

WIESELBURG | KNOTENPUNKT DER INREGION

KLEINREGIONALE ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN ENTLANG DER ERLAUFTALBAHN

IMPRESSUM

Zusammenstellung | Kontakt:

DI Astrid Pietschnig BSc | astrid.pietschnig@hotmail.com

Mark Scherner BA | mark.scherner@univie.ac.at

Autor*innen (alphabetisch):

Manuela Fabian BA

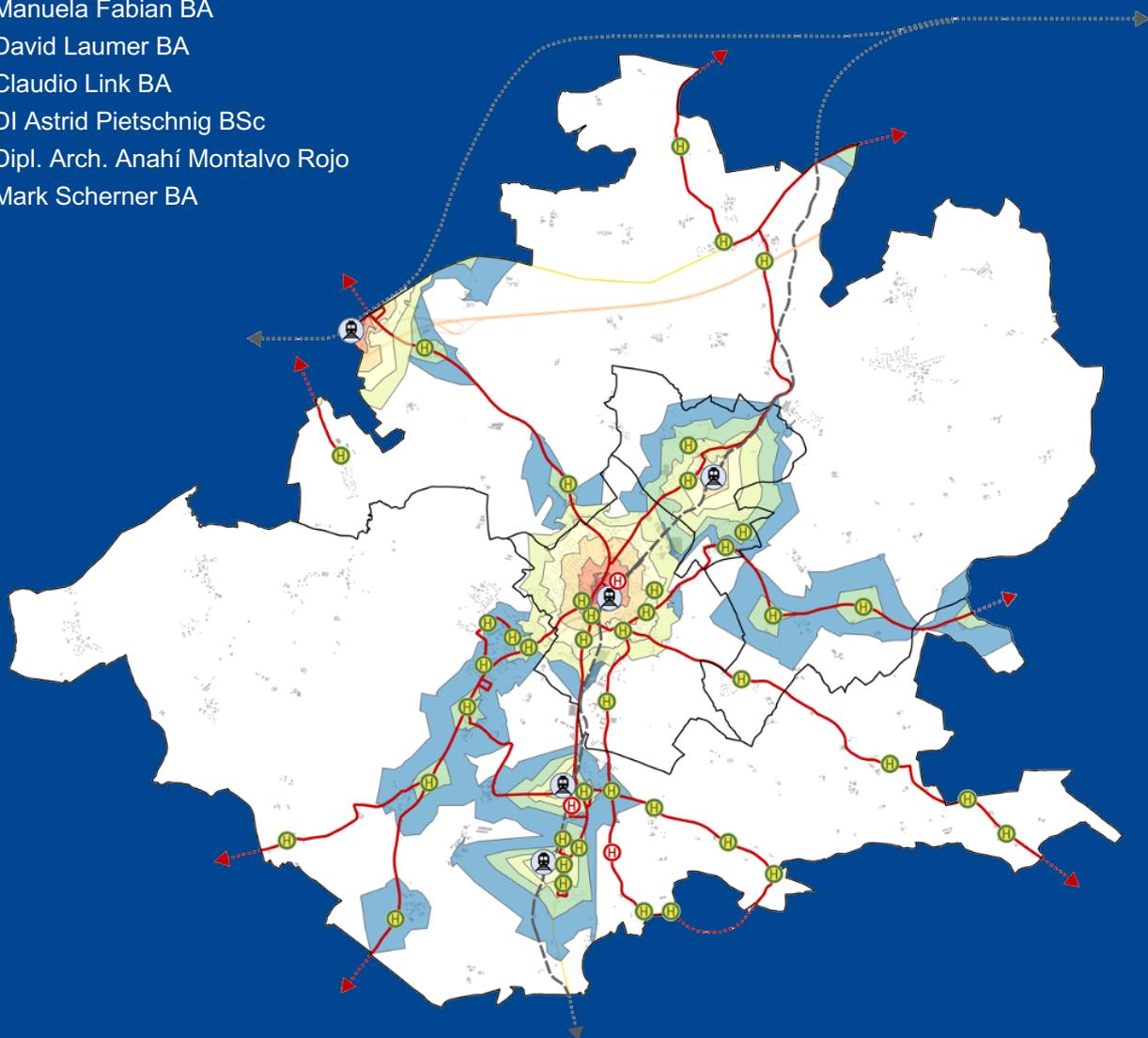
David Laumer BA

Claudio Link BA

DI Astrid Pietschnig BSc

Dipl. Arch. Anahí Montalvo Rojo

Mark Scherner BA



I. DIE VISION VON WIESELBURG



Das Erlauftal an der Schiene, die InRegion am Knotenpunkt Wieselburg – Auf dem Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Einkauf und die anschließend ersehnte Fahrt nach Hause, zur Familie, in den Feierabend:

Durch das Erlauftal fährt ein barrierefreier Cityjet Eco, der allen die Mitfahrt ermöglicht. Die Taktung ist regelmäßig und auf die lokalen Bedürfnisse angepasst: Schüler*innen und Schichtarbeiter*innen wollen auf die entspannte „Auszeit“ während der Fahrt nicht mehr verzichten. Auch die Einkaufsfahrt nach Wieselburg macht der Zug attraktiver. Die Fahrt geht direkt von St. Pölten bis Wieselburg und weiter in den Bezirk Scheibbs. Pendler*innen loben die schnelle Fahrt in den bequemen Abteilen. Einige müssen nach dem Bahnhof noch weiter. Denen kommt die Erlauftalbahn entgegen: Die Mitnahme von Fahrrädern ist kostengünstig und die Abstellmöglichkeiten sind einladend. Auch einige Student*innen der FHWN Campus Wieselburg sind am Weg. Sie nutzen die Fahrt ab Wien, abseits von Stau und Parkplatzsuche, für Gruppenarbeiten, Seminararbeiten oder einfach für den Austausch mit ihren Kommiliton*innen. Direkt vor dem modernen Bahnhofsgebäude fällt der Blick auf eine künstlerisch gestaltete Bushaltestelle. Die Student*innen steigen in den Bus ein, der sie bis zur Haltestelle „Campus Wieselburg“ bringt. Pünktlich! Für Bürger*innen aus Bergland, Petzenkirchen und Wieselburg-Land geht es flexibel mit dem InRegion-Taxi zum Bahnhof, zum Gesundheitszentrum oder in die Wieselburger Innenstadt. Dank Umfahrung haben Sie endlich Ruhe für den Stadtbummel. Neu in der InRegion? Dann wohnt es sich perfekt angebunden in den nachverdichteten, innerstädtischen Wohnungen oder in den Siedlungen der Nachbargemeinden, die mit dem dicht ausgebaute Radverkehrsnetz eng verknüpft sind: der Umstieg auf das Fahrrad lohnt sich für Alltagsradler*innen in Wieselburg! Für Gelegenheitsfahrer*innen bietet das Fahrradverleihsysteme das passende Rad, das mit der Mobilitätsapp „WieselMob“ schnell gefunden ist. Oder man lässt sich einfach alle alternativen Mobilitätsformen in der Region anzeigen. Intuitiv zeigt „WieselMob“, wo das nächste Fahrrad ausborgt werden kann. Die Stadtrundfahrt beginnt. Binnen weniger Minuten radelt es sich an breiten Radwegen bequem durch die Stadt, vorbei an den Unternehmen, die für den wirtschaftlichen Erfolg der Stadtgemeinde stehen: ZKW Lichtsysteme, Messe und Brauerei Wieselburg. Mobil und nachhaltig auf dem Weg nach Melk oder Scheibbs, es geht über das Tor zum Erlauftal: Wieselburg. Derzeit noch eine Vision, bald gelebte Praxis. Die Weichen der regionalen Zusammenarbeit stehen gut. So kann die InRegion zusammenwachsen - entlang nachhaltiger Mobilitätslösungen.

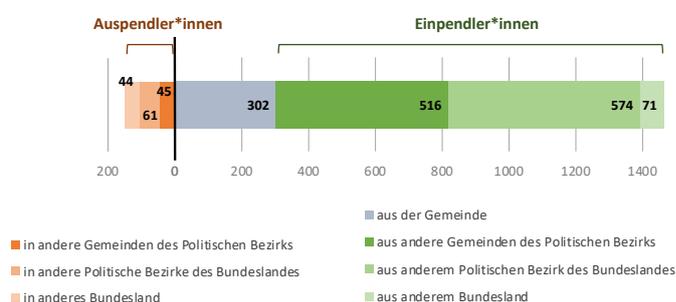
Im vorliegenden Bericht wird pointiert ausgeführt, wie Wieselburg im regionalen Kontext organisatorisch und strukturell positioniert ist und welche Handlungsschritte in Zukunft für eine nachhaltige Vision gesetzt werden könnten. Dieser Bericht ist Ergebnis einer raumwissenschaftlichen Forschungsarbeit, die die Bedeutung der Stadtgemeinde Wieselburg als regionales Zentrum an der Schiene untersuchte und wie diese den Stellenwert des nachhaltigen schienengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der InRegion stärken kann. Nach der Feststellung der Stärken Wieselburgs in der InRegion werden die Handlungsempfehlungen an die vielfältigen Chancen angeknüpft, die sich der Stadtgemeinde bieten. Die fundierten Erkenntnisse der Raumforschung wurden außerdem in Karten aufbereitet, um den Raumbezug zu verdeutlichen.

 STÄRKEN	 SCHWÄCHEN	 CHANCEN	 RISIKEN
<ul style="list-style-type: none"> Zentrale Versorgungsfunktion für den Bezirk (Messe-, Einkaufs-, Schul-, Ausbildungs-, Forschungs- und Arbeitsstadt) → "Heimliche Bezirkshauptstadt" Kleinstadt mit den Annehmlichkeiten des Landes Stetiges Bevölkerungswachstum Messtourismus Umfangreiches Bildungsangebot (Kindergärten bis FH) Weiträumiges Einzugsgebiet der FH Hohe Konzentration an hochqualifizierten F&E-Einrichtungen Große überregionale Arbeitgeber (ZKW & Wieselburger Brauerei) Starke Ependler*innen-Gemeinde Bezirksübergreifende, kleinregionale Kooperation (→ InRegion) Informelle Zusammenarbeit und Planung 	<ul style="list-style-type: none"> schwacher Tourismus hat keine Priorität in der Stadtpolitik (kaum Förderungen) Zunehmende Überalterung der Bevölkerung Wohnen für berufsbegleitend Student*innen schwierig Rückgang der Zahl an Schüler*innen am Wohnort Dezentrale Lage der Bildungseinrichtungen & Unternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> Gesundheitszentrum für den Bezirk Messeplatz als ÖV-GK-Potenzialraum Freiraum, Gewerbeflächen, alternative Nutzungen, Nachverdichtung Nähe zum Skitourismus (Ötscher) → Attraktivierung von Freizeittourismus Ständiger Anstieg der Erwerbstätigenquote Bessere Mobilitätsangebote für Pendler*innen 	<ul style="list-style-type: none"> Stadt-Land Differenzen Geringe Flächenreserven für den FH-Campus
Arbeits/Bildung	<ul style="list-style-type: none"> Teilweise getrennte kommunale Planung und Umsetzung von ÖV-Angeboten Keine kommunale Handlungsspielraum für Bahnprojekte Kaum Beteiligung wichtiger Akteure*innen (FH, ZKW) 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindeübergreifende Konzeptarbeit → Mobilitätskonzept, Verkehrskonzept, Flächenmanagement und regionales Entwicklungskonzept Gemeindezusammenlegung → Koordinierte Vergabe von Baugründen 	<ul style="list-style-type: none"> Begrenzte Flächenreserven aufgrund der Gemeindegröße Selbsterhaltungstrieb der Gemeinden und parteipolitische Stadt-Land Differenzen
Kooperation	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung an Schiene spielt keine Rolle bei der Ausweisung von neuen Siedlungsgebieten ÖV hat kaum Bedeutung bei Messeveranstaltungen Geringe Bedeutung der Erlaufthalbahn bei neuen Projekten, für die Stadtpolitik, und für den Einkauf- und Messestandort Zugausstattung Kaum Handlungsspielraum der Gemeinden bei Erlaufthalbahn InRegion-Taxi wird von Student*innen kaum genutzt ÖV nicht attraktiv für Pendler*innen Hohes Verkehrsaufkommen → Durchzugsverkehr B25 Parkplatzmangel Keine ÖV-Haltstelle bei der FH Lückenhaftes und uneinheitliches Radwegenetz 	<ul style="list-style-type: none"> Orientierung an den ÖV-Güteklassen Bahnstrecke kann zentrale Achse in der Region sein Bahnstation beim ZKW-Standort Bessere Bustaktung nach Ybbs Hauptplatz wird durch neue Umfahrungverkehrsberuhigt Besseres Radwegenetz → Anbindung von Zentrum, Bahnhof, Bildungseinrichtungen... an Siedlungsgebiete und Nachbargemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhter Parkdruck an den Schulstandorten Parkplatznachfrage der FH kann nicht mehr bedient werden Umfahrung wird nicht angenommen Unzureichendes ÖV-Angebot für Bevölkerungswachstum Erlaufthalbahn wird nicht touristisch genutzt Steigerung der Ependler*innen → Lock-in-Risiko der Mobilität, unzureichende ÖV-Versorgung Akzeptanz einbüßen des Radwegenetzes durch geringe Alltagsstauglichkeit
Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> (Bus-)Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt Bestehendes multimodales ÖV-Angebot: Erlaufthalbahn, Busse des VOR, InRegion-Taxi, Niederflerbus Erlaufthalbahn mit hochrangigen Zugverbindungen InRegion-Taxi als dezentrales linienungebundenes ÖV-Angebot hoher Fußgänger*innenanteil und Parkplatzsystem in der Innenstadt Anschluss an überregionales Radwegenetz 		

II. DIE AUSGANGSLAGE DER STADTGEMEINDE WIESELBURG

Die Kleinstadt Wieselburg mit ca. 4.250 Einwohner*innen im Norden des Bezirkes Scheibbs gilt als dessen „heimliche Bezirkshauptstadt“. Hierzu genügt der Blick auf die Kennzahlen hinsichtlich Bildung/Forschung, Wirtschaft/Arbeitsmarkt, Tourismus/Messe und Freizeit. Wieselburg hat in allen genannten Bereichen eine zentrale Versorgungsfunktion für den Bezirk. Eingebettet in die Hauptregion Mostviertel und die LEADER-Region Eisenstraße, bildet die Stadtgemeinde den Verkehrsknotenpunkt in der Kleinregion InRegion, in der sich nebst Wieselburg die Gemeinden Bergland, Petzenkirchen und Wieselburg-Land organisieren. Gut vernetzt mit dem Umland und mit den Ballungsräumen St. Pölten und Amstetten, zeigt besonders die vorteilhafte Lage in der Nähe der Westautobahn (A1) und an der Westbahnstrecke (Wien - Salzburg) das große Potenzial des regionalen Zentrums: Wieselburg, das Tor zum Erlauftal.

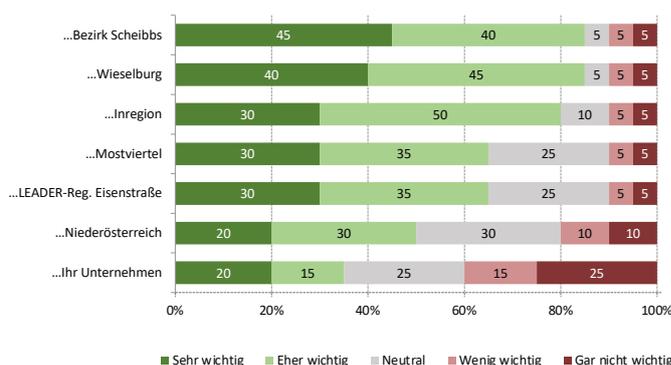
Schüler*innen & Student*innen in Wieselburg (Stand: 2011):



Die Funktion Wieselburgs als regionales **Bildungs- und Arbeitszentrum** für die Region zeigt sich vor allem in der Anzahl der einpendelten Schüler*innen und Student*innen und dem deutlich positiven Pendlersaldo der Erwerbspendler*innen. Die Anzahl der Einpendler*innen ist ca. dreimal so hoch wie jene der Auspendler*innen.

Aus einer ländlichen Einpendler*innen-Gemeinde wie Wieselburg ist der MIV nicht wegzudenken, jedoch haben Pendler*innen von/nach Wieselburg, wenn auch mit Wartezeiten, durch die Erlauftalbahn einen Anschluss an den hochrangigen Zugverkehr der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg.

Wie schätzen Sie die Erlauftalbahn ein für...



Die in Wieselburg ansässigen Betriebe und Unternehmen bewerten die **Erlauftalbahn** für ihr eigenes Unternehmen als eher nicht sonderlich bedeutend. Für den Bezirk Scheibbs, die InRegion sowie die Stadtgemeinde Wieselburg wird die Bahnstrecke jedoch als essentiell bewertet. Die Erlauftalbahn stellt somit, trotz bisher geringer wirtschaftlicher Bedeutung für einzelne Betriebe, ein wichtiges

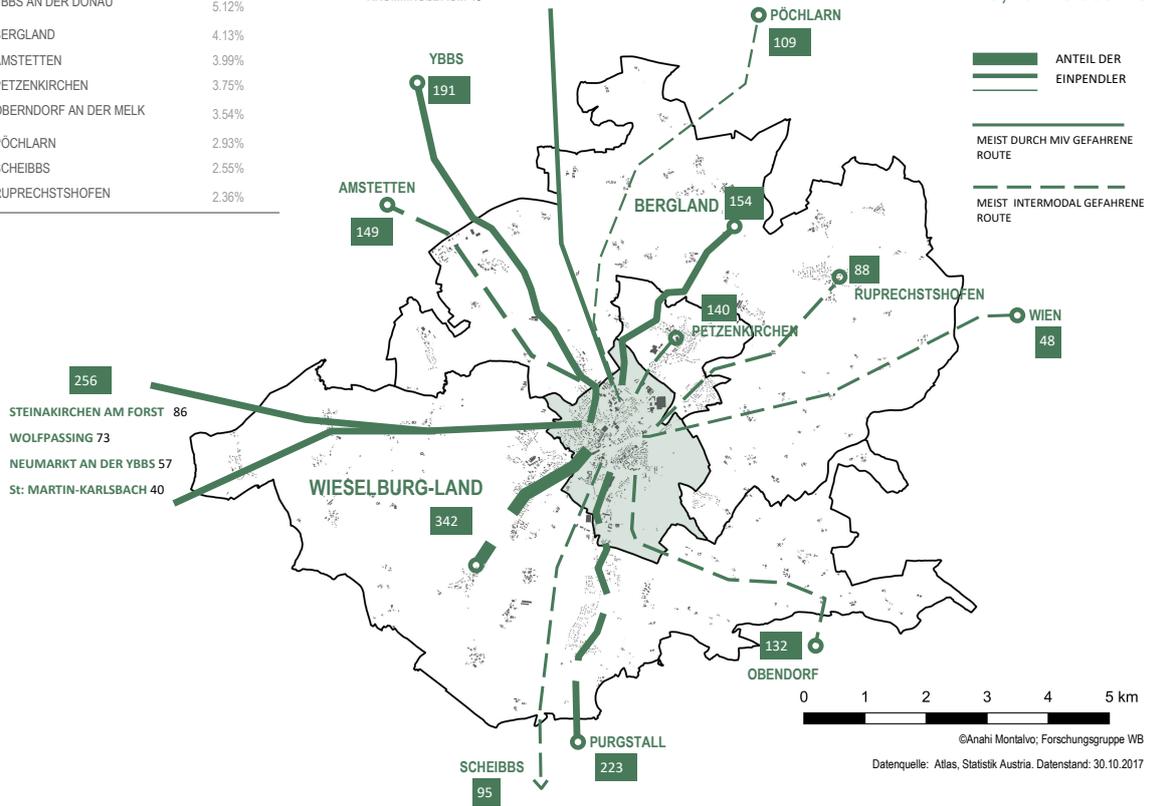
identitätsstiftendes Element im regionalen Bewusstsein dar und hat Potential, Unternehmen von ihren Vorteilen zu überzeugen.

Die **ÖV-Güteklassen** bilden ein österreichweites Orientierungsinstrument zwischen der ÖV-Erschließung und der Raumentwicklung. Es wird die ÖV-Erschließungsqualität von Bus- und Bahnhaltestellen und die fußläufige Entfernung zu den Haltestellen erhoben. Für Wieselburg und die InRegion zeigt sich ein höchstrangiger Anschluss über Wieselburg und Ybbs, (sehr) gute Anschlüsse in Petzenkirchen und Mühling, Mühling-Plaika. Rund um die meisten Haltestellen der Kleinregion ist eine Basiserschließung gewährleistet. Außerhalb von Basiserschließungen zeigen sich Risiken für Zersiedelung und Potentiale für linienungebundene ÖV-Angebote.

GEMEINDE	PROZENT
WIESELBURG-LAND	9.16%
PURGSTALL AN DER ERLAUF	5.98%
YBBS AN DER DONAU	5.12%
BERGLAND	4.13%
AMSTETTEN	3.99%
PETZENKIRCHEN	3.75%
OBERNDORF AN DER MELK	3.54%
PÖCHLARN	2.93%
SCHEIBBS	2.55%
RUPRECHTSHOFEN	2.36%

EINPENDLER*INNEN NACH WB, 2017

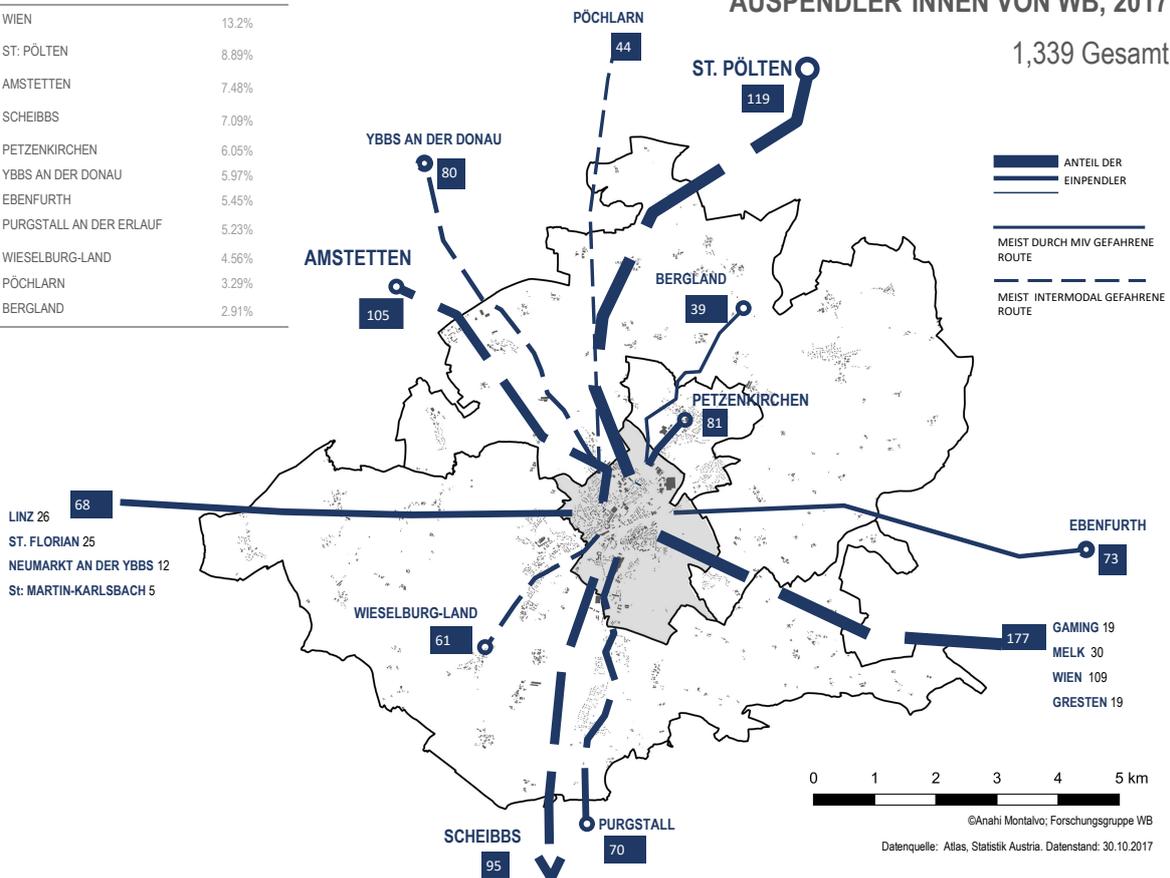
3,732 Gesamt



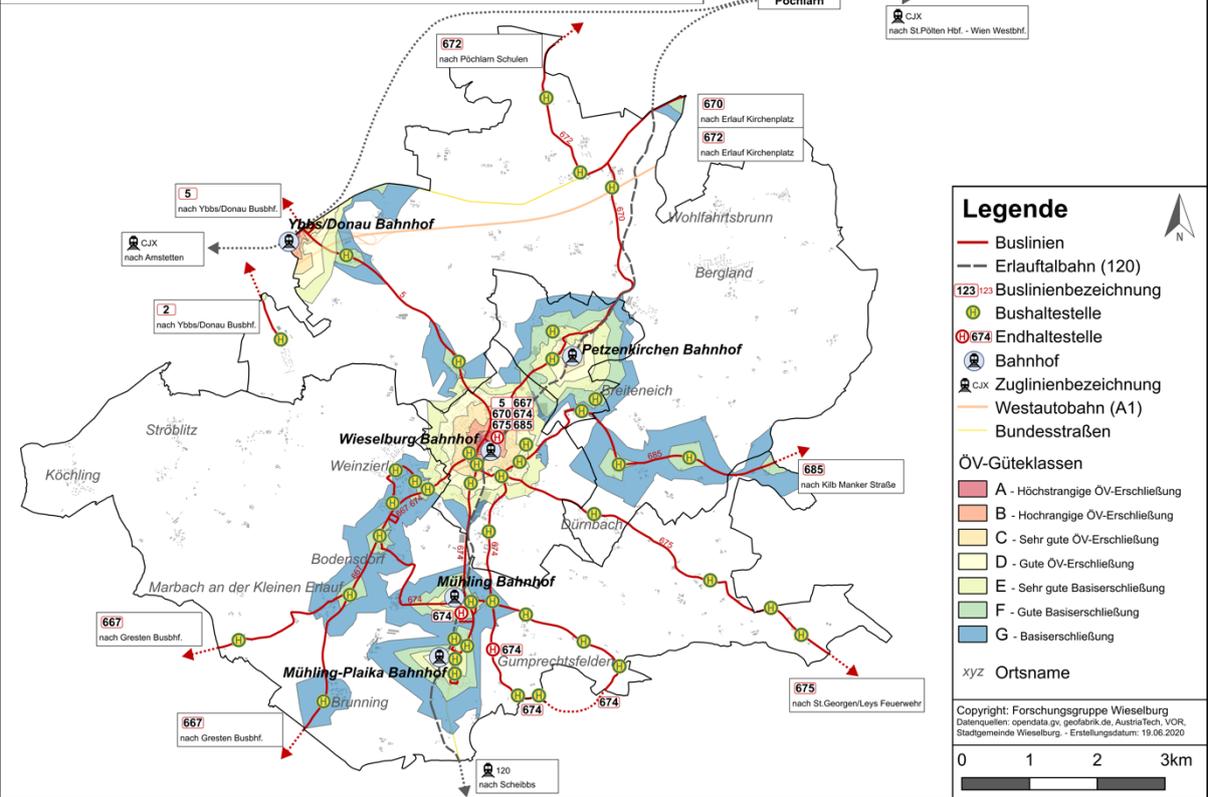
GEMEINDE	PROZENT
WIEN	13.2%
ST. PÖLTEN	8.89%
AMSTETTEN	7.48%
SCHEIBBS	7.09%
PETZENKIRCHEN	6.05%
YBBS AN DER DONAU	5.97%
EBENFURTH	5.45%
PURGSTALL AN DER ERLAUF	5.23%
WIESELBURG-LAND	4.56%
PÖCHLARN	3.29%
BERGLAND	2.91%

AUSPENDLER*INNEN VON WB, 2017

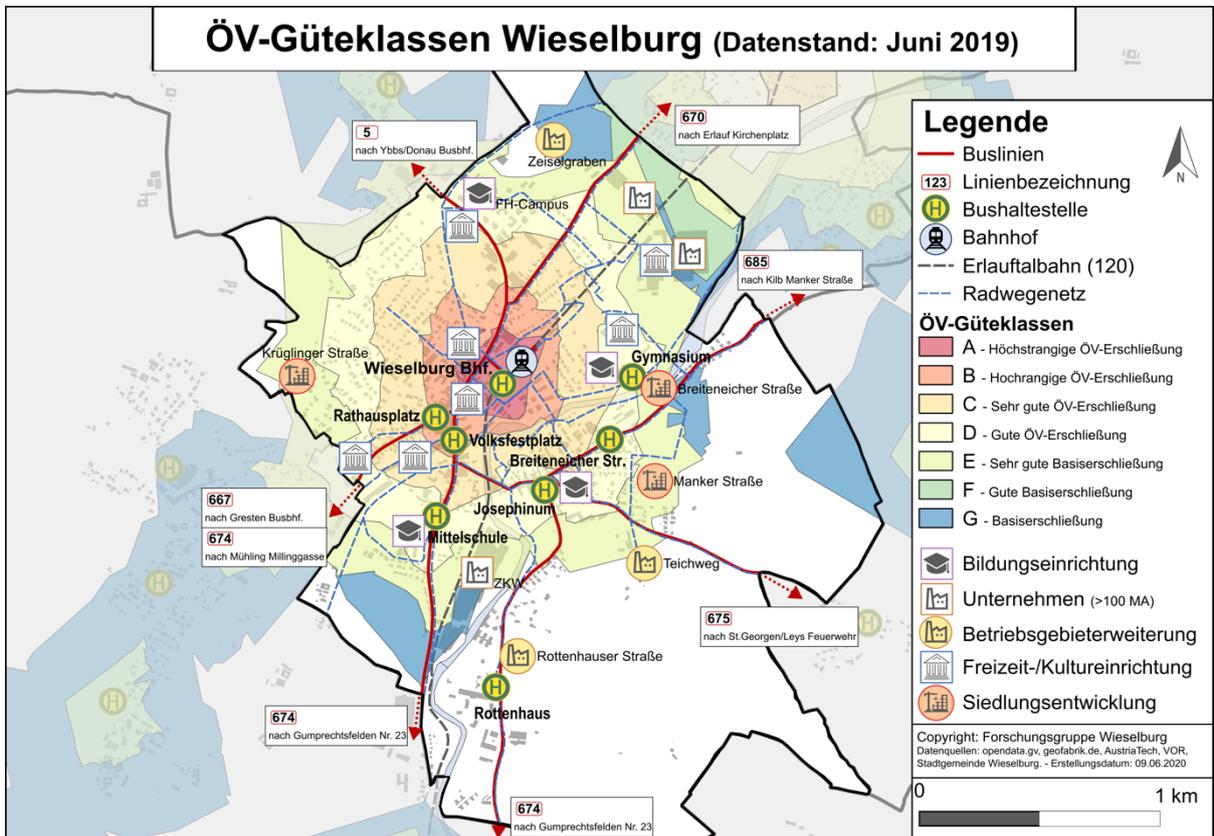
1,339 Gesamt



ÖV-Güteklassen InRegion (Datenstand: Juni 2019)



ÖV-Güteklassen Wieselburg (Datenstand: Juni 2019)



Wieselburgs **Ausgangslage** ist für eine Kleinstadt an der Schiene sehr solide und mit den zentralen Versorgungsfunktionen für InRegion und den Bezirk Scheibbs gab es ausreichend Anknüpfungspunkte für Handlungsempfehlungen, um den ÖV über die Steuerung von Angeboten zu stärken. Kurz und mittelfristig steht Wieselburg vor den klassischen Herausforderungen vieler Kleinstädte im Ländlichen Raum, allen voran der Demographische Wandel und Siedlungsdruck nebst ÖV-Angeboten für die sich neu austarierenden Altersschichten. Wieselburg hat diese Trends erkannt und mit dem Konzept „Wieselburg 2030“ die Bevölkerung in die strategische Planung mit einbezogen. In der gemeindeübergreifenden Kooperation der InRegion wurde bereits begonnen, das „Kirchturmdenken“ zu überwinden. Auf dieser kooperativen Planungsgrundlage konnten in den vergangenen Jahren die Umfahrung realisiert und das Radwegenetz konzeptioniert werden.



III. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN IM KONTEXT MOBILITÄT UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Um die eingangs beschriebene Vision der Stadtgemeinde Wieselburg Wirklichkeit werden zu lassen, bedarf es einer zielgerichteten, adäquaten Entwicklung Wieselburgs. Gemeinden haben einen eingeschränkten Einfluss auf die Planung und Umgestaltung der ÖBB Regionalbahnen. In Fragen des öffentlichen Verkehrs ist ihr Handlungsspielraum mit dem eigenen Gemeindegebiet abgesteckt. Über regionale Kooperationen mit den Gemeinden entlang der Erlaufalbahn kann die Erhöhung der indirekten Nachfrage nach regionalen Bahnverbindungen gestärkt werden. Des Weiteren können gezielte kommunale Maßnahmen in Wieselburg zur langfristigen Stärkung der zentralen Versorgungsfunktionen beitragen.

Um eine **engere Abstimmung des gesamten ÖV-Angebotes** mit den Institutionen und Betrieben in Wieselburg zu erreichen, sollte eine Stabsstelle „ÖV-Angelegenheiten“ mit Bürgerservice im Bereich der Umwelt- und Mobilitätsagenden der Gemeinde eingerichtet werden. Die Stabsstelle sollte sich auf folgende drei Kernaufgaben konzentrieren:

- Vernetzung, Abstimmung und Sicherstellung des Wissenstransfers zwischen den unterschiedlichen Akteur*innen,
- Ansprechperson für Mobilitätsagenden in der Stadtgemeinde Wieselburg und Einbindung in die Kooperationsstruktur der Kleinregion,
- Proaktive, nachhaltige Vermarktung des kommunalen ÖV und der Erlaufalbahn in Kombination mit der Schaffung von attraktiven Angeboten (Kombinationsangebote für Pendler*innen, Student*innen, Schüler*innen, Messebesucher*innen, spezielle Tourismusangebote für Wintersport- und Freizeitaktivitäten der Sommersaison).

In der ÖV-Planung führt meistens eine hohe Nachfrage zu mehr Angeboten. Aber auch die Schaffung neuer Angebote kann Nachfrage erzeugen. Daher sollten die bestehenden Busverbindungen in ihrer Linienführung, Taktung und Verteilung von Haltestellen evaluiert werden. Mögliche neue Haltestellen könnten „Zieselgraben/FHWN Campus Wieselburg“ und „ZKW“ sein. In Bezug auf den Bahnverkehr sollte eine Kompatibilitätsüberprüfung von nachgefragten Zielorten, wie der FH Öffnungszeiten sowie des ZKW Schichtbetriebes, mit der Taktung der Erlaufalbahn durchgeführt werden.

Um die Attraktivität des ÖV und das Bewusstsein für den ÖV in der Stadtgemeinde Wieselburg aktiv zu fördern, sollten folgende drei **innovative Mobilitätslösungen** als Leuchttürme umgesetzt werden:

- Neugestaltung und bedarfsorientierte Ausstattung (digitale Fahrpläne, Lademöglichkeit für kleine elektronische Geräte, Begrünung, Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten) der Haltestellen im Gemeindegebiet als „ÖV-Aushängeschild“ mittels partizipativem Ideenwettbewerb,
- Schaffung und Etablierung einer Mobilitäts-App „WieselMob“ als kompakte, gesamtheitliche, digitale Schnittstelle und Übersicht über alle ÖV-, Mikro-ÖV- und Mobilitätsangebote und Mitfahrgelegenheiten in der InRegion,
- Neuausrichtung bzw. Umstrukturierung des InRegion-Taxis, basierend auf einer vorgeschalteten detaillierten Datenerhebung, auf kostenlose, fixierte Stammstrecken (Bahnhof Wieselburg - FH Campus - Ybbs-Kemmelbach, angepasst an die FH Unterrichtszeiten) und Beibehaltung des aktuellen Systems für Abweichungen von den festgelegten Stammstrecken.

Des Weiteren sollten gezielte **MIV-reduzierende bzw. ÖV-stärkende Maßnahmen** zur Erzeugung eines zusätzlichen, positiven Effektes auf den ÖV in Wieselburg vorangetrieben werden:

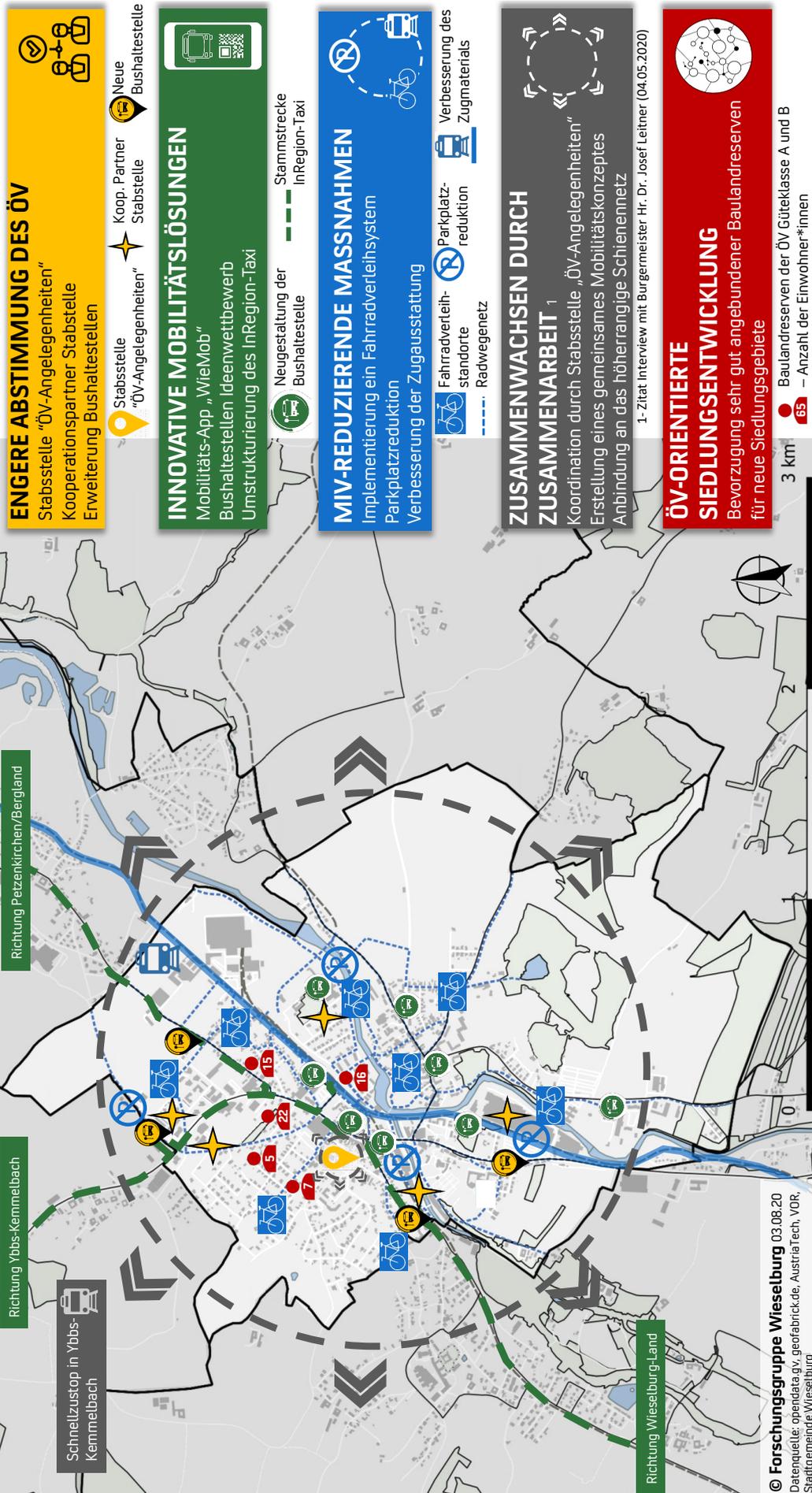
- Etablierung von Hindernissen am Zielort für den MIV in Wieselburg durch eine striktere Parkraumbewirtschaftung inkl. Parkplatzreduktion an stark frequentierten Standorten, wie FHWN Campus Wieselburg, Schulen, Hauptplatz,
- Evaluierung und bedarfsorientierte Anpassung der Ausstattungsqualität und des Zugmaterials im Rahmen der geplanten Elektrifizierung der Erlaufalbahn an die Bedürfnisse von Berufs- und Schulpendinger*innen, Tourist*innen, ältere Reisende und Eltern mit Kinderwagen (Arbeitstische, WLAN, kostengünstige Fahrradabstellplätze, adäquate Einstiegs- und Sitzmöglichkeiten),
- An die Fertigstellung der jeweiligen Radrouten angepasste Implementierung eines Fahrradverleihsystemes an den wichtigsten Knotenpunkten und Zielorten des Radnetzes (Bahnhof, ZKW, Schulen, Brauerei, Siedlungsgebieten).

Der Stadtgemeinde Wieselburg kommt nicht nur in der Versorgung der Region eine zentrale Rolle zu, sondern ebenso in der Vermittlung von unterschiedlichen Interessenlagen. Wieselburg kann „zwischen den Stühlen“, entlang von Parteilinien und konkurrierenden Interessen moderieren. Die beschriebene, formale Stabsstelle „ÖV-Angelegenheiten“ kann als Dreh- und Angelpunkt zwischen kommunalen und interkommunalen Mobilitätsfragen agieren, die guten Erfahrungen der Informalität manifestieren und den Leitsatz **„Zusammenwachsen durch Zusammenarbeiten“** in einer kooperativen, regionalen Ausrichtung von Mobilitätsagenden steuern und vorantreiben. Dieses Setting soll genutzt werden, um regelmäßige mobilitätsbezogene Abstimmungen mit bestimmten Schwerpunkten „Anpassung an die Erlaufalbahn-Taktung“ zu veranstalten; und ein gemeinsames, übergeordnetes Mobilitätskonzept unter Einbeziehung von ansässigen Firmen, Unternehmen, Betrieben, aber auch Institutionen (FH Wieselburg: planerische Expertise und wissenschaftliche Begleitung, Beratung Land Niederösterreich: regionales Mobilitätsmanagement der Hauptregion Mostviertel der NÖ.Regional GmbH), als Vorgabe für kleinräumige Mobilitätskonzepte zu erstellen. Auch in Verhandlungen mit der niederösterreichischen Landesregierung kann informelle Zusammenarbeit verstrickt mit formellen Stellen langfristig die Forderung der Kleinstädte an der Schiene nach einer Bahnstrecke im Erlaufal sichern und ein gemeinsames, stärkeres Auftreten der Gemeinden mit Unterstützung des regionalen Mobilitätsmanagements sicherstellen.

Die Verkehrsplanung des öffentlichen Verkehrs kann nur in begrenztem Umfang mögliche Versäumnisse der Siedlungs- und Raumentwicklung kompensieren. Daher soll neben dem bereits in der Stadt- bzw. Flächenentwicklung verankerten Leitsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ auch die **„ÖV-orientierte Raum-, Siedlungs- und Projektentwicklung“** als Grundsatz bei öffentlichen und privaten Planungen verstärkt berücksichtigt werden. Gemäß dem Leitbild der ÖV-orientierten Siedlungsentwicklung, sind vorrangig Siedlungsgebiete mit sehr guter öffentlicher Anbindung (ÖV Güteklasse A und B - bereits dicht bebautes Gebiet mit hochrangiger Verkehrsanbindung) zu erschließen. Auch Entwicklungen am Wieselburger Stadtrand sollten langfristig auf die ÖV-Linienführung abgestimmt werden.

IV. RESÜMEE

Die Stadtgemeinde Wieselburg verfügt als wichtiges regionales Zentrum über eine sehr gute Ausgangslage und kann proaktiv Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs in Wieselburg und der InRegion setzen. Mit dem in Zukunft stärkeren politischen Willen kann Wieselburg eine Vorreiterrolle im Bezirk einnehmen und sich als Impulsgeber für alle Gemeinden entlang der Erlaufalbahn positionieren. Die Stadtgemeinde Wieselburg ist in der Position, einen entscheidenden Beitrag zur nachhaltigen, ÖV-orientierten Entwicklung auf kommunaler, aber auch regionaler Ebene zu leisten.



GELEITWORT

Die Projektseminare zählen im Masterstudium „Raumforschung und Raumordnung“ an der Universität Wien zu den besonders nachgefragten und beliebten Lehrveranstaltungen. Denn das Wesen dieser Projektseminare ist, dass die fortgeschrittenen Studierenden aus den Hörsälen und Seminarräumen in das „richtige Leben“ kommen. Erstmals bearbeiten sie eigene kleine Projekte vorrangig aus dem Bereich der Orts- und Regionalentwicklung. Nach einer Einführungssequenz durch uns als verantwortliche Lehrende gehen die Studierenden selbständig „ins Gelände“, machen Befragungen, führen Interviews mit Fachleuten und politisch Verantwortlichen durch. Selbständig entwickeln sie raumbezogene Strategien, die sie zum Semesterabschluss in größerer Runde und vor geladenem Fachpublikum präsentieren.

Im Jahr 2020 sind die Projektseminare – wie fast alle Lebensbereiche – von den Auswirkungen der Pandemie betroffen. Die empirische Kernphase des Projektes lag mitten in der ersten Lockdown-Zeit, weswegen das Projektgebiet nur beschränkt zugänglich war, keines der Interviews live vor Ort geführt werden konnte und auch die gemeinsame Exkursion in das Projektgebiet als wichtiger Auftakt nicht möglich gewesen ist. Trotz dieser Einschränkungen können sich die von den Studierenden in eigener Verantwortung erstellten Arbeitsergebnisse zu diesem Projektseminar, in dem Entwicklungsperspektiven für ausgewählte Gemeinden im Erlauftal zu entwickeln waren, durchaus sehen lassen! Im Mittelpunkt stehen dabei Fragen der Siedlungsentwicklung im Kontext des öffentlichen Nahverkehrs.

Wir freuen uns, dass die Stadtgemeinde die Projektgruppe, die sich mit Wieselburg befasst hat, dazu eingeladen hat, eine Kurzfassung ihrer Ergebnisse für die Diskussion in den gemeindlichen Gremien zu erstellen. Diese legen die Studierenden heute vor und wir möchten mit diesem Geleitwort die Gelegenheit nutzen, Herrn Bürgermeister Dr. Josef Leitner sowie den Fachleuten der städtischen Verwaltung nochmals unseren Dank für ihre tatkräftige Unterstützung dieses Projektes in schwierigen Zeiten auszusprechen. Wir wünschen dieser Kurzfassung eine gute und produktive Diskussion in den städtischen Gremien und freuen uns mit den beteiligten Studierenden über die positive Resonanz ihrer Arbeitsergebnisse.

Wien, im Dezember 2020

Prof. Dr. Axel Priebes und Dr. Peter Görgl

DANKSAGUNG

Wir danken der Stadtgemeinde Wieselburg für die Beauftragung der Studie „Wieselburg. Knotenpunkt der InRegion. Kleinregionale Entwicklungsperspektiven entlang der Erlauftalbahn“. Für das Vertrauen in die Raumforschung, in unser Forschungsteam und die Zusammenarbeit danken wir Herrn Bürgermeister Dr. Josef Leitner.

Für ihre Expertise zu Wieselburg und der InRegion danken wir herzlich:

- Irene Weiß, ehem. Vizebürgermeisterin Wieselburg und Autorin des Buches Lebensader Erlauftalbahn. Zum 130-jährigen Jubiläum der Bahnlinie;
- Robert Gnant, Gemeinderat in Wieselburg und ÖBB-Betriebsmanager, GB Betrieb Region Nord, Gebietsleitung Amstetten, Betriebsmanager Amstetten-Fläche;
- Stefan Hauptmann: General Plant Manager ZKW Lichtsysteme GmbH;
- Lorena Victoria Maierhofer BA, MA, Leiterin Fachbereich Marketing & Leiterin Studienbereich, FHWN Campus Wieselburg;
- Ing. Werner Roher, Messedirektor Messe Wieselburg;
- Ing. DI Bernhard Zehetgruber, Bsc, Regionales Mobilitätsmanagement der Hauptregion Mostviertel bei NÖ.regional GMBH;
- Dipl.-Ing. Oliver Wurz, Leiter Bereich Verkehrsplanung bei Rosinak&Partner. Ziviltechniker GmbH. Mitautor des Wieselburger Mobilitätskonzepts 2018.

Diese Forschungsarbeit ist im Sommersemester 2020 im Rahmen des Projektseminars aus Angewandter Geographie, Raumforschung und Raumordnung zu Entwicklungsperspektiven von Kleinstädten an der regionalen Bahnstrecke der Erlauftalbahn entstanden. Die Raumentwicklung entlang von liniengebundener Mobilitätsinfrastruktur ist ein Schwerpunktthema des Masterstudiums „Raumforschung und Raumordnung“ am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wir bedanken uns bei Prof. Dr. Axel Priebes und Dr. Peter Görgl für die fachliche Betreuung.