV2“		X		
zusätzlich: ÖV-Anschlussabgabe	X			

Maßnahme	Jahr			
	2005	2010	2015	2020
Güterumschlagseinrichtungen				
Güterterminal Wien Nord-Ost mit Knoten Süßenbrunn			X	
Güterterminal Wien Hafen Freudenau		X		
Güterterminal Wien Hafen Albern	X			
Güterterminal Wien Inzersdorf		X		
„Lokalterminals“ (Kleine Terminals unter bes. Berücksichtigung innovativer und horizontaler Umschlagstechnologien)	X			
Schotterabbau Einbeziehung der Bahn Marchegger Ast	X			
Nichtmotorisierter Verkehr				
Angebotsausweitung Radverkehrsanlagen mit organisat. Verbesserungen	X			
Verbessertes Angebot für Fußgeher (Gehwege, Ampelschaltungen, etc.)	X			
Binnenwasserverkehr				
Ausbau Donau östlich von Wien, Sohlstabilisierung		X		
Ausbau Donau-Oder-Elbe-Kanal		-	-	-
Landseitiger Infrastruktur-Ausbau der Häfen Albern und Freudenau		X		
Errichtung eines Hafens im Bereich Großenzersdorf / Raasdorf		-	-	-

Maßnahmen	Zeithorizont			
	2005	2010	2015	2020
Straße				
A4 Ostautobahn: 6-streifiger Ausbau Knoten Schwechat – Flughafen Schwechat			X	
A22 Donauuferautobahn: Verlängerung von Anschlussstelle Prager Straße bis Ignaz-Köck-Straße		✓		
A22: Aus-/Neubau Knoten Kaisermühlen (A23) – „Roter Hiasl“ (S1)			X	
Zubringer zu A23: Anschlussstelle Hirschstetten – Hausfeldstraße B3d		X		
A23: Ausbau Knoten Landstraße – Knoten Prater mit Umbau Knoten Prater		✓		
S1 (B301): Neubau Vösendorf (A2) – Schwechat (A4)		✓		
Variante 1: S1 (B305): Neubau Schwechat (A4) – Donauquerung Höhe Steinspornbrücke – Kraftwerk Donaustadt: Untersuchungen notwendig			X	
Variante 2: S1 (B305): Ölhafen – Querung Lobau – Flugfeld Aspern/Süßenbrunn (B8)		-	-	-
S1 (B305): Neubau A22 / Kraftwerk Donaustadt über Flugfeld Aspern – Süßenbrunn (B8)			X	
S1 (B305): Neubau Süßenbrunn (B8) – Eibesbrunn (A5)		X*)		
S1 (B305): Neubau Eibesbrunn (A5) – Knoten mit B6 inkl. vierstreifigem Ausbau im Abschnitt B6 – A22		X*)		
S2 (B305): Niveaufreimachungen der Anschlussstellen Breitenleer Straße und Rautenweg	X	✓		
S2 (B305): Neubau Umfahrung Süßenbrunn (B305) – B8		X		
B3 Donau Straße: Errichtung Abschnitt Donaufelder Straße – Wagramer Straße (B8)		✓		
B3 / B3d: Errichtung Umfahrung Groß-Enzersdorf		✓		
Neue B3: Verlängerung der Umfahrung Groß Enzersdorf bis S1 (Höhe Flugfeld Aspern)		X		
B3d Donau Straße, Hausfeldstraße – Raasdorf (S1)		-	-	-
B7: Ausbau Stammersdorf				X
B8: Umfahrung Dt. Wagram – Straßhof		X		
B227: Errichtung Abschnitt A22 – B3		✓		
B229: Vierstreifiger Ausbau (H.-v.-Buol-Gasse – Julius-Ficker-Straße)		✓		
Umfahrung Breitenlee		-	-	-
Umfahrung Raasdorf		X		

*) in Abhängigkeit Fertigstellung der A5

KARTEN UND KARTENVERZEICHNIS

Karten siehe nächste Seite bzw. bei elektronischer Übermittlung: eigene Files

Raum

Karte R-1: Szenario 0 und 1 Bevölkerungsprognose

Karte R-2: Szenario 2 Bevölkerungsprognose

Karte R-3: Szenario 2a Bevölkerungsprognose

Karte R-4: Szenario 3 Bevölkerungsprognose

Karte R-5: Szenario 4 Bevölkerungsprognose

Karte R-6: Szenario 0 Langfristige Entwicklungspotenziale

Karte R-7: Szenario 1 Langfristige Entwicklungspotenziale

Karte R-8: Szenario 2 Langfristige Entwicklungspotenziale

Karte R-9: Szenario 2a Langfristige Entwicklungspotenziale

Karte R-10: Szenario 3 Langfristige Entwicklungspotenziale

Karte R-11: Szenario 4 Langfristige Entwicklungspotenziale

Umwelt

Karte U-1: Konflikte-Szenario 1 Potenzielle Beeinträchtigung Natur- und Erholungsraum

Karte U-2: Konflikte-Szenario 2 Potenzielle Beeinträchtigung Natur- und Erholungsraum

Karte U-3: Konflikte-Szenario 2a Potenzielle Beeinträchtigung Natur- und Erholungsraum

Karte U-4: Konflikte-Szenario 3 Potenzielle Beeinträchtigung Natur- und Erholungsraum

Karte U-5: Konflikte-Szenario 4 Potenzielle Beeinträchtigung Natur- und Erholungsraum

Verkehr

Karte V-1: Szenario 0 (Nullvariante) Infrastrukturmaßnahmen

Karte V-2: Szenario 1 Infrastrukturmaßnahmen

Karte V-3: Szenario 2 Infrastrukturmaßnahmen

Karte V-4: Szenario 2a Infrastrukturmaßnahmen

Karte V-5: Szenario 3 Infrastrukturmaßnahmen

Karte V-6: Szenario 4 Infrastrukturmaßnahmen

Karte V-7: Szenario 4 Infrastrukturmaßnahmen inkl. Variationen

Karte V-8: Hochrangiges Straßennetz