



# RAUMDIALOG

Magazin für Raumordnung und Raumentwicklung in Niederösterreich

Nr. 3/2020

City-Kompass Amstetten:  
*Stadtentwicklung auf Kurs gebracht.*

Seite 14

Stadt der vielen Zentren.  
*Wiener Fachkonzept für die Erneuerung  
der Mittelpunkte des städtischen Lebens.*

Seite 16

Die Pressburger Bahn:  
*Legende mit Potential für den nieder-  
österreichisch-slowakischen*

*Grenzraum.*

Seite 20

**Polyzentralität:**  
räumliche Konzepte  
unter neuen Aspekten.



**aktuell:** Boden für Alle.

Eine Ausstellung des Architekturzentrum Wien.

Seite 18



Photo: www.Shutterstock.com

# Inhalt

## IMPRESSUM RAUMDIALOG:

Magazin für Raumordnung und  
Raumentwicklung in Niederösterreich.

## MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER:

Amt der NÖ Landesregierung,  
Gruppe Raumordnung, Umwelt und  
Verkehr – Abteilung Raumordnung und  
Gesamtverkehrsangelegenheiten,  
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten

## REDAKTION:

Gilbert Pomaroli, Christina Ruland  
Amt der NÖ Landesregierung,  
Abteilung Raumordnung und  
Gesamtverkehrsangelegenheiten,  
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten,  
Tel.: 02742 / 9005 / 14128  
E-Mail: christina.ruland@noel.gv.at  
Redaktionelle Mitarbeit:  
Dominik Dittrich, Alexandra Schlichting (beide  
Abteilung Raumordnung und  
Gesamtverkehrsangelegenheiten)

Namentlich gezeichnete Artikel müssen  
nicht mit der Meinung der Redaktion  
übereinstimmen. Für unverlangt eingesandte  
Beiträge wird keine Haftung übernommen.  
Die Redaktion behält sich das Recht vor,  
Beiträge zu überarbeiten und zu kürzen.

## ABBILDUNGEN:

Alle Fotos, die nicht extra gekennzeichnet sind,  
stammen aus unserem Archiv.

## GRAFISCHE KONZEPTION

### UND UMSETZUNG:

www.horvath.co.at

## ÜBERSETZUNGEN:

Mandana Taban, www.translatingfilms.at

## DRUCK:

Gugler GmbH, 3390 Melk

## ABONNEMENTS UND EINZELBESTELLUNG:

Die Zeitschrift „Raumdialog“  
wird kostenlos abgegeben.  
Abonnement- und Einzelbestellungen richten  
Sie bitte an die Redaktionsleitung.  
Tel.: 02742 / 9005 / 14128  
E-Mail: christina.ruland@noel.gv.at

## VERLAGS- UND ERSCHEINUNGSORT:

St. Pölten

## OFFENLEGUNG LAUT § 25 MEDIENGESETZ:

Medieninhaber: Amt der NÖ Landesregierung,  
Abteilung Raumordnung und  
Gesamtverkehrsangelegenheiten,  
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten

## ERKLÄRUNG DER GRUNDLEGENDEN RICHTUNG DER ZEITSCHRIFT:

Die vierteljährlich erscheinende Zeitschrift  
„Raumdialog“ informiert über den Stand und  
die Entwicklung der Ordnung und Gestaltung  
der räumlichen Umwelt in Niederösterreich.

## Thema Polyzentralität – räumliche Konzepte unter neuen Aspekten

### Regionale Zentren und Daseinsvorsorge:

Überlegungen der Raumplanung in der Pandemie. .... 4

### Indikator für polyzentrische Raumentwicklung:

Zu- und Abwanderung in den niederösterreichischen Bezirkshauptorten. .... 6

### Auf dem Weg aus der „neuen Normalität“ in die Zukunft:

Eine Krise und ihre Folgen für Regionen und Zentren. .... 10

### {Poly}zentrale Orte:

Ein krisenfestes Konzept der Raumordnung neu gedacht. .... 12

### City-Kompass Amstetten:

Stadtentwicklung auf Kurs gebracht. .... 14

### Stadt der vielen Zentren.

Wiener Fachkonzept für die Erneuerung der Mittelpunkte des städtischen Lebens. .... 16

## Dialog national

### Boden für Alle.

Eine Ausstellung des Architekturzentrum Wien. .... 18

## Dialog international

### Die Pressburger Bahn:

Legende mit Potential für den niederösterreichisch-slowakischen Grenzraum. .... 20

## Zusammenfassung

English Summary ..... 23

Der eilige Leser ..... 24

## Polyzentralität: Daseinsvorsorge im Licht der Krisenbewältigung.

## Regionale Zentren: neue Stellenwerte für Planungsstrategien.

Das vergangene halbe Jahr hat uns nicht nur vor große Herausforderungen gestellt, sondern uns auch Abhängigkeiten bewusstgemacht: Der Ruf nach mehr Regionalität in den Versorgungsstrukturen wurde immer lauter. Die Antwort darauf lautet Polyzentralität – jeder Region ihr Zentrum.



Es geht uns hier vor allem um ein flächendeckendes und in ausreichender Quantität sowie Qualität bereitgestelltes Angebot von Gütern und Dienstleistungen für alle Landsleute.

Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, müssen wir unsere Strategien der regionalen Versorgung reflektieren und „regionalen Zentren“ eine neue Bedeutung geben. Polyzentralität ist keine neue Idee, bietet aber gerade im Lichte der Covid-19-Krise neue Perspektiven. So kann etwa angesichts aktueller Suburbanisierungstendenzen auch der ländliche Raum an Kraft und Bedeutung gewinnen.

Die Krise bewältigen ist eine Sache – daraus etwas lernen eine andere. Polyzentralität ist dabei ein hilfreicher Denkanstoß mit vielfältigen Aspekten.

Ihre

Johanna Mikl-Leitner/Landeshauptfrau von Niederösterreich

Was hat die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen mit Raumplanung zu tun – ist dies nicht ein Thema der Wirtschaft? Wie so oft liegt die Antwort darin, dass Raumordnung für jegliche Nutzung des Raums den geordneten Rahmen sichert und somit auch Partner der Wirtschaft ist. Daseinsvorsorge ist deshalb seit jeher eine wesentliche Aufgabe der Raumordnung, und zwar – da bereits seit langer Zeit der wirtschaftliche Aktionsradius immer weiter gezogen wird – der überörtlichen Raumordnung.



Engpässe während der Monate des Lockdowns im Zuge der aktuellen Pandemie haben den Ruf nach Regionalität wieder verstärkt. In der Planungspraxis bedeutet dies, dass die Sicherung von Einrichtungen der Versorgung sowie eine entsprechende Erreichbarkeit der regionalen Zentren – etwa der Bezirkshauptstädte – wieder stärker ins Blickfeld rückt. Damit einher geht eine Schwerpunktsetzung auf die Sicherung, aber auch auf den Ausbau des Angebots an Arbeitsplätzen und an Daseinsgrundfunktionen. Dies umfasst in diesem Fall insbesondere Versorgungs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, aber auch den öffentlichen Verkehr.

Eine polyzentrale Entwicklung mit starken regionalen Zentren scheint daher wieder mehr und mehr zu einer Schlüsselaufgabe für die Raumordnung in Niederösterreich zu werden – nicht zuletzt deshalb, weil wir damit auf die bisherige Strategie der Dezentralisierung mit ihrem Ziel der Stärkung unserer Regionen aufbauen.

Ihr

Stephan Pernkopf/LH-Stellvertreter

# Regionale Zentren und Daseinsvorsorge:

## *Überlegungen der Raumplanung in der Pandemie.*

Die letzten Monate brachten für viele von uns vielerlei persönliche Herausforderungen. Nun rücken Fragen nach den wirtschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Auswirkungen der Krise stärker in den Fokus, wobei die Blickwinkel je nach thematischem Schwerpunkt bzw. Arbeitsbereich ganz unterschiedlich sind. Als Querschnittsmaterie muss auch die Raumentwicklung Überlegungen zum Umgang mit Krisensituationen anstellen, da sich unter deren Vorzeichen vor allem die Daseinsvorsorge besonders herausfordernd gestaltet. Wird in der Wirtschaft zunehmend nach Regionalität gerufen, müssen Raumentwicklung und -planung wieder mehr Richtung Polyzentralität denken.

Der Begriff der Daseinsvorsorge ist überaus vielfältig. Die Raumordnung unterscheidet traditionell zwischen sieben verschiedenen Daseinsgrundfunktionen: Wohnen, Arbeit, Erholung, Bildung, Verkehr, Kommunikation sowie Ver- und Entsorgung. Zusätzlich wird die Ernährung als achter Eckpfeiler zur Grundversorgung gezählt. Idealerweise finden sich die Einrichtungen gebündelt an einem Ort bzw. einem regionalen Zentrum – nicht zuletzt, um das Versorgungsgleichgewicht für die Landesbevölkerung sicherzustellen.

**Daseinsvorsorge in der Krisensituation.** Verschiedene Entwicklungstendenzen – nicht zuletzt geringe bzw. sich verringende finanzielle Mittel der öffentlichen Hand, Konzentrationstendenzen in der Marktwirtschaft, eine fortschreitende Liberalisierung des Handels oder steigende Qualitätsansprüche der Bevölkerung – haben in den letzten Jahren jedoch dafür gesorgt, dass sich das Ungleichgewicht in der Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen und Gütern der Grundversorgung verstärkt hat. Die fortschreitende Digitalisierung, vor allem aber die Corona-Krise der letzten Wochen bzw. Monate spielt dabei eine überaus relevante bzw. verstärkende Rolle, da sie für die NutzerInnen von Einrichtungen der Grundversorgung

(Güter und Dienstleistungen) unter anderem zwei essentielle Herausforderungen mit sich gebracht und vor allem unter zwei Aspekten existentielle Zwickmühlen deutlich gemacht hat:

- **Unsicherheit – Sicherheit:** Einige Produktgruppen waren zeitweise ausverkauft, und es herrschte Unsicherheit, ob und wann die entsprechenden Güter (wieder) verfügbar sein würden. Und schließlich konnten bestimmte Dienstleistungen bzw. Produkte auch tatsächlich erst nach dem Lockdown wieder in Anspruch genommen werden. Die Digitalisierung mit ihren Angeboten im Internet konnte hier nur zum Teil Ersatz bieten. Regionale Nahrungsmittelproduzenten konnten in diesem Zusammenhang jedoch punkten und werden nun verstärkt als Traggpfeiler der Daseinsgrundfunktion „Ernährung“ wahrgenommen, wodurch sie auch das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung erhöht haben. Dies hat letztlich auch die Stärkung der regionalen Wirtschaftskreisläufe sowie eine engere Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Region nach sich gezogen.
- **Unabhängigkeit – Abhängigkeit:** Komplexe Produktionsketten und lange Lieferwege haben die große Abhängigkeit von Produktionsstandorten im Ausland offenbart: Lebenswichtige Güter und Dienstleistungen sind außer Reichweite

# Thema Polyzentralität – räumliche Konzepte unter neuen Aspekten



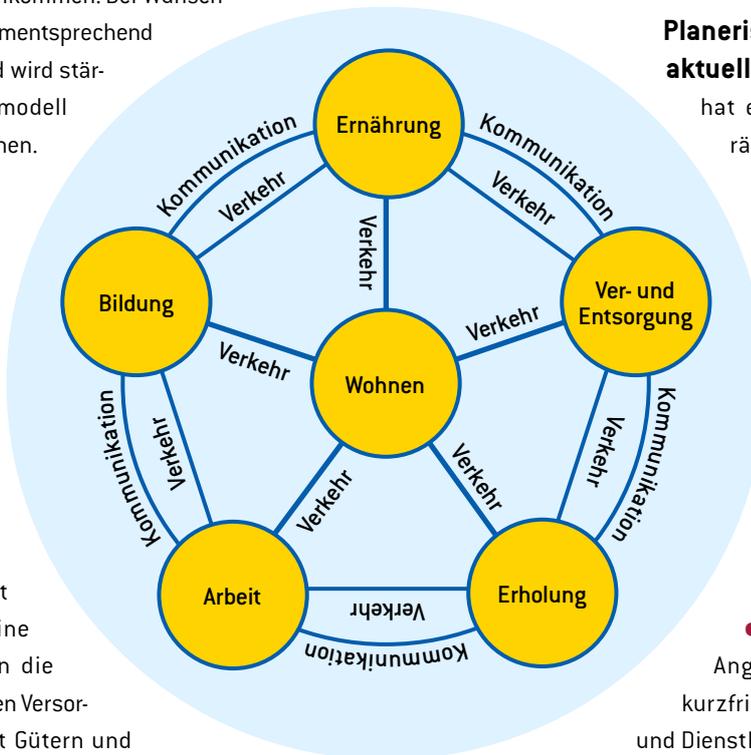
Foto: www.shutterstock.com

gerückt, ihre Beschaffung liegt zum Teil außerhalb der eigenen Zuständigkeit und Kompetenz. Abhol- oder Lieferservices sowie die spontane Errichtung landeseigener Produktionsketten von lokalen und regionalen AnbieterInnen konnte dem Wunsch nach geringerer Abhängigkeit von externen Einflüssen nur geringfügig nachkommen. Der Wunsch nach Regionalität hat dementsprechend Auftrieb bekommen und wird stärker denn je als Gegenmodell zur Globalisierung gesehen.

## Räumliche Konzepte unter neuen Aspekten.

Schon im Europäischen Raumentwicklungskonzept von 1999 wurde die Bedeutung regionaler Zentren für die Entwicklung ländlicher Regionen betont. Auch das Österreichische Raumentwicklungskonzept 2011 argumentiert in eine ähnliche Richtung, wenn die Sicherung der wohnortnahen Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen als zentrale Herausforderung der Gegenwart und Zukunft betont wird. Wohnortnah ist in diesem Zusammenhang gleichbedeutend mit „regional“ zu interpretieren. Davon ausgehend sowie aufbauend auf bisher angewendete Planungsstrategien, könnte sich auch die NÖ Raumplanung dem Thema „Zentrale Orte“ bzw. „Kristallisationskerne“ unter neuen Aspekten zuwenden, vor allem angesichts aktueller Suburbanisierungstendenzen in manchen

Teilregionen. Das Beispiel der Bundeshauptstadt als „Stadt der vielen Zentren“ könnte dabei auch Anregungen für die Hierarchien von Zentren innerhalb eines zentralen Ortes geben. All diese Überlegungen könnten in der Folge ihren Niederschlag in den künftigen regionalen Leitplanungsprozessen finden.



## Planerischer Grundgedanke im aktuellen Licht.

Die Corona-Krise hat eindrücklich gezeigt, dass räumliche Nähe, kurze Wege, Regionalität bzw. Bündelung sowie Vielfalt an Angeboten in regionalen Zentren in mehrfacher Hinsicht einen Vorteil darstellen:

- räumlich, da wohnortnahe Angebote die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichern, und zwar durch geringe Liefer- und Fahrzeiten auch noch kostengünstig
- zeitlich, da wohnortnahe Angebote eine zeitnahe, also kurzfristige Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen gewährleisten

Im NÖ Raumordnungsgesetz ist seit jeher die „ausreichende Versorgung der Regionen mit technischen und sozialen Einrichtungen“ ausdrücklich als Ziel der überörtlichen Raumordnung genannt (vgl. § 1 Abs 2 Zif 2a). Diesem Grundgedanken ist in Zukunft wohl noch stärker und in einer breiteren Anwendung in den verschiedenen Planungsprozessen auf regionaler und landesweiter Ebene Augenmerk zu schenken.

# Indikator für polyzentrische Raumentwicklung:

## *Zu- und Abwanderung in den niederösterreichischen Bezirkshauptorten.*

Neben dem Europäischen Raumentwicklungskonzept strebt auch das ÖREK 2011 polyzentrische Strukturen „mit netzförmigen Verflechtungen, die eine tradierte Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Kommunen immer stärker überformen“<sup>1</sup> an. In Niederösterreich wurde bereits im LEK 2004 formuliert: „Die Zentren sollen [...] als Mittelpunkte innerhalb des Siedlungsnetzes regionale Synergien sammeln, [...] durch ihre Agglomerationsvorteile für ihre Region wirken“ und außerdem „durch ihre Anbindung an die zentralen Verdichtungsgebiete [...] wettbewerbsfähige Standortalternativen sein.“ Folglich ist „die Entwicklung in den einzelnen Teilräumen [...] auf die Versorgungs- und Arbeitsplatzzentren zu konzentrieren, eine räumlich zersplitterte Entwicklung [...] zu verhindern“<sup>2</sup>.

Inwieweit es in den letzten Jahren und Jahrzehnten gelungen ist, die Bezirkshauptorte als wesentliche regionale Zentren und damit als Motoren der regionalen Entwicklung zu stärken, zeigen unter anderem Wanderungsbewegungen, die als „Abstimmung mit den Füßen“ die von der Wohnbevölkerung subjektiv wahrgenommenen lokalen Bedingungen widerspiegeln. Folglich kann eine differenzierte Analyse aktueller Migrationsdaten gewisse Hinweise auf die Entwicklung einer polyzentrischen Raumstruktur in Niederösterreich liefern. Im Rahmen der Studie „Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion“<sup>3</sup> wurden Zu-, Ab- und Binnenwanderungen in den Gemeinden Niederösterreichs und des Burgenlands für die Periode 2002 – 2016 untersucht. Dabei standen nicht nur Migrationsmuster und deren Veränderung im Fokus, sondern auch deren Erklärung, etwa der Einfluss lokaler Bedingungen wie Arbeitsplatzangebot, Infrastrukturausstattung oder Bodenmarkt auf Wanderungsbewegungen.

**Veränderte Bedeutung: Wanderungssalden in den Bezirkshauptorten.** Hinter der Betrachtung der Wanderungssalden steht die Hypothese, dass Zentren ihre Rolle als Mittelpunkte des Siedlungsnetzes und Motoren der regionalen Wirtschaft nur dann behaupten oder ausbauen können, wenn die Zuwanderung in das Zentrum höher ist als die dortige Abwanderung. In Tabelle 1 werden daher die (auf die EinwohnerInnenzahl bezogenen) Wanderungssalden der Bezirkshauptorte Niederösterreichs in den fünf Planungsregionen<sup>4</sup> gegenübergestellt und mit den Werten in den ländlichen Gebieten außerhalb der Zentren verglichen. Um den Einfluss der Wirtschafts- und Finanzkrise ab 2007 und der Flüchtlingskrise 2015 abschätzen zu können, wurden die Werte nach drei Zeitperioden (2002 – 2006, 2007 – 2011, 2012 – 2016) differenziert berechnet.

**Wechselhafte Entwicklung: Bezirkshauptorte zwischen Plus und Minus.** Es zeigt sich, dass die Wanderungssalden in den meisten Bezirkshauptorten über alle Zeitperioden positiv und in der Regel klar höher sind als in den

1) Österreichisches Raumentwicklungskonzept (ÖREK) 2011, S 82

2) Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich (LEK) 2004, S. 34

3) Kramar et al. 2019 im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost

4) Planungsregionen gemäß Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004



Fotos: www.shutterstock.com

**Tabelle 1: Wanderungssalden der Bezirkshauptorte Niederösterreichs nach Planungsregionen**

	Wanderungssaldo/EW*		
	02 – 06	07 – 11	12 – 16
<b>Zentralraum Zentren</b>	<b>+8,9</b>	<b>+5,0</b>	<b>+10,1</b>
St. Pölten [Z06]**	+9,5	+3,0	+10,0
Krems/Donau [Z05]	+5,9	+3,8	+6,8
Tulln/Donau [Z04]	+14,4	+17,2	+16,7
Lilienfeld [Z03]	-2,2	-10,6	+3,8
<b>Zentralraum Rest</b>	<b>+6,7</b>	<b>+5,7</b>	<b>+7,7</b>
<b>Mostviertel Zentren</b>	<b>+1,9</b>	<b>-0,5</b>	<b>+6,7</b>
Amstetten [Z04]	+2,9	-1,9	+7,4
Waidhofen/Ybbs [Z03]	-0,1	-2,9	+1,0
Melk [Z03]	+2,3	+9,3	+14,8
Scheibbs [Z03]	+1,4	+1,2	+8,2
<b>Mostviertel Rest</b>	<b>+0,9</b>	<b>-0,5</b>	<b>+2,4</b>
<b>Industrieviertel Zentren</b>	<b>+9,2</b>	<b>+4,1</b>	<b>+12,1</b>
Wr. Neustadt [Z05]	+9,8	+7,9	+14,6
Baden [Z04]	+8,2	+2,4	+13,2
Mödling [Z04]	+4,1	-0,6	+4,9
Neunkirchen [Z04]	+16,8	+1,5	+12,4
Bruck/Leitha [Z03]	+11,2	+6,4	+13,9
<b>Industrieviertel Rest</b>	<b>+8,8</b>	<b>+6,3</b>	<b>+9,1</b>
<b>Waldviertel Zentren</b>	<b>+2,0</b>	<b>+0,8</b>	<b>+6,6</b>
Zwettl [Z04]	+1,6	-1,5	+2,5
Horn [Z04]	+1,7	+10,4	+10,9
Waidhofen/Thaya [Z04]	+7,6	+2,1	+7,5
Gmünd [Z04]	-2,5	-7,0	+8,9
<b>Waldviertel Rest</b>	<b>-2,3</b>	<b>-1,9</b>	<b>+1,1</b>
<b>Weinviertel Zentren</b>	<b>+15,7</b>	<b>+10,3</b>	<b>+11,6</b>
Korneuburg [Z04]	+9,1	+10,1	+10,6
Hollabrunn [Z04]	+11,8	+8,6	+4,7
Mistelbach [Z04]	+13,3	+4,7	+17,4
Gänserndorf [Z03]	+32,6	+18,8	+14,2
<b>Weinviertel Rest</b>	<b>+8,2</b>	<b>+6,1</b>	<b>+8,5</b>
<b>NIEDERÖSTERREICH</b>	<b>+6,4</b>	<b>+4,3</b>	<b>+7,6</b>

\*) Zuwanderungen - Abwanderungen pro Jahr pro 1.000 Einwohner im Jahresdurchschnitt

\*\*\*) Zentraler Ort gemäß dem inzwischen außer Kraft gesetzten Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm (LGBl. 8000/24)

Datengrundlage: Statistik Austria, zur Verfügung gestellt von Landesstatistik NÖ

ländlichen Gebieten. Ebenso deutlich ist aber auch der Einbruch dieser positiven Entwicklung in Folge der Finanzkrise, von dem die Zentren stärker betroffen waren als deren Umgebung. Im Zentralraum, im Most- und im Industrieviertel fallen die Werte der Zentren in dieser Phase sogar hinter die ländlichen Gebiete zurück, aber auch im Wald- und Weinviertel sind kurzfristig Auswirkungen der Krise deutlich zu beobachten. Über den gesamten Untersuchungszeitraum weisen die Bezirkshauptorte im Wein- und Industrieviertel die stärksten Wanderungsgewinne auf. Die ebenfalls stark positiven Werte in Melk und Tulln sprechen zwar für eine Fortsetzung der Suburbanisierung der Großstadtregion

Wien, jedoch findet diese immer stärker im Sinne einer dezentralen Konzentration

in den regionalen Zentren statt. Deutlich

geringer sind die Zuwächse in den

Bezirkshauptorten

des Wald- und

Mostviertels. Doch

auch hier widersetzen sich viele Zentren

dem allgemeinen

Abwanderungstrend.

In der Periode nach der

Wirtschafts- und Finanz-

krise weisen hier alle Zentren

sogar Wanderungsgewinne auf und

heben sich dadurch deutlich von den ländlichen

Teilen der Bezirke ab. Auch die beiden großen

Wirtschaftszentren des Zentralraums, St. Pölten und

Krems, zeichnen sich durch konstant positive

Migrationsalden aus.



# Thema Polyzentralität – räumliche Konzepte unter neuen Aspekten



Foto: www.shutterstock.com



Foto: www.shutterstock.com/Natalia Volkova



Foto: www.shutterstock.com



Foto: www.shutterstock.com



Foto: www.shutterstock.com/Thomas Reicher



Foto: www.shutterstock.com

In Krems liegen diese Werte jedoch überraschenderweise in allen drei Perioden knapp unter dem Landesschnitt. Diese empirischen Befunde unterstreichen, dass grundlegende Strukturmerkmale von Gemeinden wie Siedlungsstruktur, Zentralität oder Erreichbarkeit ebenso großen Einfluss auf Wanderungsentscheidungen haben wie das lokale Angebot an Arbeitsplätzen, elementaren Versorgungs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen sowie an Öffentlichen Verkehrsmitteln, auch wenn dieser Zusammenhang im Einzelfall nicht immer eindeutig nachgewiesen werden kann.

**Kleinräumige Wirkung: Wanderungen innerhalb der Bezirke.** Um die regionale Bedeutung der Bezirkshauptorte in ihrer unmittelbaren Umgebung noch spezifischer untersuchen zu können, wurden in der Folge nur die Zuwanderungen aus anderen Gemeinden des Bezirks und die Abwanderungen dorthin berücksichtigt (internationale und überregionale Migrationsströme somit ausgeklammert). In Tabelle 2 sind daher die [auf die EinwohnerInnenzahl bezogenen] bezirksinternen Wanderungssalden der Bezirkshauptorte Niederösterreichs nach Planungsregionen für den gesamten Untersuchungszeitraum 2002 – 2016 ersichtlich.

**Regionale Unterschiede: Bezirkshauptorte in der Suburbanisierung.** Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Rolle der Niederösterreichischen Bezirkshauptorte als regionale Zentren seit 2002 in den meisten Fällen konsolidiert oder sogar vergrößert hat. So ist in fast allen Bezirkshauptorten

Tabelle 2: Bezirksinterne Wanderungssalden der Bezirkshauptorte Niederösterreichs nach Planungsregionen

Bezirksinterner Wanderungssaldo 2002–2016*	
<b>Zentralraum Zentren</b>	<b>+0,9</b>
St. Pölten (Z06)**	+1,2
Krems/Donau (Z05)	-2,6
Tulln/Donau (Z04)	+5,5
Lilienfeld (Z03)	-0,2
<b>Mostviertel Zentren</b>	<b>+0,5</b>
Amstetten (Z04)	-0,5
Waidhofen/Ybbs (Z03)	-**
Melk (Z03)	+3,1
Scheibbs (Z03)	+4,0
<b>Industrieviertel Zentren</b>	<b>+1,3</b>
Wr. Neustadt (Z05)	+2,7
Baden (Z04)	-1,4
Mödling (Z04)	-2,7
Neunkirchen (Z04)	+7,1
Bruck/Leitha (Z03)	+4,5
<b>Waldviertel Zentren</b>	<b>+4,2</b>
Zwettl (Z04)	+3,6
Horn (Z04)	+6,4
Waidhofen/Thaya (Z04)	+4,4
Gmünd (Z04)	+2,4
<b>Weinviertel Zentren</b>	<b>+3,6</b>
Korneuburg (Z04)	-1,5
Hollabrunn (Z04)	+2,8
Mistelbach (Z04)	+5,6
Gänserndorf (Z03)	+8,6

\*] bezirksinterne Zuwanderungen – bezirksinterne Abwanderungen pro Jahr pro 1.000 Einwohner im Jahresdurchschnitt

\*\*] Die Statutarstadt Waidhofen/Ybbs wurde dem Bezirk Amstetten zugeordnet  
Datengrundlage: Statistik Austria, zur Verfügung gestellt von Landesstatistik NÖ



des Wein-, Wald-, Most und Industrieviertels die Zuwanderung aus den übrigen Gemeinden des Bezirks deutlich höher als die Abwanderung dorthin. Das legt die Erkenntnis nahe, dass ihre Rolle als dezentrale Wachstumsmotoren zumindest in ihrem unmittelbaren Einzugsbereich zugenommen hat. Negative bezirksinterne Wanderungssalden weisen hingegen die Bezirkshauptorte in der Umgebung von Wien (Baden, Mödling, Korneuburg) auf, wo offensichtlich der starke Siedlungsdruck und die hohen Immobilienpreise zu einer kleinräumigen Suburbanisierung beitragen. Etwas anders ist die Entwicklung im Zentralraum, in dem Tulln trotz seiner Nähe zu Wien Bevölkerung aus der unmittelbaren Umgebung gewinnen kann, während das periphere Lilienfeld nicht von Zuwanderung aus dem restlichen Bezirk profitiert. Unterschiedlich ist auch die Situation in den beiden großen Zentren des Zentralraums: Während die Landeshauptstadt St. Pölten ihre Rolle als Bezirkszentrum durch Zuwanderung gestärkt hat, hat Krems an Bedeutung innerhalb des Bezirks verloren. Trotz dieser wenigen Ausreißer kann jedoch eindeutig festgehalten werden, dass die kleinräumige Suburbanisierung der Niederösterreichischen Bezirkshauptorte im Großen und Ganzen kein wesentliches Problem darstellt.

**Polyzentrale Schlüsselfunktion: erreichbare Bezirkshauptorte mit starkem Angebot.** Aus den vorliegenden Migrationsdaten lässt sich eine Stärkung der polyzentralen Entwicklung in Niederösterreich ablesen. Vor allem in den peripheren Gebieten haben die meisten Bezirks-

hauptorte ihre Position in den letzten Jahren durch Zuwanderung zum Teil sogar stark ausgebaut. Allerdings sind Zentren von temporären wirtschaftlichen Krisen tendenziell stärker betroffen (Zurückgehen der Wanderungsüberschüsse). In Anbetracht der als Folge der Corona-Pandemie zu erwartenden Rezession könnte sich daher die polyzentrale Entwicklung in Niederösterreich in den nächsten Jahren verlangsamen. Grundsätzlich haben aber die lokalen Bedingungen großen Einfluss auf individuelle Wanderungsentscheidungen, so dass die regionalen Zentren hier entscheidende Standortvorteile besitzen. Die Sicherung von Zentralität und Erreichbarkeit der Bezirkshauptorte, die vor allem durch den Ausbau des Angebots an Arbeitsplätzen und Basisinfrastrukturen gewährleistet werden kann, ist daher der Schlüssel für eine nachhaltige polyzentrische Raumentwicklung in Niederösterreich.



Foto: www.shutterstock.com

# Auf dem Weg aus der „neuen Normalität“ in die Zukunft:

## *Eine Krise und ihre Folgen für Regionen und Zentren.*

COVID 19 und der damit verbundene „Lockdown“ haben unsere persönlichen Verhaltensweisen in den regionalen Tagesabläufen massiv verändert: Home-Office hat in manchen Branchen und Berufen das Pendeln ersetzt. Die Bedeutung von verfügbaren Freiflächen für die Lebensqualität ist deutlich geworden. Dort, wo Menschen auf engem Raum zusammenleben müssen, steigen soziale und innerfamiliäre Konflikte. Öffentliche Verkehrsmittel werden aufgrund der Ansteckungsgefahr plötzlich als weniger sicher wahrgenommen, private Pkw und Fahrräder werden – auch über weitere Strecken – als Alternativen genutzt. Vieles davon wirkt in der nun herrschenden „neuen Normalität“ nach. Einiges davon wird unsere räumlichen Verhaltensmuster und damit die Entwicklung in den Regionen langfristig prägen.

Während des Lockdowns hatten Menschen in Wohnungen oftmals das Gefühl des „Eingesperrt-Seins“, denn im städtischen Bereich waren öffentliche Freiflächen nur sehr eingeschränkt zugänglich, Kinderspielflächen gesperrt. Leute, die aus der Stadt mit dem Auto am Land Erholung suchten, wurden mancherorts behördlich ausgesperrt (so war etwa eine Zeit lang das Betreten von Seebädern, Stegen, Seehütten und Hafenanlagen im Burgenland verboten, es sei denn, man hatte seinen Wohnsitz in maximal 15 Kilometer Entfernung) oder von der „Landbevölkerung“ misstrauisch bis feindselig beäugt. Privilegiert waren jene, die einen eigenen Garten (ums Haus) hatten.

**Wohnen mit privatem Grünraum.** Diese Erfahrung wird verstärkt Menschen dazu bewegen, sich ein Haus mit Garten im Umland einer Stadt (in Pendeldistanz) zu suchen. Mehrgeschoßige städtische Wohnformen, die das Wohnen mit der Nutzung der öffentlichen Räume für die Freizeit kombinieren, werden demgegenüber an Attraktivität verlieren, sichert doch – so die COVID 19-Erfahrung – nur der private Garten die

Nutzung des Freiraums in Krisenzeiten. Diese „neue Suburbanisierung“ wird auch durch die in den letzten Jahren stark angestiegenen Immobilienpreise in Ballungsräumen massiv vorangetrieben.

**Home-Office mit Netzqualität.** Viele Menschen wurden dazu gedrängt, möglichst im Home-Office zu arbeiten. Mehr von zu Hause aus arbeiten zu können und weniger oft pendeln zu müssen, kann eine Chance für Regionen mit Bevölkerungsrückgang sein, um Abwanderung zu reduzieren oder für Zuwanderung aus Städten wieder attraktiver zu werden.

Für gutes Arbeiten im Home-Office braucht es einen ungestörten Arbeitsplatz, der auch in einer Videokonferenz herzeigbar ist. Für einen Regelbetrieb von Home-Office wird es daher einen in der Wohnung (oder in der Nähe) abgegrenzten Arbeitsbereich brauchen. Zusätzliche Räume sind dort leichter zu realisieren, wo Grund und Boden billiger ist, also in ländlichen Regionen, wo es oft auch Leerstand gibt, etwa in Ortskernen.

Ein zentrales infrastrukturelles Kriterium, ob Home-Office im „Normalbetrieb“ auch weiter machbar ist und akzeptiert werden wird, ist eine ausreichende Netzqualität. Große Daten-

1) [www.oir.at](http://www.oir.at)



Fotos: www.shutterstock.com

Bevölkerung, Wirtschaft, Gemeinden, Regionen – alle müssen mit Herausforderungen umgehen lernen.

mengen müssen rasch übertragen und Videokonferenzen in stabiler Verbindung bzw. Qualität abgehalten werden. Die dafür erforderliche Breitband-Versorgung mit österreichweit einheitlichem Standard und hohen Übertragungsraten bis in die Wohnhäuser ist somit dafür entscheidend, dass periphere ländliche Räume nicht noch weiter von künftigen Entwicklungschancen abgekoppelt werden.

**Pendeln mit zweierlei Trends.** Ein relevanter Anteil an beruflichen Tätigkeiten im Home-Office kann das tägliche auf ein zwei- bis dreimal wöchentliches Pendeln reduzieren. Das kann das Verkehrsaufkommen spürbar reduzieren. Es kommt aber stark darauf an, ob und wie diese Chance genutzt werden kann, denn es gibt zwei gegenläufige Trends:

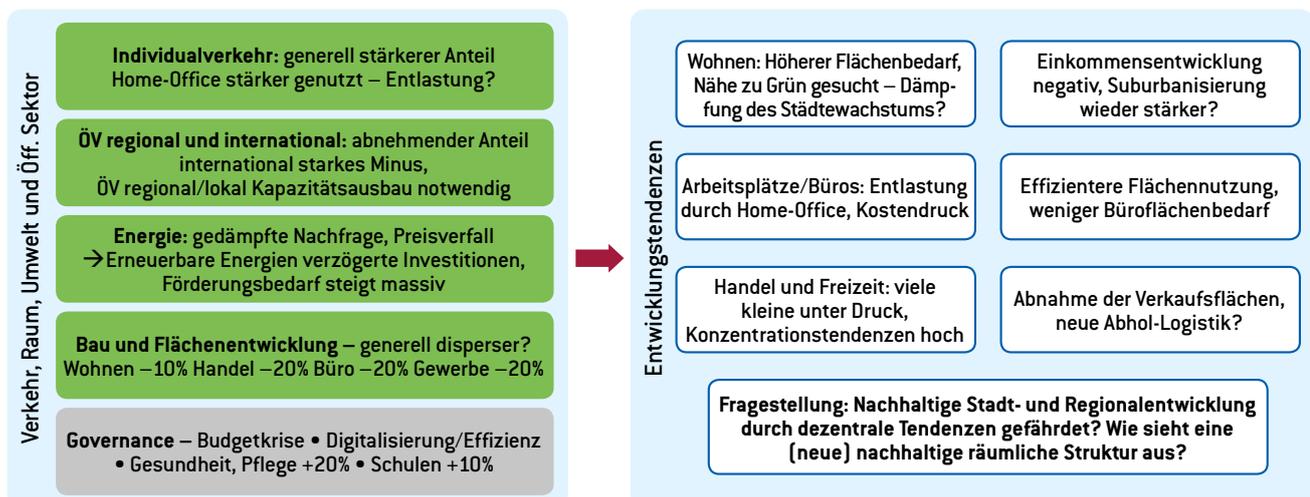
- Zum einen besteht die Tendenz, dem „COVID-sicheren“ Pkw gegenüber dem effizienten öffentlichen Verkehrsmittel den Vorzug zu geben.
- Zum zweiten könnte längerfristig die wieder stark ansteigende Suburbanisierung zu einem Anwachsen des Pendelverkehrs insgesamt führen.

Darüber hinaus ist die Frage, ob ArbeitspendlerInnen die durch Home-Office eingesparte Zeit für andere – nicht verkehrliche – Aktivitäten nutzen würden oder ob sie damit noch längere Pendeldistanzen akzeptieren würden, völlig offen. Generell werden jedoch die Bemühungen, den ÖV-Anteil in Zukunft zu steigern, bei der nun bestehenden Wahrnehmung als „unsicheres Verkehrsmittel“ noch größerer Anstrengungen bedürfen – vor allem hinsichtlich Kapazität und Transportqualität.

Die Chancen für einen höheren regionalen Radverkehrsanteil bestehen demgegenüber durchaus, wie vor allem der massive Anstieg der Verkäufe von E-Bikes gezeigt hat. Voraussetzung dafür ist, auch für längere Strecken gut nutzbare Infrastruktur zu schaffen, beispielsweise durch „bike-highways“ und attraktive, sichere Abstellmöglichkeiten, etwa bei Bahnhöfen.

Insgesamt ergeben sich sowohl für Regionen im Stadt-Umland, als auch für periphere ländliche Räume wichtige, längerfristige Auswirkungen, die auch als Chancen für eine nachhaltige Entwicklung genutzt werden können.

Abb.: COVID 19-bedingte Trends und Verhaltensänderungen – Wirkungen auf die regionale Siedlungsentwicklung



# (Poly)zentrale Orte:

*Ein krisenfestes Konzept der Raumordnung neu gedacht.*

Die Regional- und Landesplanung kennt das Zentrale Orte-Konzept (ZOK) als Klassiker seit vielen Jahrzehnten. Aus planungstheoretischer Sicht wurde es viel kritisiert und in der planungspraktischen Arbeit ambivalent gesehen, bietet aber bis heute einen Ansatz zur strukturierten Raumentwicklung mit einer regionalen Orientierung von Gemeinden und deren räumlicher Organisation der Daseinsvorsorge wie kein anderes Regionalplanungskonzept. Aufgrund veränderter wirtschaftlicher und sozialer Stadt-Hinterland-Beziehungen, fortschrittlicher Kommunikations- und Transporttechnologien sowie neuer Nachfragekriterien, Organisationsmodelle und Marktmechanismen von bereitgestellten Gütern und Diensten verändern sich Zentralitäten und Regionalisierungen. Daher ist das ZOK räumlich neu zu interpretieren und planerisch neuartig anzuwenden.

Trotz aller neuartigen Entwicklungen wird gerade in Krisenzeiten die beständige Wichtigkeit einer funktionierenden Versorgung mit Gütern und Diensten der Daseinsvorsorge deutlich – und mit ihr ein ZOK unter neuen Gesichtspunkten.

**Zentrale Orte: von der Theorie zum Konzept.** Die Zentrale Orte-Theorie (ZOT) geht auf die Arbeiten von Walter Christaller (1933) zurück. Auf dieser empirischen, geographischen Basis formiert sich ein Theoriegebäude, das die Hierarchie von Städten zueinander aufgrund ihrer Ausstattung mit Gütern und Diensten des täglichen bis langfristigen Bedarfs definiert. Städte sind zudem zentrale Orte für ihr funktionales Hinterland, das angebotsseitig als Absatzmarkt und nachfrageseitig als Einzugsgebiet abgegrenzt werden kann. Die ZOT funktioniert mit unterschiedlichen Hierarchiestufen sowohl für kommerzielle, als auch für öffentliche und hoheitliche Güter und Dienste – quasi von der Bäckerei bis zur Universität. Diesem theoretischen Zugang entspringt das regionalplanerische Instrument des Zentrale Orte-Konzepts. Während es in der ZOT allerdings um die modellhafte Nachzeichnung empirischer Tatbestände geht, beinhaltet das ZOK (zusätzlich) eine normative Note – sprich: Welche Städte sollen für welches Hinterland welche Güter und Dienste bereitstellen? Das Konzept löst sich somit von der Theorie und wird bisweilen zu

einem umfassenden Instrument für öffentliche Investitions- und Standortpolitik aufgerüstet. Je nach Interpretation weist ein ZOK verschiedene Zentralitätsstufen von Städten aus, vom Unter- über Mittel- bis zum Oberzentrum. Während die ZOT im 20. Jahrhundert Anfangs-, Wachstums-, Reife-, Abschwung- und Obsoleszenzphase durchschritt, hat sich das ZOK als normatives Raumordnungsinstrument bis heute gehalten – nicht zuletzt dank schrittweiser Verbesserungen sowie Verknüpfung mit anderen Ansätzen, zuallererst dem europäisch inspirierten Konzept der Polyzentralität (nach Hans Heinrich Blotevogel 1996).

**Ergänzende Konzepte: Zentrale Orte und Polyzentralität.** Beim Zentrale Orte-Konzept steht „Hierarchie“ als räumliche Grundlogik im Vordergrund. Idealtypisch sind Städte jeweils hierarchisch anderen über- oder untergeordnet. Die gesamte Palette an Gütern und Diensten eines Unterzentrums stellt auch ein Mittelzentrum zur Verfügung samt höherrangiger Güter und Dienste usw. – mit jeder Hierarchiestufe kommen weitere Güter und Dienste hinzu. Kein zentraler Ort ist also einseitig spezialisiert, sondern multifunktional. Demgegenüber fußt das Konzept der Polyzentralität auf der räumlichen Grundlogik von „Netzwerk“. Im theoretischen Extrem bietet hier jeder Knoten/jedes Zentrum des Netzwerks

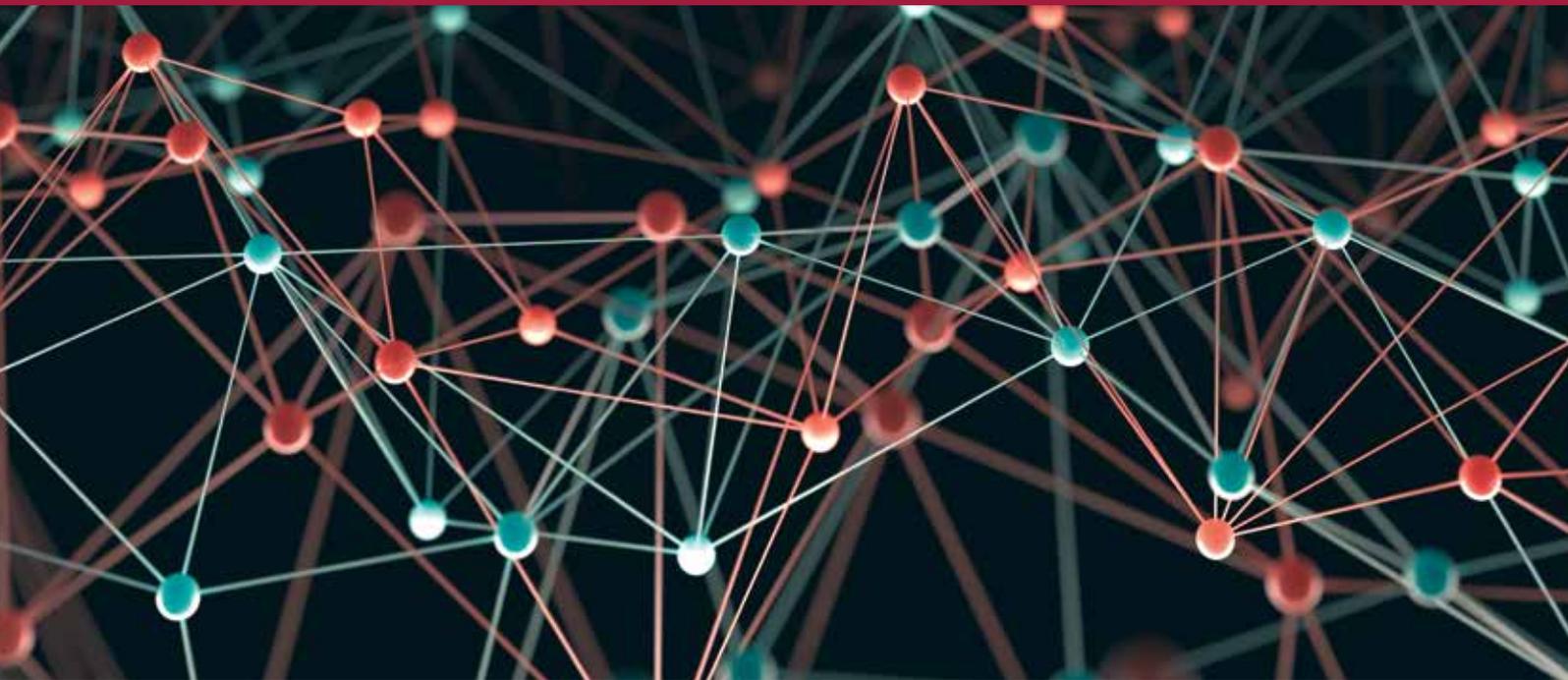


Foto: www.shutterstock.com

spezielle, maßgeschneiderte Güter und Dienste an, die es jeweils an keinem anderen Ort in der regionalen Komposition gibt. Erst in der Verbindung der verschiedenen Zentren wird ein umfassendes – dafür dann sehr variantenreiches – Sortiment erreicht. Es kommt also viel mehr auch auf die Verbindung der Knoten zueinander an, eben auf das Netzwerk, das die Knoten verbindet. Eine vertikale Hierarchie zwischen den Knoten lässt sich nicht zwangsläufig erkennen. In der Realität sind natürlich beide Extrempositionen so nicht auffindbar, weder strikte vertikale Hierarchien noch völlig horizontale Netzwerke. Stattdessen erscheint eine graduelle Kombination aus den beiden konzeptionellen Zugängen plausibel.<sup>1</sup>

## **Vernetzung: Polyzentralität und Daseinsvorsorge.**

Die Diskussion über Zentrale Orte unter Gesichtspunkten von Polyzentralität ist bei weitem keine rein theoretische. Die Bereitstellung von Gütern und Diensten der Daseinsvorsorge ist „systemkritisch“ für unsere Lebens- und Arbeitswelt. Jegliche Einschränkungen sind ein Hemmnis für die tägliche Entfaltung unserer Gesellschaft, wie uns aktuelle Maßnahmen im Zuge der Eindämmung der Corona-Pandemie eindrücklich spüren lassen. Auch ohne globalen Krisenmodus können einzelne Gemeinden heute die vielschichtigen Standortherausforderungen einer zusehends spezialisierten Daseinsvorsorge und die „Alleinverantwortung“ über das eigene Hinterland nicht mehr so einfach

stemmen. Netzwerkartige Kooperationen in verschiedenen Sektoren der Daseinsvorsorge, auch über administrative Grenzen hinweg, sind zielführender und in der Praxis schon gang und gäbe. In den letzten Jahrzehnten haben sich auch Zentralitäten auf regionaler Ebene verschoben, im Gefolge von veränderten Lebens- und Arbeitswelten sowie technologischen Möglichkeiten. In einer nächsten Welle wird die Digitalisierung regionale Zentrengefüge verschieben, indem sie in viele Bereiche der Daseinsgrundfunktionen Einzug halten und Zusammenhänge von Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erholen, Verkehr und Kommunikation neu herausarbeiten wird.

Einen raumordnungsstrategischen Ansatz für eine Verknüpfung von fortgeführtem ZOK mit polyzentrischen Ansätzen bietet beispielsweise das Oberösterreichische Landesraumordnungsprogramm 2017<sup>2</sup>. Darin sind Zentrale Orte miteinander vernetzt sowie stadtreionale und andere, thematisch pointierte Handlungsräume ausgewiesen. Natürlich stellen solche strategischen Vorgaben der Landesplanung eine Herausforderung für eine einzelne Gemeinde und ihre örtliche Raumordnungspraxis dar, denn die regionale Einbettung und wechselseitige Verknüpfung mit anderen Gemeinden wird vielschichtiger, als es im klassischen, hierarchischen ZOK der Fall war. Örtliche Planungsinstrumente werden daher diesen Zeitgeist in einem nächsten Schritt nun verstärkt aufnehmen müssen. ■

1) Siehe dazu: Humer, Alois & Granqvist, Kaisa (2020) The gradual city-ness and town-ness of public service locations: towards spatially sensitive sector policies; Geoforum; full open access: <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.05.008> Dieses Paper bietet auch eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Zentrale Orte Theorie, Polyzentralität und der sog. Central Flow Theory, einer theoretischen Brücke zwischen den beiden Idealtypen.

2) <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/236782.htm>

# City-Kompass Amstetten:



*Stadtentwicklung auf Kurs gebracht.*

Ursprünglich sollte ganz einfach der Hauptplatz der Bezirkshauptstadt Amstetten umgestaltet werden, um Aufenthaltsqualität und Frequenz in der Innenstadt zu erhöhen. Auf Empfehlung der LEADER-Region Moststraße wurde stattdessen ein umfangreicher Strategie- und Findungsprozess angestoßen, um die Ausrichtung und den Auftritt der Stadtgemeinde im Gesamten zu überarbeiten. Das war der Startschuss zum City-Kompass Amstetten.

Die Basis für den City-Kompass-Prozess Amstetten 2018 – 2019 bildeten zahlreiche Strategiepapiere, die in den letzten Jahren im Zuge vieler Beteiligungsprozesse erarbeitet worden waren, etwa der Fahrplan „Amstetten wächst“ zur Inszenierung des Pulsschlags, das „Leitbild der Stadtgemeinde Amstetten“, Analysen zu Marktchancen und Leerstandsflächen, „Amstetten 2020+“ sowie die Arbeit am Örtlichen Entwicklungskonzept. Trotz dieser vielfältigen Grundlagen fehlte bislang eine klar erkennbare strategische Ausrichtung in der Stadtentwicklung, gleichzeitig gab es Vorbehalte und Ermüdungserscheinungen gegenüber neuen Beteiligungsprozessen.

**Problemstellung und Zielsetzung.** Die analysierten Strategiepapiere ließen zwei Problemstellungen zum Vorschein kommen, die auch von Politik und Verwaltung immer wieder bestätigt wurden: der Mangel an Profil und klaren Vorstellungen zur Positionierung und das damit einhergehende schlechte Image der Stadtgemeinde sowie die fehlende Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum.

Für den City-Kompass-Prozess wurden daher zwei Zielsetzungen definiert:

- Amstetten überzeugt im zunehmenden Standortwettbewerb durch eine eindeutige Positionierung, ein klares Profil und ein positives Image.

- Die Amstettner Innenstadt ist ein wirtschaftlich und kulturell florierender, urbaner Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität.

**Prozess und Meilensteine.** Der City-Kompass-Prozess wurde von der Stadtgemeinde Amstetten in Auftrag gegeben und von der Stabsstelle für Öffentlichkeitsarbeit geleitet. Die fachliche Prozessleitung lag bei der LEADER-Region Moststraße, in enger Abstimmung mit der NÖ.Regional und dem Stadtmarketing Amstetten. Für die Kommunikation wurde eine ortsansässige Werbeagentur herangezogen, als beratende und begleitende Einrichtung das Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien gewonnen.

Grundlage für den City-Kompass-Prozess bildete eine SWOT-Analyse auf Basis der bisher erarbeiteten Strategiepapiere, was auch zur Akzeptanz in der Bevölkerung beitrug und Wertschätzung jenen Personen gegenüber ausdrückte, die sich in den Erstellungsprozessen aktiv eingebracht hatten. Die Ergebnisse der SWOT-Analyse wurden in Gesprächsrunden mit allen im Gemeinderat vertretenen Fraktionen besprochen und auf Aktualität hin analysiert sowie teilweise ergänzt. Die so gesammelten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken wurden in zwölf städtische Basisfaktoren – wie beispielsweise Freiraum, Wirtschaft und Mobilität – gegliedert, die die Grundlage für das Funktionieren einer Stadt darstellen. Danach



Foto: mostropolis

## Gemeindepolitik und Gemeindeverwaltung wollen künftig an einem Strang für Amstetten ziehen.

wurden in einer Arbeitsgruppe aus Politik und Verwaltung aus diesen Basisfaktoren Stärken identifiziert, die Amstetten besonders auszeichnen. Diese Stärken sollten weiterentwickelt werden sowie in Kommunikation und Außendarstellung besonders transportiert werden. Daraus wurde ein Mission-Statement abgeleitet.

**Mission und Statement.** In dieser Positionierung sind drei Hauptaussagen – Zentralität, Urbanität und Mostviertel – enthalten, die sich durch das Selbstverständnis und die gesamte zukünftige Arbeit der Stadtgemeinde ziehen sollen. Daraufhin wurden vier Tätigkeitsfelder abgeleitet:

- Dynamische Wirtschaft: Wir sind der wirtschaftliche & technologische Motor des Mostviertels.
- Impulsive Kultur: Wir sind der kulturelle Hotspot der Region.
- Aktivierender Lebensraum: Wir vereinen das Beste aus Stadt und Land.
- Vielfältige Gesellschaft: Wir bieten Raum für persönliche Entfaltung.

In Arbeitsgruppen wurden gemeinsam mit Stakeholdern konkrete Ziele und Maßnahmen erarbeitet, die von der Kommunikationsstrategie mit einer neuen Bildersprache und neuen Slogans flankiert wurden.

**Ergebnis und Wirkung.** Im Zuge des City-Kompass-Prozesses ist nun eine Positionierung der Stadt Amstetten definiert, mit dem sich auch Stadtverwaltung und Politik identifizieren können. Dieser strategische Rahmen gibt nun den vielen unterschiedlichen Stellen der Stadtgemeinde eine gemeinsame Richtung vor. Einzelne Stellen haben ihre Arbeit bereits stark nach diesen Vorgaben neu ausgerichtet. Insbesondere in der Öffentlichkeitsarbeit, im Stadtmarketing und im Kulturbereich wurde eine rasche Zielschärfung vorgenommen.

So wurde ein neuer Markenauftritt der Stadt Amstetten etabliert ([www.stadt-amstetten.at](http://www.stadt-amstetten.at)), die interne wie auch die Außenkommunikation der Stadtgemeinde professionalisiert sowie die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden und der Region auf eine gute Basis gestellt. Auch einige Projektvorschläge wie der Kultur-Talk und der Veranstaltungskalender wurden bereits umgesetzt, und 2020 wurde ein auf dem Kompass-Prozess und seinen Ergebnissen beruhender Stadterneuerungsprozess gestartet (<https://sam.amstetten.at>).

Angesichts des politischen Wechsels bei der Neuwahl im Februar 2020, durch den viele politische AkteurInnen aus dem City-Kompass-Prozess nicht mehr aktiv sind bzw. neue politische AkteurInnen nicht darin involviert waren, hat sich vor allem die Beteiligung der Verwaltung, die auch bei politischen Veränderungen Bestand hat, als tragendes Element eines nachhaltigen Erfolgs erwiesen.

### Klare Mission für Amstetten:

Die STADT Amstetten ist das unumstrittene Zentrum des Mostviertels und nimmt die Führungsrolle in der Region ein. STADT Amstetten steht für urbanes Lebensgefühl an der aufstrebenden Westachse, für das Angebot eines pulsierenden Zentrums und für städtische Infrastruktur, eingebettet in die einzigartige Landschaft des Mostviertels.

### Tipp:

<https://stadt-amstetten.at/kompass/>  
<https://sam.amstetten.at>  
<https://www.mostropolis.at/Reports/430/amstetten-kommt-gut-an---pr%C3%A4sentation-city-kompass>



# Stadt der vielen Zentren.<sup>2</sup>

## *Wiener Fachkonzept für die Erneuerung der Mittelpunkte des städtischen Lebens.*

In Wien sind neben dem historischen Stadtzentrum auch ehemalige Ortskerne der alten Vororte und Gemeinden im Stadtplan ablesbar. Die Stadt bietet mit ihren vielen Zentren eine hohe Lebens- und Versorgungsqualität sowie eine große Angebotsvielfalt durch Dienstleistungen, Handel, öffentliche Einrichtungen, Arbeitsplätze, Kultur- und Freizeit sowie Gastronomie. Diese Mittelpunkte des städtischen Lebens sind Orte der Begegnung und des Miteinanders. Etliche „alte“ Zentren haben ihre Funktion als Kristallisationsorte des urbanen Lebens behalten, andere sind durch die zunehmende Motorisierung und den wirtschaftlichen Strukturwandel zu Durchzugsstraßen geworden. Diese Vielfalt der Zentren zu erhalten und zu stärken, ist eine wesentliche Zielsetzung der Wiener Stadtplanung. Mit dem Fachkonzept „Mittelpunkte des städtischen Lebens. Polyzentrales Wien“ wurden erstmals konkrete Strategien und Handlungsfelder für die Planung bestehender und neuer Zentren ausgearbeitet, um den Herausforderungen der Zukunft zu begegnen. Im Dezember 2019 wurde das Fachkonzept als Vertiefung zum Wiener Stadtentwicklungsplan im Gemeinderat beschlossen.

Egal ob Kleinstadt im ländlichen Raum oder Millionenstadt – die stadtplanerischen Grundsätze sind stets die gleichen: Um ihre Rolle als Mittelpunkt städtischen Lebens erfüllen zu können, müssen Zentren über eine Reihe an Charakteristika verfügen. Die Mischung unterschiedlicher Funktionen wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie natürlich Wohnen sichert die Belebung der Zentren. Diese sollen einerseits gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sein und andererseits zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein. Konsumfrei nutzbare öffentliche Räume laden zum Verweilen und Flanieren ein.

**Mehr als ein geografischer Mittelpunkt.** Für Wien wurde in einem räumlichen Leitbild eine dreistufige Zentrenhierarchie festgelegt. Als „Metropolzentren“, mit einer weit über die Stadtgrenzen hinausgehenden Bedeutung, gelten die

Innere Stadt und die Mariahilfer Straße. „Hauptzentren“, wie die Praterstraße oder die Favoritenstraße, verfügen über Anziehungswirkung im Standortbezirk und in den benachbarten Bezirken sowie über ein vielfältiges Angebot an Waren und Dienstleistungen. „Quartierszentren“ hingegen, mit einem Einflussbereich in ihrem näheren Umfeld, wie Gersthof, der Maurer Hauptplatz oder die Großfeldsiedlung, ergänzen das Angebot der zuvor genannten Zentrumstypen.

Das Fachkonzept legt sowohl die Weiterentwicklung und Stärkung bestehender Zentren, als auch die Planung und Etablierung neuer Zentren im Zuge der Stadterweiterung als Ziele fest. So ist in der Seestadt Aspern derzeit das 20. Hauptzentrum im Entstehen. Und mit den Stadtentwicklungsgebieten Hausfeld, Donauefeld, Nordwestbahnhof, In der Wiesen und Rothneusiedl gesellen sich nach und nach neue Quartierszentren zu den 27 bereits bestehenden hinzu.

<sup>1</sup>) in Abstimmung mit der Wiener Magistratsabteilung 18

<sup>2</sup>) Quellen:

- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung: Fachkonzept „Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien“
- Artikel der Architekturpublizistin Franziska Leeb im Auftrag der Stadt Wien für die 100-Jahr-Festschrift „100x18“ der Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, publiziert im März 2020, abgerufen unter [https://www.wien.gv.at/spezial/festschrift-stadtentwicklung/chapter\\_04/stadt-der-vielen-zentren/](https://www.wien.gv.at/spezial/festschrift-stadtentwicklung/chapter_04/stadt-der-vielen-zentren/).



Foto: MA18 Gerd Götzbrucker



Foto: aspern Development AG-Ludwig Schedl



Foto: Mobilitätsagentur Stephan Doleschal

**Raum für gesteuerte Entwicklung.** Um diese bunte und vielfältige Landschaft von insgesamt 53 Zentren zu erhalten und weiterzuentwickeln, wurden drei zentrale Agenden definiert:

- **Agenda 1: Bestehende Zentren – Weiterentwicklung & Standortverbesserung:** Die Vielfalt der Wiener Zentren soll erhalten und gestärkt werden. Es werden Prozesse und Vorgehensweisen definiert, um gemeinsam mit BürgerInnen sowie mit privaten und zivilgesellschaftlichen AkteurInnen Aufwertungsmaßnahmen umzusetzen.
- **Agenda 2: Neue Zentren – Entwicklung & Etablierung:** Die Entwicklung neuer Stadtquartiere wird dazu genutzt, um dort, wo eine Tragfähigkeit gegeben ist, neue städtische Zentren zu etablieren. Kooperative Entwicklungsprozesse werden initiiert, in denen die Stadt Wien, BauträgerInnen, Bezirke, AnrainerInnen, künftige NutzerInnen und Wirtschaftstreibende gemeinsam an der baulichen sowie funktionalen Ausgestaltung arbeiten.
- **Agenda 3: Großflächiger Einzelhandel – Steuerung & Regulierung:** Mittels Karten wird festgelegt, wo großflächiger Einzelhandel grundsätzlich möglich bzw. ausgeschlossen ist, und die Prüfverfahren im Sinne einer starken öffentlichen Steuerung werden nachjustiert.

**Einzelhandel im Wandel.** Die einzelhandelsbezogene Kaufkraft Wiens ist trotz des Bevölkerungswachstums in den letzten Jahren nicht gestiegen. Deswegen definiert das Fachkonzept – auch wenn es dezidiert kein Handelskonzept ist – wesentliche Planungsschritte zur Steuerung des großflächigen Einzelhandels. Und das aus gutem Grund, denn Wien verfügt mit 1,5 Quadratmetern pro Kopf über einen sehr hohen Anteil an Einzelhandelsfläche. Das ist etwa doppelt so viel wie in London! Durch eine stärkere Steuerung wird verhindert, dass neue große EinzelhändlerInnen, Einkaufs- oder Fachmarktzentren Kaufkraft und Aktivitäten aus vollwertigen städtischen Zentren an stadtstrukturell ungeeignete Standorte abziehen – mit negativen räumlichen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Effekten. Deshalb werden im Sinne der Stadtverträglichkeit und eines sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden begleitende städtebauliche

Vorgaben für Einkaufszonen in der Bauordnung verankert: Der Schwellenwert für Einkaufszentren wird dabei von 2 500 auf 1 600 Quadratmeter herabgesetzt. Außerdem werden einheitliche Anforderungen für die Raumverträglichkeitsprüfungen festgelegt.

## Gestaltung und Management des öffentlichen Raums.

Eine wichtige Rolle kommt auch der Gestaltung der allgemein zugänglichen Straßenräume und der öffentlichen Plätze in Zentren zu. Diese sollen witterungsgeschützt (zum Beispiel bei Hitze), alltagstauglich und für alle Menschen gut sowie konsumfrei nutzbar sein. Die Erdgeschoße sollen offen, einsichtig und barrierefrei zugänglich sein. Arkaden sowie bauliche Beschattungen erlauben eine witterungsunabhängige Nutzung, und Mindestgeschoßhöhen erweitern die Nutzungsspielräume. Förderungen für Zentren sollen prioritär den Haupt- und Quartierszentren zugutekommen. Ein Erdgeschoßzonen-Management, wie es bereits erfolgreich in der Seestadt und im Nordbahnviertel praktiziert wird, ist essenziell, um in neuen Zentren konkurrenzfähige Standorte zu entwickeln. Mit den höheren Mieten von Handelsketten können beispielsweise Flächen für weniger ertragreiche Nutzungskonzepte querfinanziert werden.

Darüber hinaus behandelt das Fachkonzept auch die beiden Schlüsselaspekte „Öffentliche Einrichtungen als Impulsgeber für die Zentrenentwicklung“ sowie „Umweltschonende Mobilität & attraktiver öffentlicher Raum“. Analog zum Stadtentwicklungsplan (STEP) hat auch das Fachkonzept den Zeithorizont 2025. Die getroffenen Festlegungen werden daher im Zuge der Erstellung des nächsten STEP evaluiert und gegebenenfalls angepasst.

**„Wir wollen ein Wien der vielen Zentren. Das Besondere an diesem Projekt ist, dass es so ein fachübergreifendes Konzept für Wien noch nie gegeben hat.“**

Katharina Conrad, Raumplanerin in der Magistratsabteilung 18 und Projektleiterin des Fachkonzepts „Mittelpunkte des städtischen Lebens. Polyzentrale Stadt“.

# Boden für Alle.

Eine Ausstellung des Architekturzentrum Wien.

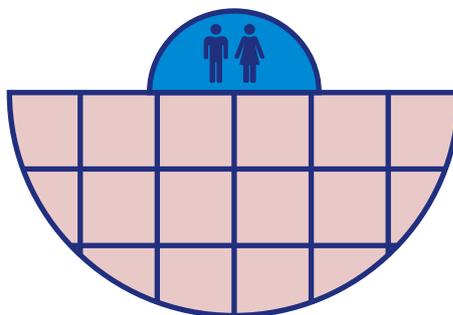
Frau M will ihre Ersparnisse sicher anlegen. Landwirt R ist verschuldet und sieht als einzigen Ausweg den Verkauf eines Ackers. Architektin B bekommt den Auftrag für ein Einfamilienhaus in bester Lage. Bürgermeister S wünscht sich mehr EinwohnerInnen. Landespolitikerin L will wiedergewählt werden. Unternehmer P sucht einen neuen Produktionsstandort. Raumplanerin Z wünscht sich strengere Gesetze.

Wir alle wünschen uns gutes Essen, schöne Dörfer, naturbelassene Umwelt, eine florierende Wirtschaft und belebte Städte. Wir wollen günstig wohnen, mobil und unabhängig sein. Die meisten dieser Begehrlichkeiten sind zumindest nachvollziehbar, oft notwendig. Und doch bergen diese Wünsche ungeheure Interessenskonflikte, beziehungsweise widersprechen sie einander schlicht.

**Begrenztes Gut.** Die Oberfläche der Erde ist endlich, Boden unser kostbarstes Gut. Ein sorgloser oder rein kapitalgetriebener Umgang mit dieser Ressource hat in den vergangenen Jahrzehnten Gestalt und Funktion unserer Städte und Dörfer massiv verändert. Angesichts der drohenden Klimakatastrophe und steigender Wohnpreise stellt sich die Frage, ob der bisherige Weg mit maximalen Kompromissen und minimalen Anpassungen noch tragbar ist. Wo bleibt eine weitreichende und mutige Bodenpolitik?

**Tiefgreifende Einflüsse.** Über die fortschreitende Zersiedlung des Landes wird seit Jahrzehnten diskutiert.

2001–2018  
**Bevölkerung +9,9%**



**verbaute Fläche +26%**

Abb.: Architekturzentrum Wien, Illustration: LWZ

**Vergleich des Bevölkerungswachstums und des Bodenverbrauchs in Österreich zwischen 2001 und 2018**

(Quelle: Statistik Austria, Umweltbundesamt)

Mittlerweile könnten alle ÖsterreicherInnen in bereits bestehenden Einfamilienhäusern untergebracht werden<sup>1</sup> und trotzdem wird weiter Bauland gewidmet, werden neue Einkaufszentren auf der grünen Wiese und Chaletdörfer in den Alpen errichtet. Die fortschreitende Versiegelung trägt zur Klimakrise bei und gefährdet die Ernährungssicherheit. Die Spekulation mit Grundstücken verteuert den Wohnbau. Der Status Quo ist auch ein Ergebnis einer Vielzahl von Gesetzen sowie Abgaben- und Fördersystemen, in deren Fokus jeweils andere Interessen stehen, als der sparsame Umgang mit Grund und Boden.

In diesem komplexen Geflecht braucht es eine mutige Politik mit Weitsicht, die eine realisierbare Strategie für einen Kurswechsel entwickelt und auch konsequent umsetzt.

**Ambitioniertes Ziel.** Das Architekturzentrum Wien hat sich mit der Ausstellung „Boden für Alle“ das ambitionierte Ziel gesetzt, anschaulich und konkret, kritisch und manchmal auch unfreiwillig absurd die politischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Hintergründe zu beleuchten. Wie wird Grünland zu Bauland? Wieso steigt der Preis für Grund und Boden? Was hat das alles mit unseren Lebensträumen zu tun? Fallstudien und Begriffserklärungen bringen

1) Bei einem Schlüssel von 4,16 Personen pro Wohneinheit [8.837.707 EinwohnerInnen auf 2.123.597 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäuser]; Quelle Statistik Austria, Stand 2018



Foto: ÖHV



**Parkplatz statt Ackerland:  
In Österreich ging landwirtschaftlich  
genutzter Boden seit 1995 um über 20%  
zurück. Langfristig gefährdet diese  
Entwicklung unsere Ernährungssouveränität.**



Foto: Rademacher / de Vries Architects

**Über ein Jahrhundert lang versorgte die ENCI-Kalkgrube die Niederlande mit Kalk für die Zementherzeugung. 2018 wurde die künstliche Landschaft in ein beeindruckendes Naturreservat verwandelt, das Raum für Naherholung, seltene Pflanzen und Vögel bietet.**



Foto: Lengsfeld, designkonzepte GmbH, Basel

**In Basel leistet die Stiftung Habitat in der Quartiersentwicklung Pionierarbeit. Im Ostteil des Erlenmatt Quartiers verfolgt sie die Ziele, Boden der Spekulation zu entziehen und im Baurecht abzugeben, leistbaren Wohnraum zu schaffen und Wohnen, Arbeiten und Gemeinschaftsaktivitäten im Quartier zu bündeln sowie eigene Energie zu produzieren.**



Foto: Suse@Reisehilfe

**In Südkoreas Hauptstadt Seoul wurde 2005 eine 10,9 km langes Stück der Stadtautobahn abgerissen, der darunter befindliche Fluss Cheonggyecheon renaturiert und ein Park geschaffen.**

Licht in das Dickicht der Zuständigkeiten. Ländervergleiche veranschaulichen Stärken und Schwächen der Raumplanung diesseits und jenseits unserer Grenzen, internationale Best-Practice-Beispiele zeigen Alternativen und öffnen Denkräume. Eine Sammlung an bereits bestehenden und möglichen neuen Instrumenten weist Wege zu einer Raumplanung, die die Ressource Boden schont, den Klimawandel abfedert, der Wohnungsfrage hilft und eine gute Architektur ermöglicht.

Gesetzliche Grundlagen sind nicht in Stein gemeißelt und können neu diskutiert bzw. ausverhandelt werden. Dazu braucht es aber einen breiten Konsens. Die Ausstellung will vermitteln, dass das Thema uns alle angeht und wir alle aufgefordert sind, neu zu denken und zu handeln. Die Ausstellung bereitet den Boden dafür.

**Ausstellung  
„Boden für Alle“**  
19.11.2020 – 05.04.2021

**Architekturzentrum Wien**  
Museumsquartier 1 im MQ  
1070 Wien

**Öffnungszeiten:** täglich 10.00 – 19.00

**Kuratorinnen:**  
Karoline Mayer und Katharina Ritter,  
Architekturzentrum Wien

**Assistenz:**  
Lisa Gallian und Christina Kirchmair

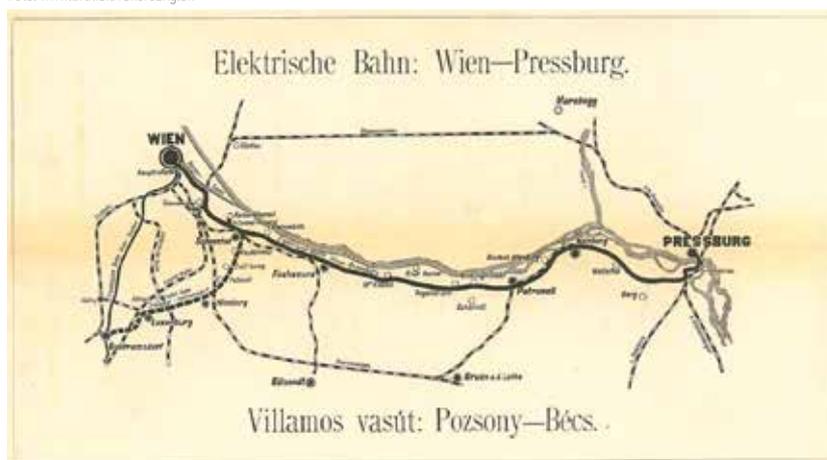
# Die Pressburger Bahn:

*Legende mit Potential für den niederösterreichisch-slowakischen Grenzraum.*



Die historische Pressburger Bahn ruft insbesondere in Bratislava und im niederösterreichischen Umland der Stadt nostalgische Gefühle hervor. Das Thema kommt auch verlässlich ins Gespräch, wenn es um historische Gemeinsamkeiten dieser Grenzregion geht. Im EU-Projekt „baum2020“<sup>2</sup> wurde die historische Trasse der Bahn im Rahmen der „Border Walks“ wieder vor den Vorhang geholt. Dabei bemüht sich vor allem ein Verein in Bratislava aktiv um das historische Erbe der Bahn und ihr Potential für die Grenzregion.

Foto: www.bratislavskerozky.sk



Am 1. Februar 1914 war die Pressburger Bahn als elektrifizierte Nahverkehrsbahn zwischen Pressburg und Wien von den Niederösterreichischen Landesbahnen in Betrieb genom-

men worden – nach dem Vorbild der Badner Bahn. Im damaligen Pressburg wurde die Bahn übrigens „Wiener Elektrische“ genannt. Im Überlandbereich war sie als Eisenbahnstrecke konzipiert, die städtischen Abschnitte in Wien und Pressburg hatten hingegen den Charakter einer Straßenbahn und endeten direkt in den Stadtzentren: in Wien bei der ehemaligen Großmarkthalle, in Pressburg am Donaukai bei der Altstadt. Die Reisezeit betrug ca. zweieinhalb Stunden.

**Im Sog der Geschichte.** Nach dem Zerfall der Monarchie konnte der grenzüberschreitende Betrieb der Pressburger Bahn zwischen Österreich und der damaligen Tschechoslowakei erst Mitte 1920 wieder aufgenommen werden.

<sup>1</sup>) Der Verein der Freunde des städtischen und öffentlichen Nahverkehrs beschäftigt sich mit der Geschichte, Gegenwart und Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs in Bratislava und Umgebung und hilft dabei, technische historische Denkmäler zu retten und wiederherzustellen. [www.klubpriatelov.sk/de/verein-der-freunde-des-staetischen-und-offentlichen-nahverkehrs](http://www.klubpriatelov.sk/de/verein-der-freunde-des-staetischen-und-offentlichen-nahverkehrs)

<sup>2</sup>) Die NÖ.Regional ist mit der Stadt Bratislava und dem Regionalmanagement Burgenland Trägerin des Projekts Bratislava Umland Management (baum2020). Hauptziel ist die dauerhafte Verankerung dieses Stadt-Umland-Managements für Bratislava und sein österreichisches Umland. Das Projekt wird im Rahmen des EU-Programms INTERREG VA Slowakei – Österreich 2014 – 2020 gefördert ([www.noeregional.at/baum2020/](http://www.noeregional.at/baum2020/))



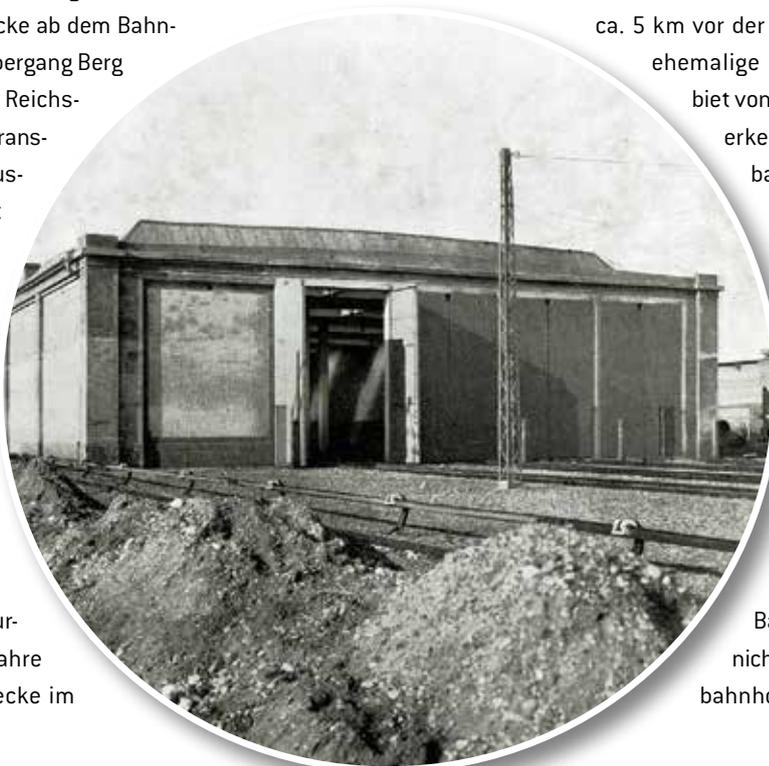
Gemeinsame Chance, Geschichte erlebbar zu machen und grenzenlose Mobilität wiederherzustellen.

Fotos: Verein der Freunde des städtischen und öffentlichen Nahverkehrs, Bratislava

Änderungen brachte auch das Jahr 1935, in dem der tschechoslowakische Abschnitt auf Schmalspurbreite umgebaut wurde. Als Resultat verkehrte ab 1936 die Straßenbahnlinie „E“ von Bratislava über den damaligen Vorort Petržalka bis zum Grenzübergang Berg. An der Grenze wurde ein Bahnhof für den Umstieg in „Fernzüge“ nach Wien errichtet. Bereits 1938 wurde der Betrieb dieser Straßenbahnlinie aufgrund einer neuerlichen Grenzänderung wieder eingestellt: Petržalka wurde dem Reichsgau Niederdonau und somit dem Großdeutschen Reich angegliedert. Der Schienenabschnitt von Petržalka ins Stadtzentrum von Bratislava wurde damals aufgelöst. Die noch bestehende Schmalspurstrecke ab dem Bahnhof Petržalka zum Grenzübergang Berg wurde von der deutschen Reichsbahn – unter anderem als Transportweg für die Kriegsindustrie – nach Berg verlängert und 1941 wieder in Betrieb genommen. Kurz vor Kriegsende wurde der Personenverkehr eingestellt und nie wieder erneuert. Auf österreichischer Seite wurde der Schienenabschnitt Wolfsthal–Grenzübergang Berg ab 1946 nicht mehr bedient, die Gleise wurden im Laufe der 1950er Jahre abgetragen. Auch die Strecke im

Stadtgebiet von Wien wurde nach dem Zweiten Weltkrieg aufgegeben. Der grenzüberschreitende Betrieb der Bahn hatte somit eine mit ca. 30 Jahren nur sehr kurze, aber umso wechselvollere Geschichte.

**Zeugen der Geschichte.** Die historische Trasse der Pressburger Bahn ist in Niederösterreich noch zum Großteil erhalten und in Betrieb. Es handelt sich dabei um die heutige Strecke der S7: Schwechat–Flughafen Wien–Fischamend–Petronell-Carnuntum–Bad Deutsch-Altenburg–Hainburg–Wolfsthal. In Wolfsthal endet die Gleisstrecke – nur ca. 5 km vor der slowakischen Grenze. Der ehemalige Bahndamm ist im Ortsgebiet von Wolfsthal noch deutlich zu erkennen und teilweise begehbar. Am Ortsausgang ist die Trasse mittlerweile verbaut. Die Strecke verlief von dort weiter bis zum Grenzübergang Berg und ist als Verbuchung direkt neben der Bundesstraße B9 noch zu erkennen. Etwas abseits steht dort übrigens auch noch die nun verfallene frühere Bahnhofsgastwirtschaft des nicht mehr existierenden Grenzbahnhofs.





Fotos: Verein der Freunde des städtischen und öffentlichen Nahverkehrs, Bratislava

Im Stadtteil Bratislava-Petržalka sind ein ehemaliges Bahnhofsgebäude und das Depot der Pressburger Bahn erhalten. In der direkten Umgebung des Depots sind zudem noch überwachsene Bahngleise erhalten – zum Teil Originalgleise aus dem Jahr 1913 und aus der Zeit der deutschen Reichsbahn. Im Park „Sad Janka Kráľ“ an der Donau ist außerdem das Fundament der früheren Haltestelle „Station Aupark“ zu besichtigen.

von Bratislava an den Flughafen Wien geschaffen werden. Zumindest im Bereich Wolfsthal ist eine Wiederherstellung auf der historischen Trasse allerdings nicht mehr möglich, denn diese ist zwischen dem Ortsrand und dem Kreisverkehr B9/B50 teilweise verbaut. Der „Verein der Freunde des städtischen und öffentlichen Nahverkehrs“ aus Bratislava hat sich daher den Lückenschluss zum Ziel gesetzt, verfolgt aber auch wei-

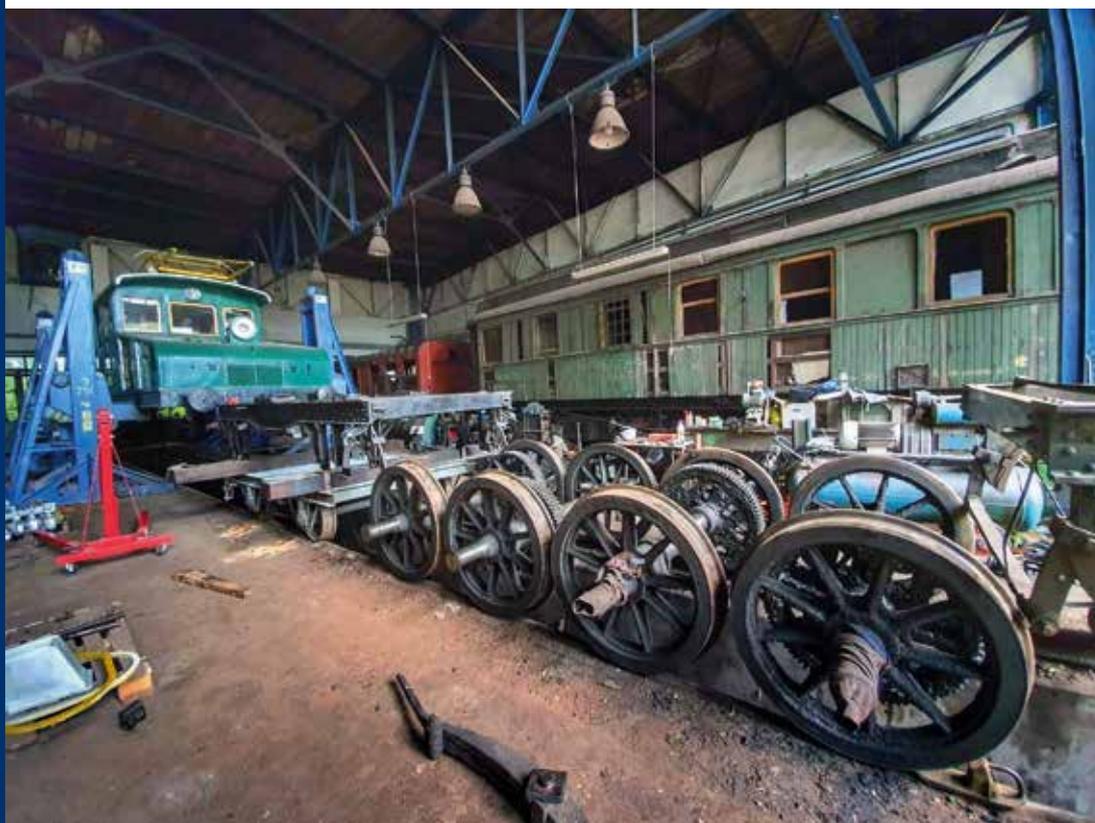
tere Vorhaben:

- **Inbetriebnahme als Nostalgiebahn:**

Im Jahr 2010 fand der Verein die ursprüngliche „EG-6“ Lokomotive der Pressburger Bahn im Besitz der Linzer Lokalbahn – vorgesehen zur Verschrottung. Die Lok wurde 2011 vom Verein angekauft und anschließend in den Ursprungszustand versetzt. Im Jahr 2016 wurde außerdem ein originaler „Ringhoffer BCDfa 1400“-Waggon aus dem Burgenland zugekauft und restauriert. Der Plan für die Zukunft ist, diese historische Zuggarnitur im Rahmen von – möglichst grenzüberschreitenden – Nostalgiefahrten einzusetzen.

- **Inwertsetzung des historischen Bahndepots:**

Das möglicherweise größte Potential für die Zukunft liegt in diesem Ge-



**Potential der Zukunft.** Die Wiederherstellung der fehlenden Schienenkilometer nach Bratislava ist als strategisches Infrastrukturprojekt im „Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+“ für den Zeitraum 2025+ aufgelistet. Dies wäre insbesondere als Regionalverkehrslösung relevant, um Bratislava besser an seine niederösterreichischen Umlandgemeinden südlich der Donau anzubinden. Aus diesen Gemeinden pendeln viele dort wohnhafte slowakische BürgerInnen täglich nach Bratislava. Gleichzeitig könnte damit eine Schienenanbindung

bäude, das sich zwischen dem Bahnhof Bratislava-Petržalka und der österreichischen Grenze befindet und von der slowakischen Bahn als Werkstätte genutzt wird. Auf Betreiben des Vereins wurde das Gebäude unter Denkmalschutz gestellt und könnte – so die Vision des Vereins – eines Tages als geschichtsträchtiger Ort ein Museum beherbergen, um die spannende Geschichte der grenzüberschreitenden Pressburger Bahn zu erzählen und ihr wieder eine Zukunft zu geben.

## English Summary



Foto: www.shutterstock.com

**Polycentrality and public services: Spatial planning in the pandemic.** For many of us, the past months have brought a range of personal challenges. Now questions surrounding the financial, ecological and economic impacts of the crisis are coming back into focus. One particular challenge for spatial planning during the crisis was the issue of public services. With economic stakeholders increasingly calling for more regionality, spatial planning will have to increasingly take polycentrality into consideration.

**Indicator for polycentric spatial development: Immigration and emigration in the Lower Austrian main towns.** Regional centres are hubs within the settlement network that bundle regional synergies, benefit their region through the advantages of agglomeration and, through their links to the main metropolis areas, provide competitive alternatives in terms of location. Migration movements are an indicator of the successful efforts in recent decades to strengthen the district main towns as key regional centres and thus as motors of regional development.

**On the path from “new normalcy” to the future: A crisis and its implications for regions and centres.** The lockdown as a result of COVID19 changed behavioural patterns and daily routines: working from home instead of commuting, the new role of available open spaces for enhancing the quality of life, conflicts emerging where people have to live at close quarters, uncertainty in the public transportation system. Many of these factors will ultimately shape the long-term development in the regions and alter the role of regional centres.

**(Poly)central towns: Re-thinking a crisis-proof concept of spatial planning.** The concept of central places offers one approach to structured spatial planning with a regional orientation of municipalities and its spatial organisation of public services. In light of the recent crisis situation, on the one hand, and the changed economic relationship between city and environs, advances in communication and transportation technologies and new criteria of demand, organisational models and market mechanisms on the other hand, this concept needs to be reinterpreted and applied in new ways with regard to planning.

**City compass Amstetten: Urban development on track.** In order to enhance the quality and frequency of visits to the town centre, two objectives were defined in a wide-ranging strategy and determination process: Against the backdrop of the increasingly competitive atmosphere between cities, Amstetten's winning qualities are its clear positioning, its well-defined profile and its positive image; in addition, the town centre of Amstetten is on its way to becoming an economically and culturally flourishing urban environment with a high recreational quality.

**City of many centres. Vienna's technical concept for renewing the centres of urban life** In Vienna, a three-tiered hierarchy of centres was created in a spatial concept, with “metropolitan centres” whose significance extends beyond the city limits (Innere Stadt [or ‘Inner City’] and Mariahilfer Strasse), “main centres” with an appeal throughout the district and a wide range of retail options (Praterstrasse or Favoritenstrasse), as well as “neighbourhood centres” with an attraction for their immediate proximity (Gersthof, Maurer Hauptplatz or Großfeldsiedlung).

**Land for us all. An exhibition by the Architekturzentrum Wien.** We all desire good food, beautiful villages, unspoiled nature, a flourishing economy and vibrant cities. We want to have inexpensive housing, and we want to be mobile and independent. All of these diverse wishes present their own conflicts of interest and contradictions. The exhibition “Land for us all” provides insights – in a manner that is vivid and concrete, critical and sometimes unintentionally absurd – into the political, legal and economic backgrounds.

**The Pressburg railway: A legend with potential for the Lower Austrian – Slovakian border region.** The historic Pressburg Railway arouses nostalgic feelings, in particular in Bratislava and in the region of Lower Austria close to the city, and it is a reminder of the shared history of this border region. The EU project “baum2020” put the focus once again on this historical railway, in the context of the “Border Walks” initiative. An association in Bratislava is at the forefront of efforts to document the historical heritage of the railway and utilise its potential for the border region.

# Der eilige Leser

**Regionale Zentren und Daseinsvorsorge: Überlegungen der Raumplanung in der Pandemie.** Die letzten Monate brachten für viele von uns vielerlei persönliche Herausforderungen. Nun rücken Fragen nach den wirtschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Auswirkungen der Krise stärker in den Fokus. Für die Raumentwicklung gestaltet sich unter den Vorzeichen einer Krise vor allem die Daseinsvorsorge als herausfordernd. Wird in der Wirtschaft zunehmend nach Regionalität gerufen, müssen Raumentwicklung und -planung wieder mehr Richtung Polyzentralität denken.

**Indikator für polyzentrische Raumentwicklung: Zu- und Abwanderung in den niederösterreichischen Bezirkshauptorten.** Regionale Zentren sollen als Mittelpunkte innerhalb des Siedlungsnetzes regionale Synergien sammeln, durch ihre Agglomerationsvorteile für ihre Region wirken und durch ihre Anbindung an die zentralen Verdichtungsgebiete wettbewerbsfähige Standortalternativen sein. Inwieweit es in den letzten Jahrzehnten gelungen ist, etwa die Bezirkshauptorte als wesentliche regionale Zentren und damit als Motoren der regionalen Entwicklung zu stärken, zeigen unter anderem Wanderungsbewegungen in den Bezirken.

**Auf dem Weg aus der „neuen Normalität“ in die Zukunft: Eine Krise und ihre Folgen für Regionen und Zentren.** Der „Lockdown“ im Zuge von COVID19 hat Verhaltensweisen und Tagesabläufe verändert: Home-Office statt Pendeln, neuer Stellenwert von verfügbaren Freiflächen für die Lebensqualität, Konflikte dort, wo Menschen auf engem Raum zusammenleben müssen, Unsicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln. Vieles davon wird letztlich die Entwicklung in den Regionen langfristig prägen und den Stellenwert regionaler Zentren verändern.

**(Poly)zentrale Orte: Ein krisenfestes Konzept der Raumordnung neu gedacht.** Das Zentrale Orte-Konzept bietet einen Ansatz zur strukturierten Raumentwicklung mit einer regionalen Orientierung von Gemeinden und deren räumlicher Organisation der Daseinsvorsorge. Angesichts der kürzlich durchlebten Krisensituation einerseits bzw. veränderter wirtschaftlicher und sozialer Stadt-Hinterland-Beziehungen, fortschrittlicher Kommunikations- und Transporttechnologien sowie neuer Nachfragekriterien, Organisationsmodelle und Marktmechanismen

andererseits sollte dieses Konzept neu interpretiert und planerisch neuartig angewendet werden.

**City-Kompass Amstetten: Stadtentwicklung auf Kurs gebracht.** Um letztlich Aufenthaltsqualität und Frequenz in der Innenstadt zu erhöhen, wurden in einem umfangreichen Strategie- und Findungsprozess zwei Zielsetzungen definiert: Amstetten überzeugt im zunehmenden Standortwettbewerb durch eine eindeutige Positionierung, ein klares Profil sowie ein positives Image, und die Amstettner Innenstadt soll ein wirtschaftlich sowie kulturell florierender, urbaner Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität sein.

**Stadt der vielen Zentren. Wiener Fachkonzept für die Erneuerung der Mittelpunkte des städtischen Lebens.** Für Wien wurde in einem räumlichen Leitbild eine dreistufige Zentrenhierarchie mit „Metropolzentren“ von über die Stadtgrenzen hinausgehender Bedeutung (Innere Stadt und Mariahilfer Straße), „Hauptzentren“ mit Anziehungswirkung im Standortbezirk und vielfältigem Angebot (Praterstraße oder Favoritenstraße) sowie „Quartierszentren“ mit einem Einflussbereich in ihrem näheren Umfeld (Gersthof, Maurer Hauptplatz oder Großfeldsiedlung) vorgestellt.

**Boden für Alle. Eine Ausstellung des Architekturzentrum Wien.** Wir alle wünschen uns gutes Essen, schöne Dörfer, naturbelassene Umwelt, eine florierende Wirtschaft und belebte Städte. Wir wollen günstig wohnen, mobil und unabhängig sein. Diese vielfältigen Wünsche bergen Interessenskonflikte und Widersprüche. Die Ausstellung „Boden für Alle“ soll anschaulich und konkret, kritisch und manchmal auch unfreiwillig absurd die politischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Hintergründe beleuchten.

**Die Pressburger Bahn: Legende mit Potential für den niederösterreichisch-slowakischen Grenzraum.** Die historische Pressburger Bahn ruft insbesondere in Bratislava und im niederösterreichischen Umland der Stadt nostalgische Gefühle hervor und erinnert an historische Gemeinsamkeiten dieser Grenzregion. Im EU-Projekt „baum2020“ wurde die historische Trasse der Bahn im Rahmen der „Border Walks“ wieder vor den Vorhang geholt. Dabei bemüht sich vor allem ein Verein in Bratislava aktiv um das historische Erbe der Bahn und ihr Potential für die Grenzregion.



Österreichische Post AG  
MZ07Z037287M  
Amt der NÖ Landesregierung  
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten