



RAUMDIALOG

Magazin für Raumordnung und Raumentwicklung in Niederösterreich

Nr. 1/2020

Verkehr und Raum –
Mobilität und Raumordnung:
Ähnliche Begriffspaare – unterschiedliche Aspekte.

Seite 4

Für eine zukunftsweisende
Gestaltung des Güterverkehrs:
„Logistik 2030+“.

Seite 11

Ein Modell, eine Datenbank,
alle Gemeinden.
„Energienmosaik
Austria“:

Seite 22

Mobilität (ver)
braucht Raum.

aktuell:

Ein Österreichisches Raumentwicklungskonzept für die Zukunft.
Raum für Wandel – Zeit für das „ÖREK 2030“!

Seite 20





Foto: 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 Mobilität & Raumordnung

Verkehr und Raum – Mobilität und Raumordnung:

Ähnliche Begriffspaare – unterschiedliche Aspekte. 4

Das Mobilitätskonzept:

Wichtige Grundlage für die örtliche Raumordnung. 6

ÖV-Qualität und Siedlungsentwicklung:

Neue Instrumente kombiniert genutzt. 8

Für eine zukunftsweisende Gestaltung des Güterverkehrs:

„Logistik 2030+“. 11

Auf Achse!

Von der „Verbindungs-Schiene“ zur „Entwicklungs-Schiene“. 14

Vernünftig, verantwortungsvoll, vorausschauend“:

Das neue Mobilitätskonzept Vorarlberg. 18

Dialog national

Raum für Wandel – Zeit für das „ÖREK 2030“!

Ein Österreichisches Raumentwicklungskonzept für die Zukunft. 20

Infos

„Energiesmosaik Austria“:

Ein Modell, eine Datenbank, alle Gemeinden. 22

Zusammenfassung

English Summary 23

Der eilige Leser 24

Mobilität „bewegt“ Menschen – ein Grundbedürfnis und sein Stellenwert in der Raumentwicklung.

Mobilität bedeutet, sich bewegen zu können – von der Wohnung zum Arbeitsplatz, zum Einkaufen, in die Schule oder zu kulturellen Angeboten und Freizeiteinrichtungen. Damit betrifft Mobilität jeden von uns im Alltag.



Gerade ein Flächenbundesland wie Niederösterreich braucht dazu ein vielseitiges Mobilitätsangebot – ein Angebot, dass sich auch ständig neuen Herausforderungen und Anforderungen anpasst. Mobilität bedeutet auch für die Wirtschaft, ja für alle, die den Raum nutzen, Chancen und Gelegenheiten wahrnehmen zu können. Dadurch wird Mobilität zu einem gewichtigen Standortfaktor und hat in der Folge auch für die Landesentwicklung einen besonderen Stellenwert.

Standortfaktoren zu erkennen und zu nutzen, sie aber auch in ihren grundsätzlichen Qualitäten zu erhalten, ist seit jeher eine der Kernaufgaben der Raumordnung. Sie ist es auch, die durch gezielte Entwicklungsprogramme und Konzepte der Mobilität Raum zur Entwicklung gibt. Diese Aufgabe stellt vor allem im Stadt-Umland eine ebenso große Herausforderung für die Landesentwicklung dar, wie es im ländlichen Raum die Ausstattung mit ausreichenden Mobilitätsangeboten zur Sicherung einer zeitgemäßen Lebensqualität ist.

Ihre

Johanna Mikl-Leitner/Landeshauptfrau von Niederösterreich

Verkehr „bewegt“ Menschen – Lebensqualität mit Folgen für den Lebensraum.

Mobilität wird neben wirtschaftlichen Überlegungen auch als Kriterium für Lebensqualität empfunden. Wenn wir jedoch diese Qualität nutzen und unsere Bewegungsmöglichkeiten in die Tat umsetzen, entsteht Verkehr: Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Wasserverkehr. Die Möglichkeit, uns dabei entsprechend schneller und bequemer Verkehrsmittel zu bedienen, hat aber leider ihre Schattenseiten, denn Verkehr braucht Fläche und Energie, zerschneidet Landschaften, erzeugt Lärm, gibt Luftschadstoffe ab, wirbelt Feinstaub auf und birgt ein nicht unerhebliches Gefahrenpotential. Zusätzlich zu all diesen deutlich wahrnehmbaren Begleiterscheinungen verändert Verkehr auch noch unsere Orts- und Landschaftsbilder.



Wie, wo und in welchem Ausmaß Verkehr entsteht, ist neben den gesellschaftlichen Ansprüchen sehr stark auch von der räumlichen Verteilung der Nutzungen abhängig. Eine besondere Rolle spielt dabei auch die räumliche und zeitliche Abstimmung der Nutzungsentwicklung mit neuen oder verbesserten Verkehrsangeboten. Denn eines ist klar: Verkehr bringt zwar Störpotentiale mit sich, er ist aber auch eine ganz wesentliche Voraussetzung für unsere persönliche Mobilität, auf die wir nicht verzichten wollen.

Es gilt also, Verkehr möglichst raumverträglich zu gestalten. Dabei ist die Raumordnung in ihrer Verantwortung besonders gefordert, um unsere gebaute Umgebung so zu entwickeln, dass bei einem Höchstmaß persönlicher Mobilität die negativen Auswirkungen des Verkehrs möglichst gering gehalten werden.

Ihr

Stephan Pernkopf/LH-Stellvertreter

Verkehr und Raum – Mobilität und Raumordnung:

Ähnliche Begriffspaare – unterschiedliche Aspekte.

Das NÖ Raumordnungsgesetz fordert im Zuge der Örtlichen Entwicklungsplanung die Erstellung eines Verkehrskonzepts – mit dem Ziel, räumliche Planung und Verkehr besser abzustimmen. Wie weitreichend diese Abstimmung sein kann, zeigt sich schon allein darin, dass mit Blick auf eine gesamthafte und nachhaltige Gemeindeplanung das Verkehrskonzept im Idealfall zu einem Mobilitätskonzept erweitert bzw. ergänzt werden sollte.

Verkehrskonzepte ...

- gehören zu den Entscheidungsgrundlagen der örtlichen Raumordnung
- sind zwar kein Bestandteil der Verordnung zum Örtlichen Raumordnungsprogramm, einzelne Aussagen und Inhalte finden aber direkten Eingang in das Örtliche Entwicklungskonzept
- bewerten die Mobilitätssituation einer Gemeinde
- stimmen künftige Raumnutzungen mit der Verkehrsplanung ab
- zeigen erforderliche Entwicklungen im Verkehrssystem verkehrsträgerübergreifend auf
- liefern konkrete Hinweise für die künftige räumliche Entwicklung im Sinne des NÖ ROG
- beinhalten mindestens einen Plan, der das gesamte Gemeindegebiet abdeckt
- beleuchten und beeinflussen in der Folge die Gesamtentwicklung einer Gemeinde

Verkehr oder Mobilität? Eine kurze Recherche im Internet¹ erklärt diese Frage folgendermaßen: „Zur Mobilität gehört die Möglichkeit und Bereitschaft zur Bewegung. Im Verkehr zeigt sich die realisierte Mobilität. Beide Begriffe lassen sich nicht gleichsetzen, da Mobilität die individuellen

Motive und Hintergründe stärker betont.“ Eine exakte Unterscheidung ist wahrscheinlich schwierig, ebenso wie die Differenzierung zwischen Verkehrs- und Mobilitätskonzept. Da der Mobilitätsbegriff aber weiter und umfassender wirkt, werden wir dem Begriff „Mobilitätskonzept“ den Vorrang einräumen – nicht zuletzt deswegen, weil das Mobilitätskonzept einer Gemeinde auch mit dem landesweiten Mobilitätskonzept („Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+“) korrespondieren sollte.

Raumplanung oder Verkehrsplanung? Eine Tatsache ist fix: Verkehr und Mobilität sind in vielerlei Hinsicht raumwirksam. Daher sollten Verkehrsplanung und Raumplanung vor allem in der Gemeindeplanung nie unabhängig voneinander ausgeführt werden. Und dies nicht nur, weil das Verkehrskonzept Teil der geforderten Grundlagenforschung sein sollte – sondern, weil dieser Teil der Grundlagenforschung auf vielerlei Weise die Gemeindeentwicklung beeinflusst.

Eine strategische und zweckerfüllende Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung sollte außerdem nicht an der

1) Quelle: <https://de.wikipedia.org>



Foto: www.shutterstock.com

**Teleportation ist leider noch
keine Alternative zu einer umfassenden
Mobilitätsplanung!**

Formulierung von (gemeinsamen) Zielen enden, sondern zumindest an der Umsetzung folgender Punkte messbar sein (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- Konzentration der Siedlungsentwicklung einer Gemeinde auf gut mit öffentlichem Verkehr erschlossene Gemeindeteile unter Orientierung an den ÖV-Güteklassen
- Innenentwicklung sowie Durchmischung von Nutzungen mit geringen Erschließungs- und Infrastrukturkosten sowie mit geringem Flächenverbrauch
- klare Fokussierung auf Vermeidung von Überlastungserscheinungen im bestehenden Verkehrsnetz durch neue Verkehrserreger im Zuge von Raumordnungsmaßnahmen
- Prüfung, ob durch die Standortwahl für neue Verkehrserreger Überlastungserscheinungen im Verkehrsnetz ausgelöst werden; das kann sowohl bei Neuwidmungen von Relevanz sein, als auch eine Grundlage bzw. einen Änderungsanlass für einschränkende Maßnahmen bestehender Baulandreserven oder anstehender Umnutzungsgebiete darstellen
- Beachtung von Wechselwirkungen (etwa durch Ortsumfahrungen oder Verkehrserreger)
- keine ausschließliche Beseitigung von Engpässen der Verkehrsinfrastruktur
- keine ausschließliche Betrachtung von Fahrzeitreduktionen durch Infrastrukturausbau

Bedarfsanpassung oder Strategie? Betrachtet man Verkehrskonzepte, die in Gemeinden im Zuge der örtlichen Raumordnung entstehen, fällt zweierlei auf: die unterschiedliche Machart und die fehlende strategische Ausrichtung. So erarbeiten PlanerInnen beispielsweise Verkehrskonzepte,

die sich ausschließlich mit der Erweiterung des Gemeindestraßennetzes auseinandersetzen. Andere Verkehrskonzepte zeigen die durch den Baulandbedarf entstehenden Infrastrukturerfordernisse – allerdings ohne Schwerpunkte und ohne Einbettung in übergeordnete Ziele. Häufig fehlen Aussagen zum öffentlichen Verkehr, zum Radverkehr oder auch zum Fußverkehr. Diese Tatsachen machen die Dringlichkeit einer abgestimmten Raum- und Verkehrsplanung in einer Gemeinde besonders deutlich.

Das Aufgabenfeld für Verkehrskonzepte im Rahmen der örtlichen Raumordnung ist dabei schon lange abgesteckt und findet sich in den Zielen des NÖ Raumordnungsgesetzes. Bei ALLEN Maßnahmen ist Bedacht zu nehmen auf:

- möglichst geringes Gesamtverkehrsaufkommen
- Verlagerung des Verkehrs zunehmend auf jene Verkehrsträger, die die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben
- möglichst umweltfreundliche und sichere Abwicklung von nicht verlagerbarem Verkehr

Gerade diese Zielsetzungen liefern aber auch noch einen Hinweis auf einen ganz besonderen Unterschied zwischen den bereits eingangs definierten Begriffen „Mobilität“ und „Verkehr“: Mobilität ist gut, da möchten wir gerne möglichst viel, und beim Verkehr ist es genau anders herum – zumindest, wenn wir nicht selbst unterwegs sind!

Das Mobilitätskonzept:

Wichtige Grundlage für die örtliche Raumordnung.

Mobilität beschreibt die Bewegung(-smöglichkeit), also das Potential oder das Bedürfnis bzw. die Motivation von Menschen zur Ortsveränderung. Verkehr ist die in Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, PKW & LKW, Rad- und Fußverkehr) und auf Verkehrsnetzen wahrgenommene Mobilität. Das Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept ist daher Grundlage der Verkehrspolitik einer Gemeinde, vor allem aber ein Instrument, um Ziele, Leitlinien und Strategien der Verkehrsplanung festzuhalten und mit der räumlichen Entwicklung in Einklang zu bringen.

Mobilitätskonzepte ...

- enthalten Aussagen zu allen Verkehrsarten und Verkehrsnetzen (Bahn und Bus, Straße, PKW- und Motorradverkehr, Güterverkehr, Rad- und Fußverkehr)
- beinhalten Infrastrukturprojekte wie neue Straßen oder Radwege ebenso wie vielfältige Maßnahmen zur Verhaltensänderung („Soft Policies“)

- setzen (innovative) Impulse
- bündeln Interessen durch gemeinsame Projekte (Land, Gemeinde/n, Unternehmen, ...)
- starten konkrete Planungsprozesse

- behandeln das Mobilitätsverhalten und mögliche Veränderungen
- beschreiben Lösungen für konkrete Probleme (Unfallhäufungsstellen, fehlende Querungshilfen etc.)
- werden durch umfassende Öffentlichkeitsarbeit begleitet

Das ist das Mobilitätskonzept! Mit einem Mobilitätskonzept legt die Gemeinde ihre Ziele, Leitlinien und Strategien für die Gemeindeverkehrspolitik der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre fest. Mobilitätskonzepte erfassen das Besondere, das Spezifische, die Phänomene einer Gemeinde – räumlich, verkehrlich, demographisch, politisch und organisatorisch. Gute Mobilitätskonzepte betrachten immer die Gesamtentwicklung der Gemeinde – und natürlich auch Trends in der Mobilität.

Da braucht es ein Mobilitätskonzept! Mobilitätskonzepte in Gemeinden basieren auf unterschiedlichen Anlässen bzw. Motiven:

- auf einem konkreten Verkehrsproblem
- auf verkehrsbezogenen Fragen, die Beratung erfordern
- auf Wünschen und Kritik aus der Bevölkerung
- auf dem Willen der Gemeinde, das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen zu verändern

1) www.rosinak.co.at



Foto: www.shutterstock.com

Das Mobilitätskonzept regelt mehr als das Miteinander der VerkehrsteilnehmerInnen oder die Optimierung von Entfernungen.

- auf Projekten, die den Verkehr in der Gemeinde verändern (etwa Gewerbegebiete)
- auf einer umfassenden Grundlagenforschung im Zuge der Erarbeitung eines Örtlichen Entwicklungskonzepts
- auf einem bestehenden Mobilitätskonzept, das aktualisiert werden soll
- auf Landesförderungen, die konzeptive Überlegungen erfordern

Diese Form des Mobilitätskonzepts empfiehlt sich! Die aktuell in österreichischen Gemeinden erarbeiteten Mobilitätskonzepte lassen sich in vier Kategorien zusammenfassen:

→ Das Breite: Das „**Gesamtkonzept**“ listet mögliche Maßnahmen auf und bietet damit ein umfassendes Lösungsspektrum, allerdings ohne besondere Prioritäten, inhaltliche Schwerpunkte und handlungsorientierte Ausrichtung.

→ Das Strategische: Das „**Schwerpunktkonzept**“ setzt auf einen Planungsprozess, in dem verkehrspolitische Ziele sowie eine strategische Ausrichtung von Verkehrsmaßnahmen erarbeitet werden. Es reagiert auf aktuelle Probleme, konzentriert sich auf wenige wichtige Aufgaben bzw. gesetzte Prioritäten und ermöglicht einen zielgerichteten Mitteleinsatz.

→ Das Konzentrierte: Das „**Fokuskonzept**“ konzentriert sich auf einige wenige Stellen im Gemeindegebiet bzw. konkret ausgewählte Themen, die priorisiert behandelt werden, und setzt meist auf bereits geleistete Vorarbeiten und Lösungsvorschläge auf.

→ Das Punktueller: Das „**Detailkonzept**“ bewährt sich bei thematisch eingegrenzten Aufgaben, zu denen neben vorangegangenen Überlegungen oder Schwerpunktkonzepten vor allem bereits Grundsatzentscheidungen im Gemeinderat gefallen sind.

Die Wahl des für die jeweilige Gemeinde angemessenen Konzepts ist von den Zielen der Gemeinde und den vorangegangenen Arbeiten abhängig.

Das gilt es zu beachten!

Definition konkreter Aufgaben: Angesichts der vielfältigen Aufgaben der Gemeinde haben sich jene Mobilitätskonzepte bewährt, die für konkrete Aufgaben auch Prioritäten und einen Zeitplan für die Umsetzung benennen.

Pilotprojekte und Zeithorizonte: Ein weiteres Merkmal von Mobilitätskonzepten ist die operative Qualität, also der Umsetzungshorizont von Maßnahmen: Soll das Konzept Pilotprojekte enthalten? Soll sich das Konzept auf mittel- und längerfristige Maßnahmen konzentrieren? Oder sollen Perspektiven der Mobilität und Visionen ohne zeitlichen Bezug behandelt werden?

Kooperative Erarbeitung: Wird ein Mobilitätskonzept im Zuge eines Örtlichen Entwicklungskonzepts erstellt, sind im Vorfeld geeignete Abstimmungsprozesse mit Verwaltung, Politik und BürgerInnen zu definieren.

Technische Anforderungen: Der Inhalt des Mobilitätskonzepts sollte sich an einer im „Wegweiser Mobilitätskonzepte für Gemeinden“ (siehe Tipp) dargestellten Struktur orientieren, ist aber für jede Gemeinde maßgeschneidert zu adaptieren. Da sich ein Mobilitätskonzept nicht auf einzelne Grundstücke bezieht, ist eine generalisierte Kartendarstellung hilfreich. ■

Tipp:

Im Auftrag der Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten wurde ein Wegweiser für Gemeinden zum Mobilitätskonzept erarbeitet – Infos und Bestellung über die Redaktion!

ÖV-Qualität und Siedlungsentwicklung:

Neue Instrumente kombiniert genutzt.



Foto: paikong / shutterstock.com

Qualitätsvolle Siedlungs- und Standortentwicklung zeichnet sich unter anderem auch durch einen guten Versorgungs- bzw. Erschließungsgrad mit öffentlichem Verkehr aus. Um diese Koppelung messbar zu machen, wurde das System der ÖV-Güteklassen entwickelt, das vielerlei Informationen wie etwa zu Erreichbarkeit oder Wegenetzen bietet, entsprechende Erfordernisse aufzeigt sowie Rückschlüsse für Raum- und Verkehrsplanung ermöglicht.

In den vergangenen Jahren waren nicht zuletzt dank technischer Fortschritte neue und feiner auflösende Berechnungen in der Raum- und Erreichbarkeitsanalyse möglich. So wurden österreichweit die ÖV-Güteklassen² ermittelt, und die Erreichbarkeitsanalyse der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)³ konnte erstmals auf Basis eines 100x100m Rasters für ganz Österreich durchgeführt werden.

Dateneinsatz: Grundlagen und Möglichkeiten.

Damit stehen hochwertige Daten für eine bessere Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Qualität des ÖV-Angebots zur Verfügung. Diese Möglichkeiten zu nutzen und die Qualität des Angebots im Öffentlichen Verkehr in Abgleich mit der Siedlungsentwicklung sowie der räumlichen Ausstattungsqualität zu bringen, war Zielsetzung eines PGO-Projekts⁴. Einerseits wurde darin für die Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien der Zusammenhang zwischen ÖV-Güteklassen und Merkmalen des Raums wie Raumtyp, Bevölkerung, Demografie, Arbeitsplätzen oder Baulandkategorien analysiert („Quantitative Strukturanalyse“). Andererseits wurde eine Raumklassifizierung erstellt, die die Attraktivität von Halte-

stellen, die Bevölkerungszahl, die Ausstattungsqualität und vorhandene Baulandreserven zueinander in Kontext setzt („Vertiefende Analyse“). Insbesondere diese Klassifizierung bietet eine Vielzahl interessanter Einsatzmöglichkeiten im Sinne einer integrierten Raum- bzw. Verkehrsplanung.

Raumklassifizierung: Fragen und Antworten.

Die Klassifizierung des Raums wurde anhand von vier Fragen durchgeführt, wobei die Betrachtung jeweils für Hektarflächen von 100 x 100 Metern erfolgte:

- **Ist die betrachtete Haltestelle attraktiv?** – beantwortet mit der ÖV-Güteklasse (Haltestellenkategorie und Fußwegdistanz zur Haltestelle) und der Reisezeit ins nächste regionale Zentrum aus der ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse
- **Sind im Einzugsbereich genügend EinwohnerInnen für das ÖV-Angebot vorhanden?** – beantwortet durch den Abgleich der ÖV-Güteklasse mit dem gemäß der bundesweiten ÖV-Standards für den jeweiligen Siedlungskern geforderten Angebot
- **Ist die Ausstattungsqualität gut?** – beantwortet durch das Vorhandensein von für die Wohnstandortqualität wichtigen Einrichtungen (Lebensmittelhandel, Schule, Arzt, Kinderbetreuung, Apotheke) in unmittelbarer Nähe, wobei die Punktzahl mit zunehmender Distanz abnimmt
- **Sind Baulandreserven vorhanden?** – beantwortet durch die Verschneidung des Bewertungsrasters mit digital vorliegenden Reserveflächen⁵, wobei Hektar-Flächen, die zumindest 10 % Reservefläche beinhalten, als „Reserve“ definiert wurden

¹ www.verracon.at

² abgestimmte österreichweite Bewertungsmethode der ÖV-Versorgung [Art der Verkehrsmittel, Bedienungshäufigkeit, Distanz zur Haltestelle]

³ „Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenbasis 2016)“, ÖROK 2018

⁴ „Analyse und Auswirkungen der ÖV-Güteklassen im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung in der Ostregion, Verracon GmbH im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost (PGO), 2018

⁵ Für andere Fragestellungen erfolgte die Verschneidung auch mit allen anderen vorliegenden Widmungskategorien.

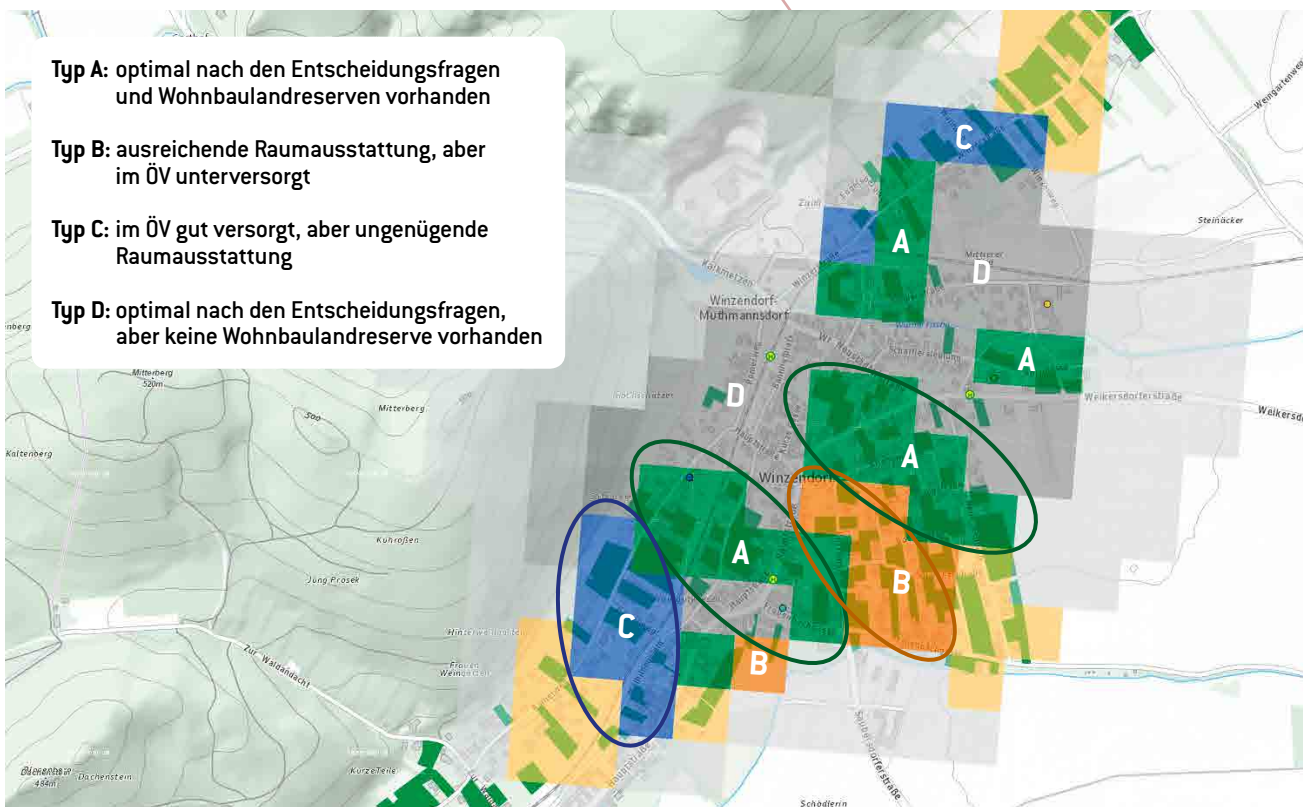


Foto: Tomasz Koryl/shutterstock.com



Foto: www.shutterstock.com

Abb. 1: **Beispiel einer Analyse auf örtlicher Ebene (Winzendorf)**



Quelle: Verracon GmbH

Durch die kategorisierten Antworten auf diese Fragen ergibt sich ein Entscheidungsbaum mit letztlich 36 theoretisch möglichen Klassen. Für über 2 Millionen der 2,4 Millionen Hektarflächen im PGO-Raum sind alle vier Entscheidungsfragen negativ zu beantworten. Hingegen trifft der Fall einer attraktiven Haltestelle, eines Angebots entsprechend der Einwohnerzahl, einer ausreichenden Raumausstattung und von vorhandenen Baulandreserven nur bei etwas über 3 300 der betrachteten Flächen zu.

Raumklassifizierung: Aussage und Nutzen. Auch wenn Analyseinstrumente Ortskenntnis und Detailbetrachtung

durch PlanerInnen nicht ersetzen können, stellen sie doch eine wertvolle Unterstützung für Raum- und Verkehrsplanung dar – und dies dank der hohen Auflösung der Berechnungen nicht nur auf regionaler, sondern auch auf örtlicher Ebene.

Fragestellungen, die beispielsweise beantwortet werden können, sind:

- **Entwicklungsprioritäten:** Welche gewidmeten Baulandreserven sollten aufgrund ihrer ÖV-Anbindung und Raumausstattung vorrangig genutzt werden bzw. welche noch nicht gewidmeten Flächen eignen sich besonders für künftige Entwicklungen?



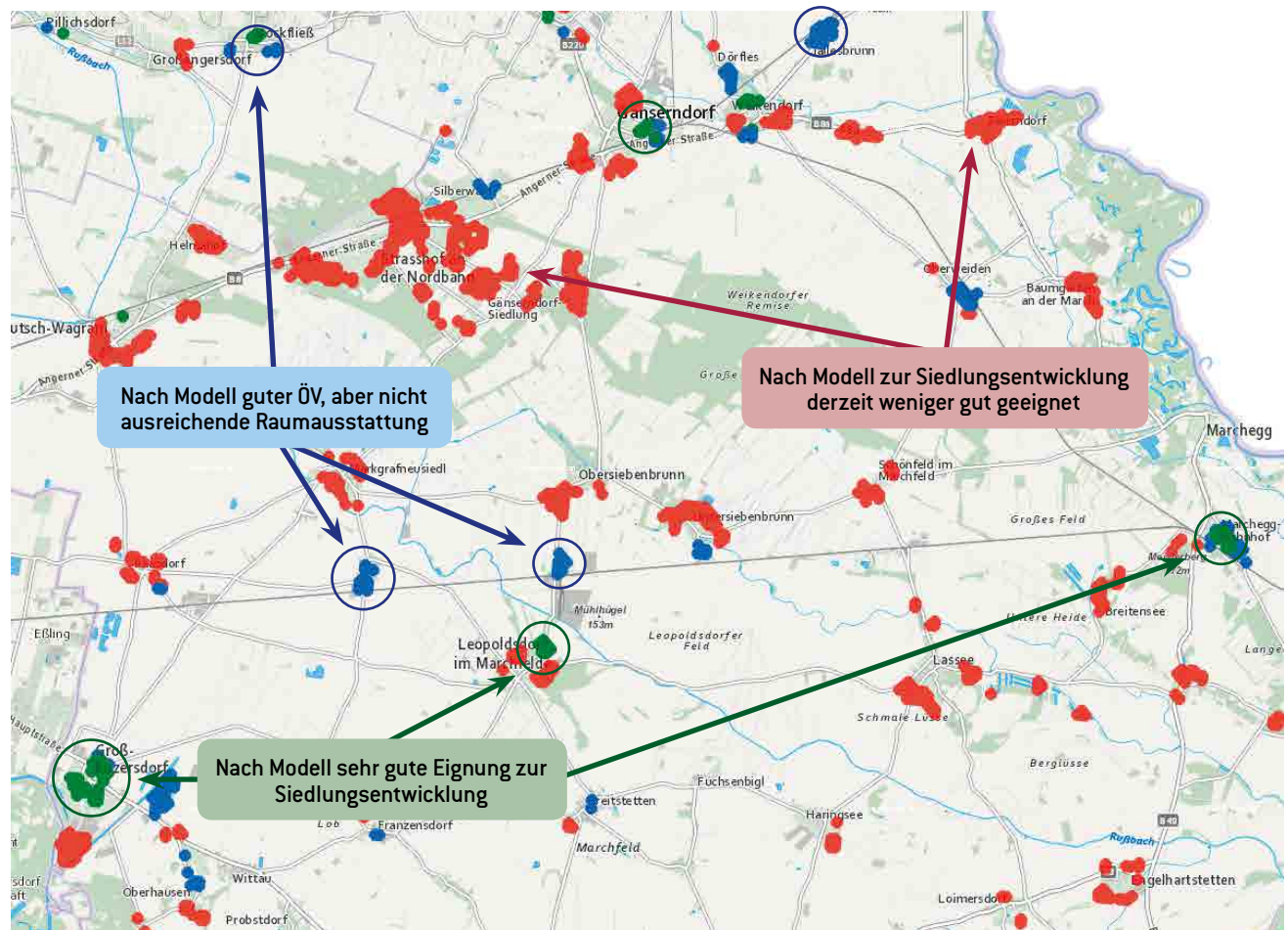
Foto: www.shutterstock.com

**Verantwortungsvolle Aufgabe:
die Abstimmung der Siedlungsentwicklung
mit einem leistbaren ÖV-Angebot.**

- **Anpassungen ÖV:** Wo erfordern die Bevölkerungsanzahl oder eine Siedlungsentwicklung ein besseres oder adaptiertes ÖV-Angebot?
- **Nachbesserungsbedarf:** Wo gibt es Baulandreserven, die aus ÖV-Sicht gut für Entwicklungen geeignet wären, aber Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der Raumausstattung benötigen?
- **Vermeidung von Fehlentwicklungen:** Welche Flächen eignen sich aufgrund mangelhafter Raumausstattung und fehlender ÖV-Anbindung nicht für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung?

Bereits dieser kleine Auszug aus der PGO-Studie zeigt, dass durch den kombinierten Einsatz von Datengrundlagen und neuen Instrumenten wertvolle Erkenntnisse für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung gewonnen werden können. Durch die Vielfalt und Tiefe der zur Verfügung stehenden Daten sind viele darüber hinausgehende künftige Anwendungsfälle wie etwa das Durchspielen und Bewerten unterschiedlicher Entwicklungs- und Angebotsszenarien vorstellbar.

Abb. 2: Beispiel einer Analyse auf regionaler Ebene (Marchfeld)



Quelle: Verracon GmbH

Für eine zukunftsweisende Gestaltung des Güterverkehrs:

„Logistik 2030+“.

Die Stadt Wien und ihr niederösterreichisches Umland müssen sich als gemeinsamer dynamischer Entwicklungsraum vielerlei Herausforderungen im Zuge von bereits wahrnehmbaren sowie noch zu erwartenden demografischen, ökonomischen und ökologischen Veränderungen stellen. Ein spezielles Thema ist als Teil einer abgestimmten Mobilitäts- und Raumentwicklung die Gütermobilität. Im Rahmen des Projekts „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ (kurz „Logistik 2030+“) wurde ein ebenso zukunfts- wie umsetzungsorientierter Aktionsplan entwickelt.

Für den Straßengüterverkehr in Niederösterreich wird bis 2030 mit einer Zunahme um 23 % (Basis 2008) gerechnet. Diese Steigerung geht mit einem Wandel der Logistikbranche einher, der durch technologische Entwicklungen, Änderungen in der Sendungs- und Flottenstruktur, zunehmende Regulierungen sowie Verlagerungen von Logistikflächen ausgelöst wird. Steigerung wie Wandel erfordern strategische Überlegungen und Maßnahmen für einen raumverträglichen Umgang damit.



Foto: www.shutterstock.com

Interviews, ergänzende Onlinebefragungen und Workshops beteiligt. Der daraus entwickelte zukunfts- und umsetzungsorientierte Aktionsplan setzt sich mit den heutigen und vor allem den zukünftigen Anforderungen der Gütermobilität in der Region Niederösterreich-Wien auseinander und beinhaltet acht Handlungsfelder sowie 35 konkrete Maßnahmen mit 132 Aktionen. Ein wesentliches Ziel dabei ist eine zeit- und praxisnahe Umsetzung.

Gemeinsames Bekenntnis – gemeinsame Strategie – gemeinsames Handeln. Nicht nur in der österreichischen Klima- und Energiestrategie, auch in den Mobilitätskonzepten von Niederösterreich und Wien ist die Notwendigkeit für Maßnahmen im Bereich Güterverkehr und Logistik bereits fix verankert. Darauf aufbauend, haben mit dem Projekt „Logistik 2030+“ die vier beteiligten Projektträger – Land Niederösterreich, Stadt Wien, Wirtschaftskammer Niederösterreich und Wirtschaftskammer Wien – eine Strategie entwickelt, die den Anspruch hat, eine nachhaltige Steuerung des zukünftigen Güterverkehrsaufkommens zu bewirken. Das Projekt wurde von Jänner 2017 bis Oktober 2019 in einem mehrstufigen Prozess unter Mitwirkung der Betroffenen auf unterschiedlichen Ebenen bearbeitet: Etwa 300 Personen aus unterschiedlichen Vertretungsfeldern waren unter anderem über qualitative

Fünf Ziele – acht Themencluster – neun Pilotprojekte.

Die erarbeiteten Maßnahmen und Aktionen sind unter Berücksichtigung der Wirkungsbereiche der Projektträger entstanden und fokussieren auf **fünf Zielsetzungen**:

1. **Lösung von Nutzungskonflikten** im fließenden und ruhenden Güter- und Individualverkehr
2. nachhaltige **Einsparung von CO₂** in Niederösterreich und Wien
3. **Verkehrsreduktion** ohne Leistungs- und Qualitätsverlust
4. Entwicklung konsensfähiger **Logistik- und Verkehrskonzepte**
5. Entwicklung, Initiierung und Begleitung von **Pilotprojekten**

Die einzelnen Maßnahmenvorschläge und deren Aktionen zur Umsetzung wurden schließlich in **acht Themenclustern** zusammengefasst, denen Schwerpunkte und Maßnahmen zugeordnet wurden:



Fotos: www.shutterstock.com



- **Logistikflächen** vorausschauend planen und sichern
- **Güterkonsolidierung** mit Hilfe neuer Geschäftsmodelle vorantreiben
- effiziente Lösungen für die **Paketzustellung** entwickeln und umsetzen
- nachhaltige **Logistikkonzepte** bei Unternehmen und Großprojekten unterstützen
- Anreize für beschleunigte **Fuhrparkumstellungen** schaffen
- digitale Informationen und Services zur **Effizienzsteigerung und Optimierung** einsetzen
- Rahmenbedingungen für eine **nachhaltige Entwicklung** festlegen
- Leistungen und Kosten der Logistik aktiv **kommunizieren**

Damit liefert der Aktionsplan konkrete Lösungsvorschläge, um den künftigen Herausforderungen entsprechend begegnen zu können.

Parallel zur mehrphasigen Entwicklung des Aktionsplans wurden neun Pilotprojekte initiiert und begleitet. Ziel dieser Projekte war es, Ideen in der Praxis zu testen und somit die künftigen Umsetzungschancen von Konzepten rasch beurteilen zu können. Im Zuge dieser Projekte wird etwa getestet, wie ein Citylogistik-Hub mit E-Commerce-Zustellung in der Stadt funktionieren kann. Es werden aber beispielsweise auch betreiber-unabhängige Paketboxen evaluiert, die Kooperationsmöglichkeiten für urbane Midi-Hubs analysiert oder Potentialflächen für Logistikzwecke erhoben.

Mit Hilfe des breit angelegten Mitwirkungsprozesses und der interdisziplinären Vorgehensweise konnte ein hohes Maß an Partizipation und Unterstützung während der Erarbeitung des Aktionsplans erreicht werden. Damit dies auch in der Umsetzungsphase gewährleistet bleibt, wurde im November 2019 von Wiens Vize-Bürgermeisterin Birgit Hebein, Nieder-

österreichs Mobilitätslandesrat Ludwig Schleritzko, dem Präsidenten der Wirtschaftskammer Wien, Walter Ruck, und der Präsidentin der Wirtschaftskammer NÖ, Sonja Zwazl, ein sogenannter „Letter of Intent“ unterzeichnet, der die weitere Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten regelt. Dies bedeutet nicht nur, dass gemeinsam die Weichen für die Gestaltung und Umsetzung des Aktionsplans gestellt werden, sondern es garantiert auch, dass die Interessen der Bundesländer, der Transport- und Logistikwirtschaft sowie der verladenden Wirtschaft gleichermaßen berücksichtigt werden.

Kleines Glossar:

- „B2C“ steht für „Business-to-Consumer/Client“ und bezeichnet Kommunikations- oder Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen und Privatpersonen.
- „Hub“ steht für „Hauptumschlagbasis“ und bezeichnet ein Verteilsystem für Sendungen.
- „WAB“ steht für Wechselaufbau und bezeichnet einen austauschbaren Ladungsträger.
- „White Label“ bezeichnet ein Produkt oder eine Dienstleistung einer Firma, die nicht unter der eigenen Marke angeboten wird.

Tipp:

Mehr Infos bietet www.logistik2030.at

Tabelle: Themen-Schwerpunkte-Maßnahmen

Thema	Logistik- flächen vor- ausschauend planen und sichern	Güterkonsolidierung mit Hilfe neuer Geschäfts- modelle vorantreiben	Effiziente Lösungen für die Paket- zustellung entwickeln und umsetzen	Nachhaltige Logistik- konzepte bei Unternehmen und Groß- projekten unterstützen	Anreize für beschleunigte Fuhrpark- umstellungen schaffen	Digitale Infor- mationen und Services zur Effizienz- steigerung und Optimierung einsetzen	Rahmen- bedingungen für eine nachhaltige Entwicklung festlegen	Leistungen und Kosten der Logistik aktiv kommuni- zieren
Schwerpunkte	Flächen- widmung/ Flächen- nutzung	Güterver- kehrszentren/ HUBs/ Konsolidie- rung	Last Mile/ Boxen/ Parkgaragen	Werkverkehr/ Baustellen/ Schiene	Alternative Antriebe/ postfossile Mobilität	Navigati- onsdaten/ intelligente Multifunktions- flächen	Koordination/ Steuerung/ Regulative	Standards/ Bewusstseins- bildung
Maßnahmen	Logistik- flächen definieren und sichern	System/ Hierarchie für regionale Güterver- kehrszentren und Hubs entwickeln und verorten	Nicht- Zustellung vermeiden	Werkverkehr optimieren	Förderungen und Vorgaben, um postfos- sile Mobilität zu stärken	Navigations- daten ver- bessern und Schnittstellen öffnen	Ausgewählte Wochenend- Fahrverbote evaluieren	Projekte für innovative, postfossile Logistik- Wertschöp- fungsketten unterstützen
	Abstellflächen für den gewerblichen Verkehr: neue Lösungen entwickeln	Geschäfts- modelle für Güterver- kehrszentren entwickeln, Konsolidie- rungszentren und Midi-Hubs intelligent betreiben	P&R-Anlagen und ÖPNV- Stationen als White-Label B2C-Knoten nützen	Logistik- konzepte für Großbau- vorhaben und städtebauliche Verfahren	Vorrang für nicht fossil betriebene Fahrzeuge	Multifunk- tionsflächen und Flächen- Mehrfach- nutzung	Ausgewählte Nacht- fahrverbote evaluieren	Kosten der Last Mile sichtbar machen
	Unterneh- mensflächen für LKW/ Container/ WABs	Integrierte Plattformen für Logistik- services [LaaS] entwickeln	Logistische Infrastruktu- ren in Sied- lungsgebieten schaffen	Schienen- Kapazitäten erheben	Alternative Antriebe in der Beschaffung forcieren	Intelligente Ladezonen und Parkplätze schaffen	Instrumente zur Flächen- und Infrastruktur- nutzung	Ausweis ökologischer Fußabdruck im [Online-] Handel
	Flächen- nutzung für Micro-Hubs planen und ermöglichen	Sharing- Konzepte weiterent- wickeln	„Grätzlboxen“ und Boxen-/ Logistikräume in Neubauten und Bestands- immobilien		Umstellung von Kleinfahr- zeugen bis 3,5t auf nicht-fos- sile Antriebs- technologien unterstützen		Betriebs- anlagenrecht anpassen	Regelwerk für Datenschutz bei Zustell- Kooperationen
		Rahmen- bedingungen schaffen für eine nachhaltige Güterkonsoli- dierung	Bedingungen für die logistische Nutzung von Leerstands- flächen in Innenstädten [Einkaufs- straßen] verbessern		Transporträder fördern		Institutionelle Verantwört- lichkeit zu postfossiler Gütermobilität stärken	
					Lade- und Tankinfra- struktur für alternative Antriebs- formen – vor allem abseits des öffentlichen Raums			

Auf Achse!

Von der „Verbindungs-Schiene“ zur „Entwicklungs-Schiene“.



Gute Raumplanung hält einerseits Siedlungsstrukturen kompakt und andererseits den anfallenden Verkehr möglichst gering oder setzt zumindest einen Fokus auf umweltfreundlichen und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr. Das kann und soll Raumplanung auf kommunaler Ebene genauso ermöglichen wie in der Region oder im gesamten Bundesland. Achsen, genauer gesagt Schienenachsen, zeichnen sich dabei als Grundgerüst einer nachhaltigen Raumentwicklung aus. Ein gezielter Blick in die Stadtregion Wien zeigt, welchen Stellenwert Bahnlinien nicht nur als Verbindungsachsen, sondern vor allem als Entwicklungsachsen haben können.

Gerade jetzt, wo es in allen Bereichen unseres Lebens und Wirtschaftens darum geht, CO₂ zu reduzieren und noch viel sensibler mit Flächenverbrauch umzugehen, rücken alte Lehrsätze wieder in den Mittelpunkt und sollten mit neuem Leben gefüllt werden. Deswegen widmet sich dieser kurze Beitrag einem zentralen Prinzip der Raumplanung, mit dessen Hilfe eine flächensparende und klimaneutrale Siedlungsentwicklung verwirklicht werden kann.

Schienenachsen oder Transit-Oriented-Development¹. Im Jahr 2014 veröffentlichte die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) eine Studie mit dem Titel „Standort- und Verdichtungspotentiale im Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen in der Stadtregion+“. Dabei wurden 160 Bahnhöfe und Bahn-Haltestellen am Rande Wiens sowie in jenen Teilen Niederösterreichs und des Burgenlands, die zur Stadtregion Wien zählen, untersucht. Das Ergebnis war deutlich: Alleine im 300m-Radius um die Bahnstationen finden sich nicht genutzte Siedlungspotentiale für etwa 9 000 bis 20 000 Menschen (je nach Baudichte und Grundstücksverfügbarkeiten). Auch wenn diese Studie inzwischen einige Jahre alt ist, so vermittelt sie nach wie vor eine wichtige Botschaft: Die Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Wien sollte sich viel stärker an den Bahnachsen orientieren. Dies kann einen wichtigen Beitrag zum klimaneutralen Pendeln innerhalb der stetig

wachsenden Stadtregion darstellen, für den es mit dem Konzept des „Transit-Oriented-Development“ auch bewährte stadtplanerische Umsetzungsideen gibt: Attraktive, mischgenutzte Nachbarschaften in unmittelbarer Nähe zur Bahn sollen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen ein Wohn- und Arbeitsumfeld schaffen, das sich nicht mehr am PKW orientiert.

Verbindungsachse oder Entwicklungsachse.

Das am Bahnhof Deutsch Wagram im Jahr 2016 realisierte Projekt „PAH-CEJ-KAH“² kann als diesbezügliche Initialzündung gesehen werden: Das Büro- und Geschäftshaus setzt ein Ausrufezeichen, wie „Bahnhof“ und seine Umgebung neu gedacht werden können. Egal, welchen städtebaulichen und architektonischen Zugang man wählt, eines ist klar: Entlang der S-Bahnachsen im Wiener Umland gibt es in der Nähe vieler Bahnhöfe noch viele ungenutzte Potentiale für Wohnen und Arbeiten. Und mit dem Ausbau der Pottendorfer Linie bekommt die Stadtregion eine weitere Achse hinzu, die nicht nur eine schnellere Verbindung nach Wien ermöglicht, sondern an der auch eine nachhaltige, am Schienenverkehr ausgerichtete Siedlungsentwicklung möglich sein wird. Aus einer Verbindungsachse wird aber nicht automatisch auch eine Entwicklungsachse – hier müssen sowohl auf übergeordneter wie auf kommunaler Ebene entsprechende Entwicklungsstrategien und Umsetzungskonzepte erarbeitet und realisiert werden.

1) „Verkehrsorientierte Entwicklung“

2) Für Interessierte: www.planungsgemeinschaft-ost.at → Studien bzw. www.ppag.at/de/projects/pahcejkah/

Abb. 1: Übersichtskarte Bahnhöfe im Untersuchungsgebiet



Quelle: „Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und -haltestellen in der Stadtregion+“, Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost, 2014

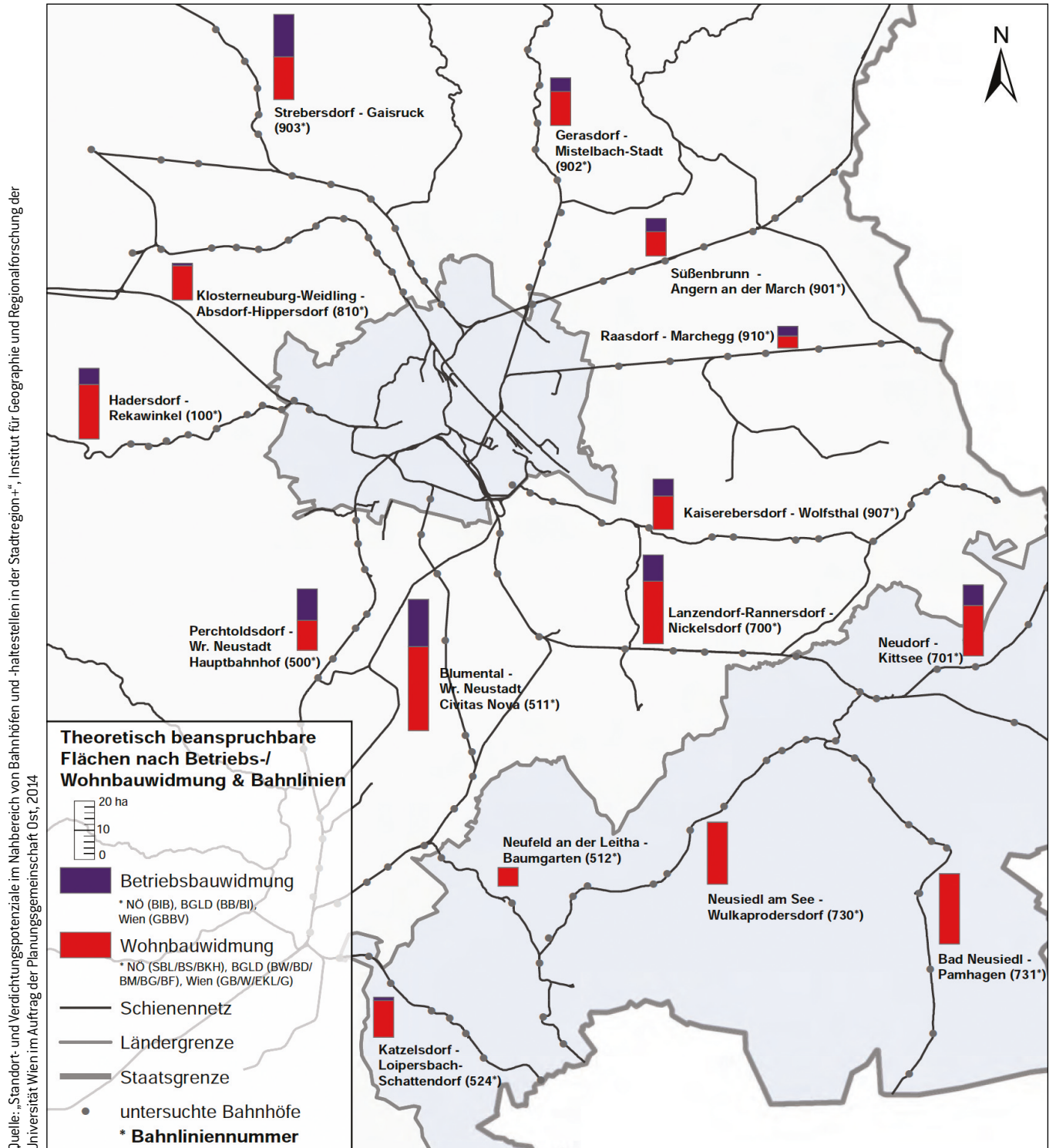
Einfacher Knoten oder „Nahverkehrs-Hub³“.

Es ist unbestritten, dass ausreichend frequentierte Regionalbahnen eine Lebensader für ihre Region sind. Aus raumplane-

rischer Sicht sind sie wichtige Verkehrs- und Entwicklungsachsen, die eine wesentliche Mobilitäts- und Versorgungsfunktion nicht nur für die direkt an ihnen gelegenen Städte und Gemeinden darstellen, sondern ganz besonders auch für ihr Hinterland. Klarerweise geht es etwa auch entlang der Erlaufalbahn oder

3) Hauptumsteigepunkt (auf personenbezogene „Hauptumschlagbasis“)

Abb. 2: **Übersichtskarte Untersuchungsgebiet: Theoretische beanspruchbare Flächen nach Betriebs-/Wohnbauwidmung und Bahnlinien**

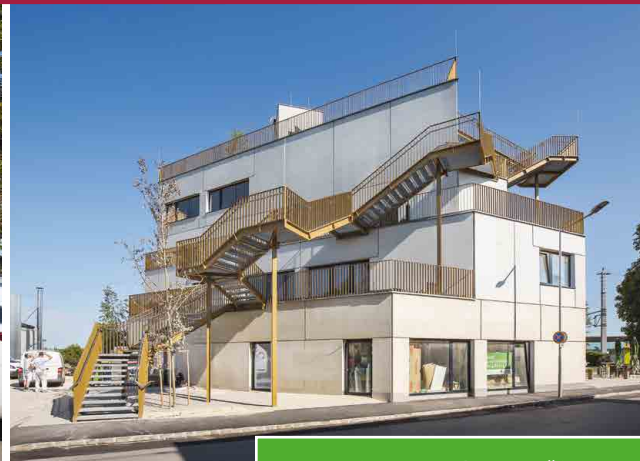


der Franz-Josefs-Bahn um die Aufwertung und stadtplanerische Inwertsetzung der Siedlungsbereiche im Nahbereich der Bahnhaltstellen. Der Ausbau bestimmter Bahnhöfe zu regionalen „Hubs“ ist aber vor allem deshalb von großer Bedeutung, weil sie zentrale Umsteigepunkte für die Bevölkerung aus den

abgelegenen Gebieten einer Region sein sollen. Die entsprechende (Um-)Gestaltung hin zu attraktiven, multimodalen Knotenpunkten ist dafür ebenso Voraussetzung, wie ein möglichst dichter Fahrplankontakt, um eine wirkliche Alternative für die (tägliche) Fahrt mit dem eigenen PKW sein zu können.



Fotos: Paul Bauer / Architektur: PPAG architects



Projekt „PAH-CEJ-KAH“ in Deutsch Wagram:
Büro- und Geschäftshaus, gemischte Nutzung aus
Büro, Hotel, Geschäften und Gastronomie.

Hierzu muss auch der Ausbau des sogenannten bedarfsorientierten Nahverkehrs in der Region vorangetrieben werden, um innerhalb der Transportkette ein möglichst flexibles und nachfrageadäquates Angebot zu schaffen, um zu den regionalen Hubs gelangen zu können.

Perlenkette oder „Schienen-Entwicklungssachse“.

Schienenachsen können auch Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung sein. Die ausgebaute Westbahnstrecke beweist das zwischen Wien, St. Pölten und Linz eindrucksvoll. Von den stark verkürzten Fahrzeiten und der attraktiven Taktung profitieren nicht nur die Metropolen und Landeshauptstädte, wie das Beispiel Amstetten zeigt. Mit dem „Quartier A4“

definiert sich Amstetten nicht nur in Bezug auf die eigene Stadtentwicklung neu, sondern macht sich zum Bestandteil eines überregional gedachten räumlichen und funktionalen Kontexts: Auf rund 90 000 m² entstehen innovative Wohn-, Arbeits- und Kulturbereiche, die nicht nur die Unternehmen und die Bevölkerung aus der Stadt und der eigenen Region ansprechen sollen, sondern ebenso aus Wien, Linz und sogar Salzburg. Entlang der „Perlenkette Westbahn“ soll Amstetten mit dem „Quartier A“ eine weitere „Perle“ werden – und auch wenn das pathetisch anmuten mag, steht ein wohl überlegtes und mutiges Konzept dahinter, das eindrucksvoll beweist, wie man die Potentiale einer Entwicklungsachse über das gewohnte Maß hinaus für sich nutzen kann.

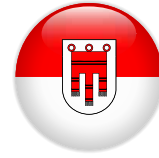
4) www.quartier-a.at

Quartier A – Amstetten



Abbildung: ÖBB (Urban Planning Design: BLAU Architekten, Barcelona / Steinbach Architekten)

Vernünftig, verantwortungsvoll, vorausschauend“:



Das neue Mobilitätskonzept Vorarlberg.

Die Vorarlberger Landesregierung hat im Juli 2019 das neue „Mobilitätskonzept Vorarlberg“ als Handlungsanleitung für die künftige Mobilitätspolitik des Landes beschlossen. Dieses widmet sich auch den neuen Herausforderungen in der Klimapolitik und einer verstärkten Abstimmung zwischen Verkehrs- und Raumplanung.



Foto: TG23/shutterstock.com

Vorarlberg gilt in manchen Bereichen als Vorreiter für eine nachhaltige Mobilität – gleichwohl steht das Land vor großen Herausforderungen, diese Mobilität angesichts von Bevölkerungswachstum, einer florierenden Wirtschaft und geänderten Rahmenbedingungen weiterhin bestmöglich zu gewährleisten. Aufbauend auf den bisherigen Konzepten, insbesondere dem Landesverkehrskonzept „Mobil im Ländle“ aus dem Jahre 2006, wurde deshalb in den vergangenen zwei Jahren ein Prozess zur Erarbeitung eines neuen Mobilitätskonzepts durchgeführt. Dadurch soll weiterhin eine integrale Verkehrspolitik sichergestellt werden, die auf nachhaltige

Ansätze im Personen- sowie Güterverkehr aufbaut und ein sinnvolles Zusammenwirken der Verkehrssysteme forciert.

Überzeugte Arbeitsweise: kooperative Erarbeitung. Das Mobilitätskonzept Vorarlberg wurde unter Einbeziehung vieler Stakeholder, ExpertInnen, der Mitarbeit von BürgerInnen im Rahmen eines Bürgerrats sowie unter Begleitung durch die externen Planungsbüros Rosinak & Partner (Wien) bzw. Planoptimo (Tirol) erarbeitet. Besondere Beachtung fand dabei auch eine enge Verschränkung mit den raumplanerischen Zielsetzungen



Foto: www.shutterstock.com

des Landes, die ebenfalls 2019 im neuen Landes-Leitbild „Raumbild 2030“ definiert wurden.

Erklärtes Ziel: Stärkung von Rad, Bus und Bahn.

Die generelle Strategie für die künftige Vorarlberger Verkehrspolitik orientiert sich an verkehrspolitischen Haltungen, auf denen Grundsätze und Wirkungsziele aufbauen. Ganz wesentlich ist dabei das Ziel, durch die Mobilitätspolitik des Landes den Trend zum Umweltverbund in der Verkehrsmittelwahl weiterhin zu forcieren und die Abhängigkeit vom eigenen PKW weiter zu reduzieren. Für das Jahr 2030 lautet das ambitionierte Ziel:

- den Anteil der Wege mit Bus und Bahn auf 16 Prozent zu steigern,
- den Wege-Anteil, der mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, um weitere 5 Prozentpunkte auf 21 % zu erhöhen und dadurch
- eine Reduktion des Wege-Anteils der PKW-Fahrer auf 34 % zu erreichen.

Durch diesen angestrebten Modal Shift (Verkehrsverlagerung) und einen weiteren Ausbau der Elektromobilität können auch die Klimaschutzziele des Landes für den Verkehrsbereich erreicht werden, damit Vorarlberg seinen Beitrag zur Einhaltung der Pariser Klimaziele leistet (Verringerung der CO₂-Emissionen um 36 % bis 2030 gegenüber dem Ausgangswert 2005).

Detaillierter Inhalt: neun Schwerpunkte. Aus dem strategischen Rahmen und den Zielsetzungen wurden insgesamt neun Schwerpunkt-Handlungsfelder abgeleitet, deren Maßnahmen in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen.

- Von einem bereits hohen Ausgangsniveau sollen **Öffentlicher Verkehr und Radverkehr** weiter konsequent ausgebaut und insbesondere die Bahnhöfe als intermodale Schnittstellen des Umweltverbunds durch neue Angebote (attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten, Leihradsysteme, Carsharing) ergänzt werden. Der Bahn kommt als „Rückgrat“ des Öffentlichen Verkehrs im Rheintal und Walgau dabei besondere Bedeutung zu – hier wird insbesondere auf Angebotsverbesserungen, etwa durch die neuen Nahverkehrsgarnituren „Talent 3“, gesetzt. Beim Busverkehr wird ein Fokus auf eine konsequente und strategische Buspriorisierung gelegt, und im Radverkehr soll die Landesstrategie „Kettenreaktion“ mit zahlreichen Maßnahmen umgesetzt werden.
- Einen zweiten Schwerpunkt bildet der **Güterverkehr**, der in Vorarlberg in den letzten Jahren stark zugenommen hat: Im Rahmen eines Güterverkehrs- und Logistikkonzepts sollen deshalb etwa eine weitere Attraktivierung des Bahngüterverkehrs, Maßnahmen zur effizienteren Zollabwicklung der grenzüberschreitenden Verkehre in die Schweiz sowie Maßnahmen beim Lieferverkehr vor allem für die „letzte Meile“ im Detail entwickelt und schrittweise umgesetzt werden.

- Besonderes Augenmerk soll künftig auch die **Aufwertung des Öffentlichen Raums in Ortszentren** erfahren, um eine attraktive Gestaltung der Orte mit den verkehrlichen Anforderungen in Einklang zu bringen. Hier ist beispielsweise ein neuer Leitfaden zur Umsetzung von Begegnungszonen auf Landesstraßen, die von vielen Gemeinden in Vorarlberg gewünscht werden, geplant.
- Durch das neue Mobilitätskonzept wie auch durch das neue „Raumbild 2030“ soll eine noch engere **Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsplanung** erfolgen. Im Rahmen kooperativer Prozesse wird künftig bei der Entwicklung von regionalen Raumentwicklungskonzepten auch die regionale Verkehrsplanung verstärkt mitbetrachtet. Der Schwerpunkt umfasst außerdem ein **regional abgestimmtes Parkraummanagement**, gute **ÖV-Erschließung für neue Siedlungs- und Betriebsgebiete** sowie eine **vorausschauende Flächensicherung** für die künftig notwendige Verkehrsinfrastruktur.
- Weitere Schwerpunkte widmen sich der **Verbesserung der Verkehrssicherheit** in Vorarlberg, der **Intensivierung des Mobilitätsmanagements** unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse aus der Verhaltensökonomie sowie **verkehrspolitischen Forderungen und Maßnahmenvorschlägen** im Spannungsfeld von Mobilität, Klima und Umwelt.

Schließlich möchte das Land Vorarlberg auch zu den Perspektiven der Mobilität eine aktive Rolle einnehmen: Mit **neuen Instrumenten** wie etwa dem „Zukunftsradar“ und einem „Zukunftsbeirat“ soll eine systematische und profunde Einschätzung von visionären Ideen, Trends, gesellschaftlichen und technologischen Veränderungen sowie von deren Auswirkungen auf die künftige Mobilität erfolgen und ein objektiver Diskurs über die Perspektiven der Mobilität ermöglicht werden.

Das Mobilitätskonzept und dessen Inhalte wurden im Juli 2019 als Leitlinie für die künftige verkehrspolitische Arbeit von der Vorarlberger Landesregierung einstimmig beschlossen. Um die Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts in den kommenden Jahren umzusetzen, ist die Mitwirkung vieler Handlungsträger und auch die weitere Einbindung der Bevölkerung als wichtigster Akteur notwendig, damit eine nachhaltige Mobilität in Vorarlberg auch in Zukunft gewährleistet werden kann. ■

Tipp:

Weiterführende Informationen auf
www.vorarlberg.at/mobilitaetskonzept

Raum für Wandel – Zeit für das „ÖREK 2030“!

Ein Österreichisches Raumentwicklungskonzept für die Zukunft.

Was braucht die österreichische Raumentwicklung und Raumplanung in den nächsten 10 Jahren? Sicher ist, dass unser aller Zukunft von diversen Veränderungen geprägt sein wird. Und klar ist, dass wir vor Herausforderungen auf gesellschaftlicher, umweltbezogener und technologischer Ebene stehen. Das „ÖREK 2030 – Raum für Wandel“ kommt also zur rechten Zeit!



Foto: www.shutterstock.com

Ob es der demografische Wandel oder die fortschreitende Digitalisierung ist, ob wir vor dem Hintergrund des Pariser Klimaschutzübereinkommens, des „EU Klima- und Energiepakets“ oder mit Blick auf die Ziele für Nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) planen und arbeiten – weitreichende Transformationsprozesse werden jedenfalls den

Handlungsdruck in der österreichischen Raumentwicklung erhöhen. Mit dem „ÖREK 2030 – Raum für Wandel“ wird durch einen offenen, proaktiven und mutigen Zugang der zukünftigen räumlichen Entwicklung in Österreich der Weg geebnet. Das Österreichische Raumentwicklungskonzept 2030 ist eine gemeinsame Strategie von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden für die räumliche Entwicklung Österreichs.²

1) www.plansinn.at; PlanSinn Planung & Kommunikation wurde gemeinsam mit Rosinak & Partner ZT GmbH sowie Terra Cognita Claudia Schönegger KG von der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) alle zehn Jahre neu aufgelegt. Die Zeitspanne des „ÖREK 2011“ und des darauffolgenden „ÖREK 2030“ ergibt sich aus der Bezeichnung: Statt des Auflagejahres wird nun der Wirkungszeitraum beschrieben.

2) Das „Österreichische Raumentwicklungskonzept“ wird von der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) alle zehn Jahre neu aufgelegt. Die Zeitspanne des „ÖREK 2011“ und des darauffolgenden „ÖREK 2030“ ergibt sich aus der Bezeichnung: Statt des Auflagejahres wird nun der Wirkungszeitraum beschrieben.

Ausgangspapier mit Akzeptanz. Als Basis für die Erarbeitung des „ÖREK 2030“ dient das „ÖREK 2011“, dessen Struktur und Umsetzungsarchitektur hohe Zustimmung genießen. Die Evaluierung des „ÖREK 2011“ bestätigt, dass viele der Ziele



Foto: www.shutterstock.com

**Eine Besonderheit des „ÖREK 2030“
ist die Beteiligung von „Young Experts“.**

und Handlungsfelder der Raumplanung nicht an Dringlichkeit verloren haben. Aufbauend auf den bisherigen positiven Erfahrungen, werden zukünftige Herausforderungen hereingeholt und vertiefende Akzente hinsichtlich der Ausführung gesetzt. Der inhaltliche Fokus liegt auf dem proaktiven Umgang mit den Themen Klimaschutz, Klimawandelanpassung und der Transformation zu einer dekarbonisierten Gesellschaft.

Wandel durch Akzeptanz. Davon ausgehend, braucht es zur Umsetzung des „ÖREK 2030“ umfassendes Engagement auf allen Ebenen. Voraussetzung dafür ist breite Akzeptanz des Planungsdokuments auf allen räumlichen Ebenen – und dafür ist die Einbindung bzw. Beteiligung verschiedenster AkteurInnen im Zuge des Erarbeitungsprozesses von wesentlicher Bedeutung.

Schritte zur Akzeptanz. In einer Konkretisierungs- und Fokussierungsphase wurden seit Oktober 2019 Grundlagen für die Aktualisierung und Reflexion des ÖREK gesichtet und für die weiteren Arbeitsschritte aufbereitet. Darauf aufbauend, diskutieren im ersten Halbjahr 2020 FachexpertInnen in insgesamt fünf thematisch ausgerichteten Gruppen die zentralen Fragen der Raumentwicklung. Die Beratungen in den **Themengruppen** bilden einen wesentlichen inhaltlichen Kern für die Aktualisierung des ÖREK. Begleitend dazu werden internationale und nationale FachexpertInnen im Rahmen eines **Think Tank** involviert. Über **Reflexionen** durch Bund und Länder, Städte und Gemeinden bringen sich schließlich wichtige UmsetzungspartnerInnen ein.

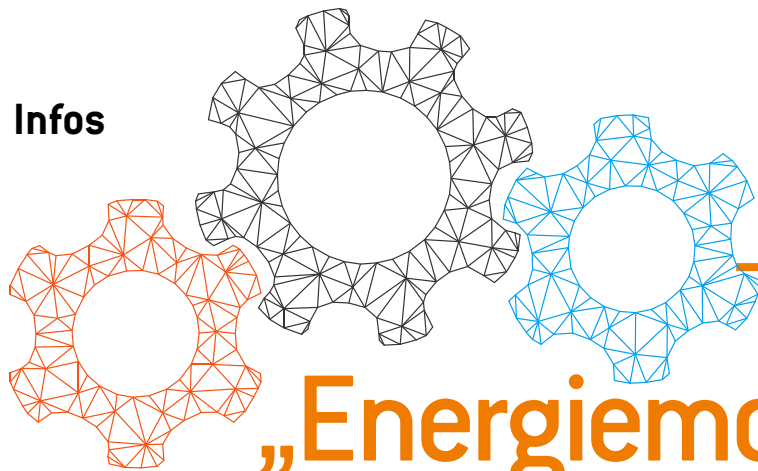
Perspektiven und Kristallisationspunkte für Akzeptanz. Eine Besonderheit des „ÖREK 2030“ ist die Beteiligung von „**Young Experts**“. Für eine zukunftsweisende Raumplanung in Österreich ist es von wesentlicher Bedeutung, auch die Perspektive der nächsten Generationen einzubinden.

Sie sind die AkteurInnen und EntscheiderInnen der Zukunft. Ein vielseitiges und interdisziplinäres Team aus jungen Menschen mit großem Interesse an und Engagement für die zukünftige Raumentwicklung in Österreich wird sich daher an der Erarbeitung des „ÖREK 2030“ beteiligen.

Ein ebenso zentrales Element in der Erarbeitung des „ÖREK 2030“ ist die **zweitägige Konferenz** „Raum für Wandel“ am 28. und 29. April 2020 in Wien. Sie ist der inhaltliche Höhepunkt, der eine Gesamtperspektive auf die Raumentwicklung der nächsten zehn Jahre leisten soll. Das geballte Wissen der österreichischen Raum- und Regionalentwicklungsszene auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene wird dabei für die Entwicklung des „ÖREK 2030“ genutzt.

Auf Basis all dieser Inputs erstellt das ExpertInnenteam in enger Abstimmung mit der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) ab Sommer 2020 das „ÖREK 2030“. Der „Ständige Unterausschuss“ der ÖROK hat dabei die Rolle des inhaltlichen Steuerungsgremiums. Das politische Beschlussorgan der ÖROK umfasst alle BundesministerInnen und Landeshauptleute, die Präsidenten des Österreichischen Städtebundes und des Österreichischen Gemeindebundes. Der finale Beschluss des „ÖREK 2030“ durch die ÖROK ist für das erste Halbjahr 2021 geplant. Der ÖROK-Geschäftsstelle obliegen die Steuerung und das Management des Gesamtprozesses.

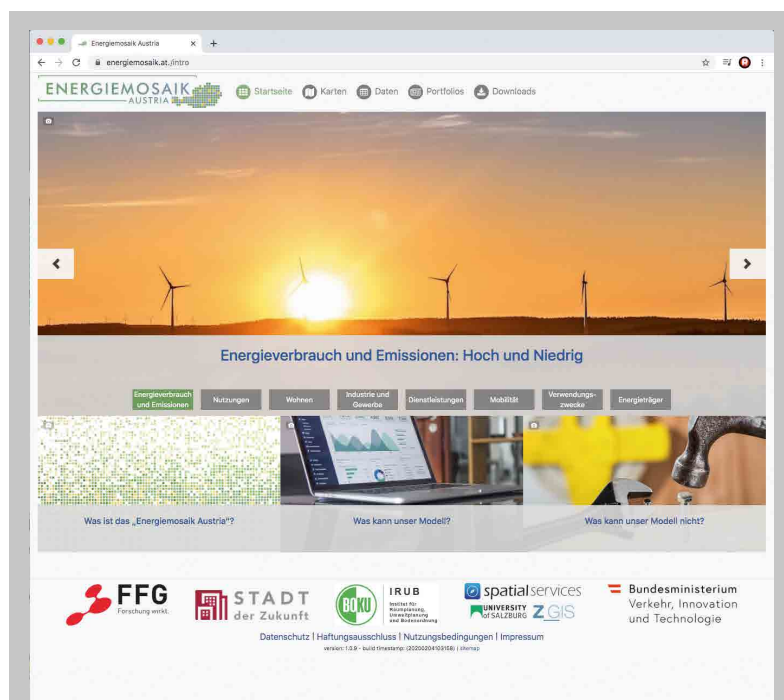
Tipp:
Laufend aktuelle Informationen zum „ÖREK 2030“
finden sich auf www.oerek2030.at



„Energiesmosaik Austria“:

Ein Modell, eine Datenbank, alle Gemeinden.

Abbildung: www.shutterstock.com



Die ÖREK-Partnerschaft „Energieraumplanung 2“¹ ist am 29. Jänner 2020 mit einer Abschlussveranstaltung zu Ende gegangen. Wesentliches Ziel war es, Know How zum Thema Energieraumplanung zu erarbeiten sowie durch die Konzeption von Kommunikationsinstrumenten für verschiedene Zielgruppen wie Gemeinden und OrtsplanerInnen zur Bewusstseinsbildung hinsichtlich der Klimarelevanz raumplanerischer Maßnahmen beizutragen.

Ein wesentliches Ergebnis aus diesen Aktivitäten ist das **Energiesmosaik Austria**, das eine sogenannte „Eröffnungsbilanz“ für alle österreichischen Gemeinden bietet sowie auf das „Klima- und Energiemonitoring für die örtliche Raumplanung“ des Projekts KeMOR (beauftragt vom BMNT sowie den Ländern Salzburg und NÖ) aufbaut. Das „Energiesmosaik Austria“

- stellt den **Energieverbrauch** und die damit verbundenen Treibhausgasemissionen **aller österreichischen Städte und Gemeinden** detailliert sowie in einheitlicher Struktur und Qualität dar und gewährleistet österreichweit die Vergleichbarkeit unter den rund 2 100 Gemeinden (ergänzt um die 23 Wiener Stadtbezirke)

- basiert auf einem **flächendeckenden** Modell, das am Institut für Raumplanung, Umweltplanung und Bodenordnung der Universität für Bodenkultur Wien entwickelt wurde

- beleuchtet umfassend die vielschichtigen Fragestellungen im Kontext „Energie und Klima“ auf Gemeindeebene und hilft, eine **kommunale Energie- und Treibhausgasdatenbank** aufzubauen

- basiert auf einem **raumplanerischen Ansatz** und auf der Überlegung, dass sich Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen auf räumliche Strukturen zurückführen lassen

- umfasst **alle raumgebundenen Nutzungen** (Wohnen, Land- und Forstwirtschaft, Industrie und Gewerbe, Dienstleistungen) und die **damit verbundenen Mobilitätsbedürfnisse**

- bildet demnach alle **Verbraucher von Energie und alle Verursacher von Treibhausgasemissionen** gleichwertig ab und nimmt auf verschiedene

Verwendungszwecke (für welche Aktivitäten wird Energie verbraucht?) und Energieträger (woher stammt die Energie?) Bedacht

- beruht auf **verlässlichen statistischen Daten** und einer flächendeckenden, standardisierten Modellierung
- bereitet die Ergebnisse der Modellierung **nutzergerecht** auf und führt in acht **Storylines** schrittweise an die Ergebnisse heran
- bietet zahlreiche interaktive **Karten**, detaillierte **Tabellen**, weiterführende **Diagramme**, mehrseitige **Portfolios** für alle österreichischen Städte und Gemeinden sowie Aussagen für Regionen
- setzt so Stück für Stück die einzelnen Informationen zum „Energiesmosaik Austria“ zusammen und stellt dessen **Inhalte für Wissenschaft, Praxis, Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit** unentgeltlich zur Verfügung
- kann als **Referenz für die Formulierung künftiger Strategien zur Energiewende und zum Klimaschutz** herangezogen werden

Tipp: Infos und beschriebene Inhalte finden sich auf www.energiesmosaik.at.

¹ die Umsetzung des Österreichischen Raumentwicklungskonzepts „ÖREK“ 2011 erfolgt im Rahmen der sogenannten „ÖREK-Partnerschaften“

English Summary



Foto: www.shutterstock.com

Transport and space – mobility and spatial planning: Similar pairs of terms – different aspects. Transport and mobility have a manifold effect on space. This is why transport planning and spatial planning should never be carried out independently of one another, in particular when it comes to municipal planning affairs. The Lower Austrian Spatial Planning Act (*NÖ Raumordnungsgesetz*) calls for the creation of a transport concept within the framework of local development planning – with the aim of improving the coordination of spatial planning and transport interests. Just how far-reaching this coordination can be is apparent in the ideal case, when from the perspective of a comprehensive and sustainable municipal planning the transport concept is expanded into and complemented by a mobility concept.

The mobility concept: A key basis of local spatial planning. With a mobility concept, the municipality defines its objectives, guiding principles and strategies for municipal transport policy for the next ten to fifteen years. It encompasses all modes of traffic, road infrastructure projects, but also a variety of measures aimed at changing traffic behaviour, and the corresponding public relations activities as well. A good mobility concept always considers the larger development of a community, but also current mobility trends.

Public transport quality and settlement development: A combined use of new instruments. High quality settlement and location development is characterized by, among other things, a good connection to and effective integration with public transport. In order to making this coupling measurable, the public transport quality classification system “ÖV-Güteklassen” was developed, which provides a wide range of information on aspects such as accessibility or route networks, shows corresponding requirements and enables conclusions to be drawn regarding spatial and transport planning. Through the identification of Austria-wide public transport quality classifications, high-quality data is now available that enables a better coordination of settlement development and the required quality of public transport services.

For a forward-looking design of freight transport: “Logistik 2030+”. The city of Vienna and its Lower Austrian surroundings, which form a single, dynamic development region,

face a range of challenges as a result of the demographic, economic and environmental changes. One particular topic is mobility of goods. Within the framework of the project “Sustainable Logistics 2030+ for Lower Austria-Vienna” (*“Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien”*), or “Logistics 2030+” for short, an action plan has been developed which is both geared to the future and designed for current implementation.

On the move! From the “connecting track” to the “development track”. Good spatial planning ensures that settlement structures remain compact, on the one hand, while keeping associated traffic to a minimum and enabling an effective public transport system on the other. In this context, axes, and more precisely railway axes, form the basic framework for sustainable spatial development. The concept of “transit-oriented development” describes the key role of rail lines not only as connecting axes, but above all as axes of development.

Reasonable, responsible, foresighted: The new mobility concept for Vorarlberg. In July 2019, the Vorarlberg state government adopted the new *“Mobilitätskonzept Vorarlberg”*, or Mobility Concept for Vorarlberg, as an action guide for the state’s future mobility policy. This mobility concept, developed through a cooperative process, also tackles the new challenges with regard to climate policy and the increasing need for coordination between traffic planning and spatial planning. With its new priority issues and newly created instruments, it aims to achieve a shift in the transport system and to foster the development of environmentally friendly mobility.

Room for change – time for “ÖREK 2030”! An Austrian spatial development concept for the future. What are the needs of Austrian spatial development and planning over the next 10 years, in light of the expected changes and challenges at societal, environmental and technological level? The “ÖREK 2030 – Room for Change” concept (*ÖREK - Österreichisches Raumentwicklungskonzept: Austrian Spatial Development Concept*), which is based on the ÖREK 2011 concept, provides for consulting with experts in thematic groups and in a think tank, dialogue at federal, state and city or village level and the participation of “young experts”, all in the interest of advancing forward-thinking spatial planning in Austria.

Der eilige Leser

Verkehr und Raum – Mobilität und Raumordnung: Ähnliche Begriffspaare – unterschiedliche Aspekte.

Verkehr und Mobilität sind in vielerlei Hinsicht raumwirksam. Daher sollten Verkehrsplanung und Raumplanung vor allem in der Gemeindeplanung nie unabhängig voneinander ausgeführt werden. Das NÖ Raumordnungsgesetz fordert im Zuge der Örtlichen Entwicklungsplanung die Erstellung eines Verkehrskonzepts – mit dem Ziel, räumliche Planung und Verkehr besser abzustimmen. Wie weitreichend diese Abstimmung sein kann, zeigt sich schon allein darin, dass mit Blick auf eine gesamthafte und nachhaltige Gemeindeplanung das Verkehrskonzept im Idealfall zu einem Mobilitätskonzept erweitert bzw. ergänzt werden sollte.

Das Mobilitätskonzept: Wichtige Grundlage für die örtliche Raumordnung. Mit einem Mobilitätskonzept legt die Gemeinde ihre Ziele, Leitlinien und Strategien für die Gemeindeverkehrsplanung der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre fest. Es umfasst alle Verkehrsarten, Straßeninfrastrukturprojekte, aber auch vielfältige Maßnahmen zur Verhaltensänderung und eine zugehörige Öffentlichkeitsarbeit. Gute Mobilitätskonzepte betrachten immer die Gesamtentwicklung der Gemeinde, aber auch Trends in der Mobilität.

ÖV-Qualität und Siedlungsentwicklung: Neue Instrumente kombiniert genutzt. Qualitätsvolle Siedlungs- und Standortentwicklung zeichnet sich unter anderem auch durch einen guten Versorgungs- bzw. Erschließungsgrad mit öffentlichem Verkehr aus. Um diese Koppelung messbar zu machen, wurde das System der ÖV-Güteklassen entwickelt, das vielerlei Informationen wie etwa zu Erreichbarkeit oder Wegenetzen bietet, entsprechende Erfordernisse aufzeigt sowie Rückschlüsse für Raum- und Verkehrsplanung ermöglicht. Durch die Ermittlung österreichweiter ÖV-Güteklassen stehen nun hochwertige Daten für eine bessere Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Qualität des ÖV-Angebots zur Verfügung.

Für eine zukunftsweisende Gestaltung des Güterverkehrs: „Logistik 2030+“. Die Stadt Wien und ihr niederösterreichisches Umland müssen sich als gemeinsamer dynamischer Entwicklungsraum vielerlei Herausforderungen im Zuge von

demografischen, ökonomischen und ökologischen Veränderungen stellen. Ein spezielles Thema ist die Gütermobilität. Im Rahmen des Projekts „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ (kurz „Logistik 2030+“) wurde ein ebenso zukunfts- wie umsetzungsorientierter Aktionsplan entwickelt.

Auf Achse! Von der „Verbindungs-Schiene“ zur „Entwicklungs-Schiene“. Gute Raumplanung hält einerseits Siedlungsstrukturen kompakt und andererseits den anfallenden Verkehr möglichst gering und umweltfreundlich bzw. den öffentlichen Verkehr leistungsfähig. Achsen, genauer gesagt Schienenachsen, zeichnen sich dabei als Grundgerüst einer nachhaltigen Raumentwicklung aus. Das Konzept des „Transit-Oriented-Development“ („Verkehrsorientierte Entwicklung“) beschreibt, welchen Stellenwert Bahnlinien nicht nur als Verbindungsachsen, sondern vor allem als Entwicklungsachsen haben können.

Vernünftig, verantwortungsvoll, vorausschauend: **Das neue Mobilitätskonzept Vorarlberg.** Die Vorarlberger Landesregierung hat im Juli 2019 das neue „Mobilitätskonzept Vorarlberg“ als Handlungsanleitung für die künftige Mobilitätsplanung des Landes beschlossen. Dieses widmet sich auch den neuen Herausforderungen in der Klimapolitik: einer verstärkten Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und Raumplanung, wurde in einem kooperativen Prozess erarbeitet und zielt mit neun Schwerpunkten sowie neuen Instrumenten auf Verkehrsverlagerung und klimafreundliche Mobilität.

Raum für Wandel – Zeit für das „ÖREK 2030“! **Ein Österreichisches Raumentwicklungskonzept für die Zukunft.** Was braucht die österreichische Raumentwicklung und Raumplanung in den nächsten 10 Jahren angesichts zu erwartender Veränderungen und Herausforderungen auf gesellschaftlicher, umweltbezogener und technologischer Ebene? Für das „ÖREK 2030 – Raum für Wandel“ wird auf Basis des ÖREK 2011 in Themengruppen und in einem Think Tank mit FachexpertInnen beraten sowie auf Bundes-, Landes- und Stadt- bzw. Gemeindeebene reflektiert. Die Beteiligung von „Young Experts“ soll eine zukunftsweisende Raumplanung in Österreich ermöglichen.



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