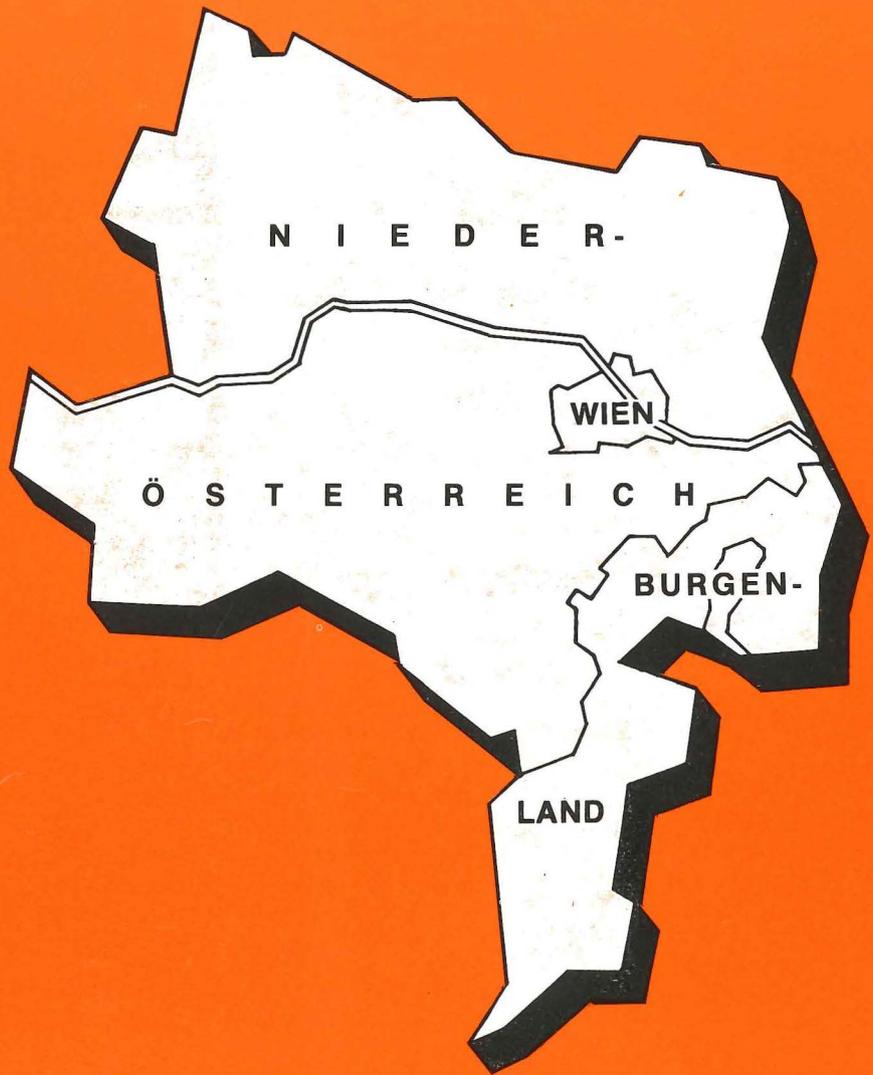


**PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST**

**BURGENLAND NIEDERÖSTERREICH WIEN**

**PGO**



**TÄTIGKEITSBERICHT 1986**

**BERICHTE**

**VERÖFFENTLICHUNGEN**

**2** | 1987

**PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST** PGO  
**BURGENLAND NIEDERÖSTERREICH WIEN**

## **TÄTIGKEITSBERICHT 1986**

Wien, Oktober 1987

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, Ing. Franz Strodl, Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft Ost, 1010 Wien, Rockhgasse 6

Druck: Wograndl-Druck, 7210 Mattersburg, Neubaugasse 14

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

## INHALTSANGABE

	Seite
<b>Einleitung</b>	5
1. Organe der PGO — Tätigkeiten der Geschäftsstelle	6
2. Budget und Arbeitsprogramm der PGO	6
3. Geschäftsstelle der PGO	7
4. Arbeitsergebnisse	7
4.1. Schutzmaßnahmen für den Wienerwald	7
a) Wienerwald-Deklaration	7
b) „Baulandreserven“ im Wienerwald	9
c) Verkehrsuntersuchung Wienerwald	10
4.2. „Nationalpark Ost“ — Donauraum	25
4.3. Nachher-Untersuchung des S-Bahnastes Wien-Mistelbach, Gemeindebefragung	27
4.4. Park and Ride — aktuelle Bestandsaufnahme	29
4.5. Weitere Arbeiten der Geschäftsstelle	32
4.6. Öffentlichkeitsarbeit der PGO	35
 <b>Anhang:</b>	
 Ergebnisse der Gemeindebefragung im Rahmen der „Nachher-Untersuchung des Schnellbahnastes Wien-Mistelbach	37
 <b>Beilage zur Broschüre:</b>	
 Wienerwald- Deklaration und Maßnahmenkatalog	

Die Parkplatzabgabe ist gerechtfertigt, weil die erhöhten Ausgaben der Gemeinde für die durch den Parkplatz erzeugte Automobilität, wie u. a. Umweltschäden, Straßenerhaltung und Verlust der Lebensqualität in der Gemeinde und den Gemeindebereichen abgegolten werden können.

- **Straßenrückbau (Gemeinde)**

Sämtliche Wienerwaldgemeinden, die Ortsteile und Gemeindehauptorte mit wienerwaldtypischen Straßenprofilen hatten, bevor richtliniengerechte Planung durchgeführt wurde, sollen diese durch Rückbaumaßnahmen wieder herstellen. Damit wären auch die Geschwindigkeiten in diesen Bereichen auf 30 km/h zu reduzieren.

So entstände eine Chancengleichheit zwischen Rad-, Auto- und öffentlichem Verkehr mit starken Effekten auch im Hinblick auf die Reduzierung der Emissionen.

Desgleichen sollte in den Gemeinden konsequent darauf hingearbeitet werden, daß Abstellplätze und Sammelgaragen für die Bewohner in Äquidistanz zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eingerichtet werden und gleichzeitig das Parken auf öffentlichem Grund eingeschränkt wird (nicht durch Verbote, sondern durch Straßenraumgestaltung).

- **Keine weitere Durchschneidung des Wienerwaldes** oder nur dann, wenn vorher in gleichem oder größerem Ausmaß bestehende Straßenflächen entsiegelt werden (Bund, Land, Gemeinden).
- Im Straßennetz sind die **Fahrbahnbreiten auf ihren Bedarf zu überprüfen**. Wo Überschüsse bestehen, sind Rückbauten einzuleiten und die Wienerwaldstraßen wieder mit Alleen zu bepflanzen. Auf die wienerwaldtypischen Baumarten ist dabei zurückzugreifen. In der niederösterreichischen Bauordnung sind die diesbezüglichen Bestimmungen zu ändern. Die typische Wienerwaldstraße sollte möglichst eine geschlossene Allee mit Kronenschluß sein.
- **Bei der Betriebsansiedlung ist auf gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, zu Fuß und dem öffentlichen Verkehr** Rücksicht zu nehmen.
- **Bei der Schaffung neuer Strukturen** ist das Prinzip zu beachten, daß die zugehörigen Parkplätze zumindest so weit von neuen Einrichtungen entfernt sind, wie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Land, Gemeinde). Chancengleichheit zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr.
- Die Wienerwaldgemeinden sollen mit den Betreibern der öffentlichen Verkehrsmittel, einschließlich der Stadt Wien, ein, auf den öffentlichen Ver-

kehr bezogenes Freizeitangebot erstellen. Z. B. eine Jahreskarte für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs plus Nutzung bestimmter Freizeiteinrichtungen in diesem Gebiet (ähnlich wie etwa ein regionaler Schipap für ein ganzes Bundesland oder eine ganze Region und das ganze Jahr, bzw. für die ganze Familie gilt).

- **Schritt für Schritt ist die Fläche der Wienerwaldgemeinden autofrei** zu machen und für die Fahrzeuge eine konzentrierte Abstellung in der Nähe der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu schaffen. Das nötige Verständnis der Bevölkerung ist durch Aufklärungsaktionen zu fördern (Land, Gemeinde).

#### 4.2 NATIONALPARK OST — DONAURAUM

Bereits 1983 wurden dem Beschlußorgan der PGO erste planerische und organisatorische Vorschläge für den Nationalpark Ost vorgelegt. Beschlüsse über weitere Schritte zur Verwirklichung des Nationalparkes wurden damals wegen der offenen Frage des Kraftwerkstandortes Hainburg ausgesetzt. Aufgrund der weiteren Entwicklung, die auch zur Gründung der Ökologiekommision der Bundesregierung führte, hat die PGO Ende 1985 als Voraussetzung für weiterführende Arbeiten am Nationalpark die Bedingung gestellt, daß die DOKW vom Kraftwerkstandort Hainburg abrücken müssen und nur noch Varianten verfolgt werden, die mit einem Nationalpark vereinbar sind.

Bis Ende 1986 war die formale Erfüllung dieser Voraussetzungen nicht gegeben, das Kraftwerksprojekt Hainburg der DOKW wurde nicht zurückgezogen, ebenso war aber auch eine Verwirklichung dieses Kraftwerkprojektes sehr in Frage gestellt. Schließlich liefen auch noch die Arbeiten des Regierungsbeauftragten über Varianten des Donauausbaues mit kleineren Staustufen, die mit einem Nationalpark in den Donauauen verträglicher wären als eine große Staustufe.

Wien hat sich in der am 24. Juni 1986 vom Wiener Landtag beschlossenen Grünlanddeklaration für die rasche Verwirklichung des Nationalpark Ost ausgesprochen und fordert die Mitarbeit der Länder Niederösterreich und Burgenland sowie des Bundes. Für den Bereich der Lobau als Teil des künftigen Nationalparkes Donauauen werden im Rahmen des Wiener Naturschutzbeirates Vorbereitungsarbeiten und erste Schritte zur Schaffung entsprechender Voraussetzungen für einen Nationalpark erarbeitet.

Aufgrund der genannten Fakten ergab sich auch die Empfehlung der Geschäftsstelle an das Beschlußorgan der PGO (Sitzung am 21.1.1987), daß auf der Basis bisheriger Arbeiten und des letzten Wissens-

standes die weiteren planerischen, organisatorischen und rechtlichen Aktivitäten zur Errichtung eines Nationalparkes im Einvernehmen mit dem Bund, den Gemeinden, den gesetzlichen Interessenvertretungen sowie der Bevölkerung wieder aufgenommen werden sollten. Die Politiker der Länder schlossen sich nach eingehender Diskussion dieser Meinung an und faßten den folgenden Beschluß der PGO:

- Die Planungsgenossenschaft Ost strebt die rasche Verwirklichung eines Nationalparkes im Raum Donau-March-Neusiedler See an (**Nationalpark und Erholungsregion Donau-March-Neusiedler See**).
- Im Donaubereich stromabwärts von Greifenstein sollen vor allem Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Voraussetzungen verfolgt werden, die auch im Sinne des Nationalparkes Donauauen sind. Damit sollen vor allem die weitere Eintiefung der Donau verhindert und die Sicherung des Grundwassers erreicht werden.
- Vorarbeiten für den Nationalpark Ost insbesondere die Ziele, Definitionen, Abgrenzungskriterien und -vorschläge bilden die Grundlage, auf der die Geschäftsstelle im Zusammenwirken mit den Gemeinden und gesetzlichen Interessenvertretungen weitere Schritte zur Verwirklichung des Nationalpark Ost in planerischer, organisatorischer und rechtlicher Sicht vorbereiten und koordinieren soll.
- Die Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien werden im Wege der PGO gemeinsam mit dem Bund Vorschläge für organisatorische Vorbereitungen erstatten, damit erforderliche Rechtsgrundlagen und geeignete Verwaltungs- und Finanzierungsformen ausgearbeitet werden können.

#### **Grundkarte für die Nationalparkplanung im Donauraum**

In Erwartung neuer Erkenntnisse und somit aktueller Entscheidungsgrundlagen und neuer Beschlüsse auf Bundesebene zum Donauausbau war die Geschäftsstelle der PGO um die Fortsetzung der Planungstätigkeiten für einen Nationalpark im Donauraum bemüht.

Durch eine Diplomarbeit bei o. Univ. Prof. Dr. Gälzer über Nationalparkeinrichtungen im Raum Petronell (H. P. Graner) ergab sich ein Angebot zur Erstellung einer Grundkarte als Grundlage für weitere Nationalparkplanungen. Zunächst wurden die Arbeiten für den in den Wettbewerbsbereich fallenden Teil des Nationalparkes Donauraum etwa vom Biberhauferweg (Wien) bis zum Schönauer Schlitz (Niederösterreich) von Wien und Niederösterreich

gemeinsam beauftragt. Die bereits fertiggestellte Arbeit gliedert sich in drei Teile:

#### **a) Herstellung einer Grundkarte 1 : 10.000**

Als Informationen sind Art und Beschaffenheit der Gewässer, bewaldete Flächen, nach dem Vegetationsbild differenzierte unbewaldete Flächen, das weitverzweigte Netz von Wegen und Pfaden, die wasserbaulichen Gegebenheiten, vermessungstechnische Informationen, sowie die ortsüblichen Bezeichnungen der Fluren und Wälder enthalten. Der Karte liegen im wesentlichen der aktuelle Luftbildflug des Jahres 1986, forstliche Standortkartierungen, Biotopkartierung und weitere Unterlagen des Amtes der NÖ Landesregierung und der Stadt Wien sowie des Bundesstrombauamtes zugrunde. Es gab dankenswerterweise reichliche Unterstützung seitens der Ämter und der im Gebiet tätigen Fachleute. Feldarbeiten durch den Auftragnehmer dienten ergänzenden Erhebungen und der Kontrolle.

#### **b) Erstellung einer Themenfolie 1 : 10.000 mit den Waldgesellschaften gemäß den forstlichen Standortkarten und einer nach Art und Intensität der Nutzung differenzierten Darstellung der Wiesen und Brachflächen.**

Es ist anzumerken, daß bei der Abgrenzung der Heißländs auch die Sondergesellschaften wie Trockenmoosheißländ, Schwarzpappelheißländ und Trockene Weißdorn Au einbezogen wurden. Andauernde Grundwasserspiegelabsenkungen haben bewirkt, daß sich die Heißländs bereits auf die feuchte Weißdorn Au ausbreiten konnte (diese wurde ebenfalls in die Heißländs mit einbezogen). Bei den Heißländs wurde auch zwischen bewaldeten und waldfreien Flächen unterschieden (Luftbildinterpretation). Bei Ackerflächen wurde die Art und Intensität der Bewirtschaftung (konventionelle, biologische Bewirtschaftung, Wildacker) nicht berücksichtigt. Auch bei der Wiesenmahd wurde die Bewirtschaftungsart nicht näher differenziert.

#### **c) Erstellung einer Themenfolie 1 : 10.000 mit Informationen über touristische Infrastruktur, Einrichtungen der technischen Infrastruktur sowie Jagd- und Fischereirechte in Revieren der Stadt Wien.**

Die unterschiedlichen Angaben über den Wegverlauf des internationalen Weitwanderweges wurden durch die Annahmen der Wegführung im Planungsatlas für Wien korrigiert. Gaststätten, Rastplätze wurden teilweise durch eigene Felderhebungen ergänzt.

Dem Tätigkeitsbericht beigeschlossen ist eine Karte (Abb. 8) mit auszugsweisen Inhalten dieser Arbeit. Sie soll einen Überblick über die Struktur dieses

Gebietes, naturnahen Bereiche die Erholungsflächen und -einrichtungen aber auch „Fremdnutzungen“ im Hinblick auf den künftigen Nationalpark geben.

Nach fachlicher Prüfung dieser Arbeiten wurde in der Geschäftsstelle vereinbart, daß diese Grundkarte sowie eine zusammengefaßte Themenfolie über Jagd- und Fischereirechte sowie die Nutzungsstruktur auch für den übrigen Bereich der Donauauen vom Schönauer Schlitz bis zur Staatsgrenze (einschließlich des unteren Bereiches der March) ergänzt werden soll.

#### **4.3 NACHHER-UNTERSUCHUNG DES S-BAHNASTES WIEN-MISTELBACH, GEMEINDEBEFRAGUNG**

Diese von der PGO an das Österreichische Institut für Raumplanung im Rahmen einer Vorher-Nachher-Untersuchung beauftragten 2. Untersuchungsphase (die 3. Untersuchungsphase ist für 1992 geplant), wurde im September 1986 abgeschlossen. Im Tätigkeitsbericht 1985 (Heft 1/1986 sind bereits Teilergebnisse veröffentlicht. Die darin enthaltene Verkehrszählung zeigt eine starke Zunahme der Fahrgastzahlen seit Eröffnung der S-Bahn nach Mistelbach im September 1983.

Um erste Aussagen zu erhalten, wie sich der S-Bahnverkehr auf die Raumstruktur der Gemeinden und auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung ausgewirkt hat, wurden als Abschluß des 1. Arbeitsschrittes der Nachher-Untersuchung (2. Untersuchungsphase der Gesamtstudie) im Zeitraum von Dezember 1985 bis Februar 1986 in folgenden 20 Gemeinden (in Klammer sind die Gesprächspartner angeführt) Informationsgespräche anhand eines offen strukturierten Fragenprogrammes geführt:

##### **a) Gemeinden an der S-Bahnlinie Wien-Mistelbach :**

Gerasdorf (Obersekretär Bernd Vögerle)  
Wolkersdorf (Bürgermeister Dir. Franz Holzer)  
Ulrichskirchen-Schleinbach (Sekretär Rosemarie Bendl)  
Kreuttal (Bürgermeister Alois Gassler)  
Hochleithen (Sekretär Johann Strobl)  
Kreuzstetten (Bürgermeister Franz Strobl)  
Ladendorf (Bürgermeister Ernst Seltenhammer)  
Mistelbach (Stadtamtsdirektor Dr. Norbert Grimus)

##### **b) Gemeinden an der Ostbahn zwischen Mistelbach und Laa/Thaya:**

Mistelbach (Stadtamtsdirektor Dr. Norbert Grimus für die Katastralgemeinden Siebenhirten, Hörersdorf, Frättingsdorf)  
Staatz (Bürgermeister Johann Wölfl)  
Neudorf/Staatz (Sekretär Karl Lippert)

Laa/Thaya (Stadtamtsdirektor Erich Weiler, Stadtrat Ing. Manfred Fass)

##### **c) Gemeinden an der Bahnlinie Stammersdorf — Groß Schweinbarth — Pirawarth:**

Groß-Ebersdorf (Bürgermeister Georg Hoffinger)  
Pillichsdorf (Sekretär Alois Hiesl)  
Groß Engersdorf (Sekretär Erwin Schickmüller)  
Bockfließ (Obersekretär Karl Mayerhofer)  
Auerstal (Bürgermeister Ing. Ferdinand Aichinger)  
Groß Schweinbarth (Sekretär Helmut Klement)  
Bad Pirawarth (Bürgermeister Dir. Gerhard Swoboda, Sekretär Hermann Gayer)  
Gaweinstal (Bürgermeister Dir. Hubert Schüller, Sekretär Leopold Kainz)

##### **d) Als Beispiel für eine Gemeinde abseits der S-Bahn, die Richtung Wien voll auf den Busverkehr angewiesen ist:**

Poysdorf (Stadtamtsdirektor Otto Swoboda)

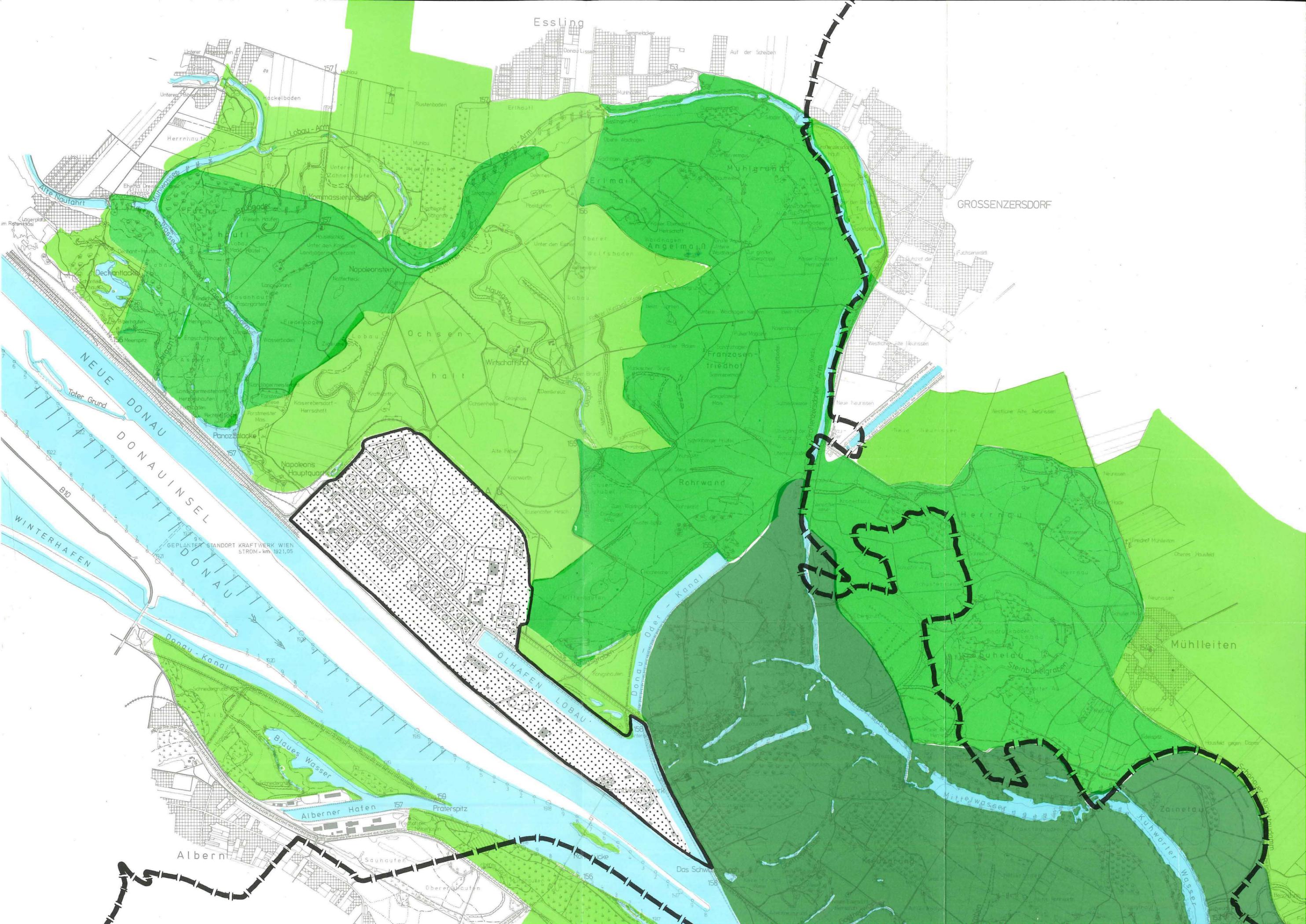
An dieser Stelle möchten sich die Vertreter der PGO und des Österreichischen Institutes für Raumplanung bei den genannten Gemeindevertretern für ihre Auskunftsbereitschaft bedanken. Die Informationen haben sehr geholfen, die Probleme aus der Sicht der Gemeinden besser zu durchleuchten. Sie sind ein wirklichkeitsnaher Beitrag, der den praktischen Wert dieser Studie und die daraus zu ziehenden Erkenntnisse wesentlich erhöht.

##### **Ergebnisse der Informationsgespräche bei den Gemeinden:**

Das Fragenprogramm war so konzipiert, daß für alle befragten Gemeinden vergleichbare Aussagen getroffen werden können.

- (1) demografische Komponente
- (2) Veränderung in der Verkehrsmittelwahl
- (3) VOR (Verkehrsbund Ost-Region)
- (4) Angebot im S-Bahn-Verkehr
- (5) Zubringer zur S-Bahn
- (6) Park and ride
- (7) Auswirkungen des S-Bahnbetriebes

Diese 7 Informationsblöcke sind im **Anhang des Tätigkeitsberichtes** vollständig wiedergegeben. Daraus können für jede einzelne Gemeinde die strukturellen Veränderungen aufgrund des S-Bahnverkehrs, die noch ungelösten Probleme im Zusammenhang mit der Verkehrserschließung und daraus ableitbare Maßnahmen entnommen werden, die den Verkehrsträgern, den Gebietskörperschaften, den Wirtschaftstreibenden und der Bevölkerung dieses Raumes als erste Anstöße zu Verbesserung der Situation empfohlen werden können.



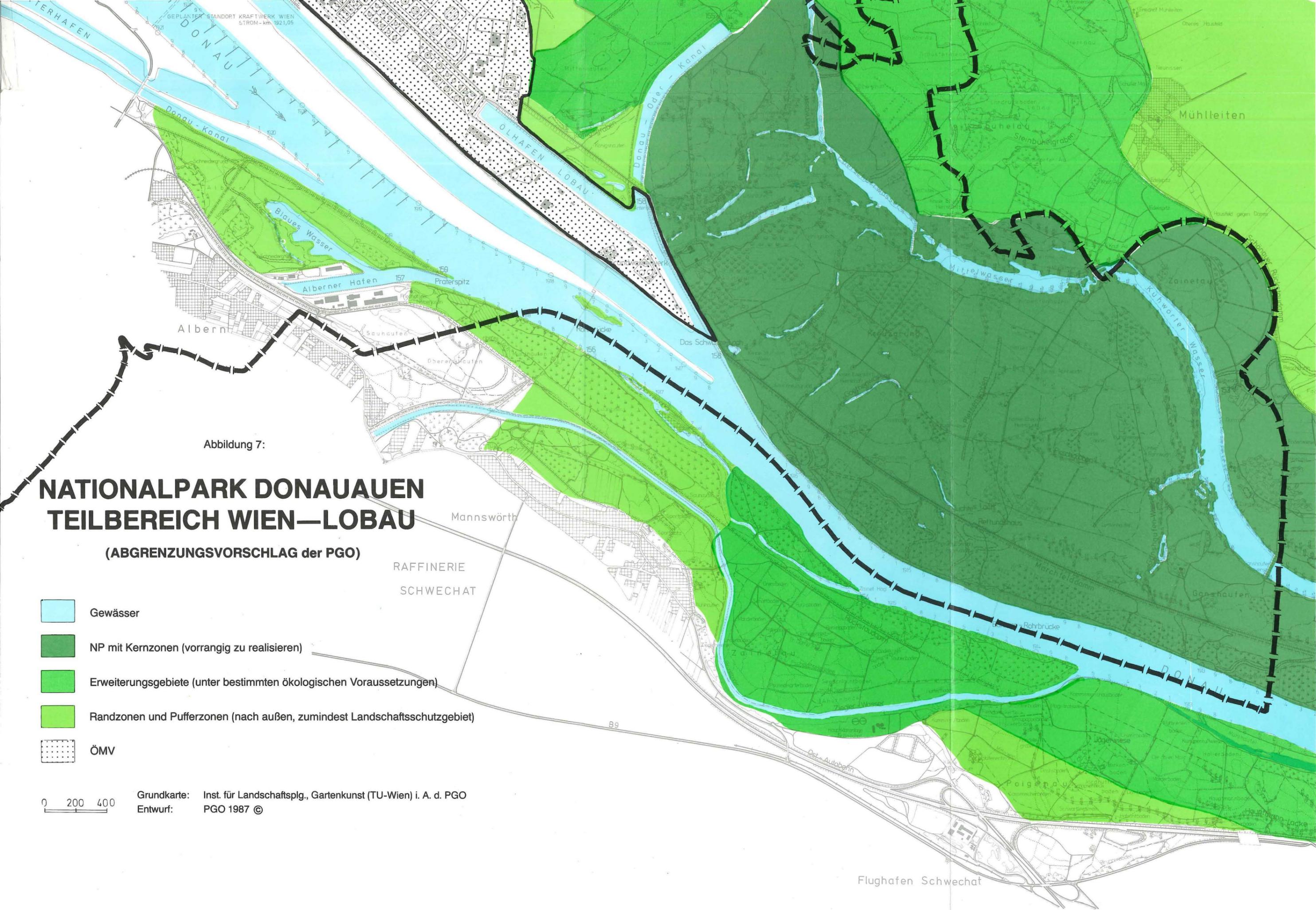


Abbildung 7:

# NATIONALPARK DONAUAUEN TEILBEREICH WIEN—LOBAU

(ABGRENZUNGSVORSCHLAG der PGO)

- Gewässer
- NP mit Kernzonen (vorrangig zu realisieren)
- Erweiterungsgebiete (unter bestimmten ökologischen Voraussetzungen)
- Randzonen und Pufferzonen (nach außen, zumindest Landschaftsschutzgebiet)
- ÖMV

0 200 400

Grundkarte: Inst. für Landschaftsplg., Gartenkunst (TU-Wien) i. A. d. PGO  
 Entwurf: PGO 1987 ©

Flughafen Schwechat

gen auf den Ballungsraum Wien haben. So könnte durch gezielte Maßnahmen der Siedlungsdruck im bereits stark urbanisierten Umland von Wien abgeschwächt werden. Dieser Bestrebung kommt sicher auch die negative Bevölkerungsentwicklung entgegen. Es ergibt sich künftig die Chance, mit raumordnungspolitischen Maßnahmen (z. B. Konzept öffentlicher Verkehr, Verkehrsverbund 2. Phase) eine Vielzahl bereits bestehender Probleme zu mildern und die künftige Siedlungsentwicklung zu lenken. In diesem Zusammenhang ist es auch eine Aufgabe der PGO, Verkehrswünsche der Länder, wie etwa jener des Landes Niederösterreich im Bezug auf die Landeshauptstadt oder die starken Interessen des Burgenlandes am Bahnausbau mit möglichen Standorten für einen Zentralbahnhof in Wien abzustimmen.

### **Siedlungsentwicklung im Ballungsraum**

Neben der zu erwartenden Entwicklung des Raumes St. Pölten zu einem Verwaltungs-, Wirtschafts- und Kulturzentrum, ist es auch notwendig, für den Ballungsraum Wien-Umland eine Grundlage zu schaffen, um die im Stadt-Umland sehr dynamische Siedlungsentwicklung der letzten 20 Jahre zu erfassen und die dabei entstandenen Probleme durch effiziente Maßnahmen lösen zu können.

### **Flächennutzungskartierung Stand 1986 — Luftbildflug 1986**

Für die Erfassung der Siedlungsentwicklung ist im Arbeitsprogramm der PGO die Kartierung der Flächennutzung vorgesehen. Diese soll auf der Grundlage des von der PGO mit der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich im Jahre 1986 an das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV) beauftragten Luftbildflug für Wien und die Planungsregion Wien-Umland (einschließlich dem Raum St. Pölten) durchgeführt werden. Derzeit wird ein Luftbildplan (Orthophotos 1:10.000) hergestellt, der auch allen Gemeinden als Planungsgrundlage zur Verfügung stehen wird.

Mit den Ergebnissen der Flächennutzungskartierung wird es möglich sein, folgende auch kleinräumig differenzierte Aussagen treffen zu können:

- Analyse der Entwicklungsdynamik („Landverbrauch“)
- Vergleich der realen Nutzung mit der Flächenwidmung („Baulandreserven“)
- Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und demografischer Entwicklung
- Analyse der Wirkung deklarerer Ziele der Siedlungspolitik auf die tatsächliche Siedlungsentwicklung

Beschlußgemäß wird die PGO das Österreichische Institut für Raumplanung mit dieser Arbeit beauftragen (dieses Institut hat auch die Nutzungserhebung 1976 durchgeführt und verfügt über Daten aus den Jahren 1961 und 1971). Die Arbeiten können voraussichtlich Mitte 1989 abgeschlossen sein.

### **Wettbewerb „Chancen für den Donauraum Wien“**

Zur Formulierung der Aufgabenstellungen betreffend die Gebiete außerhalb Wiens (vor allem Nationalpark Donauauen), die Verkehrsbeziehungen zwischen Wien und seinem Umland und die Funktionen Wiens im größeren Raum wurde ein Vertreter der Geschäftsstelle (Dipl. Ing. Schulz) zur Vorbereitung und Mitbetreuung des Wettbewerbes „Chancen für den Donauraum Wien“ nominiert. Gemeinsam mit Vertretern des VOR wurden Grundlagen für die Wettbewerbsausschreibung und für die Ausstellung im Messepalast zusammengestellt. Die Ergebnisse der für diese Aufgaben eingerichteten Fachgruppe „Umland“ können — in Form eines Berichtes an die Jury zusammengefaßt — in der Fachschrift „der Aufbau“, Heft 1/2/1987 nachgelesen werden.

### **Nationalpark Donauauen — Teilbereich Lobau**

Auf Einladung des Naturschutzbeirates der Stadt Wien, der die Aufgabe zugewiesen bekam, ein Konzept als Entscheidungsgrundlage für den Nationalpark Donauauen im Wiener Stadtgebiet zu erstellen, hat die Geschäftsstelle einen Abgrenzungsvorschlag eingebracht (vergl. Abb. 7). Dieser stützt sich auf die Arbeiten der PGO zum „Nationalpark Ost“ und zu den Landschaftsrahmenplanungen für die Donauauen. Da diese Arbeiten bereits im Einvernehmen mit Landesdienststellen erfolgten, konnte eine weitgehende Übereinstimmung mit eingebrachten Abgrenzungsvorschlägen von anderen Stellen erreicht werden.

## **4.6 Öffentlichkeitsarbeit der PGO**

Im Jahr 1986 erschienen 2 Publikationen über die PGO.

In der Schriftenreihe der PGO (Heft 1/1986) wurde der **Tätigkeitsbericht 1985** mit folgenden Schwerpunkten veröffentlicht:

- Schutzmaßnahmen für den Wienerwald (Strukturanalyse, Ergebnisse der Wienerwald-Enquete in Baden, Entwurf für Maßnahmenkatalog)
- Donauraum-Nationalpark/Donaukraftwerke
- Sonderabfallbeseitigung in der Länderregion Ost
- Gesteinsabbau und Verkehrsprobleme im Kaltenleutgebener Tal

- Nachher-Untersuchung der S-Bahn Wien-Mistelbach,  
1. Abschnitt (Pendleranalyse, Ergebnisse der Verkehrszählungen)

Darüber hinaus wurde der „**Planungsgemeinschaft Ost**“ die Nr. 2/1986 der Fachschrift der Stadtbaudirektion Wien „der aufbau“ gewidmet. Darin wird eine Selbstdarstellung der PGO seit ihrer Gründung im Jahre 1978 gegeben. Von der Geschäftsleitung wurden die Aufgaben der PGO aus der Sicht der Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien dargestellt. Aus Aktualitätsgründen sind auch mehrere Beiträge über Nationalpark und Donauausbau enthalten (Donauausbau „Nationalpark Ost“, interdisziplinäre Projekte im Donaoraum, die Staustufe Wien und neue Lösungen zum Donauausbau). Auch die Frage eines räumlichen Leitbildes, die Zweitwohnungsproblematik sowie die Verkehrsplanung als Instrument der Stadtentwicklung wurden in diesem Haft behandelt.

Ein für Ende Oktober 1986 vorgesehenes Experten-Hearing der PGO über „**Strategien für eine offensive Wirtschaftspolitik in der Länderregion Ost**“ mußte aus Termingründen (Nationalratswahl und Koalitionsverhandlungen) auf das Frühjahr 1987 verschoben werden. Es ist das erklärte Ziel für diese

Veranstaltungen, Strategien zur Diskussion zu stellen, mit denen die rückläufige Entwicklung in der Länderregion Ost innerhalb Österreichs und vor allem im Vergleich mit den drei westlichen Bundesländern Salzburg, Tirol und Vorarlberg wieder belebt und die Wirtschaftskraft durch verstärkte gemeinsame Initiativen und Maßnahmen der Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien wieder gestärkt werden kann. Der Anstoß für die Diskussion zwischen Landespolitikern, Landesbeamten, Interessenvertretungen, Fachleuten des WIFO und anderer Institute soll durch folgende Referate gegeben werden:

- Vom Wirtschaftswachstum zum Nachzügler — die historischen Ursachen des wirtschaftlichen Zurückbleibens der Ostregion
- Die wirtschaftliche Basis der Ostregion und Aspekte ihrer offensiven Entfaltung
- Die Bedeutung des Außenhandels für die wirtschaftliche Entwicklung in der Ostregion
- Bedeutung und Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Ostregion
- Die Entwicklung der Agglomeration Wien, Einzelschicksal oder Dutzendbefund?
- Die wirtschaftliche Entwicklung der Länderregion Ost im europäischen Vergleich — Raumplanerische Konsequenzen

## TABELLENVERZEICHNIS

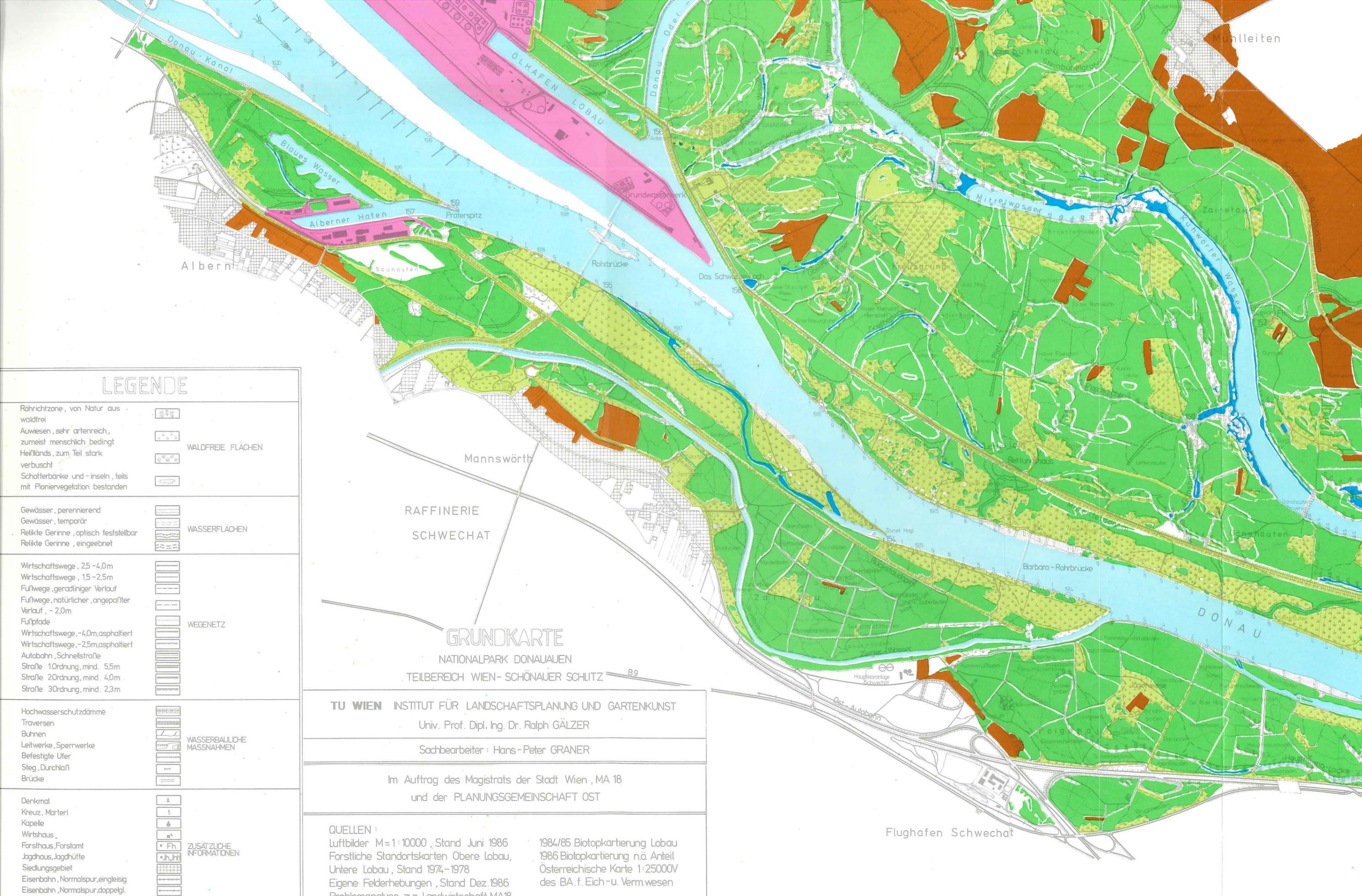
- Tabelle 1: „Baulandreserven“ im Wienerwald
- Tabelle 2: Auswertung automatischer Zählstellen
- Tabelle 3: Tagesauspendler (TAP) nach Verkehrsangebot, Verkehrsmittelwahl
- Tabelle 4: Tageseinpendler (TEP) — Gesamtpendler nach Verkehrsangebot
- Tabelle 5: Erschließung mit öffentlichem Verkehr; Richtung Wien, werktags von 6.00 — 9.00 Uhr
- Tabelle 6: Bahnlinien, Anzahl der Züge Richtung Wien, werktags von 6.00 — 9.00 Uhr
- Tabelle 7: Nachher-Untersuchung der S-Bahn Wien-Mistelbach: Bevölkerungsentwicklung 1971 — 1981 — 1985
- Tabelle 8: Park and Ride, Ergebnisse X/1986
- Tabelle 9: „Theoretisches“ P + R-Potential/P + R-Angebot/ Weiterer Bedarf

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abbildung 1: Untersuchungsgebiet nördlicher Wienerwald
- Abbildung 2: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DT, 24 Stunden) und Wochenendverkehr (Sonntag 15.00 — 19.00 Uhr)
- Abbildung 3: Tagesauspendler (TAP) aus den Gemeinden des nördlichen Wienerwaldes
- Abbildung 4: Summenhäufigkeit der gemessenen Geschwindigkeiten
- Abbildung 5: Busnetz in den nördlichen Wienerwaldgemeinden
- Abbildung 6: Empfehlungen für Maßnahmen (nördlicher Wienerwald)
- Abbildung 7: Abgrenzungsvorschlag für Teilbereich Lobau des Nationalparkes Donauauen
- Abbildung 8: Gemeindeübersicht zur „Vorher-Nachher-Untersuchung des Schnellbahnastes Wien-Mistelbach“
- Abbildung 9: Grundkarte für den Teilbereich Lobau des geplanten Nationalparkes Donauauen (Beilage zur Broschüre)







**LEGENDE**

Röhrichtzone, von Natur aus waldfrei Auwiesen, sehr artenreich, zumeist menschlich bedingt Heißlands, zum Teil stark verbuscht Schotterbänke und -inseln, teils mit Pioniervegetation bestanden	   	<b>WALDFREIE FLÄCHEN</b>
Gewässer, perennierend Gewässer, temporär Relikte Gerinne, optisch feststellbar Relikte Gerinne, eingeebnet	   	<b>WASSERFLÄCHEN</b>
Wirtschaftswege, 2,5-4,0m Wirtschaftswege, 1,5-2,5m Fußwege, geradliniger Verlauf Fußwege, natürlicher, angepaßter Verlauf, - 2,0m Fußpfade Wirtschaftswege, -4,0m, asphaltiert Wirtschaftswege, -2,5m, asphaltiert Autobahn, Schnellstraße Straße 1. Ordnung, mind. 5,5m Straße 2. Ordnung, mind. 4,0m Straße 3. Ordnung, mind. 2,3m	          	<b>WEGENETZ</b>
Hochwasserschutzdämme Traversen Bühnen Leitwerke, Sperrwerke Befestigte Ufer Steg, Durchlaß Brücke	       	<b>WASSERBAULICHE MASSNAHMEN</b>
Denkmal Kreuz, Marterl Kapelle Wirtshaus Forsthaus, Forstamt Jagdhaus, Jagdhütte Siedlungsgebiet Eisenbahn, Normalspur, eingleisig Eisenbahn, Normalspur, doppelgl.	        	<b>ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN</b>
Höhenpkt. der Landesaufnahme Kirche als trigonometr. Punkt Trigonometr. Pkt. Kapelle od. dergl. als trigon. Pkt.	   	<b>VERMESSUNGSTECHNISCHE INFORMATIONEN</b>

RAFFINERIE  
SCHWECHAT

**GRUNDKARTE**

NATIONALPARK DONAUAUEN  
TEILBEREICH WIEN-SCHÖNAUER SCHLITZ

**TU WIEN** INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSPLANUNG UND GARTENKUNST

Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Ralph GÄLZER

Sachbearbeiter: Hans-Peter GRANER

Im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien, MA 18  
und der PLANUNGSGEMEINSCHAFT OST

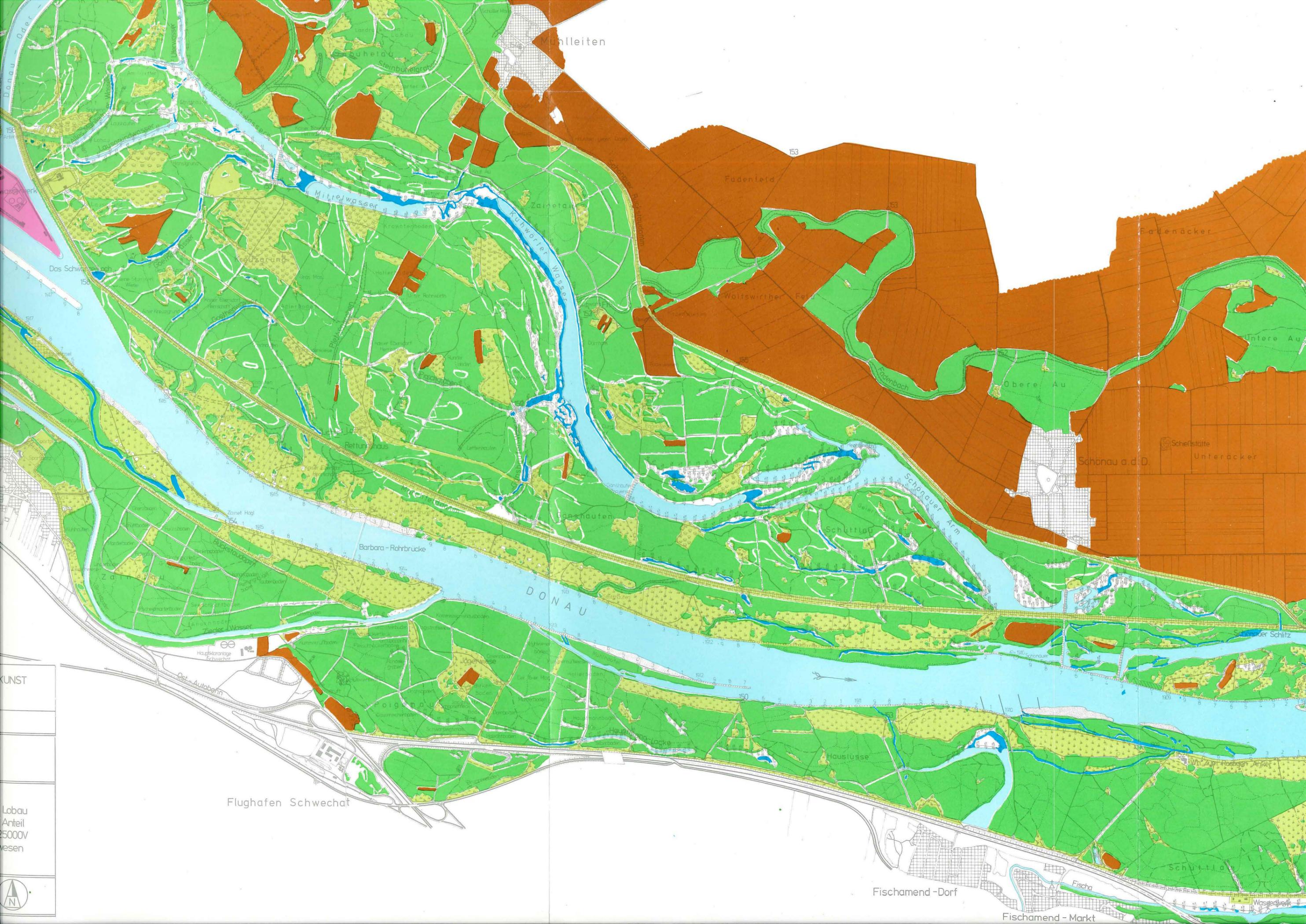
**QUELLEN:**  
 Luftbilder M=1:10000, Stand Juni 1986  
 Forstliche Standortskarten Obere Lobau, Untere Lobau, Stand 1974-1978  
 Eigene Felderhebungen, Stand Dez. 1986  
 Problemanalyse zur Landwirtschaft, MA 18  
 1984/85 Biotopkartierung Lobau  
 1986 Biotopkartierung n.ö. Anteil Österreichische Karte 1:25000V des BA. f. Eich- u. Verm. wesen

MASSTAB: 1:10000  
1cm = 100m

STAND: 1986



Flughafen Schwechat



KUNST

Lobau  
Anteil  
25000V  
esen



Flughafen Schwechat

Fischamend-Dorf

Fischamend-Markt