



Zielgebiet Rothneusiedl

1. Sitzung der Zielgebietsplattform

18. Jänner 2007

15.00–17.30 Uhr

Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 18
Stadtentwicklung und Stadtplanung
1., Rathausstraße 14-16
A-1082 Wien
TEL.: (+43 1) 40 00-8018
FAX: (+43 1) 40 00-7218
E-MAIL: post@m18.magwien.gv.at
www.stadtentwicklung.wien.at

PROTOKOLL

Vorstellung des Zielgebiets Rothneusiedl, Information über die Ausgangslage, die Interessen, die bisherigen Überlegungen zu einem Leitbild und das weitere Vorgehen

TO 1 Begrüßung und Kenntnisnahme der Tagesordnungspunkte, **Lagebericht**

GLOTTER begrüßt in seiner Funktion als Zielgebietskoordinator Rothneusiedl die Anwesenden. Die Tagesordnung wird angenommen.

Lagebericht: Vorgeschichte und Grundlagen

GLOTTER stellt die im Stadtentwicklungsplan Wien 2005 (STEP 05) enthaltenen 13 Zielgebiete vor. Es sind dies jene ausgewählten Stadtteile, auf die sich –

aufgrund ihrer Ausgangssituation oder der erwarteten Veränderungen in den nächsten Jahren – die Planungsaktivitäten der Stadt Wien konzentrieren werden.

Das Zielgebiet Rothneusiedl liegt im 10. Bezirk und umfasst eine Fläche von ca. 160 ha. Es wird im Westen von einer Eisenbahnstrecke, der Pottendorfer Linie, im Norden von der Rosiwalgasse, im Osten von der Himberger Straße und im Süden von der Stadtgrenze bzw. von der S1 begrenzt.

Nach Fertigstellung der S1 und der Anschlussstellen Rothneusiedl und Laxenburgerstraße sowie nach dem Ausbau weiterer derzeit geplanter Infrastrukturprojekte (A 24, Pottendorferlinie, Güterverteilzentrum Inzersdorf, U1-Verlängerung) ist eine Entwicklungsdynamik zu erwarten, die den prioritären Zielen der Stadtentwicklung (Abstimmung von Stadterweiterung mit dem U-Bahn-Ausbau sowie Vereinbarungen zur Grünraumentwicklung) zwar nur teilweise entspricht, jedoch eine große stadt- und regionalpolitische Herausforderung darstellt.

Grundeigentum

Die langen, schmalen Grundstücke sind im Eigentum der Stadt Wien, der Herzfelder'schen Stiftung, der ÖBB und vieler Privater. Von der Stadt Wien wird angestrebt, das Zielgebiet gesamthaft zu entwickeln; eine Verfügbarkeit über die Flächen ist für das weitere Vorgehen eine wesentliche Voraussetzung.

Infrastruktur

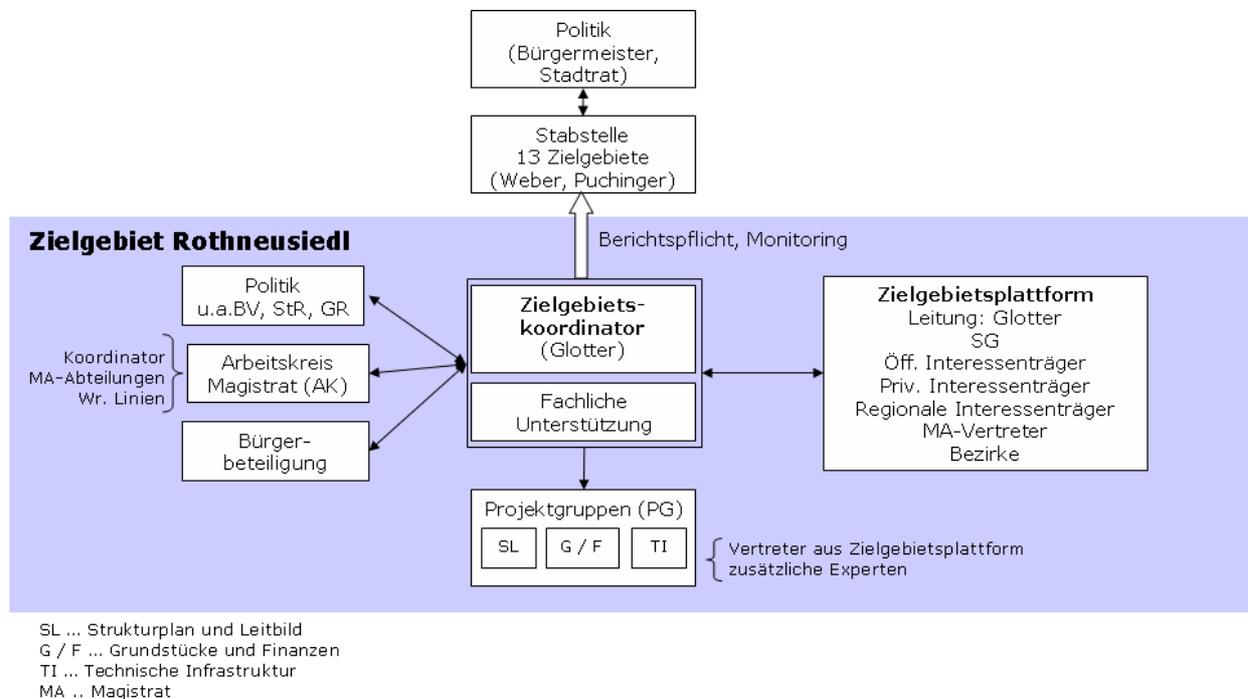
Das Zielgebiet ist infrastrukturell nicht versorgt, es gibt weder Versorgung mit Wasser und Energie noch ein Entsorgungssystem. Es ist auch keine verkehrliche Infrastruktur vorhanden. Parallel zur S1 befinden sich zwei 380KV-Leitungen.

Naturraum

Das Gebiet ist nahezu zur Gänze landwirtschaftlich genutzt, lediglich zwei in Nord-Süd-Richtung verlaufende Windschutzstreifen geben dem nach Süden sanft ansteigenden Gelände eine Struktur. In Rothneusiedl befindet sich ein wichtiger Verbindungspunkt eines „Entwicklungsszenarios Landschaft“, in dem die regional bedeutende Grünverbindung Wienerberg/ Heuberggstätten – Rothneusiedl mit dem in West-Ost-Richtung verlaufenden Liesingbachtal sowie den ökologischen Ausgleichsflächen entlang der S1 verknüpft wird und ihre Fortsetzung in der im „Regionalen Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland“ festgemachten regionalen Grünzone in Hennersdorf findet. Im Zielgebiet ist ein ca. 15 ha großer zentraler Park vorgesehen.

TO 2 Vorstellung der Projektorganisation

Von der Stabstelle der 13 Zielgebiete wurde eine gemeinsame Projektstruktur für alle Zielgebiete vorgeschlagen, die für Rothneusiedl hier dargestellt ist:



Für die Stadt Wien ist eine koordinierte Entwicklung des Zielgebietes Rothneusiedl besonders wichtig. In diesem Jahr soll daher ein Masterplan entwickelt werden, beginnend mit der 1. Sitzung der Zielgebietsplattform, bei der alle wesentlichen Akteure eingebunden sind.

Am 21. Dezember 2006 fand bereits eine erste Bürger-Information statt, bei der auch der Entwurf des Leitbildes vorgestellt wurde (siehe TO 3). Bei der Versammlung wurde intensiv diskutiert. Besonders viele Gegenstimmen gab es zum Thema Stadion und Einkaufszentrum (EKZ).

TO 3 Stand der Überlegungen zum Leitbild

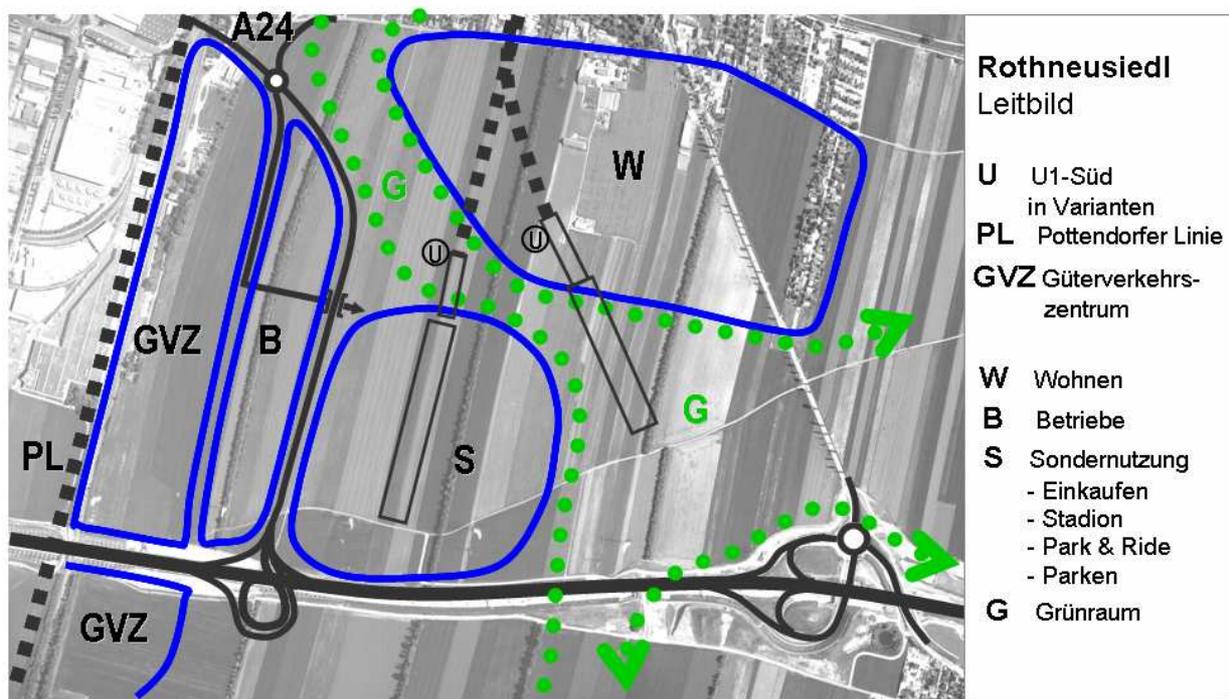
In den letzten Monaten wurde auf Basis des STEP05 ein Entwurf für ein „Leitbild Rothneusiedl“ erarbeitet. Zu den im STEP05 genannten Nutzungen kamen in der Zwischenzeit Wünsche von Magna International, ein EKZ, ein Fußballstadion, eine Seniorenresidenz sowie eine Fachhochschule am Standort zu errichten.

Die zukünftigen Nutzungen werden weitgehend von den bestehenden und geplanten Infrastrukturanlagen determiniert. Die Verlängerung der U1 sollte nahe an bestehenden und geplanten Wohngebieten erfolgen. Das GVZ sollte sich

an der Pottendorfer Linie bzw. nahe der geplanten durch das Gebiet führenden A 24 befinden, ebenso Standorte für Betriebe und Gewerbe. Derzeit wird für das Zielgebiet von 4.500 Wohneinheiten sowie von etwa 5.000 Arbeitsplätzen ausgegangen.

GLOTTER hält fest, dass das Gebiet aus Sicht der Stadt Wien nur dann entwickelt werden kann, wenn eine verkehrliche Erschließung möglich ist und die Grundeigentumsfrage geklärt ist.

Abb.: Vorschlag für ein Leitbild Rothneusiedl



Das Leitbild ist die Grundlage jeder weiteren Planung und somit eine wesentliche Voraussetzung für einen stufenweisen Ausbau des Gebietes. Aus dem abgestimmten Leitbild und dem Strukturkonzept soll im Jahr 2007 ein Masterplan entwickelt werden, der Grundlage für weitere rechtlichen Verfahren (SUP, UVP, RVP, Flächenwidmung,...) ist.

Strukturkonzept – Varianten A und B

Für das Zielgebiet wurden – parallel zum Leitbild – auch zwei Varianten (A und B) eines Strukturplanes entwickelt. Für alle Varianten sind die Grundeigentumsverhältnisse ausschlaggebend. Die beiden Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Lage der U-Bahn.

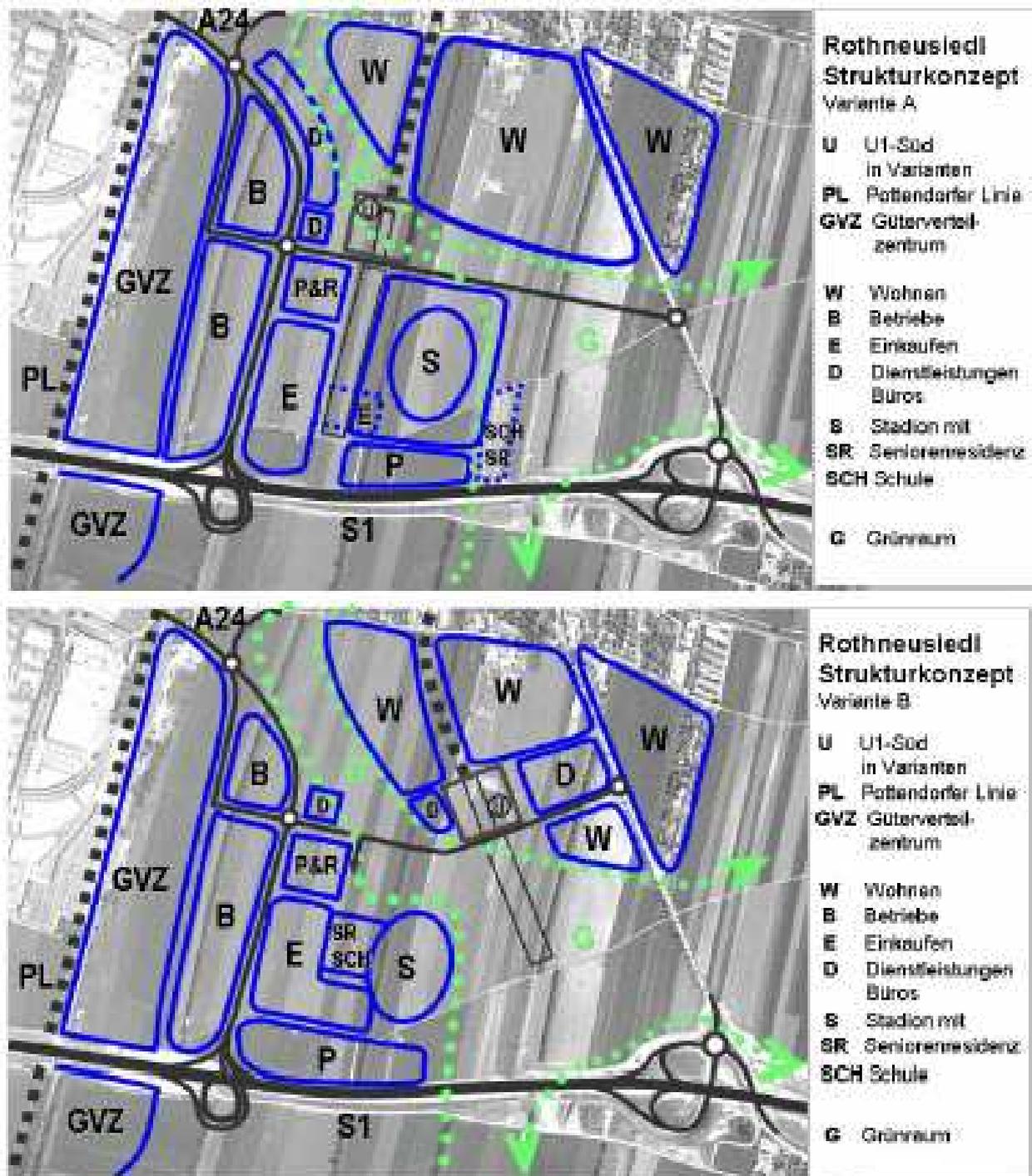


Abb.: Vorschlag für einen Strukturplan - Variante A und Variante B

Zeithorizonte

Die U1-Verlängerung ist nicht vor 2015 realistisch, ebenso wenig die Verkehrswirksamkeit der A24. Das Sportstadion und das EKZ sollen nach den Vorstellungen der Projektbetreiber jedoch schon 2011 fertiggestellt sein.

Interessen von Magna International

Die Planungen von Magna sehen ein Stadion mit 30.000(+1) Sitzplätzen (laut UEFA-Richtlinien) vor. Im Gebäudekomplex sollen weiters ein EKZ, ein Seniorenwohnheim, Gastronomie, Büros und eine Fachhochschule untergebracht sein. Insgesamt handelt es sich dabei um eine Fläche von 250.000 m². SCHNABL nennt als Beispiele die Stadien in Cardiff, Basel und Bern.

Im **Stadion** sind pro Jahr etwa 40 Fußballspiele geplant, zusätzlich sollen Konzerte und andere Veranstaltungen stattfinden. Die Trainingsplätze werden nicht in Rothneusiedl untergebracht, sondern in Hollabrunn oder in Unterwaltersdorf – abhängig vom Standort der Fußballakademie.

Das **Einkaufszentrum** sollte aus Sicht von Magna mindestens 60.000 m² Nettoverkaufsfläche aufweisen – mit dem Ziel einer Erweiterung um weitere 60.000 m² auf etwa 120.000 m². Das EKZ werde im Vergleich zu anderen EKZ in Österreich einige Besonderheiten aufweisen, wie zum Beispiel die Gestaltung als Plaza-EKZ und die Kategorien der Geschäfte (30–40 % aller Geschäfte sind im Hochpreissegment). Als Beispiele dienen ähnliche Vorhaben der Magna in Florida und Los Angeles.

Der Gebäudekomplex sollte 150.000–180.000 m² BGF aufweisen. Diese Fläche teilt sich in folgende Nutzungen: 50–60 % für das EKZ, 5–7 % für Gastronomie, 15 % für das Seniorenwohnheim, 10–15 % für Büros und 10 % für Sonstiges (Ärzte, ...). Der Gebäudekomplex soll ökologisch betrieben werden, z. B. Heizen mit Abwärme. Magna rechnet mit einer Bauzeit von 18 Monaten.

Aus der Sicht von Magna sind 8.000–10.000 **Stellplätze** (exklusive P&R-Anlage), erforderlich. Die Stellplätze befinden sich zum Teil im Gebäudekomplex. Eine Anbindung an das öffentliche Gut wurde bisher noch nicht überlegt, wie in folgender Abbildung dargestellt ist, wobei die rote Fläche die von Magna derzeit favorisierte Grundstücksfläche darstellt.



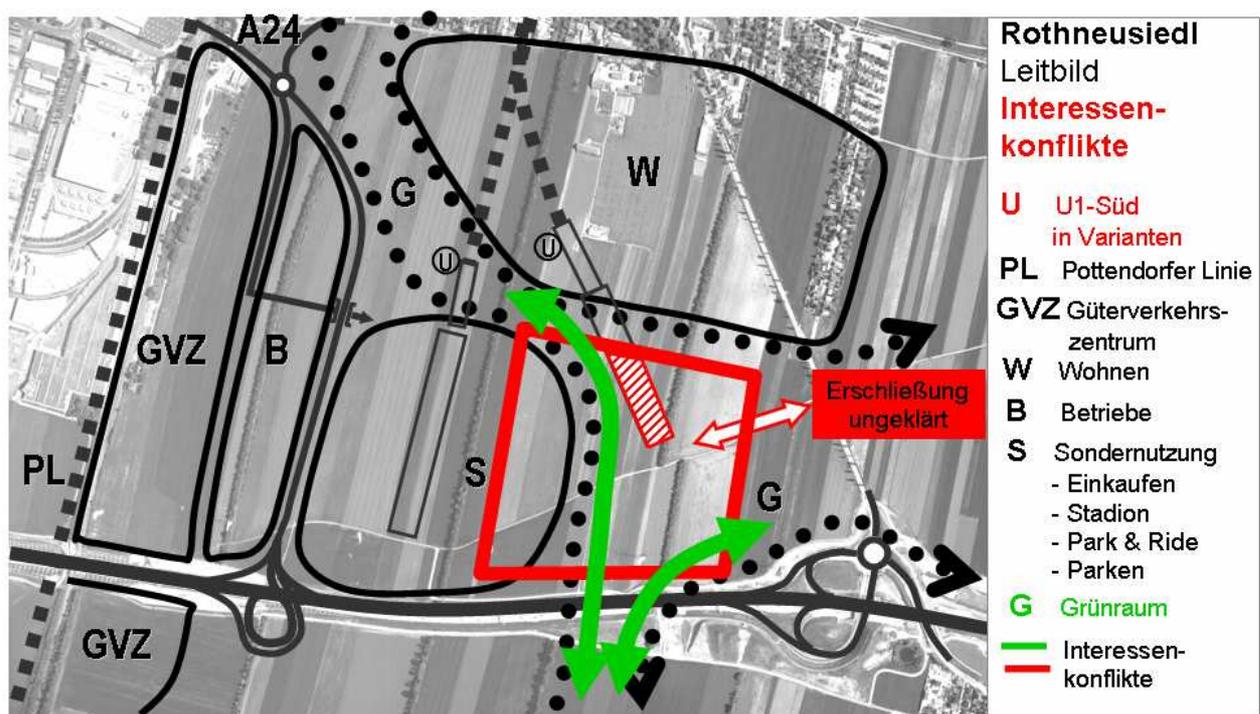
Die Stadt Wien hält fest, dass eine Erweiterung des hier gekennzeichneten roten Bereiches nach Westen in Richtung geplanter A24 - wie in der folgenden Abbildung dargestellt wird - aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen und auch hinsichtlich der zukünftigen Nutzungen des Zielgebietes sinnvoll ist.



Magna International konnte von einer Verschiebung der Fläche Richtung Westen überzeugt werden und ist derzeit bemüht, eine solche Lageveränderung zu erwirken, weiters wird an einer Klärung der Grundstückssituation gearbeitet. Ein Kaufpreisgutachten ist in Planung.

SCHNABL weist darauf hin, dass aus der Sicht Magnas für dieses Projekt nur eine „kleine UVP“ erforderlich wäre. Magna International beabsichtigt alle Bauteile im Jahr 2011 fertigzustellen. Ein „Warten auf die U-Bahn“ bis 2015 komme für Magna nicht in Frage – bis dahin werde wohl auch die Shopping City Süd renoviert sein und könne somit für das EKZ in Rothneusiedl eine Konkurrenz darstellen.

Von der Stadt Wien wird festgehalten, dass die zukünftigen Nutzungen in Rothneusiedl mit den generellen raumplanerischen Zielen der Stadt Wien abgestimmt werden müssen. Die Wünsche des Investors widersprechen derzeit einigen dieser Ziele.



TO 4 Bericht zum Verkehrskonzept

Ausgangslage

Die Himbergerstraße ist bereits derzeit stark ausgelastet; der niveaugleiche Bahnübergang an der Himbergerstraße (Donauländebahn) wirkt als Pfortner. Die Kreuzungen Oberlaaer Straße / Himberger Straße und der Kreisverkehr bei der Anschlussstelle Himberger Straße stellen Engpässe dar. Parallel zur S1 verläuft

ein Güterweg, der von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt wird und über eine Grünbrücke über die S1 in die landwirtschaftlich genutzten Gebiete der angrenzenden Gemeinden führt. Der „Leberweg“, eine historische Verbindung von Simmering nach Vösendorf, führt als Fuß- und Güterweg quer durch das Zielgebiet. Die im Bundesstraßengesetz vorgesehene A24, eine Verbindung von der A23 zur S1, führt in Nord-Süd-Richtung durch das Zielgebiet und soll die Himberger und die Laxenburger Straße entlasten und das Güterverteilzentrum, das geplante EKZ und die geplanten Gewerbegebiete an die hochrangige Infrastruktur anschließen. Die Finanzierung dieser Straße ist ungeklärt. Die Rosiwalgasse ist eine Anliegerstraße und wird als zukünftige MIV-Anbindung ausgeschlossen: sie kann keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Ein Anschluss aller Nutzungen über die Himbergerstraße ist mangels Leistungsfähigkeitsreserven nicht möglich.

Verkehrserzeugung

ROSINAK erläutert die einzelnen Stufen der Verkehrserschließung und der Nutzung, wie sie auch in der Beilage zum Protokoll dargestellt sind. Diese Stufen orientieren sich am Leitbild bzw. an den Varianten A und B.

- Stufe 1 Stadion: Schon in der Bauphase ist u.a. für Baufahrzeuge und danach für den Betrieb des Stadions eine MIV-Erschließung des Gebietes erforderlich (Querspange). Diese Erschließung kann in der ersten Stufe über einen Knoten an der Himberger Straße erfolgen. Für die Verkehrserzeugung durch Fußballspiele gibt es keine besonderen infrastrukturellen Maßnahmen außer der Querspange und keine Schutzmaßnahmen; im und um das Stadion werden Stellplätze zur Verfügung gestellt. Verkehrsbelastungen, die durch ein Fußballspiel in der ersten Stufe entstehen, müssten in Kauf genommen werden. Die ÖV-Anbindung müsste durch einen Shuttlebus zur Straßenbahnlinie 67 erfolgen.
- Stufe 2 Stadion und EKZ ($\leq 30.000 \text{ m}^2$ Nettoverkaufsfläche): Eine Anbindung an die A24 über einen zusätzlichen Knoten an der S1 ist unbedingt erforderlich. Ein Shuttlebus stellt die ÖV-Verbindung dar.
- Stufe 3 Für diese Phase mit größeren Nettoverkaufsflächen von $\geq 60.000 \text{ m}^2$ ist eine U-Bahn unbedingt notwendig. Auf der geplanten A24 ist eine getrennte Erschließung analog zur SCS erforderlich.

Die Verkehrserzeugung der geplanten Nutzungen beträgt etwa 37.200 Kfz/Tag, wobei hier lediglich ein EKZ von 30.000 m² Nettoverkaufsfläche berücksichtigt wurde. Alleine diese Verkehrserzeugung erfordert zusätzliche Erschließungen (siehe Stufe 2).

Die Prognose für die geplante A24 sieht 50.000 Kfz/Tag (Jahr 2020) vor, wobei diese Zahl derzeit von der Asfinag verifiziert wird. Die Aufnahme von Zusatzverkehren z.B. durch ein EKZ ist daher auf der geplanten A24 mehr als eingeschränkt. Ein Einkaufszentrum von 100.000–120.000 m² Nettoverkaufsfläche erzeugt aufgrund zusätzlicher 17.000 Fahrten/Tag schließlich etwa 54.000 Fahrten/Tag.

Bei den weiteren Überlegungen sollte **folgendes geklärt bzw. berücksichtigt** werden:

- Gelegenheitsverkehre, wie sie durch ein Fußballspiel erzeugt werden, können – mit Hinweis auf kurzzeitig stärkere Belastungen – in der ersten Phase abgewickelt werden. Geklärt werden sollte, ob negative Auswirkungen dieser Verkehre (ca. 1 Mal pro Woche) von der Bevölkerung und von der Bezirksvertretung in Kauf genommen werden können.
- Die Wünsche von Magna sehen derzeit keine Anbindung an das öffentliche Gut vor, auch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist nicht geklärt. In den ersten vier Jahren nach Stadioneröffnung müsste bis zur Fertigstellung der U1-Verlängerung ein Shuttlebus von und zur Straßenbahnlinie 67 eingerichtet werden.
- Eine Verschiebung des geplanten Gebäudekomplexes (roter Bereich in der Abbildung) nach Westen an die geplante A24 hätte aus Sicht der Stadt Wien viele Vorteile und erleichtert die Verkehrserschließung.
- Die Funktion der A24 muss geklärt werden (Verbindungs- oder Erschließungsfunktion) → In diesem Zusammenhang muss auch geklärt werden, ob ein UVP-Verfahren nur für einen Teilabschnitt der A24 möglich ist. Laut Gesetz ist dies derzeit nicht möglich, es sei denn, es wird nur eine Anschlussstelle errichtet. Allerdings würde dies die Streichung der A24 aus dem Bundesstraßengesetz bedeuten, was nicht im Interesse der Stadt Wien ist. Dazu kommt, dass die Finanzierung dieser Straße ungeklärt ist. FROMM hält fest, dass ein großes UVP-Verfahren nicht vor 2012 abgeschlossen werden könne, die A24 könne daher frühestens im Jahr 2015 verkehrswirksam sein. Die Asfinag wird bis zur nächsten Sitzung die aufgeworfenen rechtliche Fragen klären.

Öffentlicher Verkehr

Das Gebiet wird von der ÖBB-Pottendorferlinie, die derzeit ausgebaut wird, sowie von mehreren Regionalbussen auf der Himbergerstraße erschlossen. Die geplante Verlängerung der U1 endet derzeit in zwei Varianten im Zielgebiet und könnte im Jahr 2015 verkehrswirksam sein – vorbehaltlich der Finanzierung. Die U1-Verlängerung beinhaltet auch eine Wendeanlage in Rothneusiedl. Eine städtebauliche Entwicklung Rothneusiedls setzt in jedem Fall eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs voraus. Die Lage der U-Bahn sollte sich am Wohngebiet orientieren. GLOTTER weist darauf hin, dass die Errichtung eines Stadions und vor allem eines EKZ mit einem U-Bahn-Anschluss sinnvoll ist (vgl. Stufe 2).

Zusammenfassend wird zum Thema Verkehr festgehalten:

- **Für die Errichtung eines Stadions genügt in einer ersten Phase die Erschließung über eine Stichstraße von der Himberger Straße sowie die Installierung eines Shuttle-Busses.**
- **Die Errichtung eines EKZ in der Größe von max. 30.000 m² Nettoverkaufsfläche in Ergänzung zu einem Stadion erfordert eine zusätzliche Anbindung an die S1.**
- **Im Falle eines EKZ mit 60.000 m² Nettoverkaufsfläche ist weiters eine U1-Verlängerung erforderlich.**
- **Wird ein überregionales EKZ mit 100.000–120.000 m² Nettoverkaufsfläche errichtet, reichen diese Maßnahmen keinesfalls aus. Die Gesamtverkehrserzeugung von ca. 54.000 Fahrten/Tag erfordert auf der A24 eine getrennte Erschließung analog zur SCS.**

TO 5 Bericht zum Thema Einkaufszentrum

STÖFERLE wurde von der MA 18 beauftragt, die Auswirkungen eines EKZ in Rothneusiedl auf den Einzelhandel in Favoriten und Umgebung zu untersuchen. Folgende Varianten wurden gegenübergestellt:

- EKZ mit 30.000 m² Nettoverkaufsfläche
- EKZ mit 60.000 m² Nettoverkaufsfläche
- EKZ mit 120.000 m² Nettoverkaufsfläche

Als Untersuchungsgebiet wurden der 10./11./12. Bezirk, der 23. Bezirk ohne Mauer und Rodaun sowie die angrenzenden niederösterreichischen Gemeinden und Vösendorf, Wiener Neudorf und Biedermannsdorf herangezogen. Geplante

EKZ-Projekte wurden in der Untersuchung berücksichtigt, ebenso das Bevölkerungswachstum.

Die wesentlichen Aussagen der Untersuchung sind:

- Im Untersuchungsgebiet befinden sich 850.000 m² Nettoverkaufsflächen, davon ist ein großer Teil der SCS zuzurechnen. Im Untersuchungsgebiet besteht schon heute ein **Überhang an Nettoverkaufsflächen** im Ausmaß von 80.000 m². Mit dem geplanten EKZ am zukünftigen Hauptbahnhof erhöht sich dieser Überhang auf etwa 100.000 m².
- Fazit: Es gibt keinen Bedarf für ein EKZ der untersuchten Größenordnungen in Rothneusiedl. Ein EKZ dieser Größenordnungen würden das Zentrengefüge im 10. Bezirk nachhaltig verändern und die bestehenden Zentren (Zentralbereich Favoriten mit sehr gut erschlossener Fußgängerzone und Hanssonzentrum) deutlich schwächen.
- Synergien zwischen einem Sportstadion und einem EKZ („Cross Selling“) sind auf Basis des derzeitigen Verhaltens der österreichischen Sportfans (5.000–7.000 BesucherInnen pro Spiel) eher gering einzustufen.
- Ein EKZ mit 30.000 und 60.000 m² Nettoverkaufsfläche mit dem üblichen Branchenmix ist auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht problematisch, da die SCS eine zu große Konkurrenz darstellt. Ein solches EKZ würde vielmehr die **bestehenden Geschäftsstraßen im Nahbereich schwächen. Betriebswirtschaftlich** denkbar erscheinen nur ...
 - a) ... ein Nahversorgungszentrum für das geplante Wohngebiet (4.500 Haushalte) und für die Bevölkerung, die schon jetzt im Nahbereich wohnt. Etwa 5.000 bis 6000 m² Nettoverkaufsfläche könnten dabei auf die (zu Fuß erreichbare) Nahversorgung fallen, die verbleibenden 20.000–25.000 m² könnten als Möbelhaus genutzt werden – für Einrichtungsgegenstände besteht trotz im Nahbereich vorhandener Möbelhäuser noch ein Defizit. Dies wäre zentrenstrukturell gerade noch vertretbar.
 - b) ... ein EKZ in der Größenordnung von 100.000–120.000 m² Nettoverkaufsfläche, das der SCS **Konkurrenz** machen könnte. Dabei ist aber unbedingt darauf hinzuweisen, dass der Zentralbereich Favoriten mit der Fußgängerzone sowie das Hanssonzentrum einen deutlichen Funktions- und Umsatzverlust aufweisen würden. Der Zentralbereich Favoriten würde durch ein EKZ mit einer Nettoverkaufsfläche von 30.000 m² 10% Umsatzverlust, mit einer Nettoverkaufsfläche von

60.000 m² 15% Umsatzverlust und mit einer Nettoverkaufsfläche von 120.000 m² 35% Umsatzverlust erleiden. Das Einkaufszentrum am zukünftigen Bahnhof Wien ist dabei noch nicht berücksichtigt.

TO 6 Stellungnahmen und Diskussion

In der Diskussion wird auf folgendes hingewiesen:

- Die hohen Verkehrsbelastungen erscheinen nicht vertretbar.
 - Die Kaufkraftentwicklung geht zurück. Da im Untersuchungsgebiet schon heute ein Verkaufsflächenüberhang existiert, erscheint ein Einkaufszentrum nicht vertretbar. STÖFERLE ergänzt dazu: *De Facto wird es in Zukunft kein Kaufkraftwachstum geben, lediglich in den Bereichen Internet und Mobiltelefonie.*
 - Aus der Sicht der Bezirksvertretung muss das Projekt gründlich überarbeitet werden, vor allem was die zu erwartenden Verkehrsbelastungen und die Auswirkungen auf die Geschäfts- und Zentrenstruktur in Favoriten betrifft. Generell sollte die Notwendigkeit eines neuen Sportstadions für Wien hinterfragt werden.
 - ROSENBERGER weist darauf hin, dass die finanziellen Belastungen, die die öffentliche Hand durch dieses Projekt tragen muss, dargestellt werden müssen. Kosten und Nutzen des Stadions und des Einkaufszentrums für die Stadt Wien müssen gegenübergestellt werden.
 - Ein Widmungsverfahren für das vorliegende Projekt dauert mindestens 12 Monate. Für das Widmungsverfahren muss eine positive RVP vorliegen, wobei das Vorhaben in seiner derzeitigen Form vermutlich nicht raumverträglich ist. Weiters wird darauf hingewiesen, dass für die Verkehrserschließung ein Flächenwidmungsplan vorliegen muss.
- **Zusammenfassend wird festgestellt, dass ein Einkaufszentrum jedenfalls einer Erschließung von der A 24, allenfalls in einer 1. Baustufe, bedarf und dass ein Einkaufszentrum jeder Größe erhebliche Auswirkungen auf das Zentrum Favoriten hat. Das Vorhaben erscheint derzeit nicht genehmigungsfähig.**

TO 7 Ausblick und weiteres Vorgehen

Angesichts dieser Ausgangssituation und der offenen Fragen werden folgende Arbeitsaufträge bis zur nächsten Sitzung im März 2007 vereinbart:

Was	Wer	Bis wann
Klärung Verfahrensablauf für eine 1. Baustufe der A24 mit einer Anschlussstelle an die S1	FROMM (Asfinag)	Ende Februar 2007 an GLOTTER + ROSINAK&Partner
Verkehr: Planfall 2020 S1/A24 ohne geplante Nutzungen (Abstimmung der vorliegenden Verkehrsprognosen)	FROMM (Asfinag)	Ende Februar / Anfang März 2007 an GLOTTER + ROSINAK&Partner
Klärung und Zusammenfassung des Verfahrensablaufs von der SUP bis zur Widmung	HRNCIR (MA 21B)	Mitte Februar 2007 Information an GLOTTER
Verschiebung der Optionsfläche nach Westen bis zur A24 und Optionierung der Verbindung zur Himberger Straße	SCHNABL (Magna)	Mitte Februar 2007 Information an GLOTTER
Prüfung der Genehmigungsfähigkeit eines Einkaufszentrums mit ≥ 30.000 m ² Nettoverkaufsfläche (RVP-Vorbeurteilung)	SCHNABL (Magna)	Mitte Februar 2007 Information an GLOTTER

Im Weiteren sollen die in der TO-DO-Liste aufgelisteten Fragen geklärt werden und der Entwurf für das Leitbild präzisiert werden, wobei jedenfalls ein Gesamtvorschlag für das Zielgebiet notwendig ist. **Die 2. Sitzung der Zielgebietsplattform findet im März 2007 statt.** Der genaue Termin wird per Einladung bekannt gegeben. In der Zwischenzeit werden die Arbeitskreise tagen.

Wien am 22. Januar 2007

Protokoll: Andrea Weninger (Rosinak & Partner ZT GmbH)

Karl Glotter (MA 18)

Beilage: Präsentation 18.1.2007