



# RAUMDIALOG

Magazin für Raumplanung und Regionalpolitik in Niederösterreich

Nr. 4/2007

*Thema Erreichbarkeit und Mobilität*  
Transeuropäische Netze

Seite 6

„10 vor Wien“:  
Mobilität in der Kleinregion

Seite 12

*Dialog lokal*  
Standorte erschließen –  
Räume bewerten

Seite 16

**Erreichbarkeit und Mobilität –  
Planung, Lebensqualität und Nachhaltigkeit  
auf einer Schiene.**



**aktuell:**

17. Novelle des NÖ Raumordnungsgesetzes. Seite 19



# Inhalt

## IMPRESSUM RAUMDIALOG:

Magazin für Raumplanung und Regionalpolitik  
in Niederösterreich.

## MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER:

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

## REDAKTION:

Gilbert Pomaroli, Christina Ruland  
Amt der NÖ Landesregierung,  
Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik,  
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten,  
Tel.: 02742/9005/14128  
E-Mail: christina.ruland@noel.gv.at

## Redaktionelle Mitarbeit:

Dominik Dittrich, Marianne Vitovec (alle  
Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik)

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.

## GRAFISCHE KONZEPTION

### UND UMSETZUNG:

Horvath Grafik Design, Leobendorf

## DRUCK:

radinger.print, Scheibbs

## ABONNEMENTS UND EINZELBESTELLUNG:

Die Zeitschrift „Raumdialog“  
wird kostenlos abgegeben.  
Abonnements und Einzelbestellungen richten  
Sie bitte an die Redaktionsleitung  
Tel.: 02742/9005/14128  
Fax: 02742/9005/14170  
E-Mail: christina.ruland@noel.gv.at

## VERLAGS- UND ERSCHEINUNGSORT:

St. Pölten

## OFFENLEGUNG LAUT § 25 MEDIENGESETZ:

Medieninhaber: Amt der NÖ Landesregierung,  
Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik,  
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 Erreichbarkeit und Mobilität

**Angewandte Grundlagenforschung:** ..... 4  
Erreichbarkeit und Mobilität im Fokus der Raumordnung.

**Transeuropäische Netze –** ..... 6  
Einfluss und Wirkung in Niederösterreich.

**Strategie Verkehr:** ..... 9  
Verkehrskonzept Niederösterreich.

**„10 vor Wien“:** ..... 12  
Mobilität in der Kleinregion.

**„Mit dem Radl zum Einkaufen“ –** ..... 14  
Potentiale und Perspektiven des nicht motorisierten Einkaufs in Niederösterreich.

## Dialog lokal

**Standorte erschließen – Räume bewerten:** ..... 16  
Das Verkehrskonzept als Instrument der Örtlichen Raumordnung.

**Neuerungen im NÖ Raumordnungsgesetz:** ..... 19  
Der 17. Novelle erster Teil.

## Dialog international

**Engagiert aufgetreten – Grundanliegen verankert:** ..... 21  
Niederösterreichs Beitrag zur inhaltlichen Gestaltung  
der europäischen Regionalpolitik 2007 – 2013.

## Zusammenfassung

**English Summary** ..... 23

**Der eilige Leser** ..... 24

## Mobilität mit Strategie – Baustein einer nachhaltigen Landesentwicklung.

## Planungsgrundlage „Erreichbarkeit“ – Raumordnung und Mobilität sinnvoll verbinden.

Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für unseren Lebensstandard und eine der wichtigsten Grundlagen einer erfolgreichen Landesentwicklung. Mobilitätseinschränkungen werden daher nicht nur als Angriff auf den Lebensstandard, sondern auch als Hürden für die Landesentwicklung wahrgenommen. Viele Menschen verstehen unter Mobilität jedoch in erster Linie die Freiheit, sich mit dem eigenen Fahrzeug fortbewegen zu können, was mit zunehmender Intensität langfristig Umweltprobleme mit sich bringt. Aber auch die sozialen Komponenten dieser Entwicklung dürfen nicht außer Acht gelassen werden: Wenn die Freiheit zur Mobilität in einen Zwang zur Mobilität umschlägt, werden jene Menschen ins Abseits gedrängt, die nicht in der Lage sind, ein Fahrzeug zu steuern. Eine Steigerung der Lebensqualität einer Bevölkerungsgruppe auf Kosten der Lebensqualität anderer Bevölkerungsgruppen ist eine Rechnung, die auf die Dauer nicht aufgeht.

Niederösterreich verfolgt daher seit längerem den Weg, Anreize zur Nutzung möglichst umweltverträglicher Mobilitätsformen zu setzen, etwa über Projekte wie „Verkehrsparen Langenlois“ oder „Verkehrsparen Wienerwald“. In den letzten Jahren hat sich vor allem das Radfahren im Alltag als Schwerpunktthema etabliert, weshalb wir das neue Projekt „Ich rad'l das“ gestartet haben.

Der Alltag lässt sich mit alternativen Mobilitätsformen jedoch nur ohne Probleme bestreiten, wenn einerseits die Infrastruktur stimmt, andererseits aber auch alle Ziele, die der Bürger in seinem Alltag aufsuchen möchte, über kurze Distanzen erreichbar sind. An genau diesem Punkt greifen Verkehrsplanung und Raumplanung ineinander. Die Philosophie der kurzen Wege und der zentralen Orte, die in der Raumplanung wesentliche Grundsätze darstellen, müssen mit entsprechenden Verkehrswegen für alle Mobilitätsformen abgestimmt werden. Nur so können Planung, Verkehr und mobile Bevölkerung gemeinsam den Lebensraum zur Zufriedenheit aller gestalten und nachhaltig sichern.

Dr. Erwin Pröll / Landeshauptmann von Niederösterreich

Es ist seit jeher die Aufgabe der Raumordnung, die Nutzungsansprüche an den Raum mit seinen Möglichkeiten in Einklang zu bringen. Neben den gegenwärtigen Nutzungen und den natürlichen Voraussetzungen ist in hohem Maße die Art der verkehrlichen Erschließung von entscheidender Bedeutung für die Nutzungsmöglichkeiten dieses oder jenes Standorts. In der Fachsprache wird diese wesentliche Eigenschaft mit dem Begriff „Erreichbarkeit“ umschrieben.

Während sich im Allgemeinen die naturräumlichen Voraussetzungen kaum und die Nutzungsstruktur vergleichsweise langsam ändern, sind im Hinblick auf den Faktor „Erreichbarkeit“ mehr oder weniger rasch erhebliche Veränderungen festzustellen: jede neue Straße oder Haltestelle, aber auch jeder neue Zug oder jeder neue Zebrastreifen ändert die Erreichbarkeit einer Vielzahl von Standorten und beeinflusst damit die Nutzungsmöglichkeiten.

Die Erreichbarkeit eines Standorts wird jedoch nicht bloß durch technische Maßnahmen der Verkehrsplanung, sondern auch durch neue Nutzungen selbst verändert. An dieser Stelle treten Wirtschaft und Tourismus, aber auch Bildungs- und Sozialwesen auf den Plan, die ihre Standortsysteme mit der verkehrlichen Erschließung in Einklang bringen müssen. Um alle Bevölkerungsschichten mit den notwendigen Gütern oder Dienstleistungen versorgen zu können und dabei noch Grundsätze wie Ressourceneinsparung oder Nachhaltigkeit im Auge zu behalten, bedarf es einer gezielten Standortpolitik. War diese Standortpolitik zunächst die exklusive Aufgabe der Örtlichen Raumordnung, steigt in einer zunehmend vernetzten Welt der Stellenwert der interkommunalen Zusammenarbeit – denn auch die Erschließungsnetze werden im Hinblick auf ihre Bedeutung immer stärker differenziert. Waren anfangs die Wege von örtlicher und regionaler Bedeutung, so tragen nun auch die Trans-europäischen Netze zu differenzierten Standortqualitäten bei.

Mehr denn je gilt also unser Bemühen einer umfassenden Vernetzung der klassischen Raumordnung mit der Verkehrsplanung, zum Wohle der gesamten Bevölkerung.

Ernest Gabmann / Landeshauptmann-Stellvertreter



# Angewandte Grundlagenforschung:

## *Erreichbarkeit und Mobilität im Fokus der Raumordnung.*

Nicht nur bei der Standortplanung in der Wirtschaft stellen gute Erreichbarkeitsverhältnisse einen wesentlichen Faktor dar – auch in der Raumordnung sind Erreichbarkeiten schon seit jeher ein wichtiger Schwerpunkt.



Gerade für die Raumordnung stellt das Thema „Erreichbarkeit“ eine sehr komplexe Aufgabe dar; geht es doch um nichts Geringeres als die Versorgung der Bevölkerung mit Diensten zur Erfüllung ihrer wirtschaftlichen, sozialen sowie kulturellen Bedürfnisse – und zwar möglichst barrierefrei bzw. mit möglichst geringem Zeitaufwand.

**Erreichbarkeit – mehr als ein Standortfaktor.** In der Theorie wird Erreichbarkeit definiert als „von einem Punkt aus erreichbare Aktivitäts-Gelegenheiten in Funktion von Transport-Distanz und Transport-Aufwand“<sup>1</sup>. In der Praxis bedeutet

verbesserte Erreichbarkeit geringere Ortsgebundenheit von Aktivitäten, mehr Freiheit der Standort-Wahl für Aktivitäten, Ausweitung der sozialen Netze, Ausweitung der Märkte, Ausweitung der Besiedlung und mehr räumliche Mobilität – kurz „alles – überall – jederzeit“<sup>1</sup>. Hier stellt sich natürlich in der Raumordnung die Frage der Nachhaltigkeit einer um jeden Preis verbesserten Erreichbarkeit.

Dieses übergeordnete Ziel der Raumordnung kann jedenfalls nur durch einen ausgewogenen Mix von Investitionen in den öffentlichen Verkehr (ÖV), das Straßennetz und auch in die fuß- bzw. radläufige Erreichbarkeit der lokalen Strukturen sichergestellt werden. Einer flächensparenden Siedlungsentwicklung kann nur durch günstige überregionale und innerörtliche Erreichbarkeiten näher gekommen werden.

**Nachhaltiger Planungsansatz.** Auch im Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004 werden Erreichbarkeit und Mobilität thematisiert, da die Zugänglichkeit öffentlicher Einrichtungen für alle Bevölkerungsschichten eine große Herausforderung für die öffentliche Verwaltung sowie für die Raumordnung darstellt, gerade bei kritischen Größen der Auslastung.

So erfordert beispielsweise der Bevölkerungsrückgang in manchen Regionen spezifische Maßnahmen in diesem Bereich. Durch Adaptierungen in der Verkehrsinfrastruktur kann die Erreichbarkeit derartiger Regionen verbessert werden, sodass in jeder Region möglichst viele Erwerbsfähige innerhalb einer zumutbaren Entfernung zu ihrem Wohnsitz einen ihrer Qualifikation entsprechenden Arbeitsplatz finden können. Gleiches gilt

1) Peter Keller: „Erreichbarkeit als Schlüsselgröße in der Siedlungs- und Verkehrsplanung“, PPT 2003 ([www.ivt.ethz.ch/vpl/publications/presentations/v79.pdf](http://www.ivt.ethz.ch/vpl/publications/presentations/v79.pdf))

Der Weg ist nicht  
immer das Ziel.



für Bildungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Sozial- und Gesundheitsbereichs.

Eine ausgewogene räumliche Entwicklung des Landesgebiets kann also auch durch funktionsfähige Zentren, dezentrale Konzentration und eine langfristig anzustrebende polyzentrische Raumstruktur erreicht werden. Der räumliche Aspekt möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen und die Erreichbarkeit höherrangiger öffentlicher Einrichtungen sollen so gewahrt werden, denn gute Erreichbarkeitsverhältnisse innerhalb einer Region und zu den überregionalen Zentren stärken die Region als Wohnstandort.

Durch Einbeziehen des Faktors Erreichbarkeit in die Planung der öffentlichen Infrastruktur können Doppelgleisigkeiten vermieden und die Anzahl der Wege sowie die aufgewendete Zeit insgesamt minimiert werden. Natürlich kann so auch ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

**Erreichbarkeiten in der angewandten Grundlagenforschung.** Um zielgerichtete Handlungsempfehlungen ableiten zu können, bedarf es zu allererst Informationen über aktuelle Gegebenheiten. Für Analysen und Berechnungen zu Erreichbarkeitsverhältnissen bieten Geografische Informationssysteme (GIS) ideale Voraussetzungen. Hier ist es möglich, das Verkehrsangebot in Form von Wegstrecken, Fahrplänen und Fahrzeiten mit der Nachfrageseite in Form von Wohnstandorten der Bevölkerung sowie mit Arbeitsplätzen und Versorgungsinfrastruktur in Relation zu setzen. Die Ergebnisse können sowohl in Zahlen ausgedrückt, als auch kartographisch dargestellt werden, womit Sachverhalte für eine Teilregion oder auch das ganze Bundesland veranschaulicht werden.

In der niederösterreichischen Raumordnung bzw. -forschung und in der Verkehrsplanung haben derartige GIS-gestützte Analysen bereits „Tradition“ und werden ständig weiterentwickelt. Als Up-to-Date-Analyseinstrument steht derzeit das Tool ERRAM zur Verfügung. Mit diesem Erreichbarkeits-Raster-Raum-Analyse-Modell können Einzugsbereiche, Fahrzeiten und Bevölkerungspotentiale auf Grundlage aktueller Straßen- und ÖV-Netze berechnet werden, und zwar auf Rasterbasis, das heißt unab-

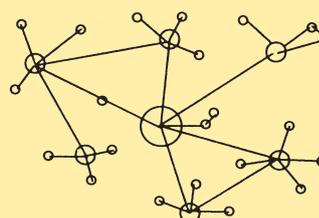
hängig von Verwaltungsgrenzen (vgl. Raumdialog 03/2007).

Auf Grundlage solcher Basisdaten wird es Raumordnung und Verkehrsplanung ermöglicht, dort, wo Defizite bestehen oder sich Verschlechterungen ankündigen, bedarfsorientiert gegenzusteuern. Auf der Straße können dies einerseits Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz, als auch kleinräumige Maßnahmen wie Ortsumfahrungen sein. Im öffentlichen Verkehr geschieht dies etwa durch Schaffung gemeinsamer Verkehrsverbünde oder Fahrplanoptimierungen.

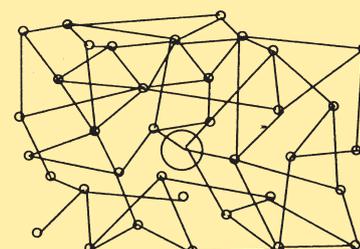


**Der niederösterreichische Weg.** Erreichbarkeit und Mobilität sind also ein zentrales Thema in der Raumordnung. Niederösterreich orientiert sich dabei an europäischen Maßstäben ebenso wie an den im Niederösterreichischen Landesentwicklungs- bzw. Verkehrskonzept angegebenen Vorstellungen. Gleichzeitig findet die Bevölkerung bei ihren Mobilitätsbedürfnissen direkte Hilfestellungen durch die vielen kleinregionalen Initiativen im Land und somit direkt vor Ort.

## Dezentrale Konzentration oder Dispersion? Szenarien der Raum- und Verkehrsentwicklung



Dezentrale Konzentration



Dispersion

# Transeuropäische Netze – *Einfluss und Wirkung in Niederösterreich.*



Die Europäische Union verfügt über eine ganze Reihe von Sektorpolitiken, die aufgrund ihrer räumlichen Verteilungswirkung auf die Raum- und Siedlungsstruktur Einfluss nehmen.

Neben der Energie- und der Umweltpolitik (z. B. Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie) oder etwa der Agrarpolitik (z. B. Garantiezahlungen) ist auch die Regionalpolitik (über die Strukturfonds) als Instrument zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts sowie zum Abbau räumlicher Disparitäten in Europa zu nennen.

**Europäisches Raumentwicklungskonzept.** Obwohl die Europäische Union an sich keine direkte Kompetenz in der Raumentwicklungspolitik im engeren Sinn besitzt, gibt das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) – zusätzlich zu den genannten Fachpolitiken – seit dem Jahr 1999 einen Orientierungs- und Handlungsrahmen für die gemeinsame Raumentwicklung der Mitgliedsstaaten vor. Die in ihm festgehaltenen Entwicklungsziele „Polyzentrismus“ und „Gleichwertiger Zugang zu Wissen und Infrastruktur“ stehen als räumliche Leitbilder hinter dem Auf- und Ausbau der technischen Infrastruktur in der Union. Damit werden die Integration der nationalen Infrastrukturnetze sowie der Zugang zu diesen erstmals europaweit konzeptionell angegangen.

**Transeuropäische Netze.** Die konkrete räumliche Festlegung der im Europäischen Raumentwicklungskonzept skizzierten Entwicklungskorridore erfolgt im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik und hier insbesondere durch die so genannten Transeuropäischen Netze (TEN). Mit ihnen wird schon seit dem Jahr 1983 die (Weiter)Entwicklung von Verkehrsstraßen (Eisenbahn- und Straßennetz, Binnenwasserstraßen und Meeresautobahnen, Binnen-, See- und Flughäfen) gefördert.



Quelle: Stadt Karlsruhe

Unter dem Titel „Magistrale für Europa“ hat sich eine breite Unterstützungsplattform ([www.magistrale.org](http://www.magistrale.org)) für die Realisierung der TEN-Achse 17 (bzw. 22 nach Budapest) gebildet.

Mit dem Vertrag von Maastricht (1995) kamen die Handlungsfelder Telekommunikation und Energie hinzu. Als Ziele des Aufbaus eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sind neben der Erleichterung des Waren-, Dienstleistungs- und Personenverkehrs insbesondere zu nennen:

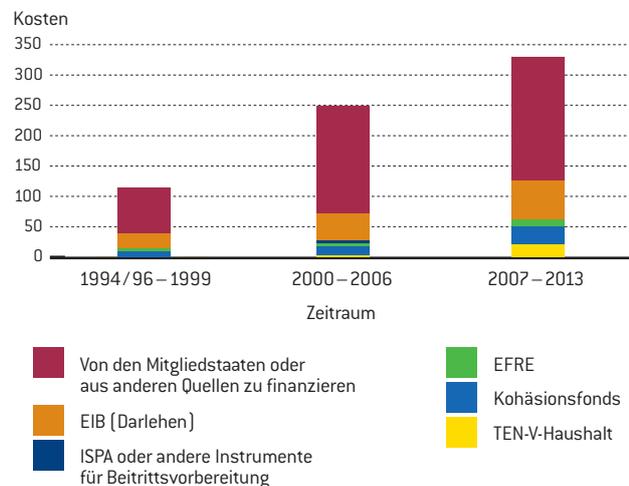
- **Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts:** Mit der Verbindung der europäischen Metropolitanregionen durch hochrangige und leistungsfähige Netze wird eine Stärkung von deren Wirtschaftskraft angestrebt. Gleichzeitig sollen peripher gelegene Regionen besser an diese Wachstumspole angebunden und so eine Erhöhung der Lebensqualität in allen Teilregionen sowie für alle BürgerInnen der Union erreicht werden.
- **Aktive Beschäftigungspolitik:** Die Europäische Kommission schätzt, dass durch den Aufbau des Verkehrsnetzes europaweit ein Beschäftigungseffekt von rund 2,7 bis 4 Mio. an zusätzlichen Arbeitsplätzen erzielt werden kann.
- **Umweltpolitik als integraler Bestandteil:** Der Schwerpunkt bei Verkehrsinfrastrukturvorhaben soll auf den Ausbau von umweltfreundlichen Verkehrsträgern wie Wasser oder Schiene gelegt werden.

**Finanzierung der Transeuropäischen Netze.** Die Kosten für die Realisierung der Transeuropäischen Netze werden sich bis 2020 auf rund 600 Mrd. Euro belaufen, wobei die Hauptfinanzierung den Mitgliedsstaaten (Kooperation des öffentlichen und des privaten Sektors) obliegt. In der laufenden Programmperiode 2007–2013 wurde der Finanzrahmen aus der TEN-Haushaltslinie für die Bereiche Verkehr und Energie mit 8,2 Mrd. Euro veranschlagt. Rund 98 % der Mittel sind für Verkehrs- und rund 2 % für Energieprojekte vorgesehen. Zusätzlich werden zur Finanzierung von Seiten der Union Darlehen der Europäischen Investitionsbank, Kreditbürgschaften des Europäischen Investitionsfonds sowie Zuschüsse aus dem Kohäsionsfonds und dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) zur Verfügung gestellt. Einzelheiten der Förderung

aus der TEN-Haushaltslinie sind in der TEN-Zuschussverordnung geregelt. So können im Verkehrsbereich Investitionsvorhaben grundsätzlich mit bis zu 10 % und Studien mit bis zu 50 % der Kosten gefördert werden. Für bestimmte vorrangige Vorhaben (z. B. grenzüberschreitende Projekte) kann die finanzielle Unterstützung bis zu 30 % der Investitionskosten betragen.

## TEN-V: Kosten und Finanzierung

(Schätzung der Kommission – Mrd. Euro)



Zeitraum 2007–2013: Vorbehaltlich der Annahme des Finanzierungsvorschlags der Kommission  
Quelle: Europäische Kommission  
([http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005\\_ten\\_t\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_de.pdf))

**Perspektiven für Österreich und Niederösterreich.** Im Zuge der Neuverhandlungen der „TEN-Leitlinien Verkehr“ im April 2004 hat die Europäische Union, basierend auf den Vorschlägen der Mitgliedsstaaten, 30 prioritäre Projekte definiert. Bei diesen Gesprächen konnte eine deutliche Besserstellung Österreichs erreicht werden: Ursprünglich an einer Achse beteiligt, hat Österreich nun Anteil an sechs Hauptachsen bzw. zehn Subvorhaben der Prioritätenliste der Transeuropäischen Netze. Für den Zeitraum 2007–2013 wurden fünf Anträge um Kofinanzierung für Verkehrsprojekte von Österreich bei der Europäischen Kommission eingereicht, wobei Niederösterreich an der Eisenbahnachse Paris-Straßburg-München-Salzburg-Linz-Wien-Bratislava/Budapest (Projekt 17/22), dem Ausbau des flussbaulichen Gesamtprojekts östlich von Wien (Projekt 18) sowie dem Ausbau der Nordautobahn (Projekt 25) unmittelbar beteiligt ist. Mit einer Entscheidung seitens der Europäischen Union bezüglich der Finanzierung ist im Frühjahr 2008 zu rechnen.

**Gute Ausgangsposition.** Im Jahr 2007 kam es mit der „Territorial State and Perspective“ sowie der damit verknüpften und am 25. Mai 2007 in Leipzig auf politischer Ebene beschlossenen „Territorialen Agenda“ zu einer Fortführung des EUREK-Prozesses. Darin wird die Bedeutungszunahme großräumiger

Verkehrs- und Verbindungsachsen im Zuge der EU-Erweiterung durch die Priorität 6 „Stärkung und Ausbau der transnationalen Netze zur Förderung von Mobilität und Erreichbarkeit“ betont. Mit den geplanten Maßnahmen im Eisenbahn- und Straßennetz hat sich Niederösterreich eine gute Ausgangsposition geschaffen, um auch weiterhin von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in Osteuropa zu profitieren.

#### Weiterführende Links:

[http://ec.europa.eu/ten/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/index_en.htm)

[http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005\\_ten\\_t\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_de.pdf)

### TEN-V in Zahlen

- 75.200 km Straßen
  - 78.000 km Schienenstrecken
  - 330 Flughäfen
  - 270 internationale Seehäfen
  - 210 Binnenhäfen
  - Verkehrsmanagementsystem, Navigations- und Benutzerinformationssysteme
- = 660 Mrd. Euro bis 2020

Quelle: Bund für Umweltschutz und Natur  
([www.bund.net/verkehr/themen/themen\\_41/themen\\_275.htm](http://www.bund.net/verkehr/themen/themen_41/themen_275.htm))

## In eigener Sache:

### Dr. Harald Hofmann ist tot.

Über 30 Jahre lang hat Harald Hofmann für das Land Niederösterreich seinen Dienst geleistet. 1989 wurde er Leiter der Abteilung Umweltwirtschaft und Raumordnungsförderung, in der Zeit von 1996 bis 2003 wirkte er überdies in der Funktion als stellvertretender Leiter der Gruppe Raumordnung und Umwelt.

Schon den Antritt seines Ruhestandes im Jahr 2004 haben Kollegen und Mitarbeiter schwer verkräftet. Erleichtert konnten wir aber feststellen, dass Harald Hofmann auch weiterhin bereit war, uns mit seiner Erfahrung und seinem Wissen auszuhelfen, wenn wir wieder einmal nicht weiterwussten.

Sein Rat und seine Meinung waren so sehr geschätzt und nachgefragt, dass er einmal meinte, es wolle sich bei ihm eigentlich kein rechtes „Ruhestandsgefühl“ einstellen. Unzählige Landesgesellschaften, Initiativen, Aktionen und Programme wurden maßgeblich von ihm mitgestaltet, tragen damit bis heute seine Handschrift – und das ist gut so.

Neben seiner außerordentlichen fachlichen Kompetenz waren es vor allem sein menschlicher Führungsstil, seine Aufgeschlossenheit und – nicht zuletzt – sein trockener Humor, die Harald Hofmann auszeichneten.

Sein plötzlicher Tod erschüttert, macht betroffen, lässt aber auch schöne Erinnerungen an gemeinsame Zeiten wach werden. Alle, die mit ihm zusammenarbeiten durften, vor allem jene, denen darüber hinaus seine wertvolle Freundschaft zuteil wurde, wissen, welchen gewaltigen Verlust dieser Tod bedeutet.

Walter Pozarek

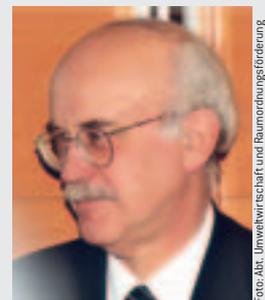


Foto: Abt. Umweltwirtschaft und Raumordnungsförderung

## Strategie Verkehr: Verkehrskonzept Niederösterreich.



Seit 1991 gibt es in Niederösterreich ein Landesverkehrskonzept, das regelmäßig den neuen Rahmenbedingungen angepasst wurde.

2004 wurde von der NÖ Landesregierung das Landesentwicklungskonzept beschlossen. Darauf aufbauend wurde das bereits vorhandene Landesverkehrskonzept als sektorale Grundlage überarbeitet. Das Ergebnis wurde als „Strategie Verkehr“ schließlich im September 2007 im Web-Angebot des Amtes der NÖ Landesregierung veröffentlicht.

Im NÖ Verkehrskonzept „Strategie Verkehr“ wird der aktuellen Entwicklung des Verkehrs in Niederösterreich und seinem Umfeld nachgegangen.

Nach Errichtung der noch notwendigen Verkehrsinfrastruktur müssen in den nächsten Jahren auch betriebliche und organisatorische Maßnahmen zur Steigerung von Qualität und Effizienz der angebotenen Verkehrsleistungen, aber auch zur Abstimmung zwischen allen verkehrsrelevanten Themenbereichen entwickelt werden. Als Lösungsansätze werden dabei Verkehrsbeeinflussung, Verkehrslenkung und Logistik ins Spiel gebracht. Bewusstseinsbildung, Information und Kommunikation zu Verkehrszuständen und Verkehrsabläufen rücken ebenfalls als Elemente eines weit gefassten Mobilitätsmanagements in den Mittelpunkt der Betrachtung. Die Strategien zielen daher in zwei Richtungen:

Als Lösungsansätze werden dabei Verkehrsbeeinflussung, Verkehrslenkung und Logistik ins Spiel gebracht. Bewusstseinsbildung, Information und Kommunikation zu Verkehrszuständen und Verkehrsabläufen rücken ebenfalls als Elemente eines weit gefassten Mobilitätsmanagements in den Mittelpunkt der Betrachtung. Die Strategien zielen daher in zwei Richtungen:

**Erreichbarkeiten verbessern.** Die Ostregion Österreichs (Wien, Niederösterreich und Burgenland) nimmt geopolitisch und verkehrsmäßig eine zentrale Stellung in Mitteleuropa ein. Damit liegt Niederösterreich an der Schnittstelle von maßgeblichen Verkehrskorridoren, denen zukünftig erhebliche

Verkehrszuwächse prognostiziert werden. Im Besonderen sind dies:

- die in Ost-West-Richtung verlaufende **Donau-Achse** von Südosteuropa (Schwarzes Meer) über Ungarn, die Slowakei und Österreich nach Westeuropa
- die **Nord-Süd-Achse** von Warschau/Prag nach Norditalien



Vor dem Hintergrund einer stufenweisen Entwicklung des Gesamtverkehrsnetzes und unter Berücksichtigung der regionalen, überregionalen und grenzüberschreitenden Anforderungen der Verkehrsentwicklung werden bei der streckenbezogenen Infrastruktur Ausbauten angestrebt. Damit wird eine grundlegende Verbesserung der Erreichbarkeiten Richtung Norden und Osten in die Wirtschaftsräume Tschechien, Polen, Slowakei und Ungarn erzielt. Wesentliche Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels

sind:

- im Bereich der **Schiene**: Ausbau des Marcheggerastes Wien-Marchegg-Bratislava; Ausbau der Pottendorfer Linie; Spange Flughafen Wien-Götzendorf;
- im Bereich der **Straßeninfrastruktur**: Nord Autobahn (A5), Nordost Autobahn (A6), Marchfeld Schnellstraße (S8), Weinviertel Schnellstraße (S3)

Um die Erreichbarkeit des westeuropäischen Wirtschaftsraums zu verbessern, werden Kapazitätsengpässe der Verkehrsträger der Donauachse beseitigt. Wesentliche Maßnahmen

**Strategie Verkehr:**  
auf mehreren Ebenen dem Ziel entgegen.

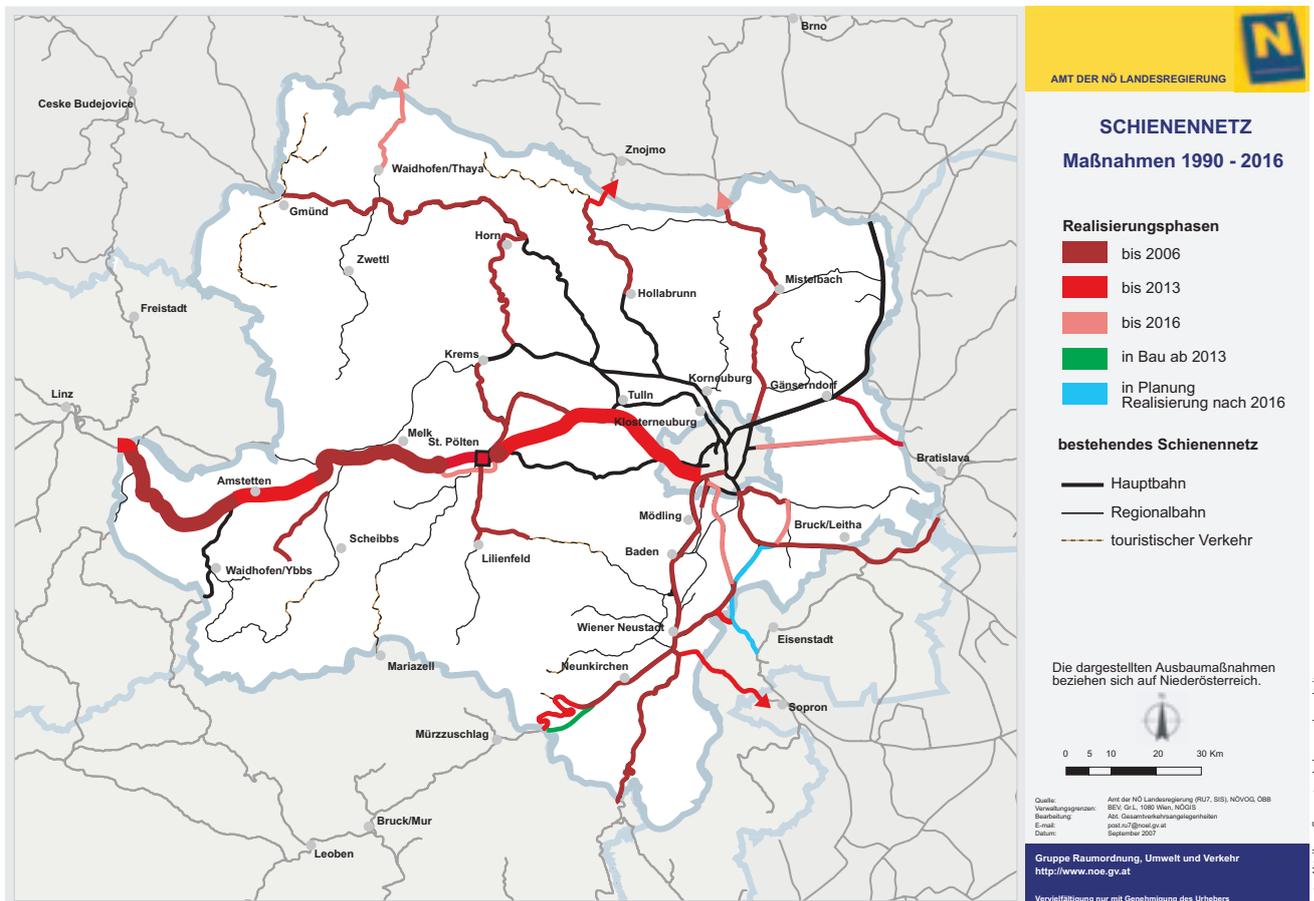


dazu sind der viergleisige Ausbau der Westbahn und der sechsspurige Ausbau der West Autobahn.

Die regionale und überregionale Erreichbarkeit wird im Bereich der Schieneninfrastruktur durch den Ausbau der Schnellbahnlinie S2 Wien-Wolkersdorf-Mistelbach-Laa a.d. Thaya verbessert, der Ausbau der Linie Wiener Neustadt-Mattersburg-Sopron ist geplant. Im Bereich der Straße ist der achtspurige Ausbau der Süd Autobahn (A2), der Ausbau der Traisental Schnellstraße (S34), der Kremser Straße (B37), der Böhmerwald Straße (B38), der Zwettler Straße (B36) sowie der Ausbau der Waldviertler Straße (B2) und der Horner Straße (B4) mittels Ortsumfahrungen vorgesehen.

**Umweltbelastungen vermindern.** Dazu werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt, die dazu führen, dass Verkehrsleistung eingespart (keine oder kürzere Fahrten) bzw. auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert wird.

- Im nichtmotorisierten Verkehr wird daher neben dem bestehenden touristischen Radfahren das Radfahren im **Alltagsverkehr** gefördert werden.

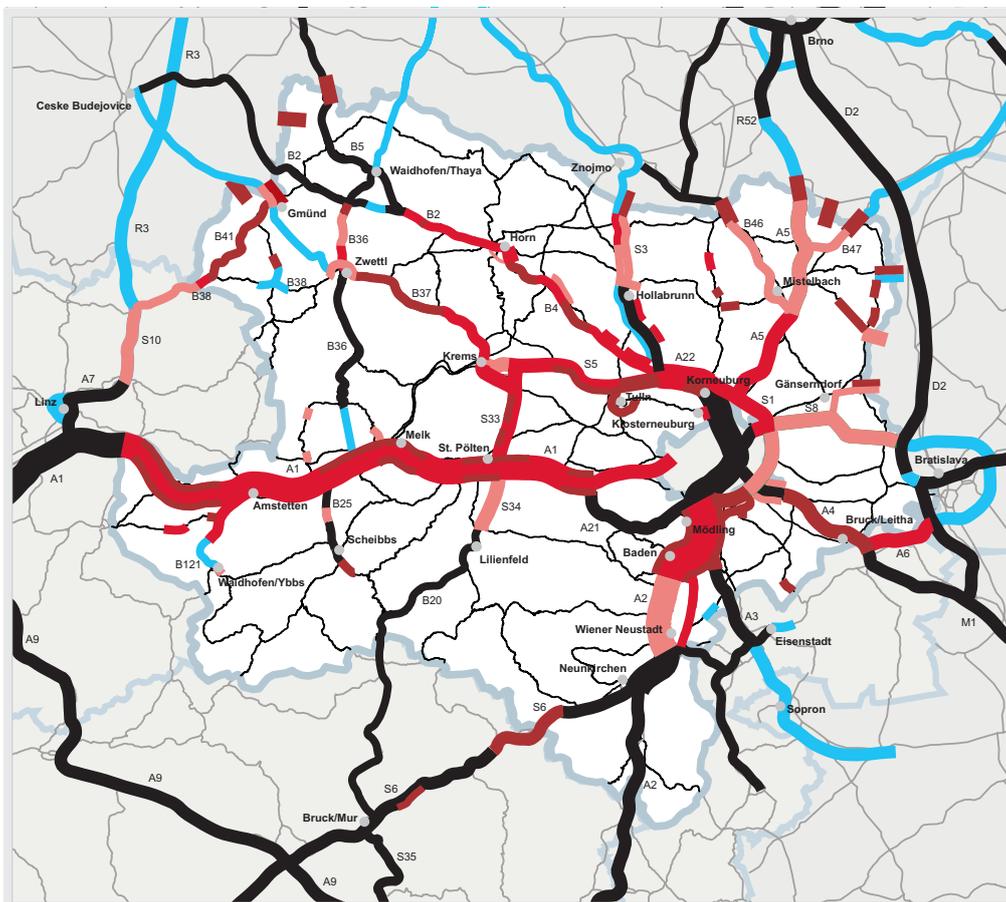




- Im **öffentlichen Verkehr** (ÖV) werden die Programme zum Park & Ride, zu den Busverkehren und den Anrufsammeltaxis fortgeführt und sind in allen Regionen Niederösterreichs in Planung. Darüber hinaus sind zahlreiche Maßnahmen zur Anschlusssicherung und zum Veranstaltungsmanagement bzw. zur Förderung lokaler ÖV-Angebote vorgesehen.
- Im Bereich Verkehrs- und Mobilitätsmanagement wird ein **Verkehrsmanagementsystem** für Niederösterreich entwickelt, die Programme zu Verkehrs sparen, Spritsparen und zum betrieblichen Mobilitätsmanagement werden fortgeführt bzw. erweitert.
- Aber auch **bauliche und organisatorische Maßnahmen** zum direkten Schutz vor Umweltbelastungen werden umgesetzt

(z. B.: Lärmschutz). Die Strategie des Landes besteht in diesem Zusammenhang in einer aktiven und offensiven Mitwirkung bei den entsprechenden Umweltprüfungsverfahren (Strategische Prüfung Verkehr, Umweltverträglichkeitsprüfung, Naturverträglichkeitsprüfung), der Umsetzung wirksamer Programme zum Immissionsschutz (NÖ Lärmschutzprogramm) sowie der Abstimmung mit dem NÖ Klimaprogramm.

Die „Strategie Verkehr“ stellt sich dergestalt mit einem breiten Handlungsfeld den im Verkehrsbereich zu lösenden Aufgaben und wird damit ihrer Rolle als tragende Säule der NÖ Landesentwicklung gerecht.



AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG

### STRASSENNETZ Maßnahmen 1990 - 2018

**Realisierungsphasen**

- bis 2006
- bis 2010/11
- bis 2018
- in Planung, Realisierung nach 2018

**bestehendes Straßennetz**

- 2 Fahrstreifen
- 3 Fahrstreifen
- 4 Fahrstreifen
- 6 Fahrstreifen
- 8 Fahrstreifen

Die dargestellten Ausbaumaßnahmen beziehen sich auf Niederösterreich.

0 5 10 20 30 Km

Quelle: Amt der NÖ Landesregierung (RUF, ST3, S5)  
Verwaltungsbezirk: BEV, GZ L, 1080 Wien, NÖGIS  
Bearbeitung: Amt Gesamtverkehrsangelegenheiten  
E-Mail: post.r7@noe.gv.at  
Datum: September 2007

Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr  
<http://www.noel.gv.at>

Vervielfältigung nur mit Genehmigung des Urhebers

Karte: Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

# „10 vor Wien“:

## Mobilität in der Kleinregion.



Foto: Kleinregion „10 vor Wien“

Mobilität ist von der gesamteuropäischen über die regionale Ebene bis hin zur Örtlichen Raumordnung ein wichtiges Thema.

Auf der lokalen Ebene leisten die Kleinregionen einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität jedes Einzelnen: Durch die interkommunale Finanzierung und Bereitstellung von Angeboten im Verkehrsbereich haben die BewohnerInnen die Möglichkeit, sich auch ohne eigenen PKW in der Region zu bewegen. Die Ausgestaltung des Schwerpunkts Mobilität in der Kleinregion „10 vor Wien“ zeigt die breite Palette an möglichen Maßnahmen für eine interkommunale Herangehensweise.

„10 vor Wien“. Im Jahr 2004 entschlossen sich die 10 Gemeinden Enzersfeld, Großrußbach, Korneuburg, Hagenbrunn, Harmannsdorf, Langenzersdorf, Leobendorf, Spillern, Stetten und Stockerau, als Kleinregion zusammen zu arbeiten. Ein gemeinsamer Arbeitsschwerpunkt wurde „Mobilität in der Kleinregion“.

Im Rahmen des Projekts „Mobilität 10 vor Wien“ sollen die Mobilitätsmöglichkeiten in der Kleinregion optimiert werden. Es geht dabei genauso um die Verbesserung des Angebots, wie um die Erhöhung des Komforts für die Fahrgäste und im Zuge dessen um eine höhere Lebensqualität für die Bevölkerung, aber auch um die möglichst umweltfreundliche Gestaltung der Mobilität im Rahmen der bestehenden Angebote.



Radfahren – in allen Facetten auch Thema in der Kleinregion.

10 vor wien

donau. raum. weinviertel.



**Mobile Jugend: Der Jugendshuttlebus.** Die in den Medien immer wieder genannten Statistiken über die tragisch endenden Unfälle mit Beteiligung Jugendlicher haben die InitiatorInnen aus der Marktgemeinde Harmannsdorf bewogen, einen Shuttledienst für Jugendliche einzuführen.

Der Jugendshuttlebus ist ein auf die Bedürfnisse der Jugend und ihre Aktivitäten abgestimmtes Beförderungsmittel, das es den Jugendlichen ermöglicht, sicher zu diversen Veranstaltungen bzw. wieder nach Hause zu kommen.

Gemeinsam mit den Jugendlichen wurde ein Festkalender erstellt, der die Veranstaltungen beinhaltet, die von den Jugendlichen bevorzugt besucht werden. Im Abstimmung zwischen der Gemeinde, den Jugendlichen und einem Bus-Unternehmen wurden Abfahrts- sowie Rückfahrtzeiten fixiert. Seit dem ersten Probetrieb im Mai 2004 sind in den Jahren 2005 bis 2007 die anderen Gemeinden immer intensiver in dieses Projekt eingestiegen, sodass mittlerweile alle Gemeinden der Kleinregion „10 vor Wien“ an diesem Projekt beteiligt sind. Die Buskosten werden aus Beiträgen der Festveranstalter, dem Fahrkartenverkauf und

Zuschüssen der Gemeinden sowie einer Förderung der Organisation durch das Land Niederösterreich finanziert. Der Nutzen des Projekts ist vielfältig, denn es trägt nicht nur zur Verkehrssicherheit, sondern auch zum Umweltschutz und zur Vermeidung von Verkehrsunfällen bei.

1) Raum | Region | Mensch | Organisation – DI Michael Fleischmann, [www.raumpl.com](http://www.raumpl.com)

Besonders für die Jugend gilt es  
Mobilitätsformen zu finden.

**Mobil mit öffentlichen Verkehrsmitteln.** Ein wichtiges Anliegen der Bevölkerung in der Region ist die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Aufgrund dieser Tatsache entschied sich die Kleinregion im Jahr 2006, ein Konzept für den öffentlichen Verkehr zu beauftragen. Als Grundlage für das Verkehrskonzept wurden eine Befragung der Bevölkerung bezüglich des Verkehrsverhaltens und eine Analyse des derzeitigen Angebots im öffentlichen Verkehr durchgeführt. Das Ergebnis ist ein umfassender Maßnahmenkatalog, der in den kommenden Jahren sukzessive umgesetzt werden soll.

Wichtige Maßnahmen daraus sind unter anderem:

- Imageverbesserungen und Vermarktung des derzeitigen Angebots
- Mobilitätstage mit Beratung in der Region
- Pilotprojekt Mobilitätszentrale

Als ein weiterer wichtiger Punkt zur Bewusstseinsbildung und Erleichterung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird die Gründung einer Mobilitätszentrale gesehen. Diese soll als Anlaufstelle für alle Fragen zur Mobilität dienen.

Seit Dezember 2006 ist auf der Strecke Wien-Retz ein Regionalzug mit dem Namen „Region 10 vor Wien“ unterwegs. Ab Dezember 2007 wird es einen weiteren Regionalzug mit diesem Namen auf der Strecke Retz-Wien geben.

Mittels dieser Züge sollen neben der Kleinregion „10 vor Wien“ selbst auch deren Veranstaltungen und Ausflugstipps beworben werden. Im jeweiligen Zug liegen (immer wieder wechselnde) Informationsmaterialien wie Regionsfolder und Flugblätter diverser Veranstaltungen auf.

**Mobil mit dem Rad – Alltagsradfahren.** Bei diesem Projekt ist ein wesentliches Ziel, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen – vor allem innerörtlich und zwischen nahe gelegenen Gemeinden – zu erhöhen. Durch Schaffung von entsprechenden Angeboten, vor allem die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und Schaffung eines entsprechenden Bewusstseins, wird ein Beitrag zum Verkehrsparen geleistet.

Im Wesentlichen wurden nach der Erarbeitung des Konzepts für den öffentlichen Verkehr und einer detaillierten Ist-Analyse in der Region folgende Umsetzungsschwerpunkte für 2008/2009 erstellt:

- Errichtung von gesicherten und wettergeschützten Radabstellanlagen
- Imageverbesserung des Radfahrens mit Hilfe von Öffentlichkeitsarbeit
- Verbesserung der Radwegverbindungen in der Gemeinde und der Region/Angebot als Zubringer zu Bahn/Bus und zu den Zentren

**Mobil mit dem Rad – Freizeit- bzw. touristisches Radfahren.** Beim Radroutennetz war eine der Zielsetzungen, ein Ergänzungsnetz zu den bestehenden regionalen Rad-(Themen)-Routen zu schaffen. Deshalb wurde der „Kreuttal Radweg“ als Verbindung vom Donauradweg zum Eurovelo9 initiiert. Dieser Weg ist eher für sportlichere RadfahrerInnen vorgesehen. Für die Zielgruppe der Familien und Kinder wurde ein „Sagenhafter Radweg“ rund um die Burg Kreuzenstein mit interaktiven Sagen-Spielstationen geschaffen. So soll ein erweitertes Freizeitangebot für BewohnerInnen der Kleinregion, aber auch für TouristInnen geschaffen werden.

**Mobil im Netz – Homepage „10 vor Wien“.** Eine andere Möglichkeit der schnellen Mobilität in der Kleinregion ist der Besuch der Homepage „www.10vorwien.at“. Auf dieser visuell sehr ansprechenden Drehscheibe kann man rasch zwischen den Rubriken „Essen & Trinken“, „Kultur & Geschichte“, „Natur & Gesundheit“ sowie „Wirtschaft & Produkte“ wechseln und sich dabei ausführlich über die Gemeinden, ihre Produkte, Veranstaltungen, Ausflugstipps und vieles mehr informieren.

Der im Kleinregionalen Entwicklungskonzept „10 vor Wien“ definierte Schwerpunkt Mobilität wird durch das Engagement der Kleinregionsvertreter und des Kleinregionsmanagements mit Leben gefüllt und aktiv umgesetzt. Die ersten Ergebnisse aus diesem Prozess sind bereits sehr viel versprechend für die weitere Entwicklung der Kleinregion. Das Arbeiten in Netzwerken mit Partizipation der Bevölkerung der Kleinregion ist ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Raum- bzw. Regionalentwicklung. ■

# „Mit dem Radl zum Einkaufen“ –

## *Potentiale und Perspektiven des nicht motorisierten Einkaufs in Niederösterreich.*

Wie kann gute Erreichbarkeit mit gering motorisiertem Verkehrsaufkommen verbunden werden? Welche wirtschaftlichen Potentiale birgt der nicht motorisierte Einkauf für den innerstädtischen Handel? Bietet hier das Fahrrad bisher verkannte Chancen für alle Beteiligten?



Mit dem Ziel, diese Fragen zu beantworten und Potentiale des nicht motorisierten Einkaufs aufzuzeigen, um daraus für Raumordnung, Verkehrsplanung und Wirtschaft Handlungsschritte abzuleiten, wurde von den Abteilungen Raumordnung und Regionalpolitik sowie Gesamtverkehrsangelegenheiten bei der „CIMA-Austria“\* eine Studie zum Thema: „Nicht motorisierter Einkauf in Niederösterreich“ in Auftrag gegeben. Dazu liegen nun die ersten Trendaussagen vor.

**Kurze Distanz!** Die Untersuchung verdeutlicht, dass bei Einkaufsfahrten mit dem PKW häufig nur geringe Distanzen zurückgelegt werden. 72 % der motorisierten Einkäufer legen weniger als 5 km bei der Fahrt zum Einkaufsort zurück. Im Durchschnitt werden bei einer motorisierten Einkaufsfahrt 2,5 km zurückgelegt.

Auch beim Blick auf die klassischen Fahrraddistanzen von unter 1,5 km zeigt sich, dass noch erhebliches Potential für den

Fahrradverkehr besteht. Wenn alle Einkaufswegstrecken von unter 1,5 km mit dem Fahrrad zurückgelegt werden würden, könnten dadurch auf dieser Distanz rund 30 % des motorisierten Einkaufsverkehrs eingespart werden.

**„Blitzeinkauf“ zur Versorgung.** RadfahrerInnen kaufen relativ rasch ein, durchschnittlich werden für den Fahrradeinkauf 30 Minuten benötigt. Der motorisierte Einkauf nimmt wesentlich mehr Zeit in Anspruch. Das kann darauf zurückgeführt werden, dass bei der Mehrheit der Einkäufe mit dem Rad vorwiegend Güter des täglichen Bedarfs beschafft werden. Dieses Bild bestätigt sich auch beim Blick auf die Warenauswahl nach Verkehrsmittel: Beim PKW-Einkauf haben, im Gegensatz zum nichtmotorisierten Einkauf, die für den „Erlebniseinkauf“ typischen „konsumigen“ Warengruppen wie Bekleidung, Schuhe, Spiel oder Sport eine hohe Bedeutung. Ein „Erlebniseinkauf“ wird gegenwärtig normalerweise nicht mit dem Fahrradeinkauf in Verbindung gebracht, da sich der nichtmotorisierte Einkauf hauptsächlich auf „Versorgungseinkäufe“ beschränkt.

**Der Durchschnittseinkauf.** Bei einem durchschnittlichen Einkauf mit dem PKW werden 47 Euro ausgegeben, der Radfahrer gibt 26 Euro, der Fußgänger 23 Euro aus. Unter Berücksichtigung der großen Bandbreite der Ausgabensätze lässt sich für 90 % der PKW-Nutzer ein maximaler Einkaufsbetrag von 75 Euro feststellen, bei FahrradeinkäuferInnen und FußgängerInnen beträgt dieser Wert jedoch maximal 40 Euro. Daraus ergibt sich, dass bei einem durchschnittlichen Fahrradeinkauf rund 60 % des PKW-Betrags ausgegeben werden.

Die Tabelle veranschaulicht, dass beim Ausgabeverhalten zwischen den unterschiedlichen Warengruppen große Unterschiede bestehen und daher eine differenzierte Betrachtung notwendig ist.

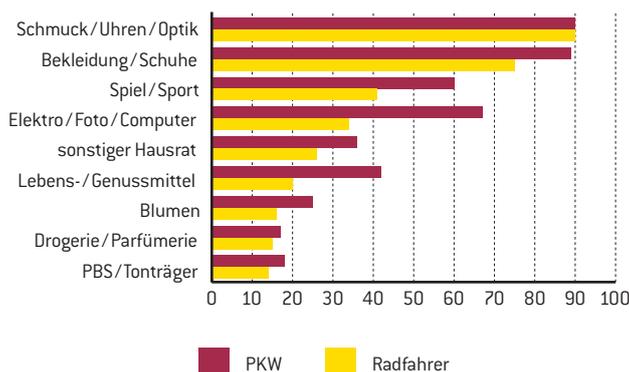
\*] CIMA Stadtmarketing GmbH ([www.cima.de/at/](http://www.cima.de/at/))



**Umsatzpotentiale.** Das Umsatzpotential des nicht motorisierten Einkaufs bezieht sich hauptsächlich auf die eigene Gemeinde und trägt somit zur Kaufkraft eigenbindung bei. Kaufkraftverflechtungen über den eigenen Ort hinaus, werden insbesondere durch (touristische) Gäste erzielt. Auch an Standorten mit großflächigen peripheren Angebotsstrukturen lassen sich nicht motorisierte KundInnen aus anderen Orten nachweisen, allerdings nur bei einfacher Erreichbarkeit.

Da sich, wie eingangs beschrieben, der Fahrradeinkauf derzeit noch größtenteils auf den Versorgungseinkauf beschränkt, weisen auch hier die Warengruppen unterschiedliche Potentiale auf. Vor allem bei den Gütern des täglichen Bedarfs, wie Lebensmittel und Genussmitteln oder Drogerie- und Parfümeriewaren, werden diese Umsatzpotentiale zu realisieren sein.

## Durchschnittliche Ausgaben nach Warengruppen und Verkehrsmittel



Quelle: eigene Erhebungen, CIMA 2007

**Anreize gefragt.** Aus den Ergebnissen lässt sich ableiten, dass es für die Ausschöpfung der Potentiale wesentlich ist, den Erlebnischarakter des nicht motorisierten Einkaufs zu stärken. Dadurch wird es möglich, auch die „konsumigen“ Warengruppen verstärkt für den nicht motorisierten Einkauf zu erschließen. Wie die Resultate aus den Telefonbefragungen zeigen, sind vor allem kostenlose Lieferdienste und Bonusaktionen für FahrradeinkäuferInnen die Ansatzpunkte für eine zusätzliche Attraktivierung des nicht motorisierten Einkaufs. Ein weiterer wesentlicher Punkt für die FahrradkundInnen sind sichere und attraktive Radwege. Erreichbarkeit ist ein Hauptkriterium für die Qualität von Handelsstandorten, denn eine leistungsfähige Fahrradinfrastruktur trägt erheblich dazu bei, dass die KonsumentInnen auch bei längeren Einkaufswegen bereit sind, statt aufs Gas in die Pedale zu treten.

**Kundenkreis Radfahrer.** Abschließend lässt sich feststellen, dass dem Fahrradkunden von den Wirtschaftstreibern bisher noch zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Den Radfahrer als Konsumenten zu entdecken, birgt, wie die ersten Ergebnisse der Studie deutlich unterstreichen, für Gemeinden und Wirtschaft gleichermaßen hohes Potential. Daher wird es im Sinne einer zukunftsorientierten Raumentwicklung von Bedeutung sein, durch gemeinsame, zielgerichtete Maßnahmen von Wirtschaft, Raumordnung und Verkehrsplanung den „Einkauf mit dem Radl“ zu stärken.

**Zukunftsorientierte Entwicklung.** Durch Attraktivierung und Aktivierung des nicht motorisierten Einkaufs werden in Hinblick auf Stärkung des innerörtlichen Handels und auf Vermeidung zusätzlicher Verkehrsbelastungen wertvolle Impulse für eine zukunftsorientierte Landesentwicklung gesetzt. Ein höherer Anteil an nicht motorisierten EinkäuferInnen würde sowohl zur Erhöhung der Lebensqualität innerhalb der Gemeinden, als auch zum Klimaschutz beitragen. Mehr „Radl-EinkäuferInnen“ garantieren nicht nur weniger Abgase und mehr allgemeine Fitness, sondern sorgen zudem für volle Kassen der innerörtlichen Handelsbetriebe.

# Standorte erschließen – Räume bewerten:

*Das Verkehrskonzept als Instrument der Örtlichen Raumordnung.*

Das Niederösterreichische Raumordnungsgesetz (NÖ ROG) verpflichtet die Gemeinden zur Erlassung eines Örtlichen Raumordnungsprogramms (ÖROP). Unverzichtbarer Bestandteil eines solchen ÖROP ist unter anderem ein Verkehrskonzept.



Fotos: Archiv

Dieses Verkehrskonzept gehört zu den Planungs- und Entscheidungsgrundlagen der örtlichen Raumordnung und ist somit kein Bestandteil der Verordnung zum Örtlichen Raumordnungsprogramm. Ungeachtet dessen können einzelne Aussagen und Inhalte Eingang in den verbindlichen Teil des Örtlichen Raumordnungsprogramms finden.

**Fundierte Entscheidungsgrundlage.** Seiner Zweckbestimmung als Grundlage entsprechend, soll das Verkehrskonzept im Rahmen der Örtlichen Raumordnung in erster Linie eine Bewertung des Raums nach dem Kriterium der aktuellen bzw. ge-

planten oder möglichen verkehrlichen Erschließung bieten. Natürlich kann und soll das Verkehrskonzept auch zur Begründung für die Verkehrsplanungen der Gemeinde herangezogen werden, in erster Linie ist es aber zur Begründung der sonstigen Standortentscheidungen der kommunalen Planungsbehörde (neue Bauland- und spezielle Grünlandwidmungen) gedacht.

● **Die Bestandsaufnahme** hat zunächst die bestehenden Verkehrseinrichtungen – beispielsweise die Trassen, Knoten, Haltestellen und ähnliches – darzustellen und zu beschreiben. Eigenschaften wie etwa der Ausbaugrad, der Zustand, die Funktion, die

Qualität, die Auslastung oder etwa Konfliktpunkte sind in diesem Zusammenhang von Belang. Eine Beschränkung auf diese „angebotsseitige“ Betrachtungsweise würde allerdings zu kurz greifen. Ebenso unverzichtbar sind nämlich Aussagen über **Verkehrsziele und Verkehrsquellen** (intensive und extensive Nutzungen) und ihre Verteilung im Raum, sowie über die **Verkehrsbeziehungen** zwischen diesen. Über diese „nachfrageseitige“ Betrachtung soll das Verkehrsgeschehen im Überblick dargestellt werden.

● In der **Analyse** sind Aussagen über die **Verteilung der Qualitäten** der Erschließung im Raum zu treffen. Wo sind Standorte intensiv genutzt, während die verkehrliche Erschließung unzureichend ist? Wo gibt es auf Grund der verkehrlichen Erschließungsqualität Potential für intensivere Nutzungen? Es ist für Widmungsentscheidungen einer Gemeinde von erheblicher

wicklung des Verkehrssystems. Das Verkehrskonzept darf sich somit nicht auf das Netz der Verkehrswege beschränken und soll keine eigenständig umzusetzende technische Netzplanung für neue Verkehrseinrichtungen darstellen.

**Standortentscheidungen als Beitrag zum NÖ Klimaprogramm.** Wie in ganz Österreich macht der Verkehr auch in Niederösterreich einen ernst zu nehmenden Anteil an den klimarelevanten Emissionen aus – und das bei stetig steigenden Zuwachsraten. Daher muss auch im Rahmen des Örtlichen Raumordnungsprogramms versucht werden, einen relevanten Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase zu leisten. Von besonderem Interesse sind in diesem Zusammenhang Standorte, die von einem hohen Bevölkerungsanteil im so genannten „Umweltverbund“ – das sind die Verkehrsarten: zu Fuß, mit dem

Selbstverständlich sollen jene Bereiche aufgezeigt werden, wo als Voraussetzung für eine intensivere Nutzung Verbesserungen im Verkehrssystem notwendig sind. Aber ebenso wichtig ist es, jene Standorte zu bezeichnen, die auf Grund einer bestehenden guten Verkehrserschließung für Straße und Schiene für eine intensivere Nutzung geeignet sind.



Bedeutung, ob eine ganz bestimmte Erschließungsqualität im Gemeindegebiet bloß ein einziges Mal oder gehäuft vorkommt. Ebenso wichtig ist es, bei der Ausweisung von verkehrsreichen Nutzungen über das Unfallgeschehen oder etwaige Engstellen im relevanten Netz Bescheid zu wissen. Im Sinne der klassischen Verkehrsplanung kann und soll das Verkehrskonzept natürlich auch den **Bedarf an Verbesserungen** im Verkehrssystem darlegen und im besten Fall sogar eine Prioritätenreihung vornehmen.

Die Hauptaufgabe des Verkehrskonzepts ist also die Abstimmung der künftigen Nutzungen mit der Ent-



Das örtliche Verkehrskonzept könnte letztlich auch dazu beitragen, die Verkehrssicherheit weniger mobiler Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten.



Nicht nur die Verkehrsflächen werden im Flächenwidmungsplan gesichert, auch die Verteilung der Ziele und Quellen des Verkehrs im Raum wird gesteuert.

Fahrrad oder mit dem öffentlichen Verkehr – erreicht werden können. Das NÖ Raumordnungsgesetz fordert bei Raumordnungsmaßnahmen schon länger eine besondere Bedachtnahme auf deren Verkehrsauswirkungen. Angestrebt werden sollen:

- ein möglichst geringes Gesamtverkehrsaufkommen
- eine Verlagerung des Verkehrs zunehmend auf jene Verkehrsträger, welche die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben (unter Berücksichtigung sozialer und volkswirtschaftlicher Vorgaben)
- eine möglichst umweltfreundliche und sichere Abwicklung des nicht verlagerbaren Verkehrs

**Unterschied: Stadt – Land.** Je nach Siedlungsstruktur ist dabei eine unterschiedliche Schwerpunktsetzung geboten:

- In städtisch geprägten Räumen sind neben der Sicherung attraktiver Wege auch die grundsätzlichen Vorteile im Bereich der Entfernung zu erhalten: kurze Wege und eine hohe Anzahl potentieller Ziele im Stadtgebiet.
- Ländlich geprägte Räume verfügen in der Regel über attraktive, weil verkehrsarme Wege. Allerdings ist die Dichte der entsprechenden Verkehrsziele bzw. der öffentlichen Verkehrsmittel zu gering, die Entfernung zwischen Verkehrszielen und -quellen vielfach zu hoch. Hier ist darauf zu achten, dass die Entfernungen zwischen künftigen Verkehrszielen – beispielsweise Kindergarten, Einkaufsmärkte, Schulen, Ärzte oder Gemeindezentren – und Siedlungsbereichen möglichst gering gehalten werden. Eine Distanz bis etwa 3 km kann für den so genannten Alltagsradverkehr im günstigsten Fall (unter Meidung von starken Steigungen und stark befahrenen Straßen) als zumutbar erachtet werden, für Fußwege bis zu 1 km.

**Gemeinsamer Planungsansatz.** Die Auseinandersetzung mit dem Verkehr bildet eine der tragenden Säulen effizienter Raumordnung. Daher hat sich das Verkehrskonzept als unverzichtbar für die Erarbeitung eines örtlichen Raumordnungsprogramms herausgestellt. Das Verkehrskonzept kann alle seine Möglichkeiten allerdings nur ausspielen, wenn es eng mit den Aussagen des Örtlichen Entwicklungskonzepts verknüpft wird. Eine Beschränkung auf die Darstellung des Verkehrsnetzes mit den Funktionszuweisungen – wie dies in der Vergangenheit zu oft geschehen ist – wird dafür in der Regel nicht genügen.

## Checkliste Verkehrskonzept:

- Sind im Verkehrskonzept (bestehende und geplante) Wege für alle Verkehrsteilnehmer überhaupt dargestellt?
- Sind hemmende (Steigungen, hohe Verkehrsbelastungen) bzw. fördernde (besonders attraktive Strecke) Faktoren für den Fuß- und Alltagsradverkehr dargestellt?
- Sind potentielle Ziele für den Fuß- und Alltagsradverkehr mit dem entsprechenden Einzugsbereich (bis 3 km) dargestellt?
- Sind in den Einzugsbereichen gut gelegene freie Flächen hervorgehoben? (besondere Eignung für Wohngebiete aus Sicht des Umweltverbunds)
- Sind die Verkehrsquellen (Wohngebiete) mit den entsprechenden Einzugsbereichen (bis 3 km) dargestellt?
- Sind in diesen Einzugsbereichen gut gelegene freie Flächen hervorgehoben? (besondere Eignung für zentrale Einrichtungen als Ziele des Fuß- und Alltagsradverkehrs)

# Neuerungen im NÖ Raum- ordnungsgesetz:

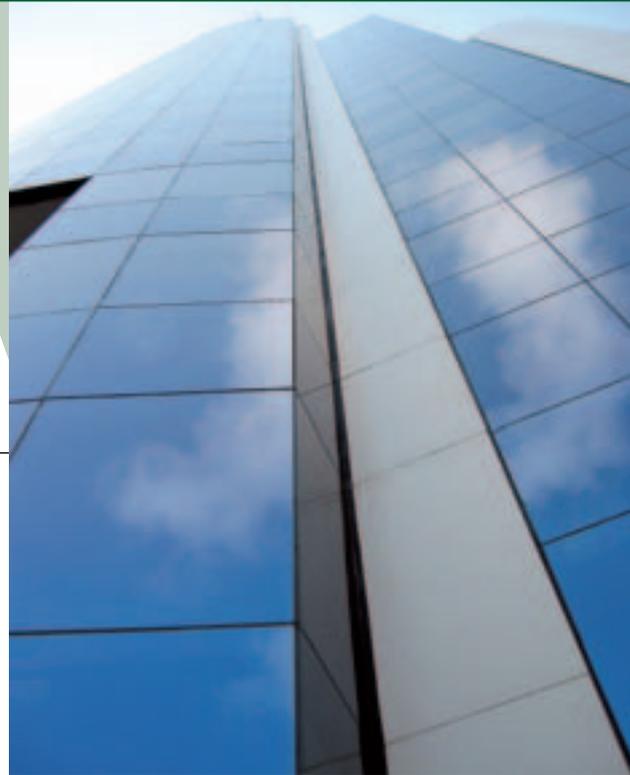
*Der 17. Novelle erster Teil.*

Am 8. September 2007 ist die 17. Novelle des NÖ Raumordnungsgesetzes (NÖ ROG), LGBl. 8000-23 rechtswirksam geworden. Sie bringt vor allem für die Örtliche Raumordnung umfangreiche neue Akzente.

Die neuen Regelungen im Raumordnungsgesetz sind das Ergebnis schon länger geführter Diskussionen auf Landtagsebene. Neben diversen Berichtigungen und Klarstellungen enthält die 17. Novelle des NÖ ROG Regelungen für Hochhäuser sowie für die Festlegung von Wohneinheiten pro Grundstück, verschärft die Voraussetzungen für die Festlegung lärmsensibler Flächenwidmungen, offeriert eine neue Widmungsvariante für Kellergassen, regelt die Zulässigkeit von Nebengebäuden bei erhaltenswerten Gebäuden im Grünland, erweitert den Anwendungsbereich der Vertragsraumordnung, befristet den Entschädigungsanspruch bei Rückwidmungen und modifiziert die Übergangsbestimmungen für Handelseinrichtungen.

**Lückenschluss: Hochhauszonen.** Hochhäuser sind nach der niederösterreichischen Rechtslage Gebäude, die der Bauklasse IX entsprechen (das bedeutet eine Bebauungshöhe von mehr als 25 m). Die NÖ Bauordnung kennt allerdings keine Höhenbegrenzung für die Bauklasse IX. Wie hoch tatsächlich gebaut werden darf, bestimmte bisher der zufällige Bestand der Grundstücksgrenzen und entzog sich einer vorausschauenden Bebauungsplanung.

Diese gesetzliche Lücke wurde nun im Raumordnungsgesetz geschlossen: künftig dürfen gemäß § 16 Abs. 6 Hochhäuser nur mehr dort bewilligt werden, wo im Flächenwidmungsplan eine „Hochhauszone“ festgelegt wurde, die auch eine maximal zulässige Gebäudehöhe vorgeben muss. Hochhauszonen sind – ähnlich wie Zentrumszonen – Festlegungen, die im auto-



Ohne „Zone“  
wächst  
kein Haus  
mehr über  
die Wolken  
hinaus.

nomen Entscheidungsbereich der Gemeinde liegen, sie ersetzen aber keine Flächenwidmung. Sie sind nur in Verbindung mit den Baulandwidmungsarten „Kerngebiet“, „Betriebsgebiet“ und „Sondergebiet“ zulässig.

In anderen Widmungen sind Hochhäuser grundsätzlich nicht erlaubt – ausgenommen sind Silos und ähnliche technische Anlagen, in denen Aufenthaltsräume entweder gar nicht oder nur in unbedeutendem Ausmaß enthalten sind. Die Festlegung von Hochhauszonen erfordert für die Gemeinden eine Änderung des Örtlichen Raumordnungsprogramms, wobei auch zu prüfen sein wird, ob eine strategische Umweltprüfung erforderlich ist bzw. ob die Hochhauszone raumverträglich ist. Es war der ausdrückliche Wille des NÖ Landtages, dass sich die Raumverträglichkeitsprüfung bei der Festlegung von Hochhauszonen auf einen generellen, abstrakten Charakter beschränken kann und die Projektdetails erst beim Bauverfahren geprüft werden müssen. Das machte auch eine Änderung der NÖ Bauordnung 1996 nötig, was zusätzlich die Kontrolle der Bezirksverwaltungsbehörde verstärkte: Baubewilligungsbescheide für Hochhäuser sind gemäß § 23 Abs. 7 und 8 der Bezirksverwaltungsbehörde vorzulegen – stellt diese Rechtswidrigkeiten fest, hat sie den Bescheid zu beheben.

**Strenger geregelt: lärmsensible Flächenwidmungen.** Lärmschutzwände sind inzwischen zu einem großen Problem geworden: Einerseits wird ihre Errichtung von lärmgeplagten BürgerInnen gefordert, andererseits drohen ein-



drucksvolle Landschaften hinter riesigen Lärmschutzwänden zu verschwinden. Die 17. Novelle des NÖ ROG will das Problem bei der Wurzel anfassen, indem Lärmquellen und lärmsensible Widmungen nun stärker als bisher auseinander gehalten werden müssen. Die Lärmschutzwand ist bisher in vielen Fällen bereits von Anfang an mitgeplant worden, um auch im Nahbereich von Lärmquellen zu Wohnbaulandwidmungen zu kommen. Genau an diesem Punkt setzt nun § 14 Abs. 2 Z.19 des NÖ Raumordnungsgesetzes an: Lärmsensible Widmungsarten sollen grundsätzlich nur mehr dort neu ausgewiesen werden, wo sie auch ohne abschirmende Maßnahmen eine ausreichende Lärmfreiheit bieten können. Erst wenn für denselben Widmungszweck keine leiseren Standorte verfügbar sind, ist in Lärm-bereichen eine Widmung mit gleichzeitiger Sicherstellung von geeigneten Abschirmungen zulässig. Als Abschirmung sind optisch besser geeignete Maßnahmen (wie z. B. bepflanzte Lärmschutzwälle) Lärmschutzwänden generell vorzuziehen. Lärmschutzwände werden dadurch nicht gänzlich ausgeschlossen, aber doch auf einen minimalen Einsatz beschränkt. Diese Bestimmungen gelten allerdings nur für den Fall, dass neue Widmungen an Lärmbereiche herangerückt werden. Wenn neue Bundesstraßen an bestehende Siedlungsgebiete heranrücken, kommt das NÖ Raumordnungsgesetz gar nicht zur Anwendung.

**Struktursicherung: Beschränkung von Wohneinheiten.** Gemeinden im Ballungsraum von Großstädten leiden international unter einem starken Baulanddruck, da die Stadtentwicklung vorrangig an den Stadträndern bzw. im unmittelbar angrenzenden Umfeld stattfindet. Wenn für die Entwicklungen in die Breite nicht mehr ausreichende Möglichkeiten bestehen, wächst der Druck zur Verdichtung des bestehenden Baulandes. Grundsätzlich liegt es im Interesse einer geordneten Raumentwicklung, lieber weniger Baulandflächen zu widmen, diese dann aber mit einer wirtschaftlichen Siedlungsdichte zu nutzen. Dieses generelle Ziel kann jedoch nicht in gleicher Weise

auf alle Baulandflächen bezogen werden. In bereits bestehenden Siedlungsgebieten führt die Verdichtung oft zu Überlastungen der Infrastruktur bzw. verdrängt die Verdichtung erhaltenswerte ortstypische Bebauungsstrukturen.

Bei der 17. Novelle wurde daher einer massiven Forderung mehrerer Gemeinden aus dem Wiener Umland entsprochen, schon bei der Flächenwidmung Abhilfe gegen die schleichende Verdichtung an ungeeigneten Stellen zu erhalten. Gemäß § 16 Abs. 5 kann nun die Widmung Bauland-Wohngebiet durch einen entsprechenden Zusatz auf maximal zwei bzw. drei Wohneinheiten je Grundstück beschränkt werden. Diese Einschränkung ist allerdings ausdrücklich nur zur Sicherung des strukturellen Charakters möglich. Dies wird anlässlich der Flächenwidmung auch durch eine Grundlagendokumentation nachzuweisen sein.

**Mehr Möglichkeiten in Kellergassen.** Kellergassen sind in manchen Weinbauregionen Niederösterreichs ein typisches Element einer alten landwirtschaftlichen Tradition. Von der Landwirtschaft werden sie nur mehr vereinzelt genutzt, es steigt aber das Interesse, aufgelassene Gebäude zu renovieren und für private, touristische oder gastronomische Zwecke zu verwenden. Um diese Chance zur Revitalisierung erhaltenswerter Kellergassen absichern zu können, wurde im § 19 Abs. 20 des NÖ ROG 1976 eine neue Widmungsart („Grünland-Kellergasse“) angefügt. Diese erlaubt, bestehende Presshäuser für die erwähnten Nutzungen zu adaptieren, nicht mehr sanierbare Presshäuser wiederzuerrichten und sogar kleinräumige Baulücken mit Presshäusern zu schließen. Die Umgestaltung zu Wohnhäusern ist allerdings verboten. Kellergassen mit Presshäusern sind bisher als „Grünland – Land- und Forstwirtschaft“, „Erhaltenswerte Gebäude im Grünland“ oder „Bauland-Sondergebiet – Presshäuser“ gewidmet worden. Die Widmungsart „Grünland-Kellergasse“ löscht diese Widmungsmöglichkeiten nicht aus, sondern ist als zusätzliche Variante zu verstehen. ■

Fortsetzung folgt ... [im Heft 1/2008].

# Engagiert aufgetreten – Grundanliegen verankert:

*Niederösterreichs Beitrag zur inhaltlichen Gestaltung  
der europäischen Regionalpolitik 2007 – 2013.*



Foto: Teufelberger GmbH, Wels

Immer wieder begegnet man in allen Arbeitsbereichen der EU-Regionalpolitik der Meinung, dass neben allgemeinen administrativen Grundsätzen auch wichtige Themen der EU-Zielprogramme von der Europäischen Union fix vorgegeben werden und eine Einflussnahme durch die Mitgliedsstaaten bzw. deren Regionen (Bundesländer) praktisch nicht möglich sei.

Gerade das Land Niederösterreich kann jedoch durch selbst erzielte Erfolge das Gegenteil beweisen: Durch intensive Interventionstätigkeit während der Vorbereitung der neuen Programmperiode 2007 – 2013 ist es gelungen, die Sichtweise der Europäischen Kommission (EK) und die inhaltliche Dimensionierung der entsprechenden Rechtsdokumente maßgeblich zu beeinflussen – ganz im Sinne der „Philosophie“ des Landes Niederösterreich hinsichtlich einer erfolgreichen, zukunftsweisen Regionalentwicklung (und -förderung). Die Einflussnahme Niederösterreichs betraf zwei große Aktionsfelder der von der EU mitbestimmten Regionalpolitik, nämlich die Kohäsionspolitik auf der Basis der EU-Strukturfonds und den Bereich der Regionalbeihilfen im Zuge des EU-Wettbewerbsrechts.



Foto: Stadtgemeinde Gmünd

**Das Ziel nicht aus den Augen verlieren!** Die ersten Entwürfe der von der EK vorgelegten rechtlichen Bestimmungen in diesen beiden Bereichen waren für Niederösterreich äußerst unbefriedigend und hätten aufgrund ihrer restriktiven planerischen Sichtweise eine ziemliche Abkehr von den Vorstellungen über eine thematisch-strategische Gestaltung der NÖ Regionalpolitik bedeutet. Österreich – vor allem Niederösterreich als Vorreiter – hat daher seine Standpunkte und essentielle Themen mit Verweis auf die bisherige erfolgreiche Regionalentwicklung klar formuliert und in Form zahlreicher **Positions- und Forderungspapiere** festgeschrieben. Diese Leitvorstellungen waren auch bestimmend für die Konzeption des Nationalen strategischen Rahmenplans **STRAT.AT 2007 – 2013** und wurden der österreichischen Vertretung in der Ratsarbeitsgruppe „Strukturmaßnahmen“, die für die textliche Endfassung der neuen Strukturfonds-Verordnungen verantwortlich war, mit auf dem Weg gegeben.

Schließlich wurde auf Betreiben Niederösterreichs eine **strategische Allianz** der sechs Nicht-Ziel 1-Regionen entlang der ehemaligen Außengrenze – Bayern, Oberösterreich, Niederösterreich, Steiermark, Kärnten und Friaul-Julisch Venetien – gebildet, die ein gemeinsames Positionspapier (unterfertigt von Regionspräsidenten und Landeshauptleuten) an die Kommissionsmitglieder und Generaldirektionen für Regionalpolitik, Wettbewerb und Beschäftigung übermittelte. Außerdem folgten Interventionen bei der österreichischen Bundesregierung und **intensive Gespräche** von Vertretern des Landes Niederösterreich mit der EK bzw. der zuständigen Generaldirektion.



Foto: Hotel Goldener Stern, Gmünd

**Engagement zahlt sich aus!** Die engagierte Überzeugungsarbeit Niederösterreichs – kräftig unterstützt durch die übrigen Bundesländer sowie andere EU-Mitgliedsstaaten und Institutionen, besonders durch das Europäische Parlament – zeigte schließlich bei der EK Wirkungen: Die ursprünglichen Entwürfe der EK zum Regelwerk über die europäische Regional- bzw. Beihilfenpolitik wurden entscheidend abgeändert bzw. ergänzt. **Alle wichtigen Anliegen Niederösterreichs und seiner Partner wurden erfüllt.**

Es kann den einzelnen Mitgliedsstaaten und deren Regionen also sehr wohl gelingen, die Position der EK bei Grundsatzfragen hinsichtlich der thematisch-strategischen Gestaltung der EU-Regionalpolitik maßgeblich zu beeinflussen – gemeinsames engagiertes Auftreten und überzeugende Argumente sind das Rezept zum Erfolg.

## Hauptforderungen Niederösterreichs (und Österreichs) gegenüber Brüssel:

### EU-Strukturfonds / Regionalförderung

- Breiter thematischer Ansatz einer innovationsorientierten Regionalpolitik, der auch nicht-technologische Bereiche beinhaltet
- Aktivitätsfelder wie Tourismus oder Stadterneuerung, da sich gerade für die ländlich-peripheren Gebiete wesentliche Entwicklungsmöglichkeiten ergeben
- Mobilisierung der endogenen Potentiale einer innovativen und dabei nachhaltigen Regionalentwicklung soll unterstützt werden
- Grenzregionen sollen eine substantielle zusätzliche Förderung erhalten

### Fördergebiete gemäß EU-Beihilfenrecht:

- Eigene Fördergebiete in den strukturschwächeren Teilen auch relativ gut situierter Mitgliedsstaaten / Regionen (wie Niederösterreich)
- Deutlich höhere Beihilfenobergrenzen in solchen Regionalförderungsgebieten

## Änderungen in Rechtsdokumenten und Finanzierungsgrundlagen durch Brüssel unter Berücksichtigung der Anliegen:

### EFRE-Verordnung:

- Artikel 3 (Interventionsbereiche): Neben Unternehmens- und Infrastrukturinvestitionen wird auch die „Erschließung des endogenen Potentials durch Maßnahmen zur Unterstützung der regionalen und lokalen Entwicklung“ mit EU-Mitteln gefördert.
- Artikel 8 (Nachhaltige Stadtentwicklung): Dadurch kann nunmehr auch weiterhin etwa die Stadterneuerung in Niederösterreich aus dem EFRE kofinanziert werden.
- Artikel 10 (Gebiete mit geografischen und natürlichen Benachteiligungen): In solchen Gebieten kann u. a. auch der Tourismus gefördert werden.

### Finanzhaushalt der EU 2007–2013:

- Beim Ratsgipfel in Brüssel am 15. 12. 2005 wurde für die österreichischen Grenzregionen ein zusätzlicher Betrag von 150 Mio. € (valoriert 169 Mio. €) ausverhandelt.
- Mehr als 30 % davon, 52 Mio. €, erhielt Niederösterreich für sein Zielprogramm „Stärkung der Regionalen Wettbewerbsfähigkeit“ (dies sind immerhin 36 % der EU-Mittel in diesem Programm).

### Regionalbeihilfen – Regionalfördergebiete:

- Am 20. 12. 2005 beschloss die EK neue „Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung“, die – zur allgemeinen positiven Überraschung – auch Fördergebiete in den besser gestellten Territorien der EU vorsahen.
- Österreich wurden Fördergebiete im Umfang von 22,5 % seiner Bevölkerung zuerkannt. Auf Niederösterreich entfielen Gebiete mit 507.000 Einwohnern. Innerhalb solcher Regionalfördergebiete dürfen 2007–2013 Großunternehmen immerhin mit bis zu 20 % (Waldviertel, nördl. Weinviertel) bzw. 15 % (südliches NÖ) gefördert werden, KMU mit 20 % bzw. 10 % zusätzlich.

## English Summary



**Applied Research:** Accessibility – the Core Issue of Spatial Planning. Access is a decisive factor when planning business locations. Accessibility has always been an important issue in spatial planning strategies. The emphasis is on providing quick, convenient services to all inhabitants which satisfy their economic, social and cultural needs, involving no waste of time.

**Trans-European Networks:** Impact in Lower Austria. Actual demarcation of the regional development corridors proposed in the European Spatial Development Perspective is part of European transport policy and is implemented by the Trans-European Networks (TEN). As well as facilitating the movement of goods, services and labour, TEN aims to reinforce economic and social cohesion, and promote an active employment policy and an integrative environment policy.

**“Strategie Verkehr”:** Traffic Plan for Lower Austria. In 2004 the Lower Austrian Provincial Government passed the Provincial Development Plan, which was used as the basis for revisions of the provincial traffic plan. “Strategie Verkehr” was published in 2007, and addresses current traffic and transport developments in Lower Austria and the surrounding area. The strategy also makes proposals for tackling challenges which have always been an issue, as well as several new ones.

**“10 vor Wien” (10 Around Vienna):** Mobility in the micro-region. Ten municipalities in the area around Vienna are about to enhance the mobility options in their micro-region with the following projects: Mobile Youth – Shuttle Bus Services for Young Adults; Mobile by Public Transport; Mobile by Bike – Using Bicycles in Everyday Life; Mobile by Bike – Cycling as a Leisure or Tourist Activity; Mobile on the Net – the “10 vor Wien” (10 Around Vienna) website.

**Cycling to the Shops:** Potential and Perspectives of Non-Motorised Traffic in Lower Austria. How can non-motorised traffic be promoted as a convenient way to get

around? What economic potential does non-motorised transport have for businesses in the city centre? Does cycling represent unrealized potential for all stakeholders? A new research project is asking these questions and is coming up with possible strategies in the fields of spatial planning, transport and traffic planning and business promotion. The results are currently being analysed, but initial statements have already been presented on development.

**Connecting Up Locations – Enhancing Areas:** the Traffic Plan as an Instrument of Local Spatial Planning. Since transport and traffic are fundamental aspects of any well-functioning spatial planning approach, new transport and traffic plans have proved to be indispensable when designing new local spatial planning strategies. However, the full potential of a transport and traffic plan can only be exhausted if it is linked to the requirements of the local development plan.

**Reforms to the Lower Austrian Spatial Planning Act:** The 17th amendment to the Lower Austrian Spatial Planning Act – Part 1. On September 8, 2007, the 17th amendment to the Lower Austrian Spatial Planning Act became legally binding. In addition to a number of corrections and clarifications, it includes regulations concerning highrise buildings. It also allows for limitations in residential areas of two to three units per building plot, and provides for stricter land-use regulations to ensure protection against noise. Furthermore, it allows for new land-use options for Kellergassen (wine cellar lanes). Further reforms will be presented in the next issue of this magazine (1/08).

**Basic Concerns Successfully Integrated through Commitment:** Lower Austria’s Contribution to Content Designing European Regional Policy 2007 – 2013. Through constantly getting involved, Lower Austria has succeeded in proving that individual member states and their regions do indeed have the power to influence the European Commission’s position on key issues.

# Der eilige Leser

**Angewandte Grundlagenforschung:** Erreichbarkeit und Mobilität im Fokus der Raumordnung. Bei Fragen der Standortplanung in der Wirtschaft stellen gute Erreichbarkeitsverhältnisse einen wesentlichen Faktor dar. Auch in der Raumordnung sind Erreichbarkeit und Mobilität schon seit jeher ein wichtiger Schwerpunkt, geht es doch um nichts Geringeres als die Versorgung der Bevölkerung mit Diensten zur Erfüllung ihrer wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse und das möglichst barrierefrei sowie mit möglichst geringem Zeitaufwand.

**Transeuropäische Netze:** Einfluss und Wirkung in Niederösterreich. Die konkrete (räumliche) Festlegung der im Europäischen Raumentwicklungskonzept skizzierten Entwicklungskorridore erfolgt im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik und hier insbesondere durch die Transeuropäischen Netze (TEN). Ziele des Aufbaus eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sind neben der Erleichterung des Waren-, Dienstleistungs- und Personenverkehrs insbesondere die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts, eine aktive Beschäftigungspolitik sowie eine integrative Umweltpolitik.

**Strategie Verkehr:** Verkehrskonzept Niederösterreich. 2004 wurde von der NÖ Landesregierung das Landesentwicklungskonzept beschlossen. Darauf aufbauend wurde das Landesverkehrskonzept als sektorale Grundlage überarbeitet. „Strategie Verkehr“ wurde im September 2007 veröffentlicht und geht der aktuellen Entwicklung des Verkehrs in Niederösterreich und dem Umfeld nach. Es werden Lösungsvorschläge für die verbliebenen alten, aber auch für die neuen Herausforderungen entwickelt.

**„10 vor Wien“:** Mobilität in der Kleinregion. Zehn Gemeinden im Wiener Umland wollen gemeinsam das Mobilitätsangebot in ihrer Kleinregion optimieren: Mobile Jugend – Jugendshuttlebus, Mobil mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Mobil mit dem Rad – Alltagsradfahren, Mobil mit dem Rad – Freizeit- bzw. touristisches Radfahren, Mobil im Netz – Homepage „10vor Wien“.

**Mit dem „Radl“ zum Einkaufen:** Potentiale und Perspektiven des nicht motorisierten Einkaufs in Niederösterreich. Wie kann gute Erreichbarkeit mit gering motorisiertem Verkehrsaufkommen verbunden werden? Welche wirtschaftlichen Potentiale birgt der nicht motorisierte Einkauf für den innerstädtischen Handel? Bietet hier das Fahrrad bisher verkannte Chancen für alle Beteiligten? Antworten auf diese Fragen und entsprechende Handlungsschritte für Raumordnung, Verkehrsplanung und Wirtschaft sucht eine aktuelle, in Ausarbeitung befindliche Studie. Erste Trendaussagen liegen nun vor.

**Standorte erschließen – Räume bewerten:** Das Verkehrskonzept als Instrument der Örtlichen Raumordnung. Die Auseinandersetzung mit dem Verkehr bildet eine der tragenden Säulen funktionierender Raumordnung. Daher hat sich das Verkehrskonzept als unverzichtbar bei der Erarbeitung eines örtlichen Raumordnungsprogramms herausgestellt. Das Verkehrskonzept kann alle seine Möglichkeiten allerdings nur ausspielen, wenn es eng mit den Aussagen des örtlichen Entwicklungskonzepts verknüpft wird.

**Neuerungen im NÖ Raumordnungsgesetz:** Der 17. ROG-Novelle erster Teil. Am 8. September 2007 ist die 17. Novelle des NÖ Raumordnungsgesetzes rechtswirksam geworden. Neben diversen Berichtigungen und Klarstellungen enthält die sie unter anderem Regelungen für Hochhäuser, ermöglicht die Beschränkung von Wohngebieten auf maximal zwei bzw. drei Wohneinheiten pro Grundstück, verschärft die Voraussetzungen für die Festlegung lärmsensibler Flächenwidmungen und offeriert für Kellergassen eine neue Widmungsvariante. Weitere Neuerungen werden in der nächsten Ausgabe 1/08 vorgestellt.

**Engagiert aufgetreten – Grundanliegen verankert:** Der Beitrag Niederösterreichs zur inhaltlichen Gestaltung der europäischen Regionalpolitik 2007 – 2013. Mit zahlreichen Interventionen hat Niederösterreich bewiesen, dass einzelne Mitgliedsstaaten und deren Regionen die Position der Europäischen Kommission bei Grundsatzfragen sehr wohl beeinflussen können.



P.b.b. Vertragsnummer 07Z037287M  
Verlagspostamt 3109 St. Pölten

[www.noegv.at](http://www.noegv.at)