PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST

BURGENLAND NIEDERÖSTERREICH WIEN

PGO

3 JAHRE PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST

BERICHTE

VERÖFFENTLICHUNGEN

4 | 1981

PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST
BURGENLAND — NIEDERÖSTERREICH — WIEN

3 JAHRE PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST

Wien, Juli 1981

© PGO, Wien

Berichte – Veröffentlichungen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO)

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Planungsgemeinschaft Ost, vertreten durch die Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien.

Für den Inhalt verantwortlich: Dipl.-Ing. Hans Schulz, Dr. Peter Wald, Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft Ost, 1010 Wien Hohenstaufengasse 1–5.

Druck: Astoria,1232 Wien.

(Nachdruck oder Auszug nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Um Zusendung eines Belegexemplares wird gebeten.)

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Vorwort

I. Einleitung 1

II. Struktur und Entwicklung der Länderregion Ost 2
1. Die innerregionalen Verflechtungen 2
1.1 Pendelwanderung 2
1.2 Wanderungsbewegungen 2
1.3 Freizeitbeziehungen 5
2. Bedeutende Entwicklungsphasen in der Länderregion Ost 8
2.1 Entwicklung von 1869–1910
2.2 Entwicklung von 1910–1951
2.3 Entwicklung von 1951 – heute und Ausblicke auf die künftige Entwicklung 11
2.3.1 Bevölkerung 11
2.3.2 Wirtschaft 14
2.3.3 Wohnungswesen 18
2.3.4 Randlage und Verkehr 18

III. Zusammenarbeit in der Länderregion Ost 22
1. Gemeinsamer Planungsanschluß Wien–Niederösterreich 22
2. Planungsgemeinschaft Wien–Niederösterreich 23
3. Verein Niederösterreich — Wien; gemeinsame Erholungsräume 24
4. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft m. b. H. (VVO) 25
5. Planungsgemeinschaft Ost (PGO)
5.1 Gründung der Planungsgemeinschaft Ost 26
5.2 Aufgaben der Planungsgemeinschaft Ost 26
5.3 Organe der Planungsgemeinschaft Ost 27

IV. Arbeiten und Ergebnisse der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) 28
1. Gemeinsame Raumordnungsziele für die Länderregion Ost 28
2. Gemeinsamer Forderungskatalog der Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien an den Bund über den vordringlichen Ausbau der Bundesstraßen A, S und B in der Länderregion Ost 35
3. Landschaftsrahmenplan Donauauen, Altenwörth–Wien 45
4. Landschaftsrahmenplan Donauauen, Wien–Hainburg 54
5. Symposium der Planungsgemeinschaft Ost: „Die Länderregion Ost — wirtschaftliche Probleme und Chancen" 55
6. Hafen Albern 60
7. „Nationalpark Ost" 62
8. Maßnahmenkatalog für Park and Ride-Standorte 65
9. Weitere Arbeiten der Planungsgemeinschaft Ost 68

Abbildungs- und Kartenverzeichnis 71

Quellenverzeichnis 72

7. „NATIONALPARK OST"

Die grundsätzlichen Überlegungen, in der Länderregion Ost einen Nationalpark einzurichten, gingen davon aus, die in ihrem Ausmaß in Europa einmaligen Landschaftsgebiete der Donauauen und des Neusiedlersees über die Zuständigkeit der einzelnen Gebietskörperschaften hinaus in ihrer Ursprünglichkeit möglichst zu erhalten und auch ihren Erholungswert für die Bevölkerung der gesamten Länderregion Ost durch gemeinsame Maßnahmen zu sichern. Je enger dabei der Neusiedlersee und die Donauauen räumlich verbunden werden, desto einheitlicher kann die Schaffung eines Nationalparkes durch die Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien und durch die Mithilfe des Bundes gesehen werden.

7.1 Begriffbestimmungen

Im Zuge der Arbeiten und Überlegungen, die bei der Frage eines großräumigen Landschaftsrahmenplanes bzw. eines Nationalparks für die Länderregion Ost angestellt werden, ergeben sich schon bei der Formulierung einer Begriffsbestimmung „Nationalpark" und der Festlegung von Zielsetzungen erhebliche Schwierigkeiten. Bei den Überlegungen wird von den in der Sitzung des Beschlußorganes am 29. Juni 1979 vorgelegten vier Varianten einer Grobabgrenzung und von den Stellungnahmen der Vertreter der Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien ausgegangen.

Die Organe der Planungsgemeinschaft Ost sprachen sich für eine gebietsmäßig großzügige Variante aus und kamen überein, daß die Abgrenzungen und organisatorischen Maßnahmen sowohl dem Gedanken des „Naturschutzes" als auch dem Zweck der „Erholung" gerecht werden sollten.

Das Eintreten für eine großzügige Abgrenzung und der Hinweis auf die Nutzung eines Nationalparks für Erholung, auf die Verbindung zum Fremdenverkehr und auf strukturverbessernde Maßnahmen wie zum Beispiel an Gebäuden, sind mit dem international verwendeten Begriff „Nationalpark" nicht leicht in Einklang zu bringen. Dazu kommt noch, daß der Begriff „Nationalpark" in der Öffentlichkeit und hier im besonderen bei einem größeren Teil von Gemeindevertretern unklare oder unzutreffende Vorstellungen und damit negative Reaktionen auslöst. Diese Vorstellungen reichen von strengen Naturschutzgebieten über Naturparke, Wildparke, Erholungsgebiete, Fremdenverkehrsgebiete bis hin zu Gebieten, in denen alle touristischen Attraktivitäten von der öffentlichen Hand gefördert werden sollen.

In der Länderregion Ost, in der eine Vielzahl von Landschaften mit besonderem Reiz, mit touristischen und kulturellen Zielpunkten und guter Eignung für Erholung vorhanden ist, entsprechen nur wenige und flächenmäßig kleine Gebiete den international verwendeten Begriffsbestimmungen.

Die wesentlichen Merkmale von **bestehenden Nationalparken** können wie folgt zusammengefaßt werden:

- Keine Ausnutzung der natürlichen Ressourcen (Wasserkraft, Bodenschätze, Holz, Landwirtschaft, Jagd, Fischerei). Der wichtigste Grundsatz lautet: Die Natur soll sich ungestört nach ihren Gesetzen entwickeln.
- Lenkende Eingriffe sind zugelassen, soweit es sich nicht um völlig geschlossene Ökosysteme handelt, zum Schutz benachbarter Gebiete oder touristischer Einrichtungen im Park oder, soweit es sich in Teilgebieten um bestimmte Entwicklungsstadien einer Landschaft handelt, um diese zu erhalten.
- Die Gebiete stehen den Menschen offen zur Freude und Erbauung, zum Naturerleben und zur Naturbeobachtung, zum Lernen und zur Bildung.
- Nationalparke werden durch Gesetze begründet und unterstehen einer selbstständigen, mit weitreichender Kompetenz ausgestatteten staatlichen Verwaltung.

Ein Kriterium, die **öffentliche Zugänglichkeit eines Nationalparks** für die gesamte Bevölkerung, erfordert auch eine Behandlung der Frage der Erholung in derartigen Gebieten, da die Erholung eine besondere Nutzungsform der Landschaft durch die Bevölkerung darstellt.

Ob das unter dem derzeit laufenden Arbeitstitel „Nationalpark Ost" genau abzugrenzende Gebiet in der Länderregion Ost den international üblichen Kriterien für einen Nationalpark entsprechen wird, hängt von den Zielen, von den für eine Feinabgrenzung notwendigen Detailuntersuchungen und den daraus resultierenden Schlußfolgerungen und der Realisierbarkeit der notwendigen legistischen und organisatorischen Maßnahmen ab.

7.2 Für einen Nationalpark geeignete Gebiete

Die Geschäftsstelle hat Gebiete vorgeschlagen, die sich für einen Nationalpark Ost in der Länderregion Ost eignen könnten und als Grundlage für weitere Überlegungen herangezogen werden. Diese Gebiete sind in Karte 10 in 2 Varianten (Engerer Bereich, Weiterer Bereich) dargestellt. Zusätzlich werden räumliche Verbindungen bestehend aus Flußläufen, Tälern, Höhenzügen, Waldgebieten und sonstigen markanten Landschaftsteilen vorgeschlagen, die beispielsweise für die Anlage von Wander- und Radwegen geeignet sind und landschaftlich reizvolle Gebiete und touristische Zielpunkte verbinden sollen. Die Karte beinhaltet auch die bereits heute unter Schutz gestellten Gebiete.

Im Gebietsvorschlag enthaltene große Landschaftsbereiche sind:

- Donau – Marchauen
- Neusiedler See und Umraum
- Wienerwald – Föhrenberge
- Bisamberg – Waschbergzug

Verbindende Landschaftsbereiche sind beispielsweise:

- Zayatal – Steinberg
- Kreuttal – Hochleitenwald
- Stempfenbach – Obersiebenbrunn – Safaripark
- Fischa – Moosbrunn – Laxenburg
- Hainburger Berge – Parndorfer Heide
- Carnuntum – Leitha
- Wiener Prater – Donauinsel

Darüber hinaus könnten auch Flächen im Wiener Stadtgebiet Berücksichtigung finden, die für eine künftige Erweiterung des Schutzgebiets Wald- und Wiesengürtel (SWW) vorgesehen werden.

KARTE 10:

GEBIETE, DIE AUFGRUND IHRER EIGNUNG ALS TEILE EINES „NATIONALPARKES OST" UNTERSUCHT WERDEN.

7.3 Weitere Bearbeitungen zum „Nationalpark Ost"

Die Planungsgemeinschaft Ost wird weitere Grundlagen und Entscheidungshilfen sowie organisatorische Vorschläge für die Errichtung eines „Nationaparkes Ost" erarbeiten. Es sind folgende vorgesehen:

- Konkretisierung der Begriffsbestimmung
- Ausarbeitung von differenzierten Zielen
- Erhebung von Grunddaten, Kartierungen und Durchführung von Strukturanalysen
- Vornahme einer Feinabgrenzung des „Nationalparkes Ost"
- Vorschlag für rechtliche, organisatorische und finanzielle Maßnahmen
- Diskussionen auf breitester Ebene über die erarbeiteten Vorschläge
- Endfassung und Vorlage

8. MASSNAHMENKATALOG FÜR PARK AND RIDE-STANDORTE

Die Verwirklichung des verkehrspolitischen Zieles, dem öffentlichen Verkehr gegenüber dem Individualverkehr vor allem in den Ballungsräumen den Vorrang einzuräumen, erfordert im Rahmen der dafür notwendigen finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen auch alle jene Maßnahmen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel für den Benützer attraktiv gestalten. Eine Möglichkeit zur gewünschten Lenkung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs ist das sogenannte „Park and Ride". Mit der Schaffung von Park and Ride-Standorten wird vor allem den Berufspendlern aus der Region die Möglichkeit geboten, vom PKW auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

8.1 Vorliegende Untersuchungen für die Länderregion Ost

Zum Problemkreis „Park and Ride" wurden seit 1971 mehrere Studien und Gutachten durch die Stadt Wien und die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft m. b. H. durchgeführt, die sich am Schnellbahnnetz und U-Bahnnetz in Wien und am Schnellbahn- bzw. am Eisenbahnnetz in Niederösterreich und Burgenland orientierten.

Für das Wiener Stadtgebiet, werden in der **Verkehrskonzeption für Wien** kurz- und mittelfristige Maßnahmen für Park and Ride-Anlagen an U-Bahn- und S-Bahn-Linien vorgeschlagen. In zeitlicher Abstimmung mit dem U- und S-Bahnausbau könnten demnach folgende Anlagen errichtet werden: Liesing, Brünner Straße, Leopoldau, Anlagen im Wiental, Kagran, Floridsdorf, Strebersdorf, Siebenhirten, Erdberg, u. a.

Für Park and Ride-Standorte an Eisenbahnlinien in Niederösterreich und Burgenland wurde von der **Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft m. b. H. (VVO)** eine Untersuchung durchgeführt. Die Hauptkriterien dafür waren:

- Verkehrsangebot der Schiene,
- Ausmaß des bestehenden Park and Ride Verkehrs und
- theoretisches Potential (Verteilung der Tagespendler nach Wien)