



universität  
wien

# MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Stadt und Region der kurzen Wege  
Zukunftsfähige Siedlungsstrukturen zwischen Anspruch und Praxis  
Beispiele anhand der Mittelzentrumsregion Braunau - Simbach“

verfasst von / submitted by

Michael Ritzinger BSc

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2018 / Vienna, 2018

Studienkennzahl lt. Studienblatt /  
degree programme code as it appears on  
the student record sheet:

A 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt /  
degree programme as it appears on  
the student record sheet:

Raumforschung und Raumordnung

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Hans-Heinrich Blotevogel



In dieser Arbeit ist die weibliche Form, auf welche Stellenweise aufgrund einer besseren Lesbarkeit des Textes verzichtet wurde, selbstverständlich der männlichen Form gleichgestellt.

**Forschungsfelder der Arbeit (Schlüsselbegriffe):** Raumordnung, nachhaltige Raumentwicklung, Stadtplanung, Stadtentwicklung, Stadt der kurzen Wege, Verkehrsplanung, Städtebau, Baukultur, Raumordnungsrecht, Bauleitplanung, Bauordnung, örtliche und überörtliche Raumplanung, interkommunale Raumentwicklung, Regionalplanung, Mobilität, Verkehr, Stadt der Zukunft, autovermeidende und flächensparende Siedlungsstrukturen, Wirtschaftsgeographie, Einzelhandel.

## **Eidesstattliche Erklärung**

Ich versichere hiermit, dass ich die vorliegende Masterarbeit in selbstständiger Weise nach bestem Wissen und Gewissen verfasst, sowie verwendete Quellen sorgfältig und nachprüfbar zitiert habe. Diese Arbeit wurde in selber oder ähnlicher Form noch nicht veröffentlicht bzw. bei keiner anderen Prüfungsstelle eingereicht.

Michael Ritzinger, BSc.

Wien, Braunau am Inn 2018

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einführung</b> .....	<b>8</b>
1.1 Thematisierung.....	8
1.1.1 Siedlungsstruktur und Raumstruktur.....	10
1.1.2 Mobilität und Verkehr.....	10
1.2 Ziele und Aufbau der Arbeit.....	12
1.3 Forschungsfragen.....	13
<b>2. Siedlungsstrukturen und Verkehrssysteme</b> .....	<b>14</b>
2.1 Raumstrukturen im Wandel der Zeit.....	16
2.1.1 Verkehrssysteme: Komprimierung von Raum und Zeit.....	17
2.1.2 Städtebau ab dem 20. Jhdt.....	18
2.2 Das vorherrschende Straßenverkehrssystem und dessen Auswirkungen.....	19
2.2.1 Folgekosten des Autoverkehrs.....	24
2.2.2 Autobahnbau als Regionalentwicklung?.....	25
2.2.3 Wer Fahrradwege sät, wird Fahrradverkehr ernten.....	28
2.3 Mobilität und Wohnungs- und Städtebau.....	29
<b>3. Operationalisierung und Forschungsmethoden</b> .....	<b>33</b>
3.1 Leitkonzept „Stadt und Region der kurzen Wege“.....	33
3.1.1 Ziele.....	35
3.1.2 Basiskriterien.....	35
3.1.3 Strukturprinzipien.....	38
3.2 Dokumentenanalyse und Bewertungskriterien.....	40
3.3 Qualitative Experteninterviews.....	41
<b>4. Das Leitbild für „kurze Wege“ und gegenwärtige Entwicklungsmöglichkeiten</b> .....	<b>43</b>
4.1 Chancen und Risikofaktoren.....	43
4.1.1 Gesellschaftliche Trends.....	44
4.1.2 Wirtschaftlicher Strukturwandel.....	46
4.1.3 Ökologische Faktoren.....	48
4.2 Steuerungsinstrumente, gesetzliche Rahmenbedingungen sowie Anpassungsbedarf.....	49
4.2.1 Raumordnung und Raumplanung.....	50

4.2.2 Weitere Steuerungsinstrumente und Rahmenbedingungen.....	58
<b>5. Raumentwicklung in der Mittelzentrumsregion Braunau-Simbach.....</b>	<b>60</b>
5.1 Interkommunale Raumentwicklung.....	61
5.2 IREK Zukunftsregion Braunau.....	61
5.2.1 Übergeordnete Grundlagen (Zielsetzungen).....	62
5.2.2 Regionale Themen und Strategische Ziele.....	63
5.3 IREK Mittelzentrumsregion Simbach.....	68
5.3.1 Übergeordnete Grundlagen (Pläne, Programme).....	69
5.3.2 Regionale Themen, Projekte und Ziele.....	71
5.4 Bewertung IREK Braunau und Simbach.....	75
5.4.1 IREK Braunau.....	76
5.4.2 IREK Simbach.....	80
5.4.3 Bewertung Mobilität und Verkehr Braunau-Simbach (Gesamtregion).....	81
5.4.4 Gesamtbewertung IREK Braunau und Simbach.....	84
<b>6. Handlungsempfehlungen.....</b>	<b>87</b>
6.1 Handlungsempfehlungen allgemein.....	87
6.1.1 Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und Ressourcen.....	88
6.1.2 Steuerung der Siedlungsentwicklung.....	90
6.1.3 Steuerung der Verkehrsentwicklung.....	103
6.2 Handlungsempfehlungen Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach.....	117
6.2.1 Siedlungsentwicklung (Dichte, Nutzungsmischung, öffentlicher Raum).....	117
6.2.2 Mobilität und Verkehr.....	121
6.3 Der Praxistest: Entwicklungsprojekte im Untersuchungsgebiet.....	129
Beispiel 1: Errichtung einer Parkgarage in der Innenstadt von Braunau.....	130
Beispiel 2: Neuerrichtung Supermarkt an der B156 im Ortsteil Ranshofen.....	133
Beispiel 3: Grüne Mitte Simbach.....	136
<b>7. Ergebnisse, Fazit und Ausblick.....</b>	<b>141</b>
7.1 Zusammenfassung: Ausgangssituation und Handlungsvorschläge.....	141
(K)ein Ende eines Umdenkens in Sicht?.....	143
Was soll getan werden?.....	144

7.2 Fazit: Ergebnisse und Beantwortung der zentralen Forschungsfragen .....	145
Was spricht für und gegen eine Erhöhung der Raumwiderstände?.....	146
Raumentwicklung im Untersuchungsgebiet .....	148
7.3 Ausblick .....	150
7.3.1 Zukunft der Mobilität .....	150
7.3.2 Zukünftige Bedeutung der Planungsdisziplinen und deren Themen.....	151
7.3.3 Region Braunau-Simbach in der Zukunft .....	154
<b>8. Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>156</b>
<b>9. Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>157</b>
<b>10. Literaturverzeichnis.....</b>	<b>159</b>

## 1. Einführung

Diese Arbeit widmet sich dem Thema, wie in der Planungspraxis **zukunftsfähige Siedlungsstrukturen** geschaffen werden können und beleuchtet auch die damit verbundenen Potentiale und Herausforderungen in unserer bebauten Lebenswelt. Einordnen lässt sich meine Arbeit rund um die Debatte einer flächen- und verkehrssparsamen Raumentwicklung. Es wird diesbezüglich dabei auch konkret auf ein Untersuchungsgebiet eingegangen.

### 1.1 Thematisierung

Wie können wir zukünftig unsere Lebensräume gestalten, um eine nachhaltige Entwicklung (auf allen drei Säulen der Nachhaltigkeit: soziale, ökonomische und ökologische) zu ermöglichen? In der zeitgenössischen Planung wird bereits schon seit längerem unter dem Titel *Stadt der kurzen Wege* bzw. **Stadt und Region der kurzen Wege** ein möglicher Weg diskutiert. Handelt es sich wirklich nur um eine Utopie? Dieses Leitbild der Stadt-, Raum- und Verkehrsplanung bzw. Raumordnung wird in meiner Arbeit als Synonym für eine nachhaltige Raumentwicklung verwendet. Der Begriff der nachhaltigen Raumentwicklung ist zwar noch umfassender als das Leitkonzept einer „Stadt und Region der kurzen Wege“, jedoch laufen alle wesentlichen Ziele auf eine Raumstruktur der kurzen Wege hinaus. Aktuell ist es das prägende Leitbild im jungen 21. Jahrhundert und aus fachlicher Sichtweise das vorherrschende Ziel auf allen Maßstabsebenen in der Raumentwicklung, sowohl im einzelnen Stadtviertel als auch in einer Region. Dabei ist anzumerken, dass dieses Leitbild natürlich ein Ideal darstellt, das in der Realität nicht vollkommen erreicht werden kann. Man muss jedoch die Entwicklungen in der Planung (bzw. Politik) aufzeigen, die zu großen Abweichungen zwischen diesem gemeinwohlorientierten Ziel, nämlich zukunftsfähige nachhaltige Siedlungsstrukturen zu ermöglichen und der Wirklichkeit in der Planungspraxis in unseren Städten und besiedelten Regionen rundherum, führen.

Das Konzept der *Stadt der kurzen Wege* wird in der Fachliteratur von verkehrsmindernden und flächensparenden Siedlungsstrukturen auch häufig als Leitbild der *Kompakten Stadt* bezeichnet, was grundlegend dasselbe Leitkonzept mit den gleichen Kriterien (Dichte, Nutzungsmischung, Qualität der öffentlichen Räume) definiert. Während das Leitbild der *Kompakten Stadt* auf der städtischen Ebene Verwendung findet, wird auch häufig das Leitbild der *Dezentralen Konzentration* in der Raumentwicklung genannt, welches auf Landes- und regionaler Ebene angewendet wird. Dieses wiederum steht ebenfalls dem, um den Begriff der Region erweiterten, Leitkonzept der *Stadt und Region der kurzen Wege*, wie es in dieser Arbeit bezeichnet wird, um nichts nach (vgl. Jessen 1997:54ff).

Es sind umfangreiche Veränderungen in der Transformation von Raumstrukturen festzustellen, welche, aufgrund des technischen Fortschritts, nicht ausschließlich im letzten Jahrhundert, in der Welt gemacht wurden. Angefangen mit der Tatsache, dass die Bedeutung der physischen Distanz bei der Raumüberwindung abgenommen hat, und dass die zeitliche Dimension heutzutage die entscheidende Rolle spielt – teilweise wurde schon die Relevanz der Geographie geleugnet – gibt es noch zahlreiche

andere Aspekte, welche Einfluss auf das räumliche Ordnungsmuster, der Art und Weise wie wir in der Stadt, im Dorf, in einer Siedlung zusammenleben, haben. Dies sind gesellschaftliche und wirtschaftliche Vorgänge, große Veränderungen sowie Entwicklungen wie der Globalisierung, Digitalisierung, dem demografischen Wandel und nicht zuletzt ökologische wie dem Klimawandel etc., um nur einige zu nennen. All diese Aspekte haben Einfluss auf eine mögliche Legitimation einer „kurze Wege“-Struktur. Realität ist, dass es in den vorherrschenden Raumstrukturen zu massiven Problemen, wie der Zersiedelung und dem alltäglichen Flächenverbrauch, steigende Umwelt- und Verkehrsbelastungen und der Zerschneidung der natürlichen Landschaften durch neue bessere Verkehrswege und Versorgungsinfrastrukturnetze und damit zu ökologischen und ökonomischen Missständen kommt. Diese müssen gelöst werden. Auch der soziale Zusammenhalt in der Gesellschaft ist zu fördern und hängt nicht unwesentlich mit den Siedlungsstrukturen zusammen. In dieser Arbeit soll, wenn auch nur oberflächlich, auf sämtliche relevante Faktoren eingegangen werden, welche sich auf diese Leitbildthematik auswirken.

Als Untersuchungsregion im praxisorientierten Teil meiner Arbeit dient der oberösterreichisch-bayerische Raum Braunau-Simbach, wo in letzter Zeit im Zuge von zwei interkommunalen Raumentwicklungskonzepten, eines jeweils auf der österreichischen und eines auf der deutschen Seite, der Rahmen für die zukünftige Raumentwicklung vorbereitet wurde.

#### Übersichtskarte Gesamtregion Simbach-Braunau



Abbildung 1: Untersuchungsgebiet; Gesamtregion der IREK von Braunau und Simbach mit den involvierten Gemeinden (Quelle: Schönegger & Roselstorfer 2016a:5).

Ein interkommunales Raumentwicklungskonzept soll die zukünftige Siedlungsentwicklung steuern. Entworfen wurden beide Raumentwicklungskonzepte vom unabhängigen Planungsbüro Terra Cognita in Salzburg in enger Kooperation mit den involvierten Gemeinden in beiden Ländern.

In der Hierarchie der raumplanerischen Steuerungsmöglichkeiten in einer Stadtregion ist die **interkommunale Raumentwicklung** aktuell ganz weit oben angesiedelt, um Planungsprozesse erfolgreich umzusetzen. Insbesondere in der überörtlichen Raumplanung und grenzüberschreitenden Kooperation ist in immer stärker verflochtenen Lebensräumen der Schlüssel für Anpassungsmaßnahmen in einer Region zu finden.

Trotz eines hohen Standortwettbewerbs zwischen einzelnen benachbarten Städten, Gemeinden sowie anderen Stadtregionen besitzt gerade ein kleinstädtisches Siedlungsgefüge noch mehr Spielraum (etwa um großzügig Radwege einzuplanen etc.) und langfristiges Potential, um mögliche Fehlentwicklungen in der räumlichen Entwicklung leichter zu korrigieren bzw. rascher erkennen zu können. Hier ist auch ein Verbessern im Bestand noch eher möglich, als in bereits hoch verdichteten Räumen.

#### 1.1.1 Siedlungsstruktur und Raumstruktur

In meiner Arbeit wird mit den Begriffen der *Siedlungsstruktur* sowie *Raumstruktur* gearbeitet. Per Definition heißt es, dass eine *räumliche Struktur* „das Ergebnis des Zusammenwirkens aller für den Zustand eines Raumes wesentlichen Faktoren, also der natürlichen und administrativen Gegebenheiten, Arbeits- und Wohnstätten, Verkehrserschließung und -bedienung sowie Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten“ (ARL 2017:o.S.) ist.

Der Begriff der *Raumstruktur* demnach „ergibt sich also aus der Gesamtheit der räumlich verankerten Lebens- und Arbeitsverhältnisse, die sich weitgehend gegenseitig bedingen und somit den Aufbau oder das Gefüge des Raumes bestimmen und beeinflussen“ (ebd.).

Der Begriff der *Siedlungsstruktur* wird daraus wiederum „aus dem quantitativen und qualitativen Verteilungsmuster von Wohnungen, Arbeitsstätten und Infrastruktur innerhalb eines bestimmten Gebietes“ abgeleitet. Häufiger wird der Begriff Raumstruktur allgemein oft „im Zusammenhang mit dem Begriff Siedlungsstruktur als Begriffspaar ‚Raum- und Siedlungsstruktur‘ verwendet“ (ebd.).

Es wird in der Arbeit dieses Begriffspaar öfter in Kombination mit dem Wort „unsere“ (Raum- bzw. Siedlungsstrukturen) benutzt. Damit gemeint sind vorrangig alle derzeit bebauten Lebensräume, bzw. räumlichen Verteilungsmuster jener Gesellschaften in Mitteleuropa – primär am Beispiel derer in Österreich und Deutschland – sowie anderen Staaten weltweit, welche ähnlich wirtschaftlich entwickelt, an der neoliberalen Weltordnung und gesellschaftlich-demokratisch, an der kulturell westlich geprägten Wertegemeinschaft orientiert sind.

#### 1.1.2 Mobilität und Verkehr

Der Begriff der Mobilität hat viele Dimensionen. Jeden Tag wechseln Menschen und Güter, sei es kurzfristig oder für einen längeren Zeitraum, überall auf der ganzen Welt, ihre räumliche Position und verursachen damit Verkehr (vgl. Hege et al. 2011:1f). In dieser Arbeit werden die Auswirkungen und

entstehenden Herausforderungen der räumlichen Mobilität, in erster Linie jene der *alltäglichen Mobilität*, untersucht. *Räumliche Mobilität* und deren unterschiedliche Aspekte umfassen ein breites Themenspektrum, das eng verknüpft ist mit der Organisation der Gesellschaft im Raum. Es sind vielfältige Ansprüche, Erwartungen und Bedürfnisse an Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeit, die an unsere Siedlungsstrukturen gestellt werden. Will man zukunftsfähige Siedlungsstrukturen, im Sinne einer „Stadt und Region der kurzen Wege“ erschaffen bzw. bereits kompakte Siedlungskörper bewahren, ist eine notwendige zukunftsfähige Mobilität mit entsprechenden Verkehrsmitteln erforderlich (vgl. ebd. 3f).

Verkehr selbst ist grundsätzlich als etwas Positives zu sehen. Dabei bezieht sich das Wort verkehren auf den Austausch zwischen den Menschen, welche miteinander in Kontakt treten. Wichtig sei „die Art und Weise, also die Qualität des Austauschs“. Diese geschieht sowohl in zwischenmenschlicher als auch in räumlich-struktureller Hinsicht und ist für eine nachhaltige Entwicklung entscheidend. Bei genauer Betrachtung lässt sich „eine Wechselwirkung bei der das Verkehrssystem auf die Strukturen wirkt und die Strukturen ihrerseits auf den Verkehr“ feststellen. Das Verkehrssystem bildet „das Fundament der Raummuster“ (Schörgi 2014:87).

Es ist ein Irrglaube, dass mit ansteigendem Motorisierungsgrad, also dass immer mehr Menschen ein Auto besitzen, die Mobilität ebenfalls zunimmt. Der österreichische Verkehrsplaner Hermann Knoflacher schreibt dazu folgendes als Begründung; Denn wenn (alltägliche) Ortsveränderungen vorgenommen werden,

*„liegt die Ursache immer an einem Mangel am Ausgangspunkt, also der Quelle, und der Erwartung, diesen Mangel am Ende des Weges, also am Ziel, zu beheben – selbst wenn das Ziel räumlich zunächst noch nicht fixiert ist. Jeder Weg ist daher mit einem Zweck verbunden“ (Knoflacher 2009:77).*

Demzufolge ist anzunehmen, dass Mobilität nur zunehmen kann, wenn die Zahl der Zwecke zunehmen würde. Zahlreiche Forschungsergebnisse haben bis jetzt jedenfalls gezeigt, dass dies nicht der Fall ist. Der Anlass des Menschen sich fortzubewegen ist gleich geblieben und war schon früher zu den Zeiten, als es noch keine technischen Verkehrsmittel gab genauso in ähnlicher Weise vorhanden wie heute. Mobilität und Wegezwecke werden durch die Aktivitäten der Menschen definiert. Das sind jene wie Arbeiten, sich versorgen (mit Nahrung etc.), Sozialkontakte, Ausbildung, Freizeitaktivitäten, Dienstleistungen und der Weg nach Hause. Wenn die Zwecke konstant bleiben, verhält es sich mit der Mobilität daher ebenso (vgl. ebd.).

Oft wurden bislang im Sprachgebrauch der Praxis die Begriffe Verkehr und Mobilität als Synonyme verwendet. Das ist jedoch noch nicht allzu lange der Fall. Der Begriff der Mobilität wurde bspw. in den 1960er Jahren noch in keinem Lexikon in Verbindung mit Verkehr erwähnt, und Mitte der 1980er Jahre hätte noch kaum ein Mensch den Begriff Mobilität mit Verkehr verbunden (vgl. Schopf 2001:3f). Während sich Mobilität „als Bewegung in möglichen Räumen“ definieren lässt, ist „Verkehr als Bewegung in konkreten Räumen aufzufassen.“ Verkehr wird somit als „die augenfälligste

Erscheinungsform von Mobilität in unserer Gesellschaft“ definiert. „Mobilität manifestiert sich damit im Verkehr“ (ebd. 8f).

## 1.2 Ziele und Aufbau der Arbeit

Ein Ziel meiner Arbeit ist es, die wesentlichen Herausforderungen und Potentiale zu nennen, um dem Ideal der „Stadt der kurzen Wege“ in unseren Siedlungsstrukturen bzw. in der Planungspraxis näher zu kommen. Dies geschieht auch am konkreten Beispiel in der Untersuchungsregion Braunau-Simbach. Hier wird analysiert und bewertet, ob die geplanten Ziele und Maßnahmen der beiden Raumentwicklungskonzepte der Untersuchungsregion den Anforderungen einer zeitgemäßen qualitätsvollen Planung aus einer kritisch-fachlichen Sichtweise gerecht werden.

In einfacher Weise werden Handlungsempfehlungen (allgemein und konkret) gegeben, wie man am besten ein Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ in der Realität umsetzen könnte, um unsere gegenwärtigen Siedlungsstrukturen im Bestand zu verbessern. Dabei werden mögliche Fehlentwicklungen in der Raum- und Stadtplanung aufgezeigt. Meine Ausführungen sollen als Grundlage dienen, das Bewusstsein von EntscheidungsträgerInnen bzw. PolitikerInnen für die drängendsten Probleme mit unseren derzeitigen Lebensräumen im 21. Jahrhundert, weiter zu schärfen. Gleichzeitig stellt diese Arbeit eine Anregung dar, wie zukünftig mit der begrenzten Ressource Grund und Boden im Siedlungsraum umzugehen ist, um eine gewünschte nachhaltige Entwicklung erst zu ermöglichen.

Bei Gelegenheit werden zudem einige (Good-Practice) Praxisbeispiele zu einzelnen Themenfeldern, vorwiegend aus dem mitteleuropäischen Raum, vorgestellt.

Zuerst wurden innerhalb der Thematisierung bereits einige wichtige Begriffe definiert bzw. abgegrenzt. Im Anschluss wird im theoretischen Teil der aktuelle Forschungsstand der Thematik (2. Siedlungsstrukturen und Verkehrssysteme) aufbereitet. Dabei werden viele gegenwärtige Probleme, welche in unseren Raumstrukturen herrschen aufgezeigt. Zur Operationalisierung meiner Forschungsfragen werden im Kapitel (3.) wesentliche Ziele, Kriterien und Strukturprinzipien des Leitbildes der „Stadt und Region der kurzen Wege“ vorgestellt, sowie meine dafür verwendeten Forschungsmethoden erklärt. Danach (4.) werden unterschiedliche aktuelle Aspekte (Faktoren) und Tendenzen im Bereich Gesellschaft, Wirtschaft (Politik) sowie Ökologie beleuchtet, welche einen Einfluss auf eine mögliche Realisierung (Herausforderungen und Potentiale), bzw. eher für oder gegen eine stärkere Legitimation, dieses Leitkonzepts für „kurze Wege“ sind. Bei einer Vorstellung vorhandener Steuerungsinstrumente, gesetzlicher Rahmenbedingungen im Kontext des Konzepts wird auch ein kurzer Einblick in das Planungssystem (Raumordnung und Raumplanung) von Österreich und Deutschland gewährt.

Es folgt (unter 5.) eine kritische Analyse und Bewertung der Planungspraxis im Untersuchungsgebiet, nach den interkommunalen Raumentwicklungskonzepten von Braunau und Simbach auf Basis der wesentlichen Ziele, Kriterien sowie Prinzipien des Leitkonzepts.

Darauffolgend (6.) werden mögliche Handlungsempfehlungen und Anpassungsstrategien vorgestellt, wie man am besten mit den gegenwärtigen Herausforderungen in unseren bebauten Lebensräumen umgehen soll. Dies geschieht sowohl mit Handlungsempfehlungen bzw. Maßnahmen auf einer allgemeinen übergeordneten Ebene, welche generell überall gültig sein sollen, als auch konkret im Untersuchungsgebiet: Der grenzüberschreitenden bayerisch-oberösterreichischen Mittelzentrumsregion Braunau-Simbach. Im Anschluss an diese Empfehlungen werden bei dieser Gelegenheit Beispiele (städtische Entwicklungsprojekte) in der Region Braunau-Simbach erläutert. Diese werden ebenfalls bewertet.

Gegen Ende meiner Arbeit (siehe v.a. 7.2.3) wird der Versuch durchgeführt, beide untersuchte interkommunale Raumentwicklungskonzepte (IREK) zusammenzuführen und die ganze Untersuchungsregion bereits für einige Fragen (siehe bspw. 5.4.3 und 5.4.4) als komplette Einheit zu betrachten, als gäbe es keine Staatsgrenze, also keine zwei unterschiedlichen institutionelle Planungssysteme, zwischen den beiden Städten am Inn. Es soll damit eine Basis für einen einheitlichen Masterplan der zukünftigen Raumentwicklung einer grenzüberschreitenden Mittelzentrumsregion Braunau-Simbach geschaffen werden.

Schließlich werden die wichtigsten Punkte meiner Ausführungen zusammengefasst (siehe 7.1), übergeordnete Forschungsfragen final beantwortet (7.2), ein Fazit gezogen und (7.3) Einblicke in eine mögliche Zukunft der Planung an sich, der Mobilität sowie auf der Ebene des Untersuchungsgebiets gewährt.

### 1.3 Forschungsfragen

In der Arbeit werden folgende übergeordnete Forschungsfragen und dafür benötigte Teil-Fragestellungen zur Thematik des Leitkonzepts der "Stadt und Region der kurzen Wege" bzw. rund um zukunftsfähige Siedlungsstrukturen diskutiert und in den entsprechenden Kapiteln beantwortet.

#### **Forschungsfragen (übergeordnet)**

- I) Wo liegen die grundsätzlichen Herausforderungen und Potentiale bei der Umsetzung eines Konzepts der "Stadt und Region der kurzen Wege" (nach wesentlichen Zielen, Kriterien und Strukturprinzipien lt. Fachliteratur) in der Planungspraxis, auch am konkreten Beispiel im Untersuchungsgebiet?
- II) Inwiefern sind zukunftsfähige Siedlungsstrukturen unter der weit verbreiteten Vorherrschaft und Abhängigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Form des privaten Automobils und auch des (langstrecken-) Warentransports mittels Lastwagen (Lkw) in unseren städtischen und ländlichen Lebensräumen überhaupt noch möglich (vgl. Schörgi 2014:24)?

Zentrale Hypothese: Zukunftsfähige Siedlungsstrukturen können ohne eine deutliche Reduzierung des MIV in derzeitiger Form nicht geschaffen werden.

Es werden zunächst folgende untergeordnete Teil-Fragestellungen beantwortet, um anschließend die übergeordneten Forschungsfragen umfangreich zu klären. Dies geschieht vor allem auch mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse aus den Forschungsmethoden (siehe Kapitel 3.).

### **Teil-Fragestellungen**

Welche Hemmnisse und Herausforderungen in Bezug auf ein Konzept der “Stadt und Region der kurzen Wege” sind in den gesetzlichen Rahmenbedingungen der institutionellen Planungspraxis (Raumordnungsgesetze, Fachplanungen, Bauordnungen etc.) zu finden und wo muss man nachbessern?

Welche Herausforderungen und Potentiale vorwiegend aus wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht sind in Bezug auf ein Konzept der “Stadt und Region der kurzen Wege” wie zu erwarten und warum? Wie sieht dies konkret im Untersuchungsgebiet aus?

Was sind die wesentlichen Gründe für die Liebe und der weit verbreiteten Abhängigkeit unserer Gesellschaft zum Automobil und warum ist die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit beim Steuerungsansatz der Stadt- und Raumplanung hier so groß?

Wie wird im Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach eine zukunftsfähige nachhaltige Raumentwicklung, anhand der drei Basiskriterien (Dichte, Nutzungsmischung, Attraktivität der öffentlichen Räume) sowie Strukturprinzipien für eine Raumstruktur von kurzen Wegen, erreicht werden?

Wie wird das Verkehrskonzept im Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach innerhalb der Raumentwicklungskonzepte in Bezug auf eine “Stadt und Region der kurzen Wege” umgesetzt?

Wie werden jene innerhalb der IREK definierten Ziele einer Reduktion des MIV bzw. einer Minimierung der Auto-Abhängigkeit im Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach erreicht?

## **2. Siedlungsstrukturen und Verkehrssysteme**

Siedlungsstrukturen und der dazwischen stattfindende Verkehr zwischen den einzelnen Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Ausbilden, Versorgen sowie Freizeit und Erholung) der vom Mensch gestalteten Strukturen bilden unseren Lebensraum, das räumliche Gerüst, wo innerhalb der bebauten zivilisierten Welt, alle alltäglich gewöhnlichen Aktivitäten und Handlungen stattfinden. Das Verkehrssystem, auf den jeweils für die verschiedenen Verkehrsmittel über Land (zu Fuß, Fahrrad, MIV, ÖV) definierten Bahnen und Wege, wird dabei durch unterschiedlichste Prozesse und Faktoren beeinflusst. Dieses hat sich durch den stetigen technologischen Fortschritt von seiner Ursprünglichkeit bereits weit entfernt. Aktuelle Probleme und globale Herausforderungen in unseren Siedlungsstrukturen können nur gelöst werden, wenn auch gegenwärtige Siedlungsformen

gemeinsam mit Mobilität neu gedacht werden. In diesem Spannungsfeld sowie Forschungsgebiet innerhalb der Planungsdisziplinen (Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung) lässt sich meine Arbeit, rund um das Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ ansiedeln.

Siedlungsstrukturen und Verkehrssysteme befinden sich in einem engen Abhängigkeitsverhältnis untereinander und haben vielfältige Wechselwirkungen. Es ist dabei zu erkennen, wie es auch Beckmann et al. (2011:24) feststellen, „dass sich die Handlungsfelder Stadt- und Verkehrsplanung inklusive der Raumordnung immer stärker überlagern“. Dies ist vielfach einer ansteigenden Komplexität von realen Entscheidungsvorgängen im Mobilitätsgeschehen geschuldet (vgl. Jessen 1997:7).

Vor allem ein Anstieg der Flächeninanspruchnahme belastet unsere Lebensräume. In Österreich ist die Bevölkerungszahl vom Jahr 2001 bis 2014 um 6 % gewachsen. Gleichzeitig stieg der Flächenverbrauch um 13 % an. Es wurden für Bau- und Verkehrsflächen im Jahr 2014 pro Tag 7,4 Hektar verbraucht – „dreimal mehr als das Ziel der Österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie“ (Gansterer VCÖ 2015:o.S). Auf der anderen Seite wird der Zuwachs der innerörtlichen Brachflächen auf ca. 3 Hektar pro Tag geschätzt (vgl. ebd.). Darüber hinaus besitzt Österreich eine der höchsten Anteile an Einzelhandelsverkaufsflächen pro Kopf (vgl. Schnedlitz et al. 2016:17). In Deutschland ist diese Situation nicht viel besser. Vom Jahr 2010 bis 2013 sei die Siedlungs- und Verkehrsfläche täglich um 73 Hektar gewachsen, was etwa 104 Fußballfeldern entspricht. Gegenüber dem letzten Vergleichszeitraum vom Jahr 2009 bis 2012 (Verbrauch von 74 Hektar Fläche pro Tag) ist der Flächenverbrauch nur minimal zurückgegangen. Das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung in Deutschland wäre ebenfalls eine Reduktion der täglichen Inanspruchnahme neuer Siedlungs- und Verkehrsflächen und zwar auf durchschnittlich 30 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2020 (vgl. Statistisches Bundesamt 2017:o.S.). Anzumerken ist, dass Siedlungs- und Verkehrsfläche nicht komplett gleichzusetzen ist mit versiegelter Fläche. Diese umfassen demnach auch einen größeren Anteil unbebauter und nicht versiegelter Flächen, wie Erholungsflächen (Grünanlagen und Sportflächen) (vgl. ebd.). Werden neue Flächen verbaut ist das im Sinne der Biodiversität irreversibel. Einmal durch den Menschen versiegelte Flächen können nicht einfach wieder in natürliche Ökosysteme zurückverwandelt werden (vgl. Beckmann et al. 2011:16).

Zunächst wird in diesem Kapitel ein kleiner Überblick über die Entwicklungen von Siedlungsstrukturen und der jeweils in diesen integrierten Verkehrssystemen gegeben. Es werden danach Siedlungsstrukturen, Leitbilder im Städtebau der jüngeren Geschichte beschrieben, um schließlich auf das aktuell diskutierte Konzept der „kurzen Wege“ hinzuführen.

Der Fortschritt der Menschheit ermöglichte immer neue Verkehrssysteme – vom Aufkommen der Eisenbahn bis hin zum heute vorherrschenden individuellen Fortbewegungsmittel des Automobils – die auch große Auswirkungen auf unsere Lebensräume und Siedlungsstrukturen haben. Bei meinen Ausführungen wird, nach der Darstellung der Entwicklungen von Siedlungsstrukturen im Wandel der Zeit, besonders auf das gegenwärtige Straßenverkehrssystem, mit dem alles dominierenden

Automobil, näher eingegangen und deren Auswirkungen, Abhängigkeiten und Folgekosten auf die Allgemeinheit diskutiert.

## 2.1 Raumstrukturen im Wandel der Zeit

Da eine Stadt an sich, als Ergebnis des vielfältigen menschlichen Handelns, von Natur aus, eine Raumstruktur darstellt, in der kurze Wege und räumliche Nähe charakteristisch sind, ist es umso bemerkenswerter, dass unsere Siedlungsstrukturen gegenwärtig eben oft fast das Gegenteil einer „Stadt der kurzen Wege“ repräsentieren. Dabei ist eine gewisse Dichte der Ursprung allen menschlichen Siedelns. Bereits zu einer frühen Zeit wurden Höfe, Dörfer und größere Ansiedlungen hauptsächlich dafür gegründet, „um sich zu schützen und geschützt besser wirtschaften zu können“ (Lampugnani 2006:1f). Primär hat eine solche Raumstruktur zusätzlich den Sinn, „um dank der räumlichen Nähe besser miteinander interagieren und kommunizieren zu können“ (ebd.). Es entstehen dabei Agglomerationsvorteile. Dichte resultiert aus den kulturellen Bedürfnissen der Menschheit und ist eine Essenz von Urbanität (vgl. Feldtkeller 1998:20; Lampugnani ebd.).

Demnach ist es der Charakter der klassischen europäischen Stadt mit ihrer kompakten Städtebaustruktur und hohen Bevölkerungsdichte, dem kleinteiligen Nebeneinander von unterschiedlichen Nutzungen, den Straßen, engen Gassen und Plätzen, welche zum Verweilen und Flanieren einladen. Diese Siedlungsstrukturen beinhalten aber mehr als nur rein diese städtebaulichen Aspekte. Sie können eine soziale Basis für Frieden und Gerechtigkeit in unserer Gesellschaft sein. In solchen Raumstrukturen ist vor allem eine Mischung der unterschiedlichsten sozialen Milieus und das Nebeneinander bzw. Miteinander verschiedener Kulturen entscheidend. So gelten diese Ideale der europäischen Stadt nach wie vor in vielerlei Hinsicht als Grundmodell für soziale Integration und kulturelle Vielfalt (vgl. Joos 2012:106). In diesen Siedlungsstrukturen herrschten lange Zeit Bedingungen, um urbanes Leben entstehen zu lassen, was in den heutigen Siedlungen, fernab von Großstädten, immer öfter vermisst wird.

Das Phänomen des Urbanen war jedoch immer schon mit dem des Suburbanen verbunden. Es ist der oft unscharf begrenzte Raum, der bereits in der Antike den Übergang der Stadt zur umliegenden Landschaft charakterisierte. Viele Jahrhunderte lang war dieser suburbane Raum privilegierter Wohnsitz jener, die sich zusätzlich zum Stadtpalais auch eine Vorortvilla leisten konnten. Dieser Raum ist „Mitte des 19. Jahrhunderts als Alternative zur verkommenen, verschmutzten, zugebauten und überbevölkerten“ Großstadt „entdeckt“ (Lampugnani ebd.) worden und wurde somit auch für Bürger der mittleren und niedrigen Einkommensschichten interessant. In England entstand zur Wende vom 19. in das 20. Jahrhundert das reformistische Konzept der Gartenstadt von Ebenezer Howard (vgl. Fürst et al. 1999:17f; vgl. Lampugnani ebd.). Dieses Konzept im Siedlungsbau war vor allem eine Reaktion auf diese schlechten Lebens- und Wohnverhältnisse zur Zeit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert. Das rasante Wachstum der Städte, zunehmende bauliche Verdichtung mitsamt Wohnungsnot und negative Umwelteinflüsse wie Lärm und Abgase der Fabriken, die dicht an den Wohnsiedlungen entstanden, trugen dazu bei, sodass das Bedürfnis nach neuen (Ordnungs-) Konzepten in der Stadtplanung größer wurde (vgl. Albers und Wékel 2011:20).

Es wohnen heutzutage etwa zwei Drittel der Bevölkerung in Europa in diesen periphereren Räumen vor der Kernstadt (vgl. Lampugnani ebd.). Dazu beigetragen hat auch eine ständige Entwicklung immer neuer Verkehrssysteme.

### 2.1.1 Verkehrssysteme: Komprimierung von Raum und Zeit

Zunächst war es der Bau der Eisenbahn der unsere Städte und Landschaften massiv veränderte. Ausgehend von England führte die Einrichtung dieses neuen Verkehrssystems zu einer Revolution der Erreichbarkeit zwischen den Regionen. Die Reisezeit zwischen den Städten des Landes schrumpfte enorm und die Menschen im Land setzten sich in Bewegung. Es war das vorläufige Ende des Individualverkehrs. Zunächst wurden die Bahnlinien bis an den Rand der damaligen Städte, bis an die mittelalterlichen Altstädte wo sich noch die Stadtmauern befanden, gelegt und dort die großen Bahnhöfe errichtet. Erst mit der Zeit wurden die Bahnhöfe von der Erweiterung der Städte einverleibt und waren von nun an von der restlichen Stadt umgeben. Aufgrund des neuen Verkehrsmittels wurden die Städte selbst zur Quelle, zum Ziel und zur Durchgangsstation der Verkehrsströme. Man erkannte, dass die Straßensysteme zwischen den Innenstädten und Bahnhöfen – bspw. derer innerhalb von London oder Paris – nicht mehr ausreichend Kapazität bieten würden. Da der Personen- und Warenverkehr stark anstieg wurden Umbauten getätigt.

Eines der bekanntesten Beispiele einer Stadtplanung jener Zeit stellt die Neugestaltung von Paris von Haussmann unter Napoleon III. im 19. Jahrhundert dar. Hier ließ man tausende von Menschen zwangsumsiedeln, um die breiten Boulevards und Avenuen quer durch die Stadt zu errichten. Diese wurden schnurgerade vor allem zwischen den einzelnen Bahnhöfen der Stadt, quasi als Verlängerung der an den Kopfbahnhöfen endenden Bahnlinien, angelegt. Neben verkehrsplanerischen Gesichtspunkten und einem ästhetischen Anspruch waren sicherlich sowohl eine Verbesserung der sanitären Verhältnisse in der Stadt als auch die Erleichterung von Truppenbewegungen innerhalb der französischen Hauptstadt wesentliche Argumente dieser Neugestaltung gewesen. Beim Stadtumbau waren die autoritären Machtverhältnisse der damaligen Zeit höchstwahrscheinlich eine vorrangige Motivation, das Straßensystem für den kommerziellen Verkehr anzupassen. Paris wurde durch die Pläne von Haussmann nicht bloß ästhetisch aufgewertet, sondern vielmehr in einer dem Verkehr gerechten Weise angepasst. Im Gegensatz zu den schmalen mittelalterlichen Gassen, welche Schauplatz des nachbarschaftlichen Lebens waren, dienten die Boulevards und Avenuen in erster Linie dem Verkehr, damit primär den Reichen und Mächtigen, der Bourgeoisie, welche vorwiegend im System davon profitierten (vgl. Schmitz 2001:37f).

Was zuerst das Eisenbahnverkehrssystem ausgelöst hat, beschleunigte anschließend später die Verbreitung des Automobils für den individuellen Verkehr diese Entwicklung – einer Komprimierung von Raum und Zeit – rasant. Das Verkehrssystem bemisst das Erreichen eines Orts. Hierbei spielt die Geschwindigkeit dieses Systems eine entscheidende Rolle. Nicht mehr die physische Distanz, die über Jahrhunderte hinweg maßgeblich unsere Siedlungsstrukturen prägte, ist allein für eine schnelle Erreichbarkeit verantwortlich.

### 2.1.2 Städtebau ab dem 20. Jhd.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts sind Städte also wie beschrieben nicht mehr bloß dadurch gewachsen indem das Zentrum verdichtet sowie am verdichteten Zentrum angebaut wurde, sondern schließlich zunehmend in fragmentierten und aufgelockerten peripheren Siedlungen (vgl. Lampugnani 2006:1).

Die *Charta von Athen* aus dem Jahr 1933 mit dem Konzept der funktionalen Stadt gilt als Meilenstein der Stadtplanung der Moderne. Das oberste Prinzip bei diesem städtebaulichen Konzept hieß Funktionstrennung, der Entflechtung der einzelnen Teilbereiche einer Stadt, wie die Trennung des Wohn- und Arbeitsplatzes. Als verbindendes Element zwischen den einzelnen funktionalen städtischen Bereichen dient der Verkehr. Bis heute wirken sich die negativen Folgen dieser Charta, wie die zahlreichen Verkehrsstaus in den Ballungsräumen beweisen, auf unsere Städte aus (vgl. Albers und Wékel 2011: 26). Das Automobil prägte immer mehr das Stadtbild und feierte einen Siegeszug in den vom Mensch besiedelten Landschaften. Zum Beispiel gab es in Los Angeles, die als autogerechte Stadt schlechthin gilt, vor der Verbreitung des Autos und dem massiven Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur ein funktionierendes und flächendeckendes öffentliches Schienenverkehrssystem. Dieses wurde durch den Einfluss der Auto- und Ölindustrie (u.a. General Motors und Standard Oil of California) systematisch reduziert und durch Busse ersetzt, bis es schließlich ineffizient und größtenteils eingestellt wurde. Der ÖPNV ist zerstört worden – Straßenbahnen wurden verschrottet – um die Ausbreitung des Automobils, staatlich subventioniert durch Autobahnbau und finanzieller Unterstützung beim Eigenheimbau, zu beschleunigen (vgl. Schmitz 2001:62ff).

In Europa, insbesondere in Deutschland folgten die städtebaulichen Leitbilder der 1950er Jahre – die *Gegliederte und aufgelockerte Stadt* und der 1960er Jahre – die *Autogerechte Stadt*. All diese Leitbilder sind auf die Grundlagen der Charta von Athen zurückzuführen. Als in den späten 1960er und in erster Linie in den 1970er Jahren Kritik aufgrund der lockeren Bebauung und an dem infolgedessen eingetretenen Verlust an Urbanität aufkam, gab es einen Perspektivenwechsel im Städtebau. Das neue Leitbild hieß nun *Urbanität durch Dichte*. Es entstanden zunächst Großwohnsiedlungen am Rand der städtischen Kernräume, während man in den alten Wohnquartieren auf Flächensanierung setzte, welche mit einem Abriss der bestehenden Bausubstanz im großen Stil einherging. In der Bevölkerung sorgte diese abermalige Zerstörung, nach den verheerenden Schäden durch den Zweiten Weltkrieg, für Proteste. Dies führte zu einer erhöhten Wertschätzung für das historische Erbe und zu einer erhaltenden Stadterneuerung, auch durch das neu geschaffene Städtebauförderungsgesetz in Deutschland. Man sanierte vermehrt Wohn- und Mischquartiere in den Innenstädten (vgl. Beckmann et al. 2011:20).

Doch relativ schnell wurde diese Dichte in den innerstädtischen Quartieren als zu hoch empfunden und es kam wieder zu einer Verringerung selbiger. Das Stadtzentrum erfuhr trotzdem eine kleine Renaissance. Es war jedoch noch keine komplette Abkehr von dem Gedanken der Funktionstrennung innerhalb der Städte und den damit einhergehenden Auswirkungen des Ausuferns? der Stadt. Maßnahmen, wie das Vergrößern der Wohneinheiten, erhöhten damals die Lebensqualität in den

innerstädtischen Wohnquartieren. Man baute in den 1970er Jahren auch gleichzeitig zahlreiche neue Siedlungen mit Hochhäusern am Stadtrand, die monofunktional lediglich einem Zweck, dem Wohnen dienten. Es entstanden die ersten Fußgängerzonen in den Hauptgeschäftsstraßen, um den innerstädtischen Handel aufzuwerten und mehr Attraktivität zu verleihen. Das Wohnen in den Innenstädten war entweder überteuert oder unattraktiv, daher konnte auch die Sanierung der alten Bausubstanz den Prozess der Suburbanisierung kaum aufhalten. In den 1970er- und 1980er Jahren wurde der Prozess der räumlichen Funktionstrennung weiter wenig hinterfragt, was die Ausdehnung der Wohnstandorte von der Kernstadt in das Umland ungehindert beschleunigte (vgl. ebd.).

Das Phänomen der *Suburbia* wurde lange Zeit als Forschungsgegenstand in der städtebaulichen Disziplin links liegen gelassen. Erst in den 1980er und 90er Jahren wurde es „zum Gegenstand analytischer und theoretischer Auseinandersetzungen.“ Hier ist vor allem *Thomas Sieverts* Werk der *Zwischenstadt* („Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“) zu erwähnen, welches sich „mit der verstädterten Landschaft oder verlandschafteten Stadt“ auseinandersetzt. Sieverts verstand diesen Raum außerhalb der Kernstadt „als neuartigen Stadt- und Strukturtyp“ und könne als Forschungsgebiet neuer gestalterischer Möglichkeiten betrachtet werden (vgl. Lampugnani 2006:1f). Dieses Gegenstück zur kompakten Stadt wird auch als *Netzstadt* bezeichnet (vgl. Fürst et al. 1999:73).

Gegen Ende der 1980er, spätestens Anfang der 1990er Jahre, kam das Leitbild der *nachhaltigen Stadtentwicklung* zum Vorschein. Dies ist ein Resultat der zunehmend hohen Umweltbelastungen und Ressourcenverbräuche, welche primär von Städten verursacht werden. Ab der Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro im Jahr 1992 wurde das Interesse für das Leitkonzept und dessen vielfältigen Thematiken durch eine generelle leidenschaftliche Diskussion um nachhaltige Entwicklung, gesteigert. In der Folge befassten sich mit den Herausforderungen, die unsere Städte im neuen Jahrtausend bewältigen müssen, die *Lokale Agenda 21* (die auf die Konferenz in Rio zurückgeht), sowie bspw. Konferenzen in Istanbul (*Habitat II*) und in Berlin (*URBAN 21-Konferenz*). Aufgrund dessen, dass die Herausforderungen, wie das wachsende Verkehrsaufkommen und die anhaltende Zersiedelung stetig komplexer wurden, hat man die integrierte Stadtentwicklung wiederentdeckt (vgl. Beckmann et al. 2011:20f). Das in dieser Arbeit thematisierte Leitkonzept basiert ebenfalls auf den späteren Errungenschaften der *Leipzig Charta* der europäischen Stadt (vgl. ebd. 36). Ein Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ verknüpft hervorragend alle Daseinsgrundfunktionen menschlicher Siedlungen. Damit wurde es zum führenden Leitbild in der um integrierte Konzepte bemühten zeitgenössischen kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung, welches später um eine Ebene, der „Stadt und Region der kurzen Wege“ erweitert wurde (vgl. ebd. 20f).

## 2.2 Das vorherrschende Straßenverkehrssystem und dessen Auswirkungen

In diesem Kapitel werden zentrale Herausforderungen dargelegt und diskutiert welche in unseren Raumstrukturen bzw. im Straßenverkehrssystem herrschen. Das Verkehrsmittel Auto prägt unsere Siedlungsräume maßgeblich und das dazugehörige Gewirr aus Fahrbahnen genießt ein

Selbstverständnis, worin zahlreiche Irrtümer begründet liegen (vgl. Experteninterview E 2017; vgl. Schörgi 2014:87), welche im Folgenden ausführlich dargestellt werden.

Dies soll helfen zu einer zentralen Frage (vgl. Schörgi 2014:24) hinzuführen: Inwiefern zukunftsfähige Siedlungsstrukturen unter der weit verbreiteten Vorherrschaft und Abhängigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Form des privaten Automobils und auch des Warentransports mittels Lastwagen (Lkw) in unseren städtischen und ländlichen Lebensräumen überhaupt noch möglich sind?

Allen voran Knoflacher sieht in unseren derzeitigen Siedlungsstrukturen, die auf die Autoabhängigkeit setzen ein generelles Problem, in ökonomischer, sozialer und ökologischer Hinsicht. Unsere dispersen Strukturen seien für eine ganze Reihe an Fehlentwicklungen in unserer Gesellschaft und unseren Lebensräumen verantwortlich. Es ist auch eine Kritik am neoliberalen Wirtschaftsmodell, des Kapitalismus, welches auf endlosem Wachstum und einen Raubbau an den natürlichen Ressourcen basiert. Er stellt auch grundsätzlich die Machtverhältnisse unserer Gesellschaftsordnung, in Verbindung mit unseren Siedlungsstrukturen sowie Verkehrssystem, in Frage. Ein Verkehrssystem mit höheren Geschwindigkeiten begünstige eher autoritäre als demokratische Systeme sowie global agierende Konzerne und führe zu Zentralisierung, Abhängigkeit und ungleicher Machtverteilung (vgl. Knoflacher 1997:o.S.). Oliver Schörgi beschreibt diese Prozesse innerhalb der Raumstrukturen ebenfalls in seiner preisgekrönten Arbeit über die Struktur der Dromokratie (griech. dromos Lauf, Rennbahn und griech. -krateía Herrschaft) nach dem Philosoph Paul Virilio, einer Herrschaft der Geschwindigkeit, Fahr- sowie Jagdgesellschaft (vgl. Schörgi 2014). Demnach habe sich die lokale Geldzirkulation in unserem Wirtschaftssystem durch die beherrschenden Strukturen weitestgehend aufgelöst. Ein ähnliches Phänomen ist auch bei der weltweiten Warendistribution zu beobachten, wo sich globale Konzentration abzeichnet. Wenn dieses System zusammenbricht, wäre der Schock riesig. Das würde dazu führen, dass etwa die Benzinpreise der westlichen Gesellschaft außerordentlich ansteigen. Es könnte zu einer sozialpolitischen Katastrophe kommen, wo Nahrungsmittelpreise, Transportkosten und Arbeitswege nur schwer zu bezahlen seien (vgl. ebd. 195).

In unseren Städten kann man die Vorherrschaft des motorisierten Verkehrs nicht übersehen, wie Knoflacher (vgl. 1996:99) eindringlich beschreibt. Verlassen die Menschen ihre Häuser, so sind sie eingepfercht zwischen Beton und Asphalt und umgeben von Lärm und Abgasen. Sie werden in ihrer Bewegungsfreiheit gestört durch Verkehrsampeln, die den Autos hauptsächlich den Vorrang geben. Der Mensch, als Zweibeiner, muss sich den Autos unterordnen. Er muss unter die Erde, oder unfreiwillig Stufen und Höhenunterschiede überwinden, bloß um auf die andere Straßenseite zu gelangen, während AutofahrerInnen zusammenhängende ebene Verkehrsflächen zur Verfügung haben. Jahrtausende lang konnte er sich frei in seinen Lebensräumen bewegen, bis das Automobil die Übermacht bekam. So wird der Mensch auf seinen täglichen Wegen fast gezwungen auch auf das Auto umzusteigen, um nicht in dieser Welt unterzugehen. Wenn er öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) benutzt kommt es ihm vor, aus ökonomischen Gründen eingepfercht, wie ein Transportgut behandelt

zu werden. Wie eine Ware, die unterirdisch ohne Sonnenlicht transportiert wird. Oben am Tageslicht fahren die Luxusautomobile (siehe Kap. 2.3 Der Mensch als Planungsmaßstab) (vgl. ebd.).

### Siedlungsdichte und Verkehr

Es sind die jeweiligen unterschiedlichen Arten der Siedlungsstrukturen, welche den Aufwand für Mobilität in einer Stadt oder Region beeinflussen. Diese bestimmen den Flächenverbrauch und die Bevölkerungsdichte in einem Gebiet (vgl. Gansterer VCÖ 2015:o.S.). Dabei wird der Mobilitätsaufwand anhand der Geschwindigkeit mit der Distanzüberwindung im physikalischen Raum möglich ist, sprich den Transport- bzw. Energiekosten berechnet. Gleichzeitig sind es dabei jene Einflussfaktoren die entweder Raumwiderstand oder eben das Gegenteil – Zersiedelung – bei gegenwärtigen geringen realen Kosten des MIV, erzeugen (vgl. Schmitz 2001:270ff). Man spreche vom Prozess der Dispersion (lat. dispersio: Zerstreung; Verteilung, Ausbreitung) (vgl. Schörgi 2014), wo externe Kosten, welche nicht von den Nutznießern bzw. Verursachern getragen werden müssen, entstehen (vgl. Schmitz 2001:245f). Außerdem werden Raumstrukturen erzeugt, wo eine Versorgung mit etwa einem leistungsfähigen ÖV kaum zu finanzieren ist (vgl. ÖROK 2017c:7).

Ein Klassiker unter den Studien zum Zusammenhang zwischen Siedlungsdichte und Verkehrsverhalten stellt die Darstellung von Newman und Kenworthy dar, die den Kraftstoffverbrauch

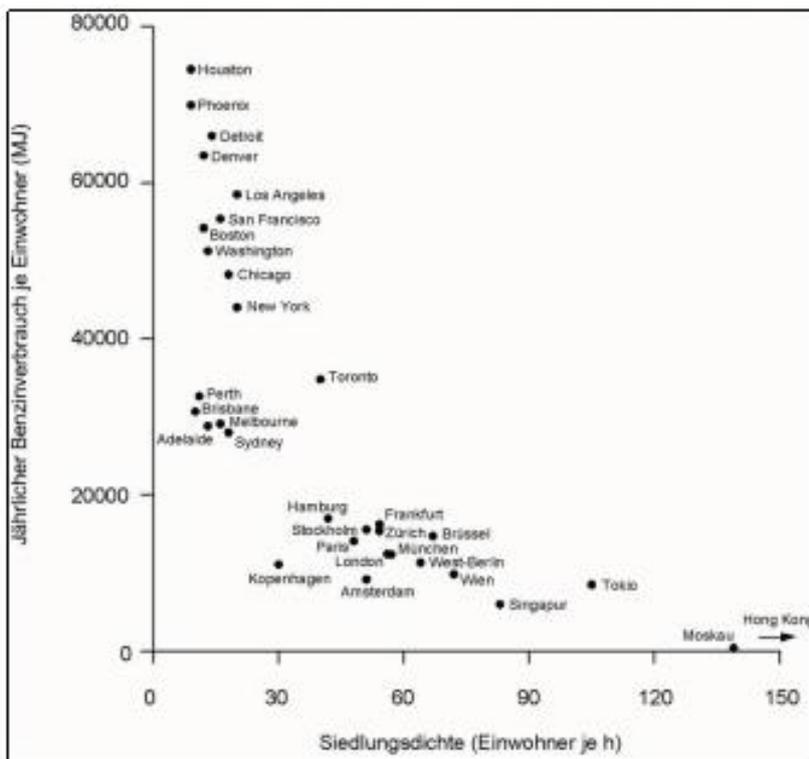


Abbildung 2: Jährlicher Benzinverbrauch je Einwohner als Funktion der Siedlungsdichte (1980). (Quelle: Newman und Kenworthy 1989; zit. n. Schmitz 2001:272).

in Bezug zur Siedlungsdichte in verschiedenen Ballungsräumen der Welt zeigt (vgl. Schmitz 2001:270ff; Jessen 1997:56).

Hier sieht man deutlich den Unterschied zwischen einer amerikanischen autoorientierten Stadt zu viel kompakteren europäisch geprägten Städten bzw. zu dichter besiedelten asiatischen Metropolen. Auch wenn Ausreißer wie Moskau wohl in einer neueren Darstellung ein etwas anderes Ergebnis liefern würden.

Relevant ist nicht nur wie Menschen wohnen sondern auch welche Infrastrukturen im Wohnumfeld vorgefunden werden. Dadurch wird vorgegeben, wie viel Kosten und Energie für tägliche Wege anfallen. Es hat etwa ein neu errichtetes Niedrigenergiehaus in einer ländlichen Region im Vergleich zu einem ähnlichen Bauwerk in zentraler Lage allein durch

das standortinduzierte Mobilitätsverhalten einen größeren Primärenergieverbrauch (über 60 % mehr). Im Bereich der Mobilität sei zukünftig sehr viel Potential bei der Einsparung der von uns benötigten Energiemenge vorhanden. Deshalb soll in diesem Zusammenhang nicht nur von Energiesparhaus sondern von einem „Verkehrsparhaus“ die Rede sein (vgl. Gansterer VCÖ 2015:o.S.).



Abbildung 3: Einfluss der Mobilität auf den Gesamtenergieverbrauch beim Wohnen (Quelle: Gansterer VCÖ 2015:o.S.).

Der Anteil der Wege die mit dem Auto zurückgelegt werden nehmen „zu, je kleiner die Siedlungskerne in einer Gemeinde sind und je höher der Anteil an Personen ist, die außerhalb von Siedlungskernen wohnen“ (Hiess & Schönegger 2015:16) (siehe Abb. 4 unten). In Oberösterreich ist der ÖV-Anteil bspw. mit Ausnahme der größeren Städte Linz, Wels und Steyr in allen Siedlungsstrukturtypen relativ gleich niedrig. Dieser variiere jedoch deutlich bei reiner Betrachtung der Wege im Umweltverbund (ÖV, Fahrrad, zu Fuß). In den kleineren Städten ist der ÖV-Anteil (bei unzureichendem Angebot) niedrig, da hier Wege bereits häufig kürzer sind und teilweise zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Demnach nutzen EinwohnerInnen welche in kleinen Siedlungskernen oder sogar außerhalb von Siedlungskernen wohnen öfter den ÖV bzw. Park & Ride, als jene in kleineren Städten. Der Grund dafür ist, dass in kleineren Siedlungseinheiten (Landgemeinden) Arbeitsplätze, Schulen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen seltener im fußläufigen Einzugsbereich liegen. In diesen dünn besiedelten Siedlungsgebieten ist aber der MIV-Anteil am höchsten (vgl. Hiess & Schönegger 2015:16).

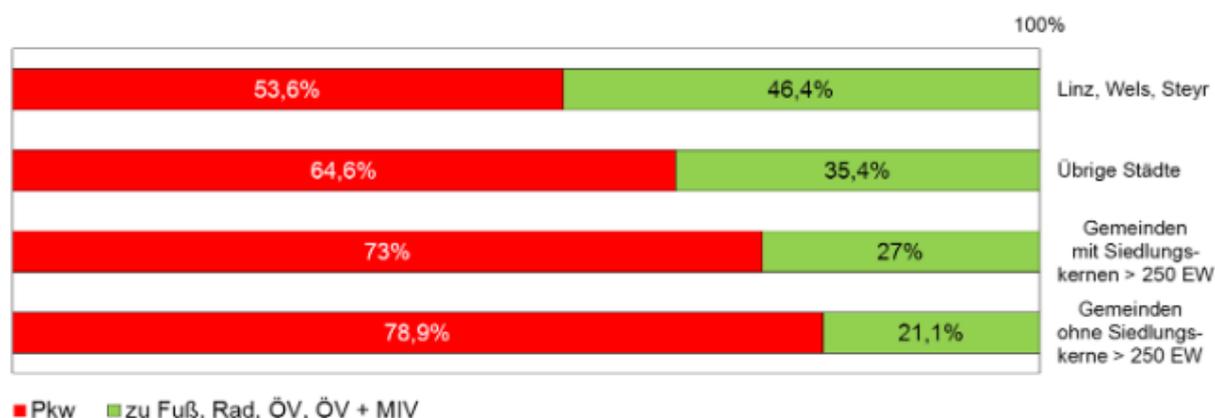
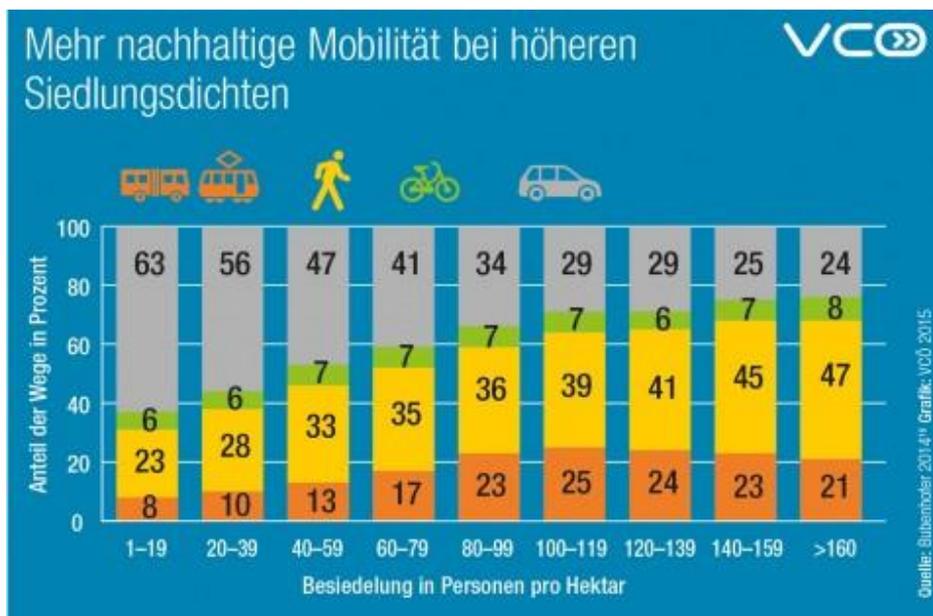


Abbildung 4: Modal Split in Oberösterreich (OÖ) 2012 nach Siedlungsstrukturtypen (Quelle: OÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und ÖV 2014, OÖ-Verkehrserhebung 2012; zit. n. Hiess & Schönegger 2015:18).

Für ganz Österreich ist festzuhalten, dass in dicht besiedelten Gebieten etwa 30 % der Menschen für ihre täglichen Wege öffentliche Verkehrsmittel verwenden. In Gebieten mit geringen Siedlungsdichten sind es lediglich 6 %, während 85 % täglich oder mehrmals wöchentlich das Auto benutzen. Das Auto weist in dicht besiedelten Gebieten hingegen eine Nutzungsrate von 61 % auf. In Österreich sind die täglichen Wegstrecken von Erwerbstätigen im ländlichen Raum, welche in Streusiedlungen leben, im Durchschnitt um mindestens 20 % länger als von jenen welche im Ortskern wohnen (vgl. Gansterer 2015:o.S.).



Der MIV verbraucht sehr viel Fläche. In Wien bspw. ist der Flächenbedarf des MIV von 1970 bis 1998 um etwa 90 % gestiegen. Im Jahr 1998 habe der ruhende Verkehr (Autostellplätze) ca. 18 % der gesamten bebauten Fläche Wiens beansprucht (vgl. Pfaffenbichler 2001:41).

Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Siedlungsdichte (Quelle: Gansterer 2015:o.S.).

Der ÖV benötigt viel weniger Fläche – eine Straßenbahn etwa so viel wie 124 Autos (die stehend 950 m<sup>2</sup> Fläche verbrauchen) – und es können auf einmal viel mehr Menschen transportiert werden. Autos benötigen zusätzlich Stellplätze in der Stadt. Der Fußgänger- und Fahrradverkehr beansprucht deutlich weniger Fläche (vgl. Gansterer 2016a:o.S.).

### Geschwindigkeit und Zeit

Das Ziel der herkömmlichen Verkehrsplanung „war der ungestört fließende Autoverkehr mit möglichst hoher Geschwindigkeit“. Man nahm an, dass die beste Verkehrsqualität eine mit hoher Geschwindigkeit und geringer Auslastung ist und die schlechteste den totalen Stau darstellt. Diese Sichtweise sei kein brauchbarer Ausgangspunkt für ein wissenschaftliches Verständnis für Verkehr (vgl. Knoflacher 2009:77). Es sei Geschwindigkeit im traditionellen Verständnis von Verkehr nämlich

*„deshalb eine zentrale Größe, weil man annahm, dass die persönlichen Erfahrungen, die man mit schnellen Verkehrssystemen machte, Systemwirkungen wären, nämlich Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit. Verkehrsökonomie, Verkehrsplanung und -technik gehen von der Annahme aus, dass durch die Erhöhung der Geschwindigkeit Zeit gespart werden kann“ (ebd.).*

Doch es zeigt sich indessen, betrachtet man das gesamte Verkehrssystem, dass dies nicht so ist (vgl. ebd.). Durch die Entwicklung immer schnellerer Fortbewegungsmittel müsste heute eigentlich dadurch jedem einzelnen mehr Zeit zur Verfügung stehen. Das Gegenteil ist hingegen der Fall. Wenn man komplett alleine mit seinem Auto auf den Straßen unterwegs ist, wäre ein Zeitgewinn bei hoher Geschwindigkeit zwar durchaus der Fall – jedenfalls hat der Autoverkehr in den letzten Jahrzehnten enorm zugenommen und im Gewirr des Straßenverkehrssystems ist man bei weitem nicht allein und man bewegt sich innerhalb des Systems deshalb nicht schneller fort. Eine entscheidende Rolle spielt dabei eine wichtige Größe – jene der Zeit – die allen Menschen als knappes Gut zur Verfügung steht. Es konnte gleichzeitig ein Gesetz der konstanten Reisezeit festgestellt werden, wobei räumliche Distanzen zu Variablen werden. Auch die Anzahl der täglichen Wege sind übrigens gleich (*Mobilitätskonstante*). Wenn in einer Struktur, wie in einer Stadt, die Geschwindigkeiten des Verkehrssystems nun erhöht werden, und es auch noch durch die Bereitstellung hervorragender Infrastruktur erleichtert wird das Verkehrsmittel Auto zu nutzen, führt eine Grundlage des Menschen, nämlich die konstante Zeit welche für alltägliche Mobilität zur Verfügung steht, dazu, dass disperse (zerstreute) Siedlungen mit weiten räumlichen Distanzen, also einer Anti-kurze-Wege-Struktur, entstehen. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit im Verkehrssystem führt damit zu Zersiedelung und Flächenverbrauch, nicht zu einem Zeitgewinn für die jeweilige Gesellschaft. In einem solchen System von hohen individuellen Geschwindigkeiten, in Form des Autoverkehrs, können daher keine kurzen Wege entstehen, worauf das in meiner Arbeit behandelte Leitbild abzielt (vgl. Knoflacher 1996:54ff). Es sind gerade Kleinstädte und Dörfer, durch die hier beschriebenen Prozesse der Geschwindigkeit im Verkehrssystem, schwer betroffen, dass sie selbst kaum noch überlebensfähig seien (Beispiele siehe 2.2.2 Autobahnbau als Regionalentwicklung?). Unsere gegenwärtigen Raumstrukturen, sowie die damit einhergehenden ökonomischen und sozialen Prozesse konnten unter diesen Entwicklungen der individualisierten und motorisierten Raumüberwindung dermaßen dispergieren, dass die Funktionstauglichkeit dieses Raumgefüges ausschließlich unter großen Mengen externer Energiezufuhr, hauptsächlich nach wie vor, in Form von Erdöl aufrechterhalten werden könne (vgl. Schörgi 2014:195).

Diese Auswirkungen sind etwa auch am gezielten Bau von Umgehungsstraßen, die innerörtliche Bereiche entlasten sollen, aber gleichzeitig dazu führen, dass bei gleichem Zeitbudget längere Wege zurückgelegt werden und es letztlich zu einer Steigerung des Verkehrsaufwands kommt, zu sehen (vgl. Beckmann et al. 2011:81).

### 2.2.1 Folgekosten des Autoverkehrs

Ein wesentliches Problem ist die fehlende Kostenwahrheit des Autoverkehrs. Der MIV scheint für das einzelne Individuum einzig und allein deshalb vorteilhaft zu sein, da nicht alle Kosten, die durch den MIV verursacht werden, auch von den VerursacherInnen zu tragen sind. Diese übernehmen zwar die Kosten für das Fahrzeug selbst, Abgaben, Steuern, Versicherungen und Treibstoff, allerdings werden so genannte externe Kosten – wie Luftverschmutzung (Feinstaub, Treibhausgase), Lärm, Unfallschäden, Flächenverbrauch (z.B. für Parkplätze) sowie nicht zuletzt Investitionskosten in die dafür benötigte Infrastruktur (z.B. Straßenausbau- und Erhaltung) – an die Allgemeinheit abgewälzt.

Der MIV wird, solange diese externen Kosten nicht internalisiert werden, das heißt auch von den VerursacherInnen getragen werden, vor allem im ländlichen Raum, noch lange eine sehr attraktive Alternative zum ÖPNV darstellen (vgl. Köfel & Mitterer 2013:16).

In meiner Arbeit wird primär auf den privaten MIV und dessen Probleme eingegangen, doch der Lkw-Verkehr ist genauso von Bedeutung. Ein klimafreundlicher Güterverkehr dürfe daher nicht vergessen werden (vgl. Gansterer 2016a:o.S.).

Das Auto hat von allen Verkehrsmitteln, betrachtet in der Gesamtbilanz, den meisten Energieaufwand sowohl für seine Herstellung, als auch im Betrieb. Durch eine Verlagerung großer Anteile des Verkehrs etwa auf die Schiene, sei ein großes Energieeinsparungspotential vorhanden (vgl. Aubauer 2001:99ff).

Beim Bau der benötigten Straßeninfrastruktur entstehen enorme Kosten für die Allgemeinheit. Der reine Aus- und Neubau von Autobahnen und Schnellstraßen bspw. in Österreich wird zwar von der ASFINAG, dem staatlichen Betreiber der Autobahnen und Schnellstraßen, über Mauteinnahmen finanziert. Demungeachtet zahlen auch jene SteuerzahlerInnen, welche kein Auto besitzen, die Folgekosten des Autoverkehrs mit. Denn, Kosten für Planung, Genehmigung, Flächenverbrauch, Luftverschmutzung oder Unfallfolgen werden dagegen häufig in anderen Ressorts abgerechnet. So lässt sich erahnen, dass für einige dieser entstehenden externen volkswirtschaftlichen Kosten etwa das Umwelt-, bzw. Lebens- oder Gesundheitsministerium anstatt des Verkehrsministeriums, sich schlussendlich für die immensen negativen Auswirkungen des Autoverkehrs, verantwortlich zeigen muss. Vor allem sind noch keine Finanzierungskosten, bei keinem der Straßeninfrastrukturprojekte enthalten. Ein Kilometer Autobahn kostet Millionen von Euro und Mautgebühren allein würden bei Weitem nicht ausreichen (vgl. Pruckner 2012:o.S.).

### 2.2.2 Autobahnbau als Regionalentwicklung?

Gerade das Fernverkehrsstraßennetz wird ausgebaut, um neue Räume zu erschließen. Hier dient oftmals der Autobahn- und Schnellstraßenbau als eine Art der Regionalentwicklung, was sich jedoch häufig als kontraproduktiv herausstellt, wie anschließend dargestellt wird.

Allgemein hat der Ausbau eines Verkehrssystems große Auswirkungen auf die Standortentscheidungen von Betrieben und Ausweisungen von Wohnsiedlungen. Es ändern sich dadurch zumeist die Erreichbarkeitsverhältnisse in einem bestimmten räumlichen Kontext. Verkehrsnetze bieten Möglichkeiten aber auch Grenzen, die durch eine Verkehrsinfrastruktur selbst und deren bauliche Ausfüllung, für die Distanzüberwindung im Raum, entstehen. Jeder Ausbau des Verkehrsangebots liefert nicht nur kurzfristig, durch eine Erweiterung der Aktionsräume („primär induzierter Verkehr“) Impulse für eine Zunahme des Verkehrs, sondern auch langfristig, durch eine Abnahme von Siedlungsdichte und der Trennung von Nutzungsfunktionen, wodurch zusätzlich Impulse für eine neue Verkehrsnachfrage entstehen („sekundär induzierter Verkehr“). Unsere Gesellschaft befindet sich demnach in einem Dilemma. Durch die Phänomene Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, Ausweitung der Aktionsräume, Veränderung des Raumnutzungsgefüges kommt es schließlich eben zur Verkehrszunahme durch neu entstehenden (sekundär induzierten)

Verkehr. Dabei handelt es sich in diesem System um einen „sich selbst verstärkenden Regelkreis.“ Zu einer Durchbrechung dieses Regelkreises könnte es kommen, wenn „auf einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur“, in diesem Fall des Straßennetzes verzichtet wird (vgl. Schmitz 2001:256ff).

Doch das Gegenteil ist der Fall. Als Beispiel für den anhaltenden Ausbau hochrangiger Straßeninfrastruktur und dessen langfristigen Auswirkungen wird hier kurz zur besseren Veranschaulichung auf Entwicklungen im Osten Österreichs rund um Wien eingegangen:

Die Wiener Südosttangente (A23) ist eine der am meist befahrensten Straßenabschnitte in Österreich. Im Jahr 1970 wurde die Südosttangente, ausgelegt für eine Frequenz von 36.000 Fahrzeugen pro Tag, eröffnet (vgl. Kreiter und Scherzer:o.J.). Man reagierte auf das stetig steigende Verkehrsaufkommen in den darauffolgenden Jahrzehnten, mit einem ständigen Ausbau. Im Jahr 1994 betrug die Frequenz 127.000 Fahrzeuge pro Tag. Zur Entlastung wurde die Schnellstraße (S1) Süd im Jahr 2006 dem Verkehr freigegeben, wobei die Frequenz der Südosttangente zwischenzeitlich, durch eine Verkehrsverlagerung auf die S1 Süd, zurückging. Gegenwärtig „liegt die Frequenz mit 175.000 Fahrzeugen pro Tag beim nahezu fünffachen der ursprünglich angelegten Frequenz“ der Autobahn (A23) (ebd.). Man sieht also an diesem Beispiel, dass der reine Ausbau von Straßenverkehrsinfrastruktur zu keiner langfristigen Verkehrsentslastung führt, sondern ausschließlich verstärkenden Charakter für die bestehende Infrastruktur besitzt. Wird ein bestimmtes Teilstück einer Straße ausgebaut, sodass es von mehr Fahrzeugen gleichzeitig benutzt werden kann, so wird dadurch noch mehr Verkehr angezogen (vgl. Kreiter und Scherzer:o.J; zit. n. Schörgi 2014:228).

Schörgi (vgl. ebd.) beschreibt in seiner Arbeit auch die Entwicklungen und Auswirkungen durch den Ausbau hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur rund um Wien, aus der Sicht des kleinen Orts Traismauer (6.000 Ew.) in Niederösterreich. Hier in dieser Region hat man ab den 1980er Jahren auch begonnen die Straßeninfrastruktur massiv auszubauen. Mit der Kremser Schnellstraße (S33) schaffte man eine neue schnelle Verbindung zwischen Krems und der Landeshauptstadt St. Pölten und dass in weniger als 20 Minuten. Angesichts dieser hohen Geschwindigkeiten verlor der Ort Traismauer, der dazwischen liegt, seine wirtschaftliche Struktur immer stärker an die beiden Zentren. Viel schneller, als wie es an diesem Ort heute möglich ist, könne man einen Ort gar nicht umfahren, beschreibt Schörgi. Ein weiterer Schlag gegen die örtlichen Strukturen kam aber erst mit der Fertigstellung einer Donaubrücke für den Schnellverkehr im Jahr 2010 nördlich von Traismauer. Diese verbindet nun die S33 auf schnellstem Wege mit der Stockerauer Schnellstraße (S5) und vervollständigt somit die Verbindung in den Großraum Wien. Man könnte diese Nordeinfahrt für Wien als ein ähnliches Entlastungsprojekt wie die Südosttangente sehen (vgl. Schörgi 2014:228f). Man schloss nun die Lücke im hochrangigen Straßennetz im Dreieck Krems – St. Pölten – Wien zugunsten der Zentralräume und auf Kosten der Orte mit niedriger Zentralität. Das Zentrum von Wien ist damit nun exakt 45 Minuten von Traismauer entfernt. Aufgrund dieses neuen Abschnitts der Schnellstraße wurde Traismauer auch für Wienerinnen und Wiener verstärkt als Wohnort interessant. Es wurden also optimale Bedingungen für PendlerInnen erzeugt. Eine Konsequenz davon sei, dass die Arbeitsplätze in Richtung der Zentralräume abwandern. Viele Prozesse in Traismauer versiegen einfach und die lokale Wirtschaft habe große Schwierigkeiten zu überleben. Der Ort verkommt zur

Schlafstätte und die zentrifugale Siedlungstätigkeit erledigt den Rest. Das private Auto wartet vor jeder Haustüre und ist mehr als eine Verlockung es auch immer zu nutzen, auch wenn die zurückgelegten Distanzen im Alltag häufig lediglich wenigen Kilometern entsprechen. Insgesamt dehnen sich die Distanzen durch diese Strukturen aus (vgl. ebd.). Beobachten lassen sich die gleichen Prozesse „wie überall, wo hohe Geschwindigkeiten herrschen: Zentralisierung der Versorgung, Verlust der regionalen Wirtschaft, Dispersion der Raumstruktur“ (ebd. 229). Gewinner bei diesen Raumstrukturen, sind die großen Städte und Zentralräume.

Pfaffenbichler (vgl. 2001:41) beschäftigte sich gleichermaßen mit den Wirkungen des Ausbaus hochrangiger Straßeninfrastruktur auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung. So konnten bspw. nach dem Bau der Südautobahn (A2) folgende Auswirkungen auf die regionalen Strukturen festgestellt werden. Ab der Eröffnung der A2 Abschnitte, im niederösterreichischen Industrieviertel südlich von Wien und der Verlängerung ins Zentrum, in den 1960er, hatten die anliegenden niederösterreichischen Bezirke zwar zuerst eine Zunahme der Arbeitsplätze zu verbuchen, allerdings auf Kosten von Arbeitsplätze innerstädtischer Bezirke wie Wieden (-5,8 %) und Margareten (-15,8 %) zwischen den Jahren 1971 bis 1991. Damals noch weniger als heute in die Kernstadt eingebundene Wiener Bezirke wie Favoriten (zumindest südl. Teile) (+11,8 %) und Liesing (+90,8 %), sowie der niederösterreichische Bezirk Mödling (+58,7 %), wiesen dagegen eine stete Zunahme an Arbeitsplätzen auf (vgl. Pfaffenbichler 2001:41). Man kann anmerken, dass der Bau der Autobahn in Richtung Süden zunächst Arbeitsplätze in periphere Gebiete schaffte, jedoch parallel gewachsene Strukturen im Zentrum schwächte und es somit ausschließlich zu einer Verlagerung der Arbeitsplätze in andere Gebiete (hier in die Gebiete südlich von Wien entlang der Südautobahn) kam, auf Kosten von massiver Zersiedelung und Flächenverbrauch.

Als Schlussfolgerungen in seiner Arbeit sah Pfaffenbichler ebenfalls, wie vorerst beschrieben Schmitz (2001), „dass Strukturen für die Verkehrsplanung keinesfalls als externe, konstante Randbedingungen“ aufgefasst werden können. Denn sie seien „vielmehr gemeinsam mit den Verkehrsmitteln Bestandteil eines Regelkreises“ und damit „einem ständigen Wandel unterworfen“ (ebd.). Es sei daher der Automatismus, bei vermehrter Auto-Nutzung die Auto-Infrastruktur weiter auszubauen, zu unterbrechen, um das Problem bspw. der Zersiedelung um unsere Städte herum zu stoppen und die Zentren wieder zu stärken (vgl. ebd.).

Tatsache ist, dass je höher der räumliche Widerstand ist, desto weniger wird Zersiedelung stattfinden. Der Grund ist, da es für jeden einzelnen, sei es aus finanziellen oder zeitlichen Gründen (Transport- und Energieaufwand), danach dann nicht mehr so attraktiv erscheinen würde, weiter außerhalb der Zentren im Grünen fernab von Siedlungsagglomerationen zu wohnen. Dies bedeutet andererseits auch, dass mit einer Verringerung der Transportwiderstände, sprich einer Förderung des Autoverkehrs, Zersiedelung überhaupt erst ermöglicht wird (vgl. Emberger 2001:63).

Das Argument, dass mit der Ausweitung der Aktionsräume und mit dem Straßenbau selbst mehr Arbeitsplätze geschaffen werden, könne grundsätzlich widerlegt werden. Diese werden, wie am

Beispiel vorhin beschrieben, langfristig gesehen lediglich in größere Zentren verlagert. Wenn man die Sicherung der Arbeitsplätze pro eingesetzter Milliarde etwa in Österreich vergleiche, so seien dies beim Autobahnbau selbst rund 10.000 Jobs. Diese stehen im Verhältnis zu knapp 16.000 Stellen, welche beim Bau von Radwegen oder Verkehrsberuhigungsprojekten entstehen könnten. Ein Ausbau des ÖV-Netzes würde noch mehr Arbeitsplätze pro investierter Milliarde schaffen (vgl. Pruckner 2012:o.S.).

Der Mensch eignet sich den Raum mittels aller ihm zur Verfügung stehenden Verkehrsoptionen an. Verkehrstechnische und verkehrsinfrastrukturelle Möglichkeiten sind lediglich Mittel zum Zweck. Besteht noch lange ein überzeugter gesellschaftlicher Konsens, über den Sinn einer weiteren Aneignung von Raum und einer Ausdehnung der Aktionsräume, wird eine Forderung nach einem freiwilligen Verzicht auf verfügbare zweckdienliche Mittel weitestgehend wirkungslos bleiben. Erst, wenn in einer Abwägung untereinander konkurrierender Güter andere gesellschaftliche Ziele, wie etwa der Schutz der natürlichen Ressourcen, in einer breiten Gesellschaft als Ziel, einen ähnlichen Stellenwert wie eine weitere rücksichtslose Raumeignung und die Ausdehnung der Aktionsräume, genießen, gibt es eine Chance, zukünftig auf einen weiteren Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur generell verzichten zu können (vgl. Schmitz 2001:256ff).

Auch ein Ausbau des ÖV-Netzes kann die Entwicklung verdichteter Subzentren fördern, aber auch Zersiedlung bewirken – indem bspw. eine Schnellbahn-Erschließung zusammen mit einem Park & Ride-Angebot größere Pendeldistanzen attraktiver macht. Der Grund ist, dass sich durch eine enge Verflechtung von Verkehrs- und Siedlungsstrukturen diese beiden Nutzungen gegenseitig antreiben können und letztendlich mehr Flächenwachstum entsteht. Jedoch würde dies, im Gegensatz zum MIV, zumindest mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ökologischer geschehen. Es sei eine Umkehr hin zum Ziel einer konzentrierten Entwicklung wie entlang von ÖV-Achsen lediglich langsam und mit strikten Raumordnungsmaßnahmen – parallel unterstützt durch Anreize wie etwa spezielle Förderungen oder Entlastungen – möglich, schreiben Tötzer et al. (2009:12).

### 2.2.3 Wer Fahrradwege sät, wird Fahrradverkehr ernten

Ob der Ausbau von Straßen an sich Verkehr erzeugt, ist nicht allein innerhalb der Verkehrswissenschaften eine Frage von hoher Bedeutung, sondern für meine Forschungsthematik, rund um zukunftsfähige Siedlungsstrukturen und dem Verkehr der dazwischen entsteht als Untersuchungsgegenstand, entscheidend. Knoflacher zum Beispiel hinterfragt den Mobilitätsbegriff, wie eingangs beschrieben, grundsätzlich und hat darauf eine klare Antwort: Es sind die Prioritäten, die in unserem Verkehrssystem zu Gunsten des Autoverkehrs gemacht werden und bereits jahrzehntelang in der Stadt-, Raum- und Verkehrsplanung dominieren (vgl. Knoflacher 2009:76f).

Man könne sich dazu beispielhaft den Versuch ansehen, als Mitte der 1970er Jahre in Wien ein Radwegekonzept entstand, das zuerst von Seiten der Politik abgelehnt wurde. Vor dieser Zeit gab es in der Stadt kaum RadfahrerInnen und auch keine Radwege. Schließlich konnte ein einflussreicher Akteur, der Vizepräsident des Autofahrerklubs ARBÖ, die Stadtverwaltung doch noch überzeugen,

dass man dem Radverkehr einen Platz im Verkehrskonzept geben sollte. Bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts für Wien hat man anschließend Erfahrungen von deutschen Städten gesammelt und herangezogen, etwa wie viele Radwege diese Kommunen jeweils ihrer Bevölkerung zur Verfügung stellten und wie hoch der Radverkehrsanteil war. Man wollte diese Erfahrungen auch in Wien erfolgreich anwenden. Es kam zur zentralen Erkenntnis, dass dort, wo mehr Radwege angeboten werden, auch mehr Fahrrad gefahren wird. Demnach lässt sich feststellen, „dass Radwege Radverkehr erzeugen“ (vgl. Knoflacher 2009:76). In Wien lässt sich das, durch den Anstieg des Radverkehrs besonders in letzter Zeit beweisen (vgl. ebd.). Das Verkehrssystem ist entscheidend. Definiert man den Begriff der Straße laut Straßenverkehrsordnung (StVO), so steht unter Paragraph 1: „Straßen mit öffentlichem Verkehr“: Straßen, welche von allen „ ,unter den gleichen Bedingungen benützt werden können‘ “ (ebd. 77). Paragraph 2 trifft dabei schon eine Unterscheidung: Eine Straße ist demnach „ ,eine für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in einem Zug befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen‘, während die Fahrbahn ,der für den Fahrzeugverkehr bestimmte Teil der Straße‘ ist“ (ebd.). Es sei dabei jene zentrale Frage, ob Straßen Verkehr erzeugen, anders zu stellen: Nämlich „ ,Erzeugen Fahrbahnen Autoverkehr?‘ “ (ebd.). Dies sei nach Knoflacher (ebd. 78f) mit einem Ja zu beantworten. Entscheidend ist immer das Angebot im Verkehrssystem, welche Fahrbahnen und Wege man für welches Verkehrsmittel anlegt, danach wird sich auch das Verhalten der Menschen (Nachfrage) größtenteils richten. Daher ist es wahrscheinlich, dass bei einer Forcierung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur auch der Radverkehrsanteil ansteigt. Handlungsempfehlungen und Maßnahmen dazu werden im Kapitel 6.1.3 (allgemein) sowie 6.2.2.2 (konkret im Untersuchungsgebiet) gegeben.

### 2.3 Mobilität und Wohnungs- und Städtebau

Da der Mensch bereits an fast allen Orten in seinen Raumstrukturen vom Automobil abhängig ist, wird ein genereller Mobilitätswandel zur Mammutaufgabe und wird wohl noch lange Zeit in Anspruch nehmen. Vor beinahe jeder Haustüre, zumindest fernab der größeren Zentren, wartet das „Raumschiff“ unserer Gesellschaft – das Auto, womit aufgrund der ungebremsten Attraktivität dieses Fortbewegungsmittels, auch kürzeste Distanzen im Alltag überwunden werden. Der Zwang in der Verkehrsmittelwahl, der vielerorts durch ein unzureichendes ÖPNV-Netz entsteht, sei eben eine Art Entdemokratisierung und eine Ausdehnung der Raumstruktur einer nachhaltigen Entwicklung zu liebe aufzuhalten (vgl. Schörgi 2014:197).

Jene essentiellen Basiselemente des städtebaulichen Konzepts für „kurze Wege“ in erster Linie *Dichte* und *Nutzungsmischung* werden in den nächsten Kapiteln noch näher definiert und beleuchtet.

Für eine gewisse *Qualität der öffentlichen Räume* spielen auch die Stellplätze für die Autos (Ruhender Verkehr) und deren Flächenverbrauch und Errichtungskosten, neben der restlichen zu erhaltenden Straßeninfrastruktur, in unseren Siedlungsräumen eine Rolle und sind immer häufiger im Fokus stadtplanerischer Herausforderungen. Das Fahrzeug wird auch als „Stehzeug“ bezeichnet (vgl. Knoflacher), da es in der Regel mehr in der Gegend herumsteht als gefahren wird und einer qualitätsvollen Nutzung des öffentlichen Raums entgegensteht.

## Auto-Stellplatzregulativ (Ruhender Verkehr)

In der deutschen Stadtplanung wurde im Jahr 1939 die Reichsgaragenordnung (RGaO) erlassen und regelte erstmals die Stellplatzpflicht bei Neubauten, diese war in dieser Form bis in die 1960er Jahre gültig (vgl. Hartl 2016: o.S.). Sie ist eine wesentliche Voraussetzung auf den Weg zur autogerechten Stadt. Von nun an musste man gezwungener Weise einen Pflichtstellplatz für Autos pro Wohneinheit bereitstellen. Diese Regelung ist größtenteils noch Jahrzehntelang danach wichtiger Bestandteil in den Bauordnungen.

Die Stellplatzpflicht für Autos im Wohnungsbau ist grundsätzlich bislang in Deutschland in den Landesbauordnungen (mit Ausnahme von Berlin) so geregelt, dass „der Stellplatzpflicht durch Anlage von Stellplätzen oder finanzielle Ablösebeiträge zu genügen“ sei, und zwar „unabhängig vom tatsächlichen Bedarf“ (Beckmann et al. 2011:85). Dies gilt auch für autofreie Haushalte, womit die Pkw-Stellplatz Regularien größtenteils gegenwärtige Tendenzen (siehe Kapitel 4.1.1) nicht widerspiegeln (vgl. ebd.). In Berlin hat man die Stellplatzpflicht bspw. bereits abgeschafft (vgl. ebd. 8.).

Es wird bisher auch in fast allen Bundesländern in Österreich gesetzlich noch mindestens 1 Auto-Stellplatz für jede neu gebaute Wohnung vorgeschrieben. Egal in welcher Lage, ob im Stadtzentrum oder irgendwo in der Peripherie. Gemeinden besitzen sogar die Kompetenz, noch weitere Stellplätze, mehr als den verpflichtenden einen Stellplatz pro Wohneinheit, vorzuschreiben (vgl. Gansterer VCÖ 2013:o.S.). In Deutschland können Kommunen genauso autonom konkrete Stellplatzverpflichtungen regeln (vgl. Hutter et al. 2004:277).

Doch es gibt bereits auch Ausnahmen: In Österreich etwa in Vorarlberg, hier sind lediglich 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit vorgeschrieben – oder je nach Gemeinde auch weniger. In Dornbirn reduzierte man bspw. die Mindestzahl an Stellplätzen und legte für einen bestimmten Stadtteil eine Obergrenze fest (vgl. Gansterer VCÖ 2013:o.S.). In Wien hat man im Jahr 2014 die Stellplatzverpflichtung auf 1 Stellplatz pro 100 qm<sup>2</sup> Wohnnutzfläche reduziert (vgl. Gansterer 2016b:o.S.). In der Schweiz hat man etwa in Zürich nach einer Volksabstimmung die Stellplatzregelung ebenfalls reduziert (vgl. Beckmann et al. 2011:8). Weitere Beispiele zum Auto-Stellplatzregulativ werden im Kapitel 6.1.3.5 (Handlungsempfehlungen; Steuerung der Verkehrsentwicklung, Flächen zum Abstellen der Kfz) angeführt.

Man könnte im Wohnbau massive Einsparungen erreichen wenn die Kosten für Autostellplätze reduziert werden. Wird das Stellplatzregulativ auf 1,75 Pkw-Stellplätze, statt dem häufig noch immer im Gesetz geforderten 1 Pkw-Stellplatz pro Wohnung, erhöht, würde sich das mit einer um 10 % höheren Miete auf die zukünftigen BewohnerInnen auswirken. Es beträgt der Anteil einer Tiefgarage an den Gesamtkosten für eine durchschnittliche Wohnung ca. 11 %. Wird die Anzahl der verpflichtenden Autostellplätze reduziert, könnten ca. 15.000 Euro pro Tiefgaragenparkplatz bei der Errichtung einer Wohnanlage eingespart werden. Trennt man den Bau der Autostellplätze vom restlichen Wohnungsbau ist ein hohes Einsparungspotential vorhanden, denn der vielerorts noch vorgeschriebene Pflicht-Autostellplatz pro Wohnung macht das Wohnen teurer und trägt nicht dazu bei den MIV zu reduzieren. Darüber hinaus sind Sammelgaragen statt einzelne Hausstellplätze in den Siedlungen und Stadtvierteln sinnvoll (siehe 6.1.3.5) (vgl. Gansterer 2015:3f).

Ein Problem stellen die vielen Autogaragen in den Erdgeschosszonen innerstädtischer Quartiere, wie nicht nur in Wien häufig in gründerzeitlichen Gebäuden, dar. Im Zuge des beliebten Dachgeschossausbaus werden zusätzliche Autostellplätze benötigt. Häufig werden dazu leerstehende Geschäftslokale im Erdgeschoss zu Mini-Garagen umgebaut. Besonders im Luxus-Segment der Immobilienbranche, bei Luxus-Dachgeschosswohnungen in der Innenstadt, die ohne eigenen Autostellplatz im Gebäude gar nicht verkauft werden können. Beim Wohnen über den Dächern der Stadt werden teils astronomische Preise bezahlt. Im Straßenraum innerhalb innerstädtischer Bezirke ist jedoch gerade eine belebte Erdgeschosszone, mit Handel und Gewerbe wichtig. Hier widersprechen die vielen Autogaragen den Zielen der Stadtentwicklung. Denn auch das Umfeld eines (Büro-)Standorts gehöre zu den wichtigsten Kriterien bei der Standortwahl. Dieser soll möglichst in einem ansprechenden Viertel sein, das einen attraktiven öffentlichen Raum aufweist (vgl. Bretschneider 2014:150ff).

In unseren Städten und bebauten Landschaften sind nutzbare Flächen eben begrenzt und nicht unendlich vorhanden. Flächen wie Wohn-, Wirtschafts- und Erholungsflächen stehen in Konkurrenz zu Verkehrsflächen. Weltweit setzen führende Städte in Sachen Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategie wie Paris, Kopenhagen, Oslo, New York usw., auf zeitgemäße Konzepte, welche den Anforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht werden. Investiert wird auch vermehrt in multifunktional und flexibel nutzbare öffentliche Räume. Dauerparken stehe bspw. im Widerspruch zu dieser qualitätsvollen Gestaltung. Es sei eine Tatsache, dass das Auto jenes Verkehrsmittel mit dem höchsten Flächenverbrauch ist (vgl. Gansterer 2016a:o.S.).

### Der Mensch als Planungsmaßstab?

Bei der Reduzierung des Autoverkehrs in unseren Städten geht es nicht ausschließlich um eine nachhaltige ökologische Entwicklung. Zu berücksichtigen sind vor allem auch soziale Aspekte, welche wesentlich sind, unsere Lebensräume in einer gewissen Qualität zu erhalten. Der Mensch wurde dem Auto im öffentlichen Raum untergeordnet (vgl. Knoflacher 1996:98).

Der Philosoph Leopold Kohr beschäftigte sich bereits früher in den 1960er und frühen 1970er Jahren mit einer menschengerechteren Stadtplanung. Nicht Autos, Parkplätze und Wirtschaftswachstum, sollen im Mittelpunkt der Planung unserer Siedlungen stehen, sondern der Mensch, als angemessener Maßstab. Er sei davon überzeugt, dass eine fußgängerorientierte Stadt als vernünftig und erstrebenswert erscheint (vgl. Kohr 2008:9, 68ff).

Wie bereits kurz angeschnitten, ist der Verkehrsraum für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen zu oft nach wie vor ein Ort, wo es so aussieht und einem das Gefühl hochkommt, als sei man in diesen Räumen als Mensch ohne Fahrmaschine völlig unerwünscht. Das jahrzehntelange traditionelle Verständnis in der Planung von Städten, Siedlungen und den Verkehrswegen dazwischen, schaffte für das Auto ideale Bedingungen und für alle anderen Verkehrsmittel unzählige Mobilitätsbarrieren. Es machte die Automobilität so bequem, billig und leicht wie wir sie derzeit kennen. Man schaffte

Strukturen, die tagtäglich Todesopfer fordern, sei es direkt im Verkehrsgeschehen selbst oder indirekt, indem das Leben zahlloser Menschen, zeitverzögert durch die Folgen dieser Fortbewegungsart, um mindestens ein Jahrzehnt reduziert wird. Körperliche Fortbewegung wird in vielen Räumen zur mühseligen Pflichtübung auf schmalen Gehsteigen. Das Leben der Kinder wird vor unseren Wohnungen „zum Spießrutenlauf gegen die tödliche Bedrohung“, welche im Straßenraum, dem öffentlichen Raum, wartet. In Siedlungsstraßen, unmittelbar vor unseren Wohnungen, heißt es häufig wenn Kinder im Straßenraum spielen, dass sie vor den Autos mit meist überhöhter Geschwindigkeit aufpassen müssen. Gar wird oft ein komplettes Spielverbot für sie in diesen Verkehrsräumen ausgesprochen, anstatt auf die Idee zu kommen, dass die Autos in dieser Form ein Problem darstellen und den ansonsten bereits so knappen Raum zum Leben in den Städten noch mehr einschränken. Kinder und Jugendliche lassen sich in unseren Großstädten freiwillig in Käfige einsperren, um dort sicher vorm Autoverkehr spielen zu können. Dieses Beispiel zeigt, wie wir in unseren Lebensräumen Prioritäten setzen. In der zeitgenössischen Stadtentwicklung, deren wichtiger Bestandteil die Verkehrsplanung darstellt, ist dabei eben nicht nur auf komplexe Ökosysteme sondern auch gleichermaßen auf wichtige soziale Systeme Rücksicht zu nehmen (vgl. Knoflacher 1996:98). Diese Raumstrukturen zerstören die Nahversorgung und machen Naherholung in Großstädten oft unmöglich, indem naturnahe Lebensräume demoliert sowie soziale Netzwerke zerrissen werden (vgl. Knoflacher 2009:79). Es ist endlich an der Zeit, faire Bedingungen im Verkehrsraum zu schaffen. Damit könne sich das Leben in unseren Siedlungen und Städten wieder frei entfalten.

Demnach soll sich unsere Gesellschaft vermehrt die Frage stellen, welche Verbesserungsmaßnahmen man für zukunftsfähige Lebensräume vornehmen könnte? Eine gewisse baukulturelle Qualität in den Siedlungsstrukturen wird vielerorts vermisst.

Gerade in Europa, nicht nur in den kulturellen Hochburgen seiner natürlich kompakt gewachsenen Siedlungsstrukturen, sondern auch in vielen Dörfern und Kleinstädten, soll man sich nicht bspw. von amerikanischen Vorbildern der Siedlungsentwicklung einvernehmen lassen. In der Neuen Welt, wo es nur wenige kompakte fußgängerorientierte Siedlungsstrukturen gibt, kann man ja nicht gerade davon sprechen, dass diese Raumstrukturen das Vorbild eines sozial-gerechten Siedlungsbaus sind und in einem ökologischen Sinn wohl auch eher kaum (vgl. ebd.). Trotzdem gleichen in Mitteleuropa mit zunehmender Geschwindigkeit, eben auch in Österreich oder Bayern, die Orts- und Stadteinfahrten dem amerikanischen autoorientieren (neoliberalen) Siedlungsgefüge. Außerhalb der historisch gewachsenen Städte wechseln sich monofunktionale Einfamilienhaussiedlungen mit großflächigen Gewerbegebieten ab, wo die immer gleichen *Fast Food*-Filialen, Discounterläden sowie Autohäuser an den Hauptstraßen, für charakterlose Strukturen sorgen. Teilweise sind diese nur mühsam für Fußgänger- und RadfahrerInnen zu erreichen. Damit einhergehende negative Folgen der Funktionstrennung wirken auf unsere Raumstrukturen und sind bis in den letzten Winkel unserer Siedlungen spürbar.

### 3. Operationalisierung und Forschungsmethoden

Es werden für meine Arbeit neben einer Dokumentenanalyse weitreichende Erkenntnisse und Ergebnisse mithilfe von qualitativen Experteninterviews gewonnen, um meine eingangs formulierten forschungsleitenden Fragestellungen (siehe 1.3) beantworten zu können.

Bei der Frage wie man zukunftsfähige (nachhaltige) – also verkehrsmindernde und flächensparende – Raumstrukturen erschaffen kann kommt man in der Raum-, Stadt- sowie Verkehrsplanung am Leitbild der „kurzen Wege“ nicht vorbei.

Dieser Arbeit liegt die Annahme zugrunde, dass das **Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“** als Zielvorstellung der Planung gegenwärtig der höchste Bewertungsmaßstab für eine nachhaltige, sprich zukunftsfähige, Raumentwicklung innerhalb der planungswissenschaftlichen Auseinandersetzung darstellt. In einem umfangreichen Forschungsgutachten des Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU) im Auftrag des Deutschen Umweltbundesamtes wurden von Beckmann et al. (2011) bspw. wesentliche Ziele, Basiskriterien und Strukturprinzipien aufgestellt, um dieses Leitkonzept bestmöglich in unseren Siedlungsstrukturen umzusetzen. Diese Kriterien bzw. Prinzipien stellen eine wichtige Basis meiner Ausführungen dar.

#### 3.1 Leitkonzept „Stadt und Region der kurzen Wege“

Das Leitbild der „Stadt und Region der kurzen Wege“ ist charakterisiert durch eine kompakte und nutzungsgemischte Siedlungsstruktur, wo der Übergang zwischen Stadt und Land deutlich zu erkennen ist. In solchen Siedlungsstrukturen sind die Voraussetzungen gegeben, dass alltägliche Wege, wie zur Arbeit, zur Ausbildung, zahlreiche Versorgungswege sowie Wege bspw. zur Schule, zum Kindergarten in kurzer Zeit bewältigt werden können, ohne dabei auf ein Auto angewiesen zu sein. Dabei ist es entscheidend, dass jede Siedlung von Orten umgeben ist, welche eine eigene Zentralität besitzen, sodass eine Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, bzw. eine Inanspruchnahme regelmäßig genutzter Dienstleistungen (wie der Arzt- oder Friseurbesuch, der Weg zur Post etc.) oder der Schulbesuch der Kinder überall in jedem Ort wohnungsnah möglich ist (Polyzentralität). Es sollen möglichst viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden, daher ist eine kompakte Siedlungsstruktur notwendig. Eine solche Struktur erleichtert zudem, bei kurzen Anmarschwegen zu den Stationen, eine stärkere Nutzung des ÖV (vgl. Beckmann et al. 2011:64).

Da man alltägliche Wege ohne Auto zurücklegen kann, sinkt die Abhängigkeit vom motorisierten individuellen Verkehr (MIV). Neben einer kompakten Siedlungsstruktur, die mit einer höheren Bebauungsdichte einhergeht und der Nutzungsmischung von einzelnen Funktionen einer Stadt, ist die Qualität der öffentlichen Räume entscheidend, dass sich Menschen auch außerhalb ihrer eigenen Vier Wände wohlfühlen. Der Verkehrsraum wird wieder verstärkt zum Ort der Begegnung und Kommunikation (vgl. ebd.). Wesentliche Basiskriterien des Leitkonzepts, welche einen zentralen Bewertungsmaßstab innerhalb meiner Arbeit darstellen, werden anschließend vorgestellt.

Ende des letzten Jahrhunderts wurden bereits einige Ansätze zur Schaffung einer „Stadt der kurzen Wege“ entwickelt und in Modellvorhaben erprobt. Dadurch gewonnene Erfahrungen hat man ausgewertet und es zeigt sich dass flächen- und verkehrssparsame Siedlungsstrukturen nur interdisziplinär und ressortübergreifend zu realisieren sind. Aktivitäten im Städtebau und das Verkehrsangebot seien daher so zu verbinden, dass sich zukunftsfähige Strukturen in unseren bebauten Lebensräumen entwickeln können. Es ist dabei anzumerken, dass damit in keiner Weise ein „Mobilitätsverzicht“ zur Debatte steht, sondern vielmehr geht es durch funktionsfähige und attraktive urbane und kompaktere Siedlungsräume, um eine Sicherung von Teilnahmechancen und der Stärkung von Lebensqualität in unseren Raumstrukturen. Durch eine Siedlungsstruktur von kurzen Wegen erhöht sich die Wahrscheinlichkeit für eine zukünftige ressourcenschonende und umweltverträglichere Entwicklung (vgl. Beckmann et al. 2011:23f).

Es lassen sich entsprechende konkrete Maßnahmen und Handlungsempfehlungen in den gegebenen Raumstrukturen setzen, welche im Kapitel 6. (Handlungsempfehlungen) ausführlich, allgemein und auch an konkreten Beispielen im Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach, erläutert werden.

Prozesse wie die zunehmende Zersiedelung und wachsende Verflechtungsbereiche (wie bspw. Distanzen von PendlerInnen) von größeren Städten erforderten eine Erweiterung des Begriffs des Leitkonzepts der „Stadt der kurzen Wege“. Daher wurde der Begriff in „Stadt und Region der kurzen Wege“ weiterentwickelt, um mit dieser angepassten Definition die gegenwärtigen Herausforderungen in unseren Siedlungsstrukturen noch besser zu benennen und entgegenwirken zu können (vgl. Schreckenberg 1999:71ff; zit. n. Beckmann et al. 2011: 5, 27).

Wichtige Strukturprinzipien für das Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“, welche gleichermaßen als wichtige Bewertungsmaßstäbe für meine Analyse der Planungspraxis eine Wertschätzung finden, werden ebenfalls anschließend (siehe 3.1.3) aufgelistet. Dabei erfordert der angepasste Zielbereich der Region, im Hinblick auf eine Umsetzung einer „kurze Wege“-Struktur, besondere Maßnahmen. Auf der Ebene der Stadt, besonders in Großstädten werden, im Gegensatz zur Region, „kurze Wege“ bereits häufiger praktiziert (vgl. ebd. 11).

Man könnte folgende These vertreten, dass eine stärkere Orientierung an einem Leitbild für „kurze Wege“ zu mehr Attraktivität, im Sinne von Lebensqualität sich dort aufhaltender Menschen, sowie zu mehr Erfolg, im Sinne von nachhaltiger wirtschaftlicher (ökonomischer) Stärke und Wettbewerbsfähigkeit, für eine Stadt und Region führt. Es lassen sich durch eine „kurze Wege“-Struktur Kosten sowohl im privaten (bspw. Mobilitätskosten und Zeit, die man nicht im Verkehrsstau steht) sowie im kommunalen Haushalt (Infrastrukturkosten: Bau und Erhaltung von Straßen und ÖPNV-Netze, Energie- und Kommunikationsnetze, Wasser- und Abwasserversorgung; im Gesundheitswesen etc.) einsparen. Ein Erfolg ist auch in ökologischer Hinsicht zu erwarten, indem ein möglichst energieeffizientes und ressourcenschonendes Zusammenleben realisierbar wird, sowie auch soziale Ziele (Integration, familiäres Glück, kulturelle Vielfalt usw.) sind in diesen Raumstrukturen besser zu verwirklichen. Dieser Argumentationslinie soll in meiner Arbeit nachgeföhlt werden.

Das Konzept wurde bereits annähernd in einigen unterschiedlichen Stadtentwicklungsprojekten umgesetzt. In Mitteleuropa sind hier allen voran Praxisbeispiele aus Deutschland (Baden-Württemberg) zu nennen: Freiburg-Vauban gilt als Paradebeispiel des autofreien bzw. autoreduzierten Wohnens (siehe *Good-Practice-Beispiel* Kap. 6.1.3.5 S. 114) oder die Südstadt in Tübingen (siehe S. 91), wo man zusätzlich besonders auf Dichte und Nutzungsmischung gesetzt hat, um „kurze Wege“, zumindest innerhalb eines Stadtviertels, zu ermöglichen.

### 3.1.1 Ziele

Mit einem Leitkonzept einer „Stadt und Region der kurzen Wege“ sollen vorrangig folgende Ziele verfolgt werden:

- **Reduktion bzw. Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs (MIV).** Dabei soll ein möglichst großer MIV-Anteil auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und vor allem auf den nicht motorisierten Verkehr (Rad- und Fußgängerverkehr) verlagert werden können. Den Betreibern des ÖPNV sind entsprechende Rahmenbedingungen zu ermöglichen, um ein attraktives und qualitätsvolles Angebot zur Verfügung zu stellen und die den wirtschaftlichen Betrieb fördern.
- Raumentwicklung soll verstärkt eine **Orientierung an den Linien des ÖV** und deren Haltestellen aufweisen. Es entsteht dabei ein Achsen-Zentrensystem, das den Verkehr, insbesondere den Pendelverkehr, entsprechend leitet.
- Der **Flächenverbrauch** ist zu **reduzieren**. Brachflächen in den städtischen Innenbereichen sollen erneut durch Neubebauung, oder durch eine der Erholung entsprechend gewidmeten Freifläche genutzt werden. Diese **Innenentwicklung** ist primär zu fördern. Man sollte isoliert liegende Siedlungsgebiete verhindern bzw. diese nicht weiter ausbauen. Vorrangig sollen die gut erschlossenen Bauflächen verstärkt weiterentwickelt werden, um Zersiedelung zu vermeiden.
- **Wohnungsnaher Erreichbarkeit aller städtischen Grundfunktionen** wie Handel, Dienstleistungen, Freizeit- und Erholungsflächen etc. sowie von wichtigen sozialen und kulturellen Einrichtungen.

(vgl. Beckmann et al. 2011:64; eigene Hervorhebungen).

### 3.1.2 Basiskriterien

Das Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ zeichnet sich nach Beckmann et al. (2011:65) durch drei wesentliche Basisvoraussetzungen aus:

- Dichte
- Nutzungsmischung
- Qualität der öffentlichen Räume

Diese drei wichtigen Kriterien tragen – parallel mit einer Reduktion des MIV – entscheidend zu einer Raumstruktur von kurzen Wegen bei und werden anschließend dargestellt.

### *Dichte*

Damit wird eine dichte Bebauung (bauliche Dichte) und somit eine daraus entstehende hohe Einwohnerdichte verstanden (vgl. Beckmann et al. 2011:66). Es wird dadurch bspw. erleichtert an einem begrenzten Ort ausreichend Infrastruktur effektiv betreiben zu können, wie etwa eine optimale Auslastung des ÖV oder eine vielfältige Nahversorgung zu gewährleisten.

Es sprechen für eine gewisse bauliche Dichte eines „kurze Wege“-Konzepts in erster Linie einfache funktionale Gründe. Denn je enger einzelne Gebäude einer Stadt angeordnet sind, desto eher gibt es untereinander eine Verbindung. Damit lassen sich einfacher positive kreative Synergieeffekte hervorrufen. Wenn unterschiedliche städtische Funktionen enger zusammenrücken, ist ein häufigerer Austausch wahrscheinlicher, da längere Wege wegfallen und keine umfangreichen Verkehrserschließungen nötig sind. Das Ergebnis ist, dass viele Orte zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind, und die Notwendigkeit ein Auto zu benutzen wird reduziert (vgl. Lampugnani 2006:7).

Bei einer bestimmten Dichte stellt sich natürlich die Frage nach der Nutzungsverträglichkeit (Lärm- und Umweltemissionen; soziale Grenzen von Dichte) in den einzelnen Siedlungen und Stadtvierteln (vgl. Hutter et al. 2004:10f).

Man kann für die Bestimmung der baulichen Dichte u.a. die Geschossflächenzahl (GFZ) als Maßzahl verwenden. Diese bezeichnet die Geschossfläche bezogen auf die Grundstücksfläche.

In Deutschland etwa ist in Wohngebieten „eine maximale GFZ von 1,2 die Regel. In Freiburg-Vauban wird eine GFZ von 1,3 erreicht, in der Tübinger Südstadt sogar 2,0. In Freiburg-Vauban gibt es Zeilenbauten, in Tübingen hat man eine Blockrandbebauung umgesetzt. Es trägt hier vor allem das Planungsziel, einen nutzungsgemischten, vielfältigen und dicht bebauten Stadtteil erschaffen zu wollen (siehe *Good-Practice-Beispiel* Tübinger Südstadt S. 91). Aufgrund dessen, dass in der Tübinger Südstadt viele Erdgeschosse eine gewerbliche Nutzung aufweisen ist eine unmittelbare Nähe zum öffentlichen Raum erforderlich. Vorbereiche wie in Vauban, gibt es damit in der Südstadt in Tübingen nicht. Eine höhere GFZ erreicht man vor allem durch die Autoreduzierung bzw. -freiheit (siehe 6.1.3 Steuerung der Verkehrsentwicklung; *Good-Practice-Beispiel* Freiburg-Vauban S. 114) bzw. durch Nutzungsmischung (vgl. Beckmann et al. 2011:66f).



Abbildung 6: Freiburg-Vauban, Wohnstraße (Quelle: eurbanlab.eu).



Abbildung 7: Vauban, Innenhöfe Wohnblöcke (Quelle: Stadt Freiburg freiburg.de).

Man soll einer behutsamen Sanierung von Altbau- und städtebaulichen Problemgebieten den Vorrang vor der Erschließung neuer Flächen im Außenbereich geben. Diesbezüglich ist von Nachverdichtung bzw. Innenentwicklung in unseren Raumstrukturen zu sprechen (vgl. Beckmann et al. 2011:21).

### *Nutzungsmischung*

Neben einer entsprechenden Dichte (Bebauungsdichte, Einwohnerdichte) ist Nutzungsmischung in einer Siedlungsstruktur entscheidend. In den Leitbildern des Städtebaus in den Jahrzehnten der Nachkriegszeit wurde Nutzungsmischung, zu Gunsten der Philosophie der Funktionstrennung, vernachlässigt (siehe 2.1.2 Städtebau ab dem 20. Jhdt.).

Damit ist eine verträgliche Mischung von Nutzungsfunktionen (Wohn- und Arbeitsstätten, Handels- und Dienstleistungsbetriebe sowie Gewerbe, Bildungs- Kultur- und Freizeiteinrichtungen) im einzelnen Stadtviertel, noch besser im selben Baublock oder Gebäude, gemeint. Herausforderungen zum Thema Nutzungsmischung werden im Zuge der Arbeit noch diskutiert (siehe bspw. S. 79).

Reduziert Dichte unmittelbar den Flächenbedarf, so wirkt hingegen Nutzungsmischung innerhalb der Raumstrukturen eher indirekt über die Reduktion des Verkehrsaufkommens. Hier lässt sich vor allem beim motorisierten Verkehr einsparen (vgl. Beckmann et al. 2011:67).

### *Qualität der öffentlichen Räume*

Entscheidend ist auch eine Schaffung von qualitätsvollen öffentlichen Räumen (Straßen, Gassen; Plätze, witterungsunabhängige, überdachte oder überbaute öffentliche Räume; Parks und Grünanlagen) mit hoher Aufenthaltsqualität, in allen Stadt- bzw. Siedlungsteilen.

Attraktive städtische Lebensräume seien „eine Voraussetzung für eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität“. Zum Beispiel ist es entscheidend, den Nahraum aufzuwerten und dadurch Erlebnisvielfalt anzubieten. Damit verbunden sei eine „Erhöhung der städtebaulich-

gestalterischen/baukulturellen Qualität der Stadträume“ sowie eine „Sicherung und Förderung kleinräumiger Nutzungsmischung“ (ebd. 25).

Besonders eine Reduktion des MIV trägt zu neuen Nutzungsmöglichkeiten größerer Flächen im öffentlichen Raum bei.

### 3.1.3 Strukturprinzipien

Um annähernd eine Raumstruktur der „Stadt und Region der kurzen Wege“ zu schaffen, lassen sich für die **regionale Ebene** folgende Strukturprinzipien anführen (vgl. Umweltbundesamt 2000:75; zit. n. Beckmann et al. 2011:64f; eigene Hervorhebung) welche zu beachten sind:

1. Begrenzung der Siedlungs- und Verkehrsflächenausdehnung,
2. Dichte, Nutzungsvielfalt, Polyzentralität,
3. städtebauliche Entwicklung an den Linien des öffentlichen Nahverkehrs (bahnorientiert),
4. flächenmäßig begrenzte, kompakte Stadtkörper: Minimierung der Länge von Siedlungsrändern im Verhältnis zur Siedlungsfläche (geringe Fraktalität); dazu gehören kontrastreiche Gestaltungen von Stadtrand und Landschaft (Stadtkante). Enge Begrenzung der Siedlungsränder aller anderen Ortsteile in der Region,
5. Erhaltung großer zusammenhängender freier Landschaft, Minimierung der Zerschneidung durch Straßen, Schienenwege, Siedlungsteile etc.,
6. Konzentration der baulichen Entwicklung auf die Innenbereiche der Städte, insbesondere der Kernstädte und exzellent an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossene Ortszentren der Region,
7. Weiterentwicklung des meist radialen Bahnnetzes zu einem mehrpolig vermaschten regionalen Schienennetz als Grundlage für die Entwicklung einer polyzentralen Struktur,
8. Reduzierung des MIV und Intensivierung des ÖPNV-Angebots, sowie des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs.

(vgl. Umweltbundesamt 2000:75; zit. n. Beckmann et al. 2011:64f).

Folgende 10 Strukturprinzipien (vgl. Umweltbundesamt 2000:76; zit. n. Beckmann et al. 2011:65) lassen sich auf der Ebene **innerhalb der Stadt** für eine Raumstruktur der kurzen Wege anführen:

1. Dichte, Nutzungsvielfalt, Qualität der öffentlichen Räume,
2. Ausschöpfung der Innenentwicklungspotenziale wie Gewerbe-, Industrie- und Militärbrachflächen, Baulücken, mindergenutzter Gebäudebestand, mindergenutzte Flächen, Dachgeschoss- und anderer Ausbau und Anbau von Wohngebäuden, Nachverdichtung von Nachkriegswohn- und -gewerbegebieten, Überbauung von Verkehrsflächen,

3. Verstärkung der Wohnfunktion der Kernstadt, insbesondere der Innenstadt und innenstadtnaher Stadtviertel,
4. Erhaltung der baulichen Struktur sowie Nutzungsvielfalt von vorbildlichen Quartieren (z.B. ‚Gründerzeitviertel‘),
5. Stadtreparatur durch Neugestaltung von Straßenrandbebauung, Reurbanisierung durch qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums,
6. Qualifizierung innerstädtischer Freiflächen (grüne Blockinnenbereiche, sozial nutzbare und ökologisch hoch wirksame Straßenräume, autofreie Stadtgrünplätze u.a.),
7. Verbesserung des Wohnumfelds in der Kernstadt und anderen Stadtvierteln (Tempolimits, Begegnungszonen, Verkehrsberuhigung, autofreie öffentliche Räume, sichere Straßenräume, grüne Höfe statt Parkplätze u.a.),
8. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs sowie des ÖPNV,
9. Attraktivierung und Weiterentwicklung der Innenstadt zu einem gemischt genutzten Stadtteil (hohe Besucherfrequenz),
10. Konzentration von zentralen Einrichtungen und Arbeitsstätten hoher Beschäftigten- und Besucherdichte an Knotenpunkten des ÖPNV.

(vgl. Umweltbundesamt 2000:76; zit. n. Beckmann et al. 2011:65).

Unter den Strukturprinzipien auf der Ebene der Stadt weist der erste angeführte Punkt – Dichte, Nutzungsvielfalt (bzw. Nutzungsmischung) und Qualität der öffentlichen Räume – bzw. auf der regionalen Ebene der zweite (mit Polyzentralität), drei wesentliche Basisvoraussetzungen auf, welche für eine Raumstruktur von kurzen Wegen von essentieller Bedeutung sind (siehe 3.1.2 Basiskriterien). Ein Verkehrskonzept, dass die Reduzierung des MIV auf allen Maßstabsebenen als Ziel hat, ist für ein Leitkonzept der „kurzen Wege“ von hoher Wichtigkeit und muss mit allen anderen Prinzipien einhergehen.

Bei Städten bis etwa 300.000 EinwohnerInnen wird darüber hinaus eine Siedlungsflächenerweiterung, durch direkte Erweiterung der Kernstadt in flächensparender, kompakter Bauform, empfohlen.

Bei Kernstädten über etwa 300.000 EinwohnerInnen wird eine Erweiterung von zentralen Orten mit hochleistungsfähiger Bahninfrastruktur in der Region, vorzugsweise zu entwickelnder Mittelzentren an Bahnknoten sowie von Mittel- und Oberzentren eines zweiten Städterings, empfohlen (vgl. Beckmann et al. 2011:64f).

Im Kapitel 6.3 werden aktuelle Entwicklungsprojekte des Untersuchungsgebiets Braunau-Simbach anhand der Strukturprinzipien (Ebene innerhalb der Stadt, sowie regionale Ebene) analysiert und bewertet, wobei jeweils konkrete Handlungsempfehlungen gegeben werden.

### 3.2 Dokumentenanalyse und Bewertungskriterien

Es werden für meine Arbeit zwei interkommunale Raumentwicklungskonzepte (IREK) der Untersuchungsregion von Braunau und Simbach analysiert und anschließend bewertet:

- Interkommunales Raumentwicklungskonzept Zukunftsregion Braunau
- Interkommunales Raumentwicklungskonzept Mittelzentrumsregion Simbach

Diese beiden Raumentwicklungskonzepte werden aufgrund der beschriebenen wesentlichen **Ziele**, **Basiskriterien** und **Strukturprinzipien** des **Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“** analysiert und qualitativ bewertet. Besonders die drei Basiskriterien **Dichte**, **Nutzungsmischung**, **Attraktivität der öffentlichen Räume** werden herangezogen, um die Raumentwicklung im Untersuchungsgebiet, nach diesen Kriterien und wie diese in der Fachliteratur interpretiert werden, zu bewerten.

Da jede Siedlungsstruktur, jeder Stadtteil, unterschiedlich und Einzigartig ist, ist es schwer generalisierte Angaben in Bezug auf etwa eine entsprechende Dichte (vgl. Hutter et al. 2004:8) bzw. Nutzungsmischung zu geben. Nutzungsverträglichkeit ist dabei von vielen Faktoren abhängig. Es werden jedoch im Laufe der Arbeit bei Themenbereichen genauere Empfehlungen und teilweise quantifizierbare Richtwerte (bspw. Distanz zur nächsten ÖPNV-Haltestelle) gegeben.

Besonders dienen für diese Analyse und Bewertung die in den zwei untersuchten Raumentwicklungskonzepten behandelten Themenbereiche betreffend der **Baulandmobilisierung- und Entwicklung (und interkommunale Betriebsstandortentwicklung)** sowie **Mobilität und Verkehr, (Verkehrskonzepte- und Infrastruktur)**, welche genauer unter die Lupe genommen werden. Jene beiden Bereiche werden hauptsächlich als Grundlage herangezogen, um anhand der „Stadt und Region der kurzen Wege“-Kriterien, sowie mittels der in diesen Bereichen in den IREK selbst definierten Ziele der Region, eine qualitative Bewertung durchzuführen (siehe Kapitel 5.). Diese Themenbereiche besitzen für meine Forschungsthematik im Hinblick auf das Leitkonzept der kurzen Wege vor allem große Wirkungen, was eine zukünftige Siedlungs- der Verkehrsentwicklung angeht.

Beide interkommunale Raumentwicklungskonzepte im Untersuchungsgebiet wurden vom Planungsbüro *Terra Cognita* (v. a. durch die RaumplanerInnen Schöneegger Claudia und Roselstorfer Klaus) aus Salzburg in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden entworfen.

Es ist anzumerken, dass bei der Erstellung beider IREK nicht explizit ein solches in meiner Arbeit dargestelltes Leitbild der „Stadt und Region der kurzen Wege“ als Vorbild herangezogen wurde. Eine kritische darauf basierende Analyse und Bewertung einer spezifischen regionalen Raumentwicklung, erscheint, aufgrund der Annahme, dass das Konzept der „kurzen Wege“ mit seinen definierten Qualitätskriterien als zeitgemäßer Bewertungsmaßstab für eine zukunftsfähige Raumentwicklung gilt, als legitim.

In erster Linie wird der Soll-Zustand der Siedlungsstrukturen im Untersuchungsgebiet, aufgrund der zukünftigen Vorstellungen und Formulierungen innerhalb der Raumentwicklungskonzepte, bewertet, nicht der derzeitige Ist-Zustand der Siedlungsstrukturen des Gebiets Braunau-Simbach.

Lediglich in einer Analyse und Bewertung von aktuellen ausgewählten Entwicklungsprojekten wird auf die derzeitige Situation im Forschungsgebiet, im Hinblick auf eine Überprüfung der Wirksamkeit der IREK auf die Raumstrukturen, eingegangen.

### 3.3 Qualitative Experteninterviews

Neben der Analyse beider interkommunaler Raumentwicklungskonzepte und einer fachlich-kritischen Bewertung dieser, wurden für meine Arbeit weitere weitreichende tiefe Erkenntnisse mithilfe von Experteninterviews gewonnen. Sämtliche durch diese qualitative Forschungsmethode gewonnenen Erfahrungen und Informationen, finden in meinen Ausführungen eine besondere Berücksichtigung. Diese dienen primär auch dazu, um einige meiner Forschungsfragen genauer beantworten zu können und umfangreiche Expertenmeinungen zu erhalten. Für die Interviews wurde ein Interviewleitfaden zu den einzelnen Themenkomplexen erstellt, der je nach Experteninterview bzw. fachlicher Expertise der Interviewpartner und zeitlichem Umfang der Interviews noch jeweils teilweise flexibel angepasst wurde. Bei einigen Fragen ging es besonders um die persönliche Meinung, Einschätzung und Wahrnehmung der Experten zu den jeweiligen Sachthemen. Aufgrund der zugesicherten Anonymität der Gespräche werden alle interviewten Experten zwar aufgelistet (siehe Interviewpartner) und damit namentlich genannt, hingegen nicht wortwörtlich im Kurzbeleg zitiert. Es werden die einzelnen Experteninterviews aufgeschlüsselt (A bis F) im Kurzbeleg gekennzeichnet. Alle gewonnenen Erkenntnisse aus den Experteninterviews fließen in meine Ausführungen ein. Besonders im Kapitel 7. (Ergebnisse, Fazit und Ausblick) finden einige Inhalte davon direkte Verwendung.

Für meine Arbeit habe ich mit unterschiedlichen Experten ein Interview durchgeführt. Alle Interviewpartner beschäftigen sich professionell mit den Themen Raumordnung, Städtebau, Verkehrsplanung und eignen sich dazu, meinen Fragen rund um zukunftsfähige Siedlungsstrukturen und dem Leitbild der „Stadt und Region der kurzen Wege“ zwischen Anspruch und Praxis näher zu kommen. Es wurden, angefangen von Experten der kommunalen Ebene der Raumordnung bzw. Stadtplanung (in Österreich und Bayern), sowie der Landesebene (Oö), bis hin zur höchsten österreichischen Ebene des Bundes (ÖROK), hochinteressante und erkenntnisreiche Interviews durchgeführt. Im Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach wurden dabei die zuständigen in den jeweiligen Planungsabteilungen bzw. Stadtplaner der Städte Braunau und Simbach befragt. Auf übergeordneter Ebene wurde ein Interview auf Landesebene in Oberösterreich (Abteilung überörtliche Raumordnung) und eines auf der höchsten (informellen) Ebene in Österreich, bei der *Österreichischen Raumordnungskonferenz* (ÖROK) durchgeführt. Als geeigneten wissenschaftlichen Experten hatte ich das Glück, einen der renommiertesten Fachexperten für Verkehrsplanung im deutschsprachigen Raum, Univ.-Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher, persönlich zu treffen und zu interviewen.

Das Ziel der Experteninterviews war, ein möglichst umfassendes Bild und tiefgreifendes Verständnis für meine Forschungsthematik, zukunftsfähiger Siedlungsstrukturen bzw. zum Leitbild der „kurzen Wege“ und deren Umgang in der Planungspraxis, aus der Sichtweise von einigen Experten zu erhalten.

### **Interviewpartner**

Dass sich unter den befragten Personen keine weibliche Expertin befindet ist Zufall und der jeweiligen aktuellen Besetzung des Amtes bzw. der fachlichen Position der Interviewpartner geschuldet. Mit folgenden Experten habe ich während meines Forschungsprozesses ein qualitatives Interview durchgeführt:

**Wenzl Erwin**, Dipl.-Ing., Architekt, Architekturbüro Wenzl, Passau. Stadtplaner Neugestaltung Simbach. Interview durchgeführt am: 12.04.2017, Simbach am Inn.

**Taubenböck Dieter**, Bauamtsleiter Stadt Simbach: Abteilungsleiter Allgemeine Bauverwaltung. Interview durchgeführt am: 12.04.2017, Simbach am Inn.

**Mandlbauer Andreas**, Dipl.-Ing., OBR, Abteilung Raumordnung Land Oberösterreich, Überörtliche Raumordnung. Interview durchgeführt am: 26.04.2017, Linz.

**Seidl Markus**, Mag., Geschäftsführer ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) Interview durchgeführt am: 17.05.2017, Hofburg, Wien.

**Knoflacher Hermann**, Em. O. Univ.-Prof. DI Dr. techn., Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien (emeritiert). Bekannt ist Prof. Knoflacher für seine Kritik an der automobilen Gesellschaft und seinen Folgen.  
Interview durchgeführt am: 08.06.2017, Lengau Oö, Gasthaus Jägerwirt. Nach dem Vortrag: "Verkehrter Verkehr - Konzepte für eine Enkeltaugliche Verkehrsplanung".

**Grabner-Sittenthaler Wolfgang**, Dipl.-Ing., Raumplaner, Stadtrat (SPÖ) Braunau am Inn. Mitglied u.a. in den Planungsausschüssen: Angelegenheiten der örtlichen Raumplanung und interkommunalen Raumentwicklung; Gemeindeverband Interkommunale Betriebsansiedlung Bezirk Braunau; Verkehrsausschuss: Straßen-, Rad-, Fußgänger-, Bus- und Bahnverkehr.  
Interview durchgeführt am: 14.07.2017, Braunau am Inn.

Es wurden zu Beginn meiner Arbeit, neben diesen angeführten leitfadengestützten Experteninterviews, weitere umfangreichere (informellere) Gespräche zur Thematik u.a., mit Herrn Dipl.-Ing. Schug Karl, Baudirektor der Stadt Braunau sowie mit Herrn Dipl.-Ing. Roselstorfer Klaus, Raumplaner des Planungsbüro *Terra Cognita* KG in Salzburg, geführt.

## 4. Das Leitbild für „kurze Wege“ und gegenwärtige Entwicklungsmöglichkeiten

Ein solches Konzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ und dessen Legitimation in Gesellschaft, Politik, Wirtschaft und letztendlich in der ausführenden Planung ist komplexen und dynamischen Wechselwirkungen ausgesetzt. Prozesse finden vor allem zwischen Entwicklungen innerhalb der Gesellschaft und Wirtschaft, wie bspw. das Aufkommen neuer Technologien im Verkehrssektor, statt. Besonders Entscheidungen der Politik sind hier natürlich relevant und haben einen großen Einfluss auf unsere Siedlungsstrukturen.

### 4.1 Chancen und Risikofaktoren

Neben einzelnen gesellschaftlichen (sozialen), wirtschaftlichen (ökonomischen) und ökologischen Faktoren welche eher für oder gegen ein Konzept der „kurzen Wege“ sprechen, wird in diesem Kapitel auch auf wesentliche Stärken und Schwächen eingegangen, welche etwa eine gewünschte Dichte und Nutzungsmischung bzw. eine Reduktion des Autoverkehrs in unseren Siedlungsstrukturen mit sich bringen.

Das Kapitel soll dabei helfen einer (Teil-)Forschungsfrage meiner Arbeit nachzugehen, welche Herausforderungen und Potentiale, in erster Linie aus wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht, in Bezug auf ein Leitbild der „kurzen Wege“ zu erwarten sind?

#### **Leitbildkritik**

Ein Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ erfährt „aufgrund der ihm innewohnenden Annahme eines einfachen Zusammenhangs von Siedlungsdichte und Verkehrsreduktion“ (Beckmann et al. 2011:28) häufiger Kritik. Forschungsergebnisse zeigen, „dass eine verdichtete und durchmischte Siedlungsstruktur lediglich eine notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzung“ (ebd.) für eine „kurze Wege“-Struktur ist. Es seien eben gleichzeitige Veränderungen der Rahmenbedingungen, etwa in der Mobilität notwendig.

Durch eine „Umorganisation“, also durch eine „bessere räumliche Zuordnung“ städtischer Aktivitätsstandorte ließen sich effektivere verkehrsmindernde Raumstrukturen erzeugen (vgl. Wegener 1999:47).

Sieht man sich Handlungsmotive und Präferenzen an, welche zu komplexen Verkehrs- und Siedlungsmustern führen, seien diese sehr vielfältig und „entziehen sich einer leichten Steuerbarkeit.“ Daher gibt es für den einzelnen Haushalt folgende Aspekte, welche einem Leben mit kurzen Wegen entgegenstehen (vgl. Beckmann et al. 2011:28):

- Trennung der Funktionen auf individueller Ebene bspw. aufgrund beruflicher Präferenzen in einem ausdifferenzierten Arbeitsmarkt,
- Leichtigkeit der Entkopplung des individuellen Handelns vom Raum aufgrund guter Verkehrsinfrastruktur und niedriger Energiekosten (dadurch geringe Relevanz der strukturell-baulichen Komponente), (ebd.)
- mangelnde Handlungsautonomie aufgrund beruflicher und wirtschaftlicher Zwänge, (ebd.)

- Wunsch nach individueller Freizeitgestaltung, welche bspw. nur an bestimmten Orten möglich ist und dadurch lange Wege erfordert (Freizeitverkehr) (vgl. ebd.).

Bei einem möglichen Mobilitätswandel sind es vor allem auch Herausforderungen, wie etwa Gewohnheiten im Bereich des täglichen Wirtschaftsverkehrs, welche zu bewältigen sind. Diese Art des Verkehrsaufkommens, wie private selbständige Unternehmer die wenig Zeit haben und zum nächsten Termin eilen müssen, können nicht, zumindest außerhalb von Ballungsräumen, mit dem derzeitigen vorherrschenden öffentlichen Verkehrssystem – mit geringer Taktung – verkehren und arbeiten. Diese Wirtschaftstreibende haben oft einen großen Anteil an der Wirtschaftsleistung und spielen daher auch bei politischen Entscheidungsprozessen, zu Gunsten eines leistungsfähigen ÖPNV etc., eine große Rolle. Ein Wandel in der Mobilitätskultur erscheint jedenfalls, aufgrund einiger dargelegter derzeitiger Trends, als möglich.

Eine zentrale Herausforderung, um eine „Stadt der kurzen Wege“ zu realisieren, stellt eine Durchsetzung von höheren Dichten und Nutzungsmischung in unseren Siedlungen dar. Nutzungskonflikte, eine höhere Störungsintensität (vorrangig Lärmemissionen; Nachbarschaftsstreitigkeiten in Wohngebieten usw.) sind an der Tagesordnung und nehmen tendenziell eher zu (siehe bspw. S. 79, 99).

#### 4.1.1 Gesellschaftliche Trends

Im Bereich der Gesellschaft gibt es, neben den erwähnten Aspekten welche diesem Leitbild in der Lebensrealität der Menschen entgegenstehen, Tendenzen welche zunehmend für ein Leitkonzept der „kurzen Wege“ und deren Vorteile sprechen.

Es lässt sich eine Veränderung im **Mobilitätsverhalten** feststellen. Ein Trend hin zu mehr Fahrradverkehr ist zu erkennen (vgl. Beckmann et al. 2011:59f). Zwar hält sich hartnäckig in Teilen der Gesellschaft die Meinung der Autoverkehr wächst stetig an, was für manche Regionen der Welt, wie in Asien, gelten mag, jedoch nicht für Mitteleuropa bzw. in ähnlich hochentwickelten Räumen. In weltweit bedeutenden Metropolen wie New York, Zürich sowie in Wien sinkt der Motorisierungsgrad seit Jahren, auch wenn der subjektive Eindruck oft das Gegenteil vermuten lässt. Zumindest in der Großstadt entscheiden sich immer mehr Menschen dafür, ohne eigenem Auto auszukommen (vgl. Pruckner 2012:o.S.). Eine Studie in Deutschland stellt bspw. zum Erhebungsjahr 2008 im Vergleich zum Jahr 2002 fest, dass sich der jahrzehntelange Trend hin zum Autoverkehr, bei einer gleichzeitigen Abnahme der Fortbewegungsart zu Fuß oder mit dem Fahrrad nicht fortsetzt. Vor allem eben in Städten sei eine deutliche Veränderung hin zu mehr Wegen zu Fuß, mit dem Fahrrad sowie dem ÖPNV zu erkennen. Ebenfalls lässt sich ein Rückgang bei der emotionalen Bindung von vorwiegend jüngeren an das Auto messen. Das Auto galt lange Zeit als Statussymbol, wird allerdings von immer mehr Menschen einfach nur als Mittel zum Zweck, nämlich als Fortbewegungsmittel von A nach B, rein funktional, angesehen. Die Generation Auto, welche in der Nachkriegszeit im 20. Jahrhundert aufgewachsen ist, wird hingegen immer älter (vgl. Beckmann et al. 2011:59f).

Doch gerade im ländlichen Raum dominiert der Autoverkehr als Fortbewegungsmittel stark (siehe 2.2 Siedlungsdichte und Verkehr). In dünn besiedelten Siedlungsstrukturen würde das Leben ohne Auto vor allem von Älteren stark eingeschränkt, da man ansonsten vom derzeitigen schlechten ÖV-Angebot abhängig wäre. Eine Forcierung von Wohnformen für ältere Menschen wie betreutes Wohnen, Seniorenheimen in zentralen Lagen ist notwendig, um das Leben auch im hohen Alter so lange und vital wie möglich zu gestalten. Der **demografische Wandel** und dessen Bewältigung sprechen für eine „kurze Wege“-Struktur. Für ältere Menschen wird es dadurch leichter am gesellschaftlichen Leben weiterhin selbstständig teilhaben zu können, indem die Mobilität im Alltag einfacher zu gewährleisten ist und Dienstleistungen wie Ärzte usw. sowie Nahversorger wohnungsnah erreichbar sind. Diese Auswirkungen des demografischen Wandels werden auch bspw. später in der Arbeit im behandelten IREK der Mittelzentrumsregion Simbach als zentrale Herausforderung gesehen und als wesentliche übergeordnete Zielsetzung für diesen Untersuchungsraum eingeordnet (siehe 5.3.2) (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016:33).

Wo **Bevölkerungswachstum** herrscht, ist eine „kurze Wege“-Siedlungsstruktur ebenfalls besonders sinnvoll. Es werden bspw. in Österreich im Jahr 2030 rund 9 Millionen Menschen leben. Das Wachstum wird primär in großen Städten und deren Umland stattfinden. Gleichermaßen Bezirkshauptstädte werden als regionale Zentren, wie andere Kleinstädte, weiteren Zuzug registrieren (vgl. Gansterer 2013:o.S.). Der Druck auf verfügbare Flächen für Wohnbauland, Gewerbegebiete etc. wird in Ballungsräumen weiter zunehmen. Das Flächensparen, damit kompakte flächen- und verkehrssparsame Siedlungsstrukturen werden eine ansteigende Legitimation erfahren.

Bis zum Jahr 2030 wird es in Österreich ca. 1,6 Millionen *Ein-Personen-Haushalte* geben. Aus diesem Grund wird der Bedarf an Wohnraum, vor allem an kleineren Wohnungen, steigen und es sinke damit auch der Bedarf am klassischen Familienauto. In nächster Zeit werde damit auch die Anzahl der *autofreien Haushalte* weiter ansteigen. Daher wird es in Zukunft noch wichtiger werden den Faktor Mobilität im Wohnungs- bzw. Städtebau stärker zu berücksichtigen, um entsprechende zeitgemäße Angebote zu schaffen. Der Anschluss der eigenen Wohnung an den ÖV, an eine exzellente Radverkehrsinfrastruktur, an ergänzende Mobilitätsangebote (Carsharing usw.) sowie aber auch an qualitätsvolle Freiflächen in den einzelnen Stadtvierteln, um weite Wege etwa zu Erholungsflächen zu vermeiden, werden daher zukünftig an Bedeutung gewinnen (vgl. Gansterer 2015:o.S.).

Zumindest in einigen Teilen in der Gesellschaft wird eine **Wiederentdeckung der räumlichen Nähe** gefeiert und man steht stolz zu einem ökologisch bewussten nachhaltigen Lebensstil (vgl. Beckmann et al. 2011:60f). Der Anteil der Bevölkerung welche in dicht gemischten Stadtquartieren, mit einer großen Angebotsvielfalt an Konsum- und Kulturgütern, sowie an diversen Freizeitmöglichkeiten und einem gewissen urbanem Lebensstil, leben wollen, wächst stetig. Dies sind vor allem Haushaltstypen wie vorwiegend jüngere Berufstätige, StudentInnen, kinderlose Paare, Singles oder Akademikerfamilien. Vielfalt findet man besonders in innerstädtischen Quartieren größerer Städte. In der Stadtstruktur lassen sich solche Quartiere häufig durch eine erfolgreiche Entwicklung und Aufwertung, welche demungeachtet häufig auch eine deutliche Erhöhung der Miet- und

Wohnungspreise mit sich bringt, erkennen (Gentrifizierungsprozesse). Jene Vorteile von solchen Wohnstandorten in kompakten, funktionsgemischten Stadtquartieren, mit vorwiegend fußläufigen Erreichbarkeiten werden oft positiv wahrgenommen und beliebter (vgl. Jessen 1997:66).

Es wird die Bedeutung von **Carsharing** sowie Bikesharing weiter ansteigen. So werden in Deutschland bspw. etwa 10 % der zugelassenen Elektro-Fahrzeuge in Carsharing-Flotten verwendet. Ein Vorteil sei, dass die Anschaffungskosten beim Carsharing auf viele Personen verteilt werden. Viele NutzerInnen machen ihre erste Erfahrung mit E-Autos beim Carsharing. Sehr praktisch ist, dass *E-Carsharing* eine kalkulierbare Nachfrage nach Ladeinfrastruktur schaffe. Multimodale Verkehrslösungen sind von hoher Wichtigkeit. Schnittstellen an denen der ÖV und modernere Mobilitätsdienstleistungen, wie eben Car- bzw. Bikesharing oder Taxi, zusammentreffen werden wichtiger (vgl. Gansterer 2016a:o.S.).

#### 4.1.2 Wirtschaftlicher Strukturwandel

Ein stattfindender Strukturwandel in der Wirtschaft besitzt durchaus große Potentiale für eine „kurze Wege“-Struktur in unseren Siedlungsräumen. Eine Verlagerung von Produktionsstätten ins Ausland aufgrund der Globalisierung sowie eine generell veränderte Produktionsweise bzw. Wertschöpfungskette in bestimmten Branchen führen u.a. dazu, dass vormals industriell geprägte Areale und Gebäude in gut erschlossenen Lagen neu genutzt werden können (vgl. Beckmann et al. 2011:54).

Der **Dienstleistungssektor** hat massiv an Bedeutung gewonnen und spielt durch kleinere Betriebsgrößen und weniger störende Emissionen (Lärm, Umweltverschmutzung etc.) eine wesentliche Rolle, um Nutzungsmischung in Gebieten mit vorwiegend Wohnfunktion einfacher umzusetzen. Der Prozess der Digitalisierung ermögliche zudem – durch etwa einer stärkeren Vernetzung und flexible Arbeitszeiten – eine dezentrale Organisation von Arbeitsplätzen und eine ansteigende Chance, „kurze Wege“ zu schaffen. Auch das Arbeiten von zu Hause bspw. in der Kreativwirtschaft wird durch aktuelle Kommunikationstechnologie erleichtert (vgl. ebd.).

Der **Einzelhandel** ist dabei genauso von einem dynamischen Wandel betroffen. In größeren Städten sind zwar innerstädtische Lagen gefragt, jedoch nimmt die Versorgungsqualität in den Stadtteilen ab, welche für ein Leitkonzept der kurzen Wege wichtig ist. Anstatt der Tante Emma-Läden um die Ecke hat zumindest fernab urbaner Quartiere der großflächige Einzelhandel das Angebot übernommen. Es sind in erster Linie die riesigen Verbrauchermärkte wie Baumärkte, Möbelhäuser mit breitem Sortiment sowie Supermärkte und Discounter, welche außerhalb der Wohnsiedlungen quasi ausschließlich auf Auto-orientierte KundInnen setzen und eine Antithese zur „Stadt der kurzen Wege“ darstellen. Sieht man sich die Entwicklungen im Einzelhandel an führt dies zwar zu einer skeptischen Einschätzung, was eine Umsetzung einer zukunftsfähigen Raumstruktur betrifft, doch es sind gerade auch hier Chancen (siehe bspw. 6.1.3.3 Exkurs: Fahrradverkehr als Lösung der Verkehrsprobleme? Einkaufen mit dem Fahrrad) vorhanden. Beim Einkaufsverhalten besitzt jede Person über eine gewisse

Entscheidungsautonomie, welche etwa bei den beruflichen Wegen nicht herrschen. Auch das Einkaufen im Internet (Online-Shopping) wird mittelfristig Auswirkungen auf eine „kurze Wege“-Siedlungsstruktur haben (vgl. Beckmann et al. 2011:54f).

Der Warentransport, vorwiegend mittels Lkw, ist ebenfalls zu berücksichtigen. Denn dieser sei genauso von diesem dynamischen Wandel betroffen. Gerade der Güterverkehr über weite Distanzen aber auch im Gegensatz dazu Last-Mile-Transporte (Stadtlogistik) bieten Möglichkeiten, um in der Logistikbranche im Hinblick auf ein Leitkonzept für „kurze Wege“ einiges zu verbessern (vgl. ebd. 58).

Eine Branche besitzt im Hinblick auf eine Legitimation einer „kurze Wege“-Raumstruktur eine besondere strategische Bedeutung, die **Automobilindustrie**. Interessant erscheint dabei besonders jene Frage – eines wesentlichen Ziels des „kurze Wege“-Leitkonzepts – der Reduktion des Autoverkehrs (MIV) zu sein. Ein für oder wider einer Reduzierung des motorisierten individuellen Verkehrssystems, hängt nicht unwesentlich mit den Befindlichkeiten einer der bedeutendsten Wirtschaftsbranchen weltweit zusammen. Man befindet sich hier inmitten des Spannungsfeldes Wirtschaftswachstum (Arbeitsplätze) vs. ökologischer Nachhaltigkeit.

Gerade in Deutschland, Europas führender Volkswirtschaft, ist man zu einem hohen Maß abhängig von der Autoindustrie. Am Wirtschaftsstandort sind es Millionen ArbeitnehmerInnen, welche direkt in den Autofabriken und indirekt in branchennahen Unternehmen, beschäftigt sind. Deshalb ist in Deutschland die Politik traditionell besonders eng mit der Autoindustrie und deren LobbyistInnen verstrickt. Da diese Arbeitsplätze von der Automobilindustrie für wirtschaftlich stabile Verhältnisse sorgen besteht von Seiten der Politik ein hohes Interesse die Arbeitsplätze zu erhalten. Der Zustand dieser Branche kann maßgeblich über politische Wahlerfolge entscheiden. Bundeskanzlerin Angela Merkel wird umgangssprachlich auch gern als „Autokanzlerin“ bezeichnet, denn sie muss die Autobranche zufrieden stellen (vgl. ARD Online 2017:o.S.).

Auch der Wirtschaftsstandort Österreich ist eng mit der deutschen Automobilindustrie verwoben. In meiner Untersuchungsregion Braunau-Simbach und deren Umgebung ist man ebenfalls durch die größten Betriebe und deren Arbeitsplätze (Automobil-Zulieferindustrie, Metallverarbeitung etc.) hauptsächlich von der Autobranche abhängig. Diese Abhängigkeit muss man in Bezug auf eine Legitimation bzw. mögliche Umsetzung eines Konzepts für „kurze Wege“, sowohl im Untersuchungsgebiet als auch allgemein im Städtebau bedenken.

Doch gerade die Automobilindustrie befindet sich im Wandel. Sie wird mittelfristig Produktionsverfahren umstellen müssen, da die derzeitige Form des Autos keine Zukunft mehr hat. In Deutschland setzte man vor allem auf Diesel-Produktion. Es werden hier vor allem besonders schwere Autos produziert, das heißt jene, die viel Sprit verbrauchen. Die französische Autoindustrie bspw. setzt vermehrt eher auf kleinere Fahrzeuge. Weltweit investiert man bereits viel im Bereich Forschung und Entwicklung für innovative Mobilitätsformen (Weiterentwicklung der Elektromobilität, autonomes Fahren etc.). Eine Produktion bzw. die Weiterentwicklung von Elektro-Fahrzeugen wurde in Deutschland bislang, teils mit Absicht und Strategie, stiefmütterlich behandelt. Die deutsche

Autoindustrie hat scheinbar, während die Konkurrenz aus Japan und den USA bereits fleißig Hybrid- und Elektro-Autos verkauft, allzu lange auf das falsche Pferd gesetzt (vgl. ARD Online 2017:o.S.). Der deutsche Automobilkonzern Volkswagen (VW) gibt zu, langfristig viele tausend Stellen, aufgrund der wirtschaftlichen Transformation hin zu einem veränderten Produktionsverfahren, abbauen zu wollen und das auch aus wettbewerbsgründen zu müssen: Bei der Produktion von Elektroautos benötige man langfristig weniger MitarbeiterInnen, da ein Elektroauto aus weniger Komponenten besteht als ein Fahrzeug mit herkömmlichen Verbrennungsmotor, so der Personalvorstand von VW (vgl. ARD Online 2016:o.S.). Der Wandel innerhalb der Autoindustrie, hin zu anderen Automodellen und Antriebsformen birgt Chancen. Dessen erfolgreiche Bewältigung, ohne dass tausende den Arbeitsplatz verlieren, wird einer der zentralen Herausforderungen in nächster Zeit sein.

Elektroautos werden häufig als zukunftsfähige Mobilitätsform angesehen. Man muss allerdings festhalten, dass mit Elektroautos bei weitem nicht alle durch den Autoverkehr verursachte Probleme gelöst werden. Ein MIV umgerüstet auf Elektrofahrzeuge ist aus Sicht der Raumplanung keine Dauerlösung. Es bleibt vor allem das Problem, dass das Auto zu viel Platz verbraucht, der dem öffentlichen Raum weggenommen wird (vgl. Gansterer 2016a:o.S.).

Der VW-Abgasskandal hat darüber hinaus jüngst gezeigt, dass Umweltstandards (Feinstaub-Grenzwerte) bewusst umgangen wurden und von Fahrzeugen im Verkehrsgeschehen nicht eingehalten werden können. Der deutsche Autobauer musste von der US-Justiz verklagt werden. KundInnen wurden absichtlich betrogen und mit manipulierten Dieselmotoren wurde die Umwelt vergiftet (vgl. ARD Online 2017:o.S.). Dieselpartikel tragen besonders zur hohen Feinstaub-Belastung in unseren Städten bei und führen zu massiven gesundheitlichen Schäden. Diese Entwicklungen bestätigen eine erhöhte Legitimation eines Leitkonzepts für „kurze Wege“, sowie eine dafür anzustrebende Reduktion des MIV.

#### 4.1.3 Ökologische Faktoren

Es belegen zahlreiche wissenschaftliche Studien, dass der Mensch als Auslöser für die gravierenden **Klimaveränderungen** in den letzten Jahrzehnten maßgeblich verantwortlich ist. Dazu zählen Einflüsse wie der Ausstoß von Kohlenstoffdioxidemissionen durch die Verbrennung fossiler Energieträger, im Industrie- und vor allem eben auch im Verkehrssektor, durch den MIV. Hinzu kommen noch lebensstilbedingte Zunahmen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, der vorwiegend in der Massenproduktion von Agrargütern (wie bspw. Fleisch) bzw. in der Konsumgüterindustrie verursacht wird (vgl. Beckmann et al. 2011:47).

Wenn auch einige wenige, wie offensichtlich der amtierende US-Präsident, den anthropogenen Einfluss des Klimawandels leugnen, unumstritten ist, dass der Mensch zumindest dafür gesorgt hat, dass sich das Klima global gesehen viel schneller verändert. Dies geschieht mit all den drastischen Folgen für Gesellschaften, überall in nahezu jeder Weltregion. Sei es direkt durch den Verlust der Lebensgrundlagen – wie unnutzbar gewordene landwirtschaftliche Flächen sowie Ernteauffälle – oder

indirekt durch die Auswirkungen globaler Migrationsbewegungen (Flüchtlingsströme), weg von den vom Klimawandel schlimmsten betroffenen Gebieten, in Richtung wohlhabendere Länder der Erde.

Aber nicht nur in einem globalen Maßstab, sondern auch in den Städten bzw. Stadtregionen selbst werden vermehrt lokale „Veränderungen des Mikro- und Mesoklimas beobachtet“, wie durch den „Verlust von Kaltluftentstehungsgebieten“. Eine wesentliche Ursache dafür ist die **Flächenneuinanspruchnahme** für Siedlungen und Verkehrsinfrastruktur. Also hauptsächlich die Versiegelung der Böden und dem einhergehenden Verlust an Biodiversität. Dadurch werden miteinander verbundene Grün- und Freiflächen – welche nicht nur für die Tier- und Pflanzenwelt wichtig sind – immer seltener. Darüber hinaus kann eine zunehmende Bodenversiegelung, bzw. auch eine zu intensive Landwirtschaft im Zusammenspiel mit regionalen und lokalen Einflüssen des Klimas, besonders dramatische Auswirkungen haben (vgl. Beckmann et al. 2011:48f). In meinem Untersuchungsgebiet konnte man dies in Form einer Hochwasserkatastrophe in Simbach (siehe 6.3 Beispiel 3: *Grüne Mitte Simbach*) beobachten.

Das Einsparen von Flächen gemeinsam mit einer Reduktion des MIV sowie deren klimaschädliche Emissionen, bleibt ein wesentliches Ziel in der Raumentwicklung. Es ist aus ökologischer Perspektive eine Legitimation eines Leitkonzepts der „kurzen Wege“ unbestritten.

#### 4.2 Steuerungsinstrumente, gesetzliche Rahmenbedingungen sowie Anpassungsbedarf

Hier werden Steuerungsinstrumente und gesetzliche Rahmenbedingungen für eine flächensparende Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, sprich einem Konzept der „kurzen Wege“ vorgestellt. Es soll hier geklärt werden, welche Steuerungsinstrumente und gesetzliche Rahmenbedingungen bereits vorhanden sind und wo Anpassungsbedarf besteht (vgl. Beckmann et al. 2011:71).

Neben dem Raumordnungs- sowie Bauplanungsrecht werden einige finanz-, steuer- und förderpolitische Instrumente (vorrangig in Deutschland) unter dem Aspekt untersucht, inwiefern sie in der Lage seien, die Siedlungsentwicklung und den Verkehr in eine für „kurze Wege“ förderliche Richtung zu lenken bzw. wo weiterer Handlungsbedarf wahrnehmbar ist. Tangiert werden neben dem Raumordnungs- und Bauplanungsrecht (überörtliche und örtliche Raumplanung) weitere relevante Bereiche des öffentlichen Rechts, wie des Steuerrechts (bspw. Grundsteuer und Wohnbauförderung etc.), der Umweltgesetzgebung sowie Bereiche der Verkehrspolitik (vgl. ebd.).

In diesem Kapitel soll u.a. eine wesentliche Forschungsfrage meiner Arbeit beleuchtet werden: Welche Hemmnisse und Herausforderungen in Bezug auf ein Konzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ sind in den gesetzlichen Rahmenbedingungen der institutionellen Planungspraxis vorwiegend in Deutschland (Bundesraumordnungsgesetz, Raumordnungsgesetze der Länder, Baurecht; Bauplanungsrecht, Bauleitplanung) und Österreich (Raumordnungs- und Baugesetze der Länder bzw. Landesbauordnungen usw.) zu finden? Wo soll man nachbessern?

Wo genau bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen und Steuerungsinstrumenten nachzubessern ist bzw. andere Maßnahmen zu setzen sind, um zukunftsfähige Siedlungsstrukturen im Sinne eines

Leitkonzepts der „kurzen Wege“ zu schaffen, wird im Kapitel 6. Handlungsempfehlungen, insbesondere unter 6.1 Handlungsempfehlungen allgemein, geordnet nach verschiedenen Handlungsfeldern und anschließend unter 6.2 Handlungsempfehlungen konkret im Untersuchungsgebiet ausführlicher dargestellt.

#### 4.2.1 Raumordnung und Raumplanung

Es werden nun generell Rahmenbedingungen (Gesetze und Grundlagen) vorgestellt, um das Konzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ in unseren Siedlungsstrukturen zu implementieren. Zuerst wird zur besseren Einordnung auf die gegenwärtige Situation der Raumordnungsplanung und dessen Herausforderungen eingegangen.

##### Raumordnungsplanung Status quo und Herausforderungen

Es hat sich die Raumordnungspolitik seit den 1970er Jahren, auch im Hinblick der Herausforderungen der Raumordnung, grundlegend verändert. Zwar haben sich manche zentrale Aufgaben wie die Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse nicht verändert, allerdings geht es gegenwärtig viel weniger um einen allumfassenden räumlichen Ordnungsanspruch. Wichtig sei heutzutage ein pragmatisches Verhältnis, aber dennoch keinesfalls verzagtes, zum politisch-administrativen Entscheidungssystem sowie zur Öffentlichkeit (vgl. Blotevogel 2012:38).

Raumordnungsplanung bedeutet immer eine möglichst objektive Abwägung unterschiedlicher Interessen (vgl. Experteninterview D 2017).

Generell ist es notwendig, dass die Raumordnung- bzw. Planung strategischer und zugleich kommunikativer sowie vernetzter wird. Entscheidend sei, dass die Raumordnungsplanung ihre Beiträge zur Lösung aktueller gesellschaftlicher Probleme und Herausforderungen einbringt. Sie besitzt dafür exzellente Argumente sowie auch effektive Instrumente, welche verstärkt selbstbewusster in aktuelle Debatten eingebracht werden müssen. Dabei sei es nicht die Planung selbst, welche gegenwärtig die zu lösenden Probleme definiert, sondern das politisch-gesellschaftliche System (vgl. Blotevogel 2012:38f).

Sowohl harte als auch weiche Instrumente der Planung seien von Nöten. Entscheidend ist immer eine kluge Abwägung beider Formen der Planungsinstrumente zu verwenden. Dabei heißt es grundsätzlich: „Weiche Formen der Kommunikation und Konsensbildung soviel wie möglich, harte Formen der Zielbindung soviel wie nötig“ (ebd.). Ein vermehrter Einsatz von rein informellen Planungsinstrumenten, mache jedoch harte Raumordnungsplanung nicht überflüssig. Daher bleiben „verbindliche raumordnerische Entscheidungsprozesse“ nach wie vor wichtig. Da es sehr naiv wäre zu glauben, alle Problemlösungsfelder unserer bebauten Landschaften mit „weichen Handlungsformen“ lösen zu können. Gerade bei sehr kontroversen Projekten und Verteilungsentscheidungen, bei Belangen von übergeordnetem öffentlichen Interesse, wo es immer lokale Gewinner und Verlierer geben wird (bspw. Standortentscheidungen für ein Atommüll-Endlager;

Planungsentscheidungen mit ideologisch sehr verhärteten Interessenkonflikten, wie Beeinträchtigung des Naturschutzes durch den Bau von hochrangigen Straßenverkehrsprojekten; Entscheidungen ohne breite Akzeptanz in der Bevölkerung, wie eine Einschränkung des Autoverkehrs aufgrund des Klimaschutzes etc.) sind harte Steuerungsinstrumente unvermeidlich. Als Beispiel dafür, dass gesetzlich legitimierte formelle Planungsinstrumente allein bei weitem nicht mehr ausreichen, dient etwa das Projekt „Stuttgart 21“, mit den dortigen Protesten von Seiten der BürgerInnen. Eine breite politische und gesellschaftliche Legitimität von Planungsentscheidungen erreicht man nur wenn auch mit einer sorgfältig koordinierten Bürgerbeteiligung und professionellen Kommunikation nach außen gearbeitet wird (vgl. ebd. 38f).

Jedoch darf Raumordnungspolitik nicht zu einem rein ausschließlich „fallbezogenen Problemlösungsmanagement“ (ebd.) verkommen. Eine wesentliche Stärke der Raumordnung besteht darin, dass Leitvorstellungen der nachhaltigen Raumentwicklung vorhanden sind, welche über eine breitere Akzeptanz und normative Basis, auch in weiten Teilen der Bevölkerung, verfügt. Damit bieten sich Möglichkeiten, um jenseits des tagespolitischen Theaters der Aufmerksamkeit, auch längerfristige Entwicklungen mit all den Chancen und Risiken im Überblick zu haben (vgl. Blotevogel 2012:39). Das Leitkonzept für „kurze Wege“ und eine verstärkte Umsetzung dessen in der Planungspraxis könne von diesen Stärken profitieren.

Beispiele für langfristige Herausforderungen und Problemstellungen in der Raumordnung, welche durch Wissenschaft und Planungspraxis legitimiert und damit in politischen Entscheidungsprozessen Verwendung finden:

- Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen (Schutz von Böden, Wasser, Luft, Funktionsfähigkeit von Ökosystemen)
- Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme für Siedlungen und Verkehr
- Erhaltung und Attraktivierung von Innenstädten und historisch gewachsener Siedlungsstrukturen
- Anpassung der Siedlungsstruktur an sanfte Verkehrsmittel (Fuß- und Fahrradverkehr, ÖPNV)
- Sicherung und Forcierung der lokalen Daseinsvorsorge, wohnungsnah, auch im ländlichen Raum
- Räumliche Anpassung an die Folgen des Klimawandels
- Räumliche Anpassung an die Folgen des demografischen Wandels
- Langfristige Sicherung von Standorten und Trassen in den regionalen Raumentwicklungskonzepten und kommunalen Flächenwidmungsplänen für Infrastruktur von hohem übergeordnetem Interesse (Standorte für erneuerbare Energien, Hochgeschwindigkeitsbahntrassen etc.).

(vgl. Blotevogel 2012:40).

Diese Herausforderungen und Problemstellungen finden sich auch in den Zielen bzw. Strukturprinzipien im dargestellten Leitkonzept der „kurzen Wege“ bzw. in den analysierten IREK (siehe Kap. 5.) wieder.

Zu häufig reagieren politische EntscheidungsträgerInnen zu „kurzatmig mit Ad-hoc-Problemlösungen im Horizont einer Legislaturperiode“ (ebd.). Ein langer Atem ist Voraussetzung, um eine nachhaltige Raumstruktur – damit auch eine „Stadt und Region der kurzen Wege“ – zu schaffen bzw. zu bewahren. Raumstrukturen lassen sich aufgrund einer hohen zeitlichen Persistenz von Gebäuden, Infrastruktur sowie Eigentums- und Nutzungsverhältnissen nur schwer verändern. Gerade deshalb ist es entscheidend, die vielen langfristigen und oft irreversiblen räumlichen Auswirkungen, die nun mal planerische Entscheidungen häufig mit einer einhergehenden Flächenneuinanspruchnahme mit sich bringen, im Sinne einer zukunftsfähigen Raumordnung sorgfältig abzuwägen (vgl. Blotevogel 2012:39).

Um diese Problemstellungen und Herausforderungen erfolgreich bewältigen zu können, sind Raumordnung und kommunale Planung, trotz divergierender Interessen, aufeinander angewiesen und lassen sich nur durch ein konstruktives Zusammenwirken lösen (vgl. Blotevogel 2012:40).

#### 4.2.1.1 Planungsrechtliche Grundlagen in Österreich und Deutschland

Da sich das Untersuchungsgebiet (Braunau-Simbach) meiner Arbeit, welches noch Gegenstand einer genaueren Analyse ist, auf zwei Staaten (Österreich und Deutschland) erstreckt, wird hier zunächst kurz ein Überblick über die institutionelle Planungspraxis beider Länder gegeben. Damit wird auf zwei unterschiedliche Raumplanungssysteme und deren raum- und baurechtlichen Materien eingegangen. Dies soll auch als Basis für die später dargestellten übergeordneten Grundlagen, Pläne und Programme beider untersuchter interkommunaler Raumentwicklungskonzepte (siehe 5.2.1 bzw. 5.3.1) der Untersuchungsregion in Oberösterreich und Bayern dienen.

##### Planungssystem in Österreich

In Österreich wird *Raumordnung und Raumplanung* von Bund, Ländern, Städten sowie Gemeinden wahrgenommen und sei „kompetenzrechtlich eine komplexe Materie“ (ÖROK 2017a:o.S.). Demnach wird der Bund aufgrund der sektoralen Zuständigkeiten und die 9 Bundesländer werden aufgrund „der umfassenden Planungsbefugnis nach der Generalklausel des Bundesverfassungsgesetzes tätig“ (ebd.).

Es gibt im Gegensatz zu anderen Staaten „keine ‚Rahmenkompetenz‘ des Bundes“ und die „Landesgesetze bilden die gesetzliche Grundlage für die überörtliche und örtliche Raumordnung und Raumplanung“ (ebd.). Damit gibt es 9 unterschiedliche Raumordnungsgesetze (mit Teils unterschiedlichen Bezeichnungen) in Österreich (vgl. Kanonier 2015:10f). Doch Kanonier erwähnt (ebd.): „Grundlagen der Raumplanung in Österreich – auch nicht der Raumplanung im engeren Sinn – sind keineswegs ausschließlich in den Raumordnungsgesetzen der Länder enthalten“.

Dem Bundesverfassungsgesetz entsprechend fällt die Vollziehung der örtlichen Raumplanung in den eigenen Wirkungsbereich der einzelnen Gemeinden. Es können die Gebietskörperschaften in Österreich in allen Bereichen im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung planend tätig werden und Maßnahmen setzen (vgl. ÖROK 2017a:o.S.). Dies geschieht über den Flächenwidmungsplan sowie dem darauf basierenden Bebauungsplan. Beide entstehen durch eine Verordnung der Gemeinde. Bereits „in den 1960er Jahren wurde Raumplanung jedoch von den AkteurlInnen als gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden erkannt“ (ebd.). Anfang der 1970er Jahre wurde daher die *Österreichische Raumordnungskonferenz* (ÖROK) gegründet (vgl. ebd.). Als „permanentes Organ von Bund, Ländern und Gemeinden“ hilft die ÖROK bei „der Kooperation der genannten Gebietskörperschaften in Fragen der Raumordnung und Raumplanung sowie der Regionalpolitik“ (ÖROK 2017b:o.S.).

Da das Bauwesen (Baurecht) in Österreich der Landesgesetzgebung unterliegt, gibt es daher ebenfalls 9 unterschiedliche Bauvorschriften. Der Begriff der Bauordnungen gilt als Überbegriff für die vielfältigen baurechtlichen Normen der einzelnen Länder (vgl. Kanonier 2015:10).

### Planungssystem in Deutschland

In Deutschland wird der Begriff *Raumordnung* zwar im Grundgesetz genannt, doch dort nicht definiert. Bis zum Jahr 2009 gehörte sie „zur Rechtsmaterie, bei der der Bund die Kompetenz zur Rahmengesetzgebung besitzt“ (Blotevogel 2015:o.S.). Seit dem Jahr 2009 gehöre sie zur „Rechtsmaterie der konkurrierenden Gesetzgebung“ (ebd.). In diesem Rahmen „steht dem Bund das Recht zu, ein Gesetz über die Raumordnung zu erlassen“ (Beckmann 2011:72).

Formelle Instrumente der Raumordnung, die rechtlich normiert eine Bindungswirkung besitzen bilden zum einen die Gesetze zur Raumordnung und Landesplanung (setzt die Raumplanung um) sowie auch „Pläne und Programme der Raumordnung (gem. den Planungsgesetzen)“, die durch eine „förmliche Beachtens- und Berücksichtigungspflicht“ gültig werden (Blotevogel 2015:o.S.).

Eine Ministerkonferenz für Raumordnung berät auf Bundesebene regelmäßig über aktuelle Herausforderungen und gibt Empfehlungen für die Umsetzung in den Bundesländern. Sie ist Ausdruck eines kooperativen Föderalismus in der Raumordnungspolitik (ebd.).

Kommunale Planung ist in Deutschland nicht direkt Gegenstand der Raumordnung, sondern des kommunalen Bauplanungsrechts (Städtebaurecht) (siehe nächstes Kapitel). Rechtsgrundlage ist das Baugesetzbuch (BauGB), das bundesweit einheitliche Planungsnormen vorgibt. Wichtigste Instrumente der (kommunalen) Bauleitplanung, welche sich von Bauordnungsrecht und Stadtplanung (dient primär inhaltlicher Fragestellungen) bzw. Stadtentwicklungsplanung unterscheidet, sind der Flächennutzungsplan und der Bebauungsplan (vgl. Blotevogel 2015:o.S.; vgl. Fürst 2010:83f). Das Bauordnungsrecht ist hingegen das Regelwerk, welches sich auf das objektgebundene Bauen (wie Sicherheits- und Gestaltungsvorschriften von Gebäuden) bezieht, während Bauleitplanung auf die Bodennutzung bzw. Raumnutzung fokussiert (vgl. Fürst 2010:83).

## Bundesraumordnungsrecht (Deutschland)

Es befinden sich zentrale Instrumente für die Steuerung der Flächennutzung im Bundesraumordnungsgesetz (ROG). Seit dem Jahr 1998 ist im Raumordnungsgesetz des Bundes in Deutschland „die Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung verankert“ (§ 1 Abs. 2 ROG) (Beckmann et al. 2011:71f), welche „die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt“ (ebd. 72). Im Jahr 2006 wurden von der Ministerkonferenz für Raumordnung auf „Bundesebene drei ‚Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland‘ entwickelt: Wachstum und Innovation, Daseinsvorsorge sichern, Ressourcen bewahren sowie Kulturlandschaften gestalten“ (ebd.). Diese bilden eine Grundlage „für das gemeinsame Handeln von Bund und Ländern“ (ebd.). Beim ROG werden „Aussagen zur Raumordnung in den Ländern (§ 8 ROG)“ definiert. Welche in bestimmten Teilen mit einer abweichenden Gesetzgebung auf die Bundesraumordnung reagieren können (vgl. ebd. 72f).

Im ROG sind Aussagen über die anzustrebende Raumstruktur und Raumnutzung enthalten. Damit diese verwirklicht werden können, gibt es den Ländern Instrumente, wie „etwa die Ziele und Grundsätze der Raumordnung [...]“ (ebd. 72). Das neue ROG enthält zwar nicht mehr nur bloße Rahmen-, sondern auch Vollregelungen, doch nach wie vor wird es durch Landesrecht ergänzt (vgl. ebd.). Es sieht vor, „dass in den Ländern für das gesamte Landesgebiet ein landesweiter Raumordnungsplan (Nr. 1) und für die Teilräume der Länder Regionalpläne aufzustellen sind (Nr. 2)“ (ebd.) (siehe bspw. Kapitel 5.3.1).

Wichtige Anforderungen und Regelungen der Raumordnung, wie Flächensparsamkeit und Biodiversität, beanspruchen bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen keine absolute Gültigkeit. Sie sind immer mit anderen definierten Erfordernissen der Raumordnung abzuwägen. Dazu zählen bspw. die wirtschaftliche Entwicklung strukturschwacher Räume sowie die Schaffung ausgeglichener Verhältnisse, etwa im Hinblick auf Infrastrukturen (vgl. Beckmann et al. 2011:73).

Das alte Raumordnungsgesetz sah die Siedlungstätigkeit noch „räumlich konzentriert auf ein ‚System leistungsfähiger zentraler Orte‘ “. Hier ist das neue Raumordnungsgesetz „weiter gefasst, weil es vor den zentralen Orten ‚vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur [...] nennt‘ “ (ebd. 73). Anzuführen sei, dass das aktuelle Raumordnungsgesetz in Deutschland zudem die Verbindung der Siedlungstätigkeit mit einem leistungsfähigen ÖPNV-Netz nicht mehr erwähnt (vgl. ebd.). Demnach habe die Novellierung des ROG „kaum Auswirkungen auf die Umsetzung einer flächensparenden Verkehrs- und Siedlungsentwicklung“ (ebd. 73), und damit auch nicht auf ein mögliches Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“. Denn in der Praxis werden die neu eingeführten Änderungen im ROG kaum Auswirkungen auslösen (vgl. ebd.). Man könne davon ausgehen, schreiben Beckmann et al. (2011:73f), „dass die Planungsträger von den gegebenen rechtlichen Instrumenten, den Flächenverbrauch zu begrenzen“, auch unter den neuen Gesetzen

„relativ wenig Gebrauch machen werden.“ Ein wesentliches Problem der Raumordnung bleibe deren Umsetzung in der Landes- und Regionalplanung sowie auf kommunaler Ebene (vgl. ebd. 74).

### *Bauplanungsrecht (Deutschland)*

Es lässt sich das Baugesetzbuch des Bundes in das Allgemeine und das Besondere Städtebaurecht gliedern. Das Besondere Städtebaurecht behandelt städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen. Dessen Instrumente zielen dabei auf eine bestandsorientierte Siedlungsentwicklung (Innenentwicklung) ab und dienen somit einer Erhöhung des Gebrauchswertes im Siedlungsbestand (vgl. Beckmann et al. 2011:74).

„Das Prinzip der nachhaltigen Entwicklung ist in § 1 Abs. 5 BauGB (Anm.: ähnlich wie im ROG) verankert: Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln“ (ebd.).

Durch den Allgemeinen Teil des Baugesetzbuches wird die (kommunale) Bauleitplanung geregelt. Sie umfasse wie erwähnt den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan und sei „das rechtliche Regularium der räumlichen Planung für das Gemeindegebiet auf der strategischen und projektbezogenen Ebene“ (ebd.) Deren Aufgabe sei es, „die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke unter Abwägung einer Vielzahl einzelfachlicher Aspekte vorzubereiten und zu leiten“. Das BauGB „enthält einen Katalog der städtebaulichen Belange sowie das umweltbezogene Abwägungsmaterial“ (ebd.).

Im Jahr 2004 wurde aufgrund des Europarechtsanpassungsgesetz-Bau (EAG-Bau) eine Novellierung des BauGB vorgenommen. Seitdem „wird Verkehr als eigenständiger Belang im Katalog des § 1 Abs. 6 BauGB“ angeführt (ebd. 75). Es heißt, dass bei der Aufstellung von Bauleitplänen gleichermaßen die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des ÖPNV sowie des nichtmotorisierten Verkehrs zu berücksichtigen seien (vgl. ebd.). Dies soll unter spezieller „Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ geschehen (ebd.). Das bedeutet, dass sich alle Verkehrsarten in die städtebauliche Ordnung einfügen sollen. Zusätzlich soll geprüft werden, wie durch Planung Verkehr vermieden bzw. verringert werden könnte (*Mobilitätsmanagement*) (vgl. Beckmann et al. 2011:75).

Im Jahr 1987 wurde eine *Bodenschutzklausel* „zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden“ eingeführt. Diese Klausel wurde um eine Aufforderung ergänzt, welche zum Ziel hat, „die Flächenversiegelung auf das notwendige Maß zu begrenzen“ (ebd. 74). Sie erfordert eine planerische Abwägung. Damit erhöht sich praktisch der Begründungsaufwand für eine Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich, sowie die Anforderungen an eine Abwägung (vgl. Jörissen & Coenen 2007:96f; zit. n. Beckmann et al. 2011:74). Diese Bodenschutzklausel hat somit im Zusammenhang mit der Förderung von Innenentwicklung eine besondere Bedeutung (vgl. Beckmann et al. ebd.).

**Innenentwicklung** heißt der Schlüsselbegriff, um Grund und Boden in Städten zu sparen und sei bereits schon länger „Gegenstand stadtentwicklungspolitischer Auseinandersetzungen und Zielbeschreibungen“ (Beckmann et al. 2011:74f; eigene Hervorhebung). Darunter werden alle Maßnahmen verstanden, welche im Gegensatz zur Erschließung im Außenbereich bei der Entwicklung von Städten und Siedlungen durchgeführt werden. Durch Nachverdichtung im Bestand (Zu- bzw. Anbauten) oder einer Nutzung von Brachflächen (Flächenrecycling) kann bspw. eine verträgliche Nutzungsmischung entstehen.

Hier wird nach wie vor auf die (rechtliche) Situation in Deutschland eingegangen.

Jene beschriebene planungsrechtliche Bodenschutzklausel (Sparsamkeits-, Schonungs- und Versiegelungsbegrenzungsgebot) unterstützt maßgeblich *Innenentwicklung* und *Flächenrecycling*: Da mit Grund und Boden „sparsam und schonend“ umgegangen werden soll, um zusätzliche Bodenversiegelung und eine „Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen auf das notwendige Maß zu begrenzen“, seien „die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen [...] (§ 1a Abs. 2 BauGB)“ (Beckmann et al. 2011:74f). Es gibt durch § 13a BauGB die gesetzliche Möglichkeit für Gemeinden, „für bestimmte Bebauungspläne der Innenentwicklung ein beschleunigtes Verfahren“ durchzuführen. Dadurch „soll den Innenstädten ein Standortvorteil gegenüber der ‚grünen Wiese‘ zuteilwerden“ (ebd. 75). So werden mehr Investitionen in die Innenstädte gelenkt, um verfügbare Brachflächen erneut zu nutzen (vgl. ebd.).

Wichtig sei auch, dass zentrale Versorgungsbereiche im Flächennutzungsplan dargestellt werden, besonders in der kommunalen Praxis. Damit könne man „das vorhandene Instrumentarium zum Schutz und zur Entwicklung von zentralen Versorgungsbereichen wirkungsvoll“ ergänzen (vgl. BMVBS 2010:12; zit. n. Beckmann et al. 2011:76).

Es ist jedoch anzuführen, „dass das Streben nach Innenentwicklung“ in der Planungspraxis nicht absolut oberste Priorität hat. Ein übergeordnetes „Ziel des Bundes sei die Stärkung von Wachstum und Beschäftigung“ (Beckmann et al. 2011:76). Daher lässt sich hier ein mögliches aufbauen von Investitionshemmnissen nicht vereinbaren. Zwar besteht eine klare Präferenz für Innenentwicklung, jedoch könne man festhalten, dass „Maßnahmen im Außenbereich weiter nötig blieben und nicht per se als städtebaulich und umweltpolitisch schädlich einzustufen seien“ (BMVBS 2010:47; zit. n. Beckmann et al. 2011:76).

Man sollte „die Wirksamkeit der Regelungen des Baugesetzbuches für eine flächensparende Siedlungsentwicklung und damit einer für eine Raumstruktur der kurzen Wege förderlichen Richtung“ (Beckmann et al. 2011:75f) daher nicht überschätzen. Demnach seien „weitere öffentliche Belange wie eine ausreichende Wohnungsversorgung der Bevölkerung sowie Belange der Wirtschaft“ ebenfalls in einer „Abwägung zu berücksichtigen“ (ebd. 76). Alle im BauGB aufgelisteten Belange seien gegeneinander und untereinander immer gerecht abzuwägen. Keiner der Belange genieße einen grundsätzlichen Vorrang. Zu erwähnen ist, dass wegen der großen Bedeutung des Gewerbes und der Einwohnerzahlen für den kommunalen Finanzhaushalt ein Interesse besteht, durch Gebietsausweisungen die Attraktivität für Investoren und potenzielle Neubürger zu steigern (vgl. Beckmann et al. 2011:76).

Im BauGB werden unter städtebauliche Sanierungs- sowie Entwicklungsmaßnahmen, weiterhin das Recht der Stadterhaltung und städtebauliche Gebote behandelt. Bei der Berücksichtigung der Flächeninanspruchnahme spielt das *Rückbau- und Entsiegelungsgebot* eine entscheidende Rolle. In der *Städtebauförderung* werden seit 1998 als Schwerpunkte unter anderem die Stärkung von Innenstädten und Ortsteilzentren (Berücksichtigung des Wohnungsbaus sowie der Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege), die Wiedernutzung von Brachen (Industrie-, Konversions- oder Eisenbahnflächen, zur Errichtung von Wohn- und Arbeitsstätten, Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, unter Berücksichtigung von Nutzungsmischung) sowie von flächensparenden Bauweisen definiert (vgl. Beckmann et al. 2011:76f).

Der Bund sollte beim Flächenrecycling als Vorbild dienen und vorangehen. Ungenutzte innerstädtische Grundstücke im Besitz des Bundes und bundeseigener Unternehmen sollen schneller einer Umnutzung bzw. Veräußerung zugeführt werden. An dieser Stelle wird ein wirkungsvolleres Immobilienmanagement des Bundes empfohlen (siehe 6.1.2 Handlungsfeld Siedlungsentwicklung, S. 90). Durch Maßnahmen zur Stärkung der Innenentwicklung soll das Ziel der Reduktion der Flächeninanspruchnahme neue Impulse bekommen (vgl. ebd.).

In Österreich werden von der *ÖROK* umfangreiche Empfehlungen zum Thema Flächensparen und Flächenmanagement als zentrales planerisches Anliegen gegeben (vgl. *ÖROK* 2017c:14).

Bei Maßnahmen der Innenentwicklung sei es genauso von großer Bedeutung die Wohnumfeldqualität in den betroffenen Stadtteilen zu verbessern. Damit erhöht sich die gesellschaftliche und politische Akzeptanz für Verdichtungsmaßnahmen. Entscheidend ist eine hohe Qualität der öffentlichen Räume. Zudem sind eine attraktive soziale Infrastruktur, der Ausbau des ÖV (eine exzellente Erreichbarkeit von einzelnen Standorten) und nicht zuletzt eine soziale Ausgewogenheit der baulichen Entwicklung wichtig, um Segregation, eine Entstehung von sozialen Brennpunkten (Ghettoisierung) wie

„Wohlstandsenklaven“, zu vermeiden. Qualifizierungsmaßnahmen im städtischen Raum setzen Investitionen von Kommunen voraus (vgl. Koll-Schretzenmayr & Kramp 2009:163).

Handlungsempfehlungen allgemein dazu werden detailliert im Kapitel 6.1.2 (Steuerung der Siedlungsentwicklung) sowie konkret im Untersuchungsgebiet (6.2.1) gegeben.

#### 4.2.2 Weitere Steuerungsinstrumente und Rahmenbedingungen

Da das Planungsrecht eine relativ schwache Steuerungswirkung aufweist, stellt sich die Frage nach weiteren effektiveren Steuerungsinstrumenten (vgl. Beckmann et al. 2011:7). Es sei zu erkennen, dass räumliche Planung und Raumordnung, nicht allein – auch bei einer möglich langsam wachsenden Effizienz bei der Erreichung der Raumordnungsziele – in der Lage wäre, eine Neuorientierung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu bewerkstelligen. Demnach sind viele weitere Politikfelder, welche auf Siedlung und Verkehr einwirken, für ein Leitkonzept der kurzen Wege zu berücksichtigen (vgl. Krug 2005:171).

Eine entsprechende **Förderpolitik** (nicht zuletzt der EU) (vgl. Beckmann et al. 2011:38) sei zu überprüfen, welche entsprechend in Richtung einer „kurze Wege“-Struktur lenken könnte. Dabei ist etwa (vgl. ebd. 82) die *kommunale Wirtschaftsförderung* für strukturschwache Regionen zumindest kritisch einzuschätzen, was eine Reduktion der Flächenneuanspruchnahme betrifft. Vor allem wenn als Effekt herauskommt, dass Arbeitsplätze lediglich verlagert werden, ist dessen Wirksamkeit zu überdenken.

#### Steuer- und Umweltgesetzgebung

Eine angepasste Steuer- sowie Umweltgesetzgebung könne dabei helfen, um den Zielen in der Raumordnungsplanung näher zu kommen. Es seien teilweise Anreize vorhanden, welche primär für einen sparsamen Umgang mit Fläche kontraproduktiv sind. Deshalb sei „eine Korrektur der steuerlichen Rahmenbedingungen notwendig“ (Beckmann et al. 2011:7). Damit könne man die Motivation erhöhen, das Handeln zugunsten des Flächensparziels zu verändern und gleichzeitig die Wirksamkeit des Planungsrechts. Anpassungen sind etwa bei der Entfernungspauschale, der Grunderwerbsteuer sowie der Grundsteuer erforderlich (vgl. ebd.).

Eine derzeitige **Entfernungspauschale (Pendlerpauschale)** erhöht die Attraktivität, lange Wege zurückzulegen und sollte reformiert werden, um kurze Wege, welche vor allem mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden, zu belohnen (vgl. ebd.) (siehe 6.1.3).

Auch die **Grunderwerbsteuer** sei unter sozial- und umweltpolitischen Gesichtspunkten kritisch zu bewerten. Sie erweist sich in Bezug zur Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme als kontraproduktiv. Denn sie fördert den Neubau und benachteiligt den Kauf von Immobilien die bereits existieren. Hier gibt es verschiedene Vorschläge die Grunderwerbssteuer zu reformieren. Das Ziel ist auch hier Innenentwicklung. Dies lässt sich erreichen, indem man den Grundstückskauf in

Neuerschließungsgebieten verteuert und den Erwerb von Bestandsimmobilien begünstigt. Eine Reform bei der **Grundsteuer** sei ebenso vonnöten (siehe 6.1.2.1 S. 93) (vgl. Beckmann et al. 2011:7).

Bei der **Förderung von Wohn- und Wohnungseigentum** sind ebenfalls Reformen notwendig. In der **Wohnungsbauförderung** herrscht in Deutschland bspw. folgende Situation: Seit dem Jahr 2006 ist die Eigenheimförderung ausgelaufen. Spüren wird man allerdings diese Auswirkungen eines Zusammenspiels von Steuervergünstigung und günstigen Bodenpreisen in ländlichen Regionen insbesondere für die Entwicklung des Verkehrssektors noch viele Jahre. Unsere Siedlungsstrukturen sind geprägt durch eine über Jahrzehnte andauernde freundliche Politik, welche Zersiedelung fördert (das Eigenheim „im Grünen“). Diese Struktur in Form von Einfamilienhaussiedlungen könne bestenfalls langfristig langsam angepasst werden. In Deutschland gibt es neben der Wohnungsbauprämie u.a. mit der Eigenheim Riester-Rente ein weiteres Instrument, welches den Wohnungsneubau fördere. Hier wäre eher eine Schwerpunktsetzung auf Fördermittel sinnvoller, welche auf den Wohnungsbestand sowie dessen Sanierung abzielen. Ein weiterer Anreiz zum Bau von Eigenheimen und damit indirekt zur weiteren Flächeninanspruchnahme und Zersiedelung wird durch die **Bausparförderung** gegeben und ist damit auch kritisch einzuschätzen (vgl. ebd. 77).

Seit der Föderalismusreform in Deutschland im Jahr 2006 haben sich bei der **Umweltgesetzgebung** die Kompetenzen verschoben. Der Naturschutz wurde in die konkurrierende Zuständigkeit des Bundes überführt, wobei die Länder zum Teil Abweichungsrechte besitzen. Im Bundesnaturschutzgesetz heißt es, „dass erhebliche Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft zu vermeiden sind“ (ebd. 79f), sowie „unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen [...] durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen, gegebenenfalls auch durch Ersatzzahlungen auszugleichen“ seien (ebd.). Im Hinblick auf das Ziel, die tägliche Flächenneuanspruchnahme – wie in Deutschland auf 30 ha – zu reduzieren, wird beim Bodenschutz noch ein großer Handlungsbedarf im Bereich von flächensparenden Siedlungsstrukturen gesehen (siehe 6.1.1) (vgl. ebd.).

### Verkehrspolitik

Bei der Frage nach zukunftsfähigen Siedlungsstrukturen kommt der Verkehrspolitik eine besonders hohe Bedeutung zu. Es gibt auf Bundesebene in der Verkehrspolitik einige Bereiche wo man im Sinne einer „kurze Wege“-Struktur anknüpfen könnte. In Deutschland gibt es bspw. mit dem Bundesverkehrswegeplan ein zentrales verkehrspolitisches Instrument der Bundesregierung der die gewünschten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Länder und des Bundes enthält. Zwar werden „bei der Beurteilung der Bauwürdigkeit und Dringlichkeit der Vorhaben (,Vordringlicher Bedarf‘ oder ,Weiterer Bedarf‘) in den Bedarfsplänen für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege breiter angelegte Bewertungskriterien berücksichtigt“ (ebd. 81) – doch es liegt die Priorität weiter bei einem quantitativen Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur. Diese Problematik wurde im Kapitel 2.2.2 (Autobahnbau als Regionalentwicklung?) ausführlich dargestellt. Eine „Verknüpfung der Verkehrspolitik mit anderen Politikfeldern, durch die Verkehrsnachfrage generiert wird bzw. die durch Verkehrsauswirkungen betroffen sind“, sei nach Beckmann et al. (ebd.) noch immer deutlich

unterentwickelt. So heißt es, dass die Handlungstrias einer nachhaltigen Verkehrspolitik aus Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträglicherer Abwicklung nach wie vor eine wirksamere Umsetzung benötige. Daher soll Raum- und Verkehrsentwicklung verstärkt zusammen gedacht werden. Verkehrspolitik stellt sich nämlich wie Raumplanung als Querschnittsdisziplin dar (vgl. ebd.).

Eine zentrale Herausforderung der Verkehrspolitik in Zukunft wird jene Aufgabe sein, „weniger reaktiv als vielmehr aktiv an den Quellen und Senken des Verkehrs gestaltend anzusetzen“ (ebd.). Dies soll gleichermaßen auf der Bundesebene sowie für die darunter liegenden Ebenen in den Ländern gelten. Hier ist es bspw. in den Städten wichtig, „eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung umzusetzen und damit steuernd auf die Entstehung des Verkehrs einzuwirken“ (ebd.). Entscheidend sei eine generelle Entschleunigung des Verkehrs. Damit könne man zu einer Attraktivitätssteigerung kurzer Wege beitragen. Nachzudenken wäre demnach über Änderungen der geltenden Straßenverkehrsordnung, welche in der Tradition höherer Geschwindigkeiten stehe. Zu beachten sei diesbezüglich das System der funktionalen Trennung der Straßenräume (vgl. ebd.).

Eine Einführung von Straßenbenutzungsgebühren wäre nicht nur eine Möglichkeit, „Einnahmen für die Instandhaltung des Straßennetzes zu generieren, sondern sie ließe sich gleichzeitig zu einem Instrument der Steuerung der Verkehrsnachfrage ausbauen“ (ebd.). Dabei sei zu prüfen, unter Berücksichtigung welcher genauer Kostenbestandteile eine allgemeine Straßenbenutzungsgebühr einen Beitrag zur Umsetzung für eine „kurze Wege“-Struktur leisten könnte (vgl. ebd.).

Kommunen und Landkreise reagieren unterschiedlich auf die Herausforderung mit geringen Mitteln ihre Infrastruktur aufrechtzuerhalten, die ÖPNV-Finanzierung sicherzustellen und dabei zielgerichtet und integriert die Verkehrsentwicklung zu steuern. Dabei geschehe Verkehrsentwicklungsplanung „(mit Ausnahme der Nahverkehrspläne und der Bedarfsplanung für eigene Verkehrswege im Flächennutzungsplan) weitgehend ohne gesetzlichen Auftrag und nach Maßgabe der verfügbaren Planungskapazitäten und Planungsmittel“, so Beckmann et al. (ebd.).

Der Bund hat, über die Festlegung der Höhe der Regionalisierungsmittel der Länder, einen wesentlichen Einfluss auf das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs. Eine Einführung einer erfolgsorientierten Komponente, als Ergänzung zum bestehenden Verteilungsschlüssel, wäre sinnvoll (siehe S. 107). Dadurch hätten die Länder einen größeren Anreiz, fahrgastorientierte Maßnahmen umzusetzen. Durch eine ansteigende Nachfrage im ÖPNV könnten zusätzliche Finanzmittel lukriert werden (vgl. ebd. 82).

## **5. Raumentwicklung in der Mittelzentrumsregion Braunau-Simbach**

Nach einer kurzen Einführung in das Instrument der interkommunalen Raumentwicklung werden beide IREK von Braunau und Simbach vorgestellt, sowie zum Teil miteinander verglichen. Anschließend werden beide IREK anhand der beschriebenen Kriterien sowie Ziele des Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“ analysiert und bewertet.

## 5.1 Interkommunale Raumentwicklung

Ein interkommunales Raumentwicklungskonzept (IREK) ist ein freiwilliges Planungsinstrument der Gemeinden, das keinen Verordnungscharakter hat. Es dient zur besseren Koordination der einzelgemeindlichen Raumplanungen in einem gemeindeübergreifenden regionalen Standortraum. Damit seien sie kein hoheitliches Instrument der Planung. Diese entfalten erst durch eine freiwillige, wechselseitig abgestimmte Eigenbindung der einzelnen Gemeinden (Gemeinderatsbeschlüsse) ihre entsprechende Wirksamkeit (vgl. Mandlbauer 2014:4).

Diese Raumentwicklungskonzepte sollen den Handlungsbedarf zur Sicherung der hohen Lebensqualität einer Region definieren. Sie stellen dabei kein finales Zukunftsbild dar, sondern bilden einen Orientierungsrahmen für die Entwicklung einer Region. Dabei sind sie flexibel erweiterbar und es können Querbezüge zwischen den einzelnen Puzzlesteinen berücksichtigt werden. Sie sollen wichtige Impulse für gemeinsame Projekte, Umsetzungsmaßnahmen sowie deren Organisation geben (vgl. Mandlbauer 2014:7).

Es sei ein großer Vorteil der interkommunalen Raumentwicklung, dass komplexe, regionale Themen, welche für mehrere Gemeinden gleichzeitig relevant sind, gemeinsam angegangen werden, und dadurch auch besser koordiniert werden können. Damit wird es möglich gemeinsame Interessen effektiver zu berücksichtigen. Ein gemeinsamer Auftritt stärkt auch die Position gegenüber potentiellen anderen AkteurlInnen im Planungsprozess. Beispiele wo diese Vorteile wirken können sind etwa die Trassensicherung bei Verkehrsinfrastrukturprojekten oder die Standortfindung für Betriebs- und Gewerbestandorte (vgl. ebd. 13).

Interkommunale Raumentwicklung macht besonders in jenen Regionen Sinn, wo bereits ein erhöhter Planungsdruck besteht, wie in Verdichtungsräumen und an bedeutenden Infrastrukturachsen (vgl. ebd. 2). Beispiele in Oberösterreich sind dafür etwa: der Linzer Zentralraum (Linz, Wels, Region Enns-Steyr), Mittelzentrumsregionen rund um Bezirkshauptstädte wie Braunau am Inn, Vöcklabruck, Gmunden.

Nach Mandlbauer (ebd.) wäre eine „weiterführende raumordnungsfachliche und raumordnungspolitische Diskussion über die Weiterentwicklung des Raumplanungsinstrumentariums [...] (z.B. Gemeindezweckverbände für interkommunale Raumentwicklungsaufgaben)“ sinnvoll.

In den folgenden Kapiteln werden die beiden Raumentwicklungskonzepte von Braunau und Simbach vorgestellt, welche im Zuge meiner Arbeit als Untersuchungsregion dient.

## 5.2 IREK Zukunftsregion Braunau

Im Jahr 2012 haben die Stadtgemeinde Braunau am Inn und seine drei Nachbargemeinden Burgkirchen, Neukirchen an der Enknach und St. Peter am Hart gemeinsam beschlossen, ein interkommunales Raumentwicklungskonzept (IREK) zu erarbeiten (vgl. Schönegger et al. 2014:7).

Das Büro für Raumplanung und angewandte Geographie *Terra Cognita* aus Salzburg, gewann den Wettbewerb um die Ausschreibung und begann das IREK, in enger Kooperation mit den involvierten Gemeinden, zu erarbeiten. Das IREK wurde durch das Regionalmanagement OÖ (RMOÖ), die OÖ

Technologie- und Marketinggesellschaft (TMG) und das Land OÖ fachlich unterstützt sowie durch das Land OÖ und der EU im Rahmen des Projekts Regio 13 gefördert (vgl. ebd.).

Das IREK wurde nicht veröffentlicht, es dient lediglich den BürgermeisterIn, Stadt- und Gemeinderatsmitgliedern (MandatarInnen) als Orientierung und Grundlagenwerk für die zukünftige Raumentwicklung. Es handelt sich dabei, wie vorhin beschrieben, um kein rechtlich verbindliches, sondern um ein informelles Konzept. Man arbeitete über den gesamten Erstellungszeitraum des Konzepts hinweg, mit allen beteiligten EntscheidungsträgerInnen und AkteurInnen der Gemeinden intensiv zusammen. Schließlich wurde inhaltlich jeweils ein gemeinsamer Konsens zu den einzelnen Sachthemen gefunden und in das Raumentwicklungskonzept eingearbeitet. Dafür waren zahlreiche Besuche und Treffen der PlanerInnen von *Terra Cognita* in der Region notwendig. Dabei wurden auch Gemeindeinterviews und einige Präsentationen zu den einzelnen Arbeitsphasen durchgeführt. Selbiges gilt auch für das darauffolgend dargestellte IREK der Mittelzentrumsregion Simbach (vgl. Schönegger et al. ebd.).

Das **Ziel** des interkommunalen Projekts „ist die **Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und die Weiterentwicklung des attraktiven Lebensraumes für die Bevölkerung in der Region**“ (ebd.; eigene Hervorhebungen). In erster Linie stand beim IREK Braunau die Suche nach geeigneten Standorten für neue Betriebsbaugelände im Vordergrund. Auch ein eigenes Radverkehrskonzept, welches den Teil B des IREK Braunau darstellt, wurde von einem Wiener Verkehrsplanungsbüro ausgearbeitet.

Im IREK Braunau heißt es (ebd. 7): „Durch eine gemeinsame und vorausschauende Raum- und Standortentwicklung sollen langfristige Chancen für die Zukunftsregion Braunau identifiziert, gesichert und effizient umgesetzt sowie künftigen Herausforderungen gemeinsam begegnet werden. Dabei sollen die vorhandenen Ressourcen nachhaltig genutzt und die bestehenden räumlich infrastrukturellen Verflechtungen und Kooperationen zwischen den Gemeinden weiter intensiviert werden. Auch der angrenzende bayerische Raum – insbesondere die Stadt Simbach am Inn wurde bei den Planungen berücksichtigt“.

### 5.2.1 Übergeordnete Grundlagen (Zielsetzungen)

Das IREK der Zukunftsregion Braunau wurde auf den gesetzlichen Grundlagen im Bereich Raumplanung sowie maßgeblichen Planungen der überörtlichen Raumplanung mit den Zielen und Grundsätzen des § 2 **Oö. Raumordnungsgesetz 1994** sowie dem davon ausgehenden Oö. Landesraumordnungsprogramm 1998 – das „Leitzielen für das gesamte Landesgebiet sowie Ziele und Maßnahmen für die einzelnen Raumtypen“ festlegt – erstellt (vgl. Schönegger et al. 2014:9; eigene Hervorhebung).

#### **Zentralörtliche Stellung und Raumtypisierung:**

Braunau am Inn wird als Bezirkshauptstadt „gemäß Oö Landesraumordnungsprogramm 1998 als regionales Zentrum im ländlichen Raum ausgewiesen“ (ebd. 10). Eine wesentliche Aufgabe eines solchen Zentrums sei „die Gewährleistung der Versorgung der Bevölkerung seines Einzugsbereichs mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs“ (ebd.). Weiters sind (ebd.) alle drei Nachbargemeinden in der Zukunftsregion Braunau „als Gemeinden im Ländlichen Raum ohne zentralörtliche Stellung ausgewiesen“ (Raumtyp 3).

### 5.2.2 Regionale Themen und Strategische Ziele

Folgende **regionale Kooperationsfelder** wurden für das **IREK Zukunftsregion Braunau** identifiziert, bei denen ein regionaler Abstimmungs- und Handlungsbedarf notwendig erscheint:

- Interkommunale Betriebsstandortentwicklung (INKOBA-Standorte)
  - Baulandmobilisierung und Baulandentwicklung
  - Ausbau Verkehrsinfrastruktur und Beeinflussung Verkehrsmittelwahl
  - Soziale Infrastruktur sowie Freizeit und Erholung
  - Ressourcenschutz Boden (Landwirtschaft) sowie Natur- und Kulturlandschaft
  - Regionale Kommunikation nach Innen und Außen sowie gemeinsame Interessensvertretung
- (Schönegger et al. 2014:12)

Für eine Schaffung von zukunftsfähigen Siedlungsstrukturen bzw. einer Umsetzung eines Leitkonzepts einer „Stadt und Region der kurzen Wege“ erscheinen natürlich alle angeführten Kooperationsfelder des Raumentwicklungskonzepts von Bedeutung zu sein. Für meine Arbeit und deren Thematik habe ich die Kooperationsfelder der **Baulandmobilisierung und Baulandentwicklung** (sowie **interkommunale Betriebsstandortentwicklung**) und besonders den Bereich **Ausbau Verkehrsinfrastruktur und Beeinflussung Verkehrsmittelwahl** näher beleuchtet, da vor allem letzteres thematisch (Mobilität und Verkehr) auf beiden Seiten, sowohl im IREK von Braunau und Simbach, ein zentrales Thema in den IREK darstellt. Diese Themenfelder werden in diesem Kapitel (5.) primär als Grundlage herangezogen.

Als **Strategische Ziele** für die regionale Entwicklung wurden im **interkommunalen Raumentwicklungskonzept Zukunftsregion Braunau** folgende formuliert:

- Stärkung und Positionierung des Wirtschaftsstandortes Zukunftsregion Braunau durch ein qualitativ hochwertiges interkommunales Standortangebot sowohl für regionale als auch internationale Betriebe
- Aktive Mobilisierung von Wohnbauland mit regional abgestimmten Maßnahmen zur Vertragsraumordnung – vorrangig für zentrumsnahe Wohnstandorte mit hoher Versorgungsqualität

- Optimierung der Siedlungs- und Standortentwicklung mit regionalen (Schiene, Straße, Regionalbus) und örtlichen (Stadtbus, Radwegenetz) Verkehrssystemen
  - Ausbau des regionalen öffentlichen Nahverkehrs
  - Ausbau des Radverkehrssystems
  - Ausbau und regionale Abstimmung eines bedarfsorientierten Angebotes zur Sozialen- Freizeit und Erholungsinfrastruktur
  - Sicherung der Ressourcen für die Landwirtschaft und Erhalt sowie Entwicklung der Eigenart, Vielfalt und Natürlichkeit der Landschaft
  - Gemeinsame Aufstellung und Positionierung der Zukunftsregion nach Innen und Außen (regionales Lobbying)
- (Schönegger et al. 2014:12ff).

#### 5.2.2.1 *Baulandmobilisierung- und Entwicklung sowie Betriebsstandortentwicklung*

Es werden im IREK der Zukunftsregion Braunau folgende **Ziele für eine regionale Baulandmobilisierung und –Entwicklung** definiert:

- Vermeidung von interregionaler Konkurrenz durch einheitliche Standards zur Vertragsraumordnung
- Mobilisierung und Entwicklung von Wohnbauland vorrangig in den Gemeindehauptorten bzw. an Standorten mit hoher Versorgungsqualität
- Vermeidung von Nutzungskonflikten
- Stärkung der Ortszentren und Sicherung ihrer Funktionsfähigkeit
- Schaffung und Gewährleistung von leistbarem Wohnen
- Forcierung und Förderung verdichteter Bauweisen in geeigneten Lagen
- Verstärkte Nach- und Umnutzung sowie Flächenrecycling

(Schönegger et al. 2014:15)

Im IREK Braunau heißt es, dass „eine vorausschauende Raumordnung und Standortsicherung notwendig“ ist. Daher soll „in allen vier Gemeinden die **Vertragsraumordnung** in Form von Raumordnungsverträgen für Wohnbauland implementiert werden“ (Schönegger et al. 2014:15; eigene Hervorhebung). Gleichzeitig hat man, „um Konkurrenzsituationen vorzubeugen, im Zuge des Planungsprozesses einheitliche regionale Standards definiert“ (ebd.):

- Nutzungsvereinbarung Braunau als Mustervertrag/Grundlage für die Zukunftsregion Braunau – die Kerninhalte sind:
  - o Bauverpflichtung (5 Jahre erster-, 10 Jahre zweiter Bauabschnitt)

- o 10 % Pönale als Absicherung
  - o Kaufoption für Gemeinde nach 10 Jahren oder an einen von der Gemeinde namhaft gemachten Dritten
  - o Sonstige Auflagen standortspezifisch
- Abschluss von Baulandverträgen für alle Neuwidmungen von Wohnbauland unabhängig von der Größe der Widmungsfläche
  - Vorrangige Mobilisierung von Bauland in zentralen Lagen bzw. mit hoher Versorgungsqualität

(Schönegger et al. 2014:15)

In der Stadtgemeinde Braunau habe man sich bei der Vertragsgestaltung „bewusst gegen Aufschließungs- bzw. Infrastrukturbeiträge entschieden“. Der Fokus soll in erster Linie auf der Mobilisierung bzw. widmungskonformen Nutzung von Bauland liegen. In der gesamten Region herrsche jedoch „der Wunsch nach Kostendeckung bzw. Kostenbeteiligung.“ Es heißt, „die Infrastruktur sollte aber jedenfalls von der Gemeinde selbst und nicht durch Dritte hergestellt werden“ (ebd. 15f).

Bei der **interkommunalen Betriebsstandortentwicklung** werden im IREK Braunau ähnliche Maßnahmen und Qualitätsempfehlungen (vgl. ebd. 19) wie für Wohnbauland empfohlen. Eine Bewertung siehe dazu Kapitel 5.4.1.

#### *5.2.2.2 Mobilität und Verkehr*

In der Zukunftsregion Braunau hat sich der Modal Split (Verkehrsmittelwahl) der BewohnerInnen in den letzten zwei Jahrzehnten stark zu Gunsten des MIV verlagert. „Der MIV Anteil ist von 1992 bis 2012 von 48 % auf 64 % angestiegen, der Radverkehrsanteil ist von 19 % auf 15 %, der Anteil des ÖV von 10 % auf 4 % und der Anteil des Fußgängerverkehrs von 22 % auf 15 % geschrumpft“, heißt es im IREK Braunau (Schönegger et al. 2014:49). Damit hat „sich der Kfz-Verkehr im hochrangigen Straßennetz der Region zwischen 1995 und 2010 im Durchschnitt um fast 60 % erhöht“ (ebd.).

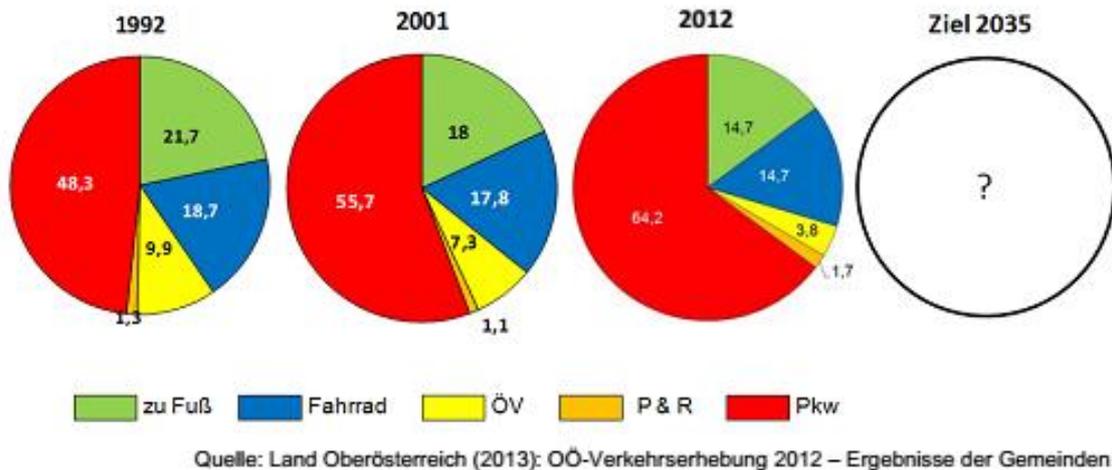


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in % 1992, 2001 und 2012 Zukunftsregion Braunau (Quelle: Schönegger et al. 2014:73).

Es wurden folgende **Ziele betreffend Verkehr und Mobilität im interkommunalen Raumentwicklungskonzept der Zukunftsregion Braunau** definiert:

- Entgegenwirken des Trends betreffend Wachstum des MIV-Anteils. Rückgewinnung von Anteilen beim Radverkehr und beim ÖV
- Reduktion der Belastung durch den Kfz-Verkehr im bebauten Gebiet
- Ausbau des Radwegenetzes und des Angebots im öffentlichen Regionalverkehr
- Regionales Lobbying zur Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr, im Straßennetz sowie in der Telekommunikation

(ebd. 49; eigene Hervorhebung)

Der Autoverkehr dominiert deutlich als Verkehrsmittel – auch in der Stadt Braunau – wobei die Tendenz stark steigend ist. Park & Ride-Angebote spielen noch keine große Rolle. Demnach habe sich der ÖV-Anteil im Vergleichszeitraum in allen Gemeinden deutlich halbiert und sei „sehr niedrig“. Das gilt auch in der Stadtgemeinde Braunau (vgl. ebd. 73), trotz Citybus-Angebot, allerdings bei einem Halbstunden-Takt.

### Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs, werden folgende **Strategische Ziele** definiert:

- Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs bei der Verkehrsmittelwahl
- Ausbau und Verbesserung des Angebots im öffentlichen Regionalverkehr
- Konsolidierung und Erhaltung des City-Busses in Braunau – Prüfung einer Erweiterung in Richtung St. Peter am Hart.

(Schönegger et al. 2014:51; eigene Hervorhebung)

## **Kfz-Verkehr**

Es sei „die Zukunftsregion Braunau als Arbeitsplatzzentrum mit großen Industrie- und Gewerbebetrieben durch ein wachsendes Kfz-Verkehrsaufkommen im Arbeitspendlerverkehr und im Lkw-Verkehr gekennzeichnet“ (ebd.). Als Problem erweisen sich die Ortsdurchfahrten, wo „erhebliche Belastungen für die BewohnerInnen“ entstehen (ebd. 52). „Da der Standort Braunau noch über keine hochleistungsfähige Straßenanbindung (Autobahn, Schnellstraße) verfügt, können die Engpässe im Straßennetz auch die Qualität des Wirtschaftsstandortes beeinträchtigen“, heißt es im IREK Braunau (ebd.).

Als **Strategische Ziele im Kfz-Verkehr** wird folgendes definiert:

- Verringerung der Belastung von Ortschaften durch den Kfz-Durchgangsverkehr
- Ertüchtigung der Straßenverbindungen zum hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetz
- Vermeidung von Mautfluchtverkehr

(Schönegger et al. 2014:52; eigene Hervorhebung)

Im Bereich der **Straßenverkehrsinfrastruktur** wurden bzw. werden einige Maßnahmen in der Region gesetzt. Besonders der Ausbau des Bundesstraßennetzes nach Braunau am Inn bzw. einiger Umfahrungsstraßen in Nachbargemeinden ist bereits umgesetzt bzw. derzeit in Planung:

- Altheimer Bundesstraße (B148) – Umfahrung St. Peter am Hart (fertiggestellt)
- Altheimer Bundesstraße (B148) – Knoten und Umfahrung Harterding
- Braunauer Bundesstraße (B147) – Umfahrung Mattighofen – Munderfing (projektiert)
- Braunauer Bundesstraße (B147) – Umfahrung Burgkirchen (projektiert)

(ebd.; eigene Hervorhebung)

Hinzu kommt die mittel- bis langfristige Fertigstellung der Autobahn (A94) von München über Simbach nach Pocking auf bayerischer Seite. Damit erhält die Zukunftsregion auch einen Autobahnanschluss (vgl. ebd. 50f). Mehr Informationen dazu siehe im Kapitel 5.3.2.2 (Mobilität und Verkehr, IREK Mittelzentrumsregion Simbach).

## **Radverkehr**

In der Zukunftsregion Braunau sind die Radverkehrsanteile vergleichsweise hoch. Die topografischen Bedingungen für die Fahrradnutzung sind günstig. In den Gemeinden hat man in den letzten Jahren Radverkehrsanlagen ausgebaut. Ein regionales Routenangebot für Freizeit und Tourismus steht zur Verfügung. Vom bestehenden Radverkehrswegenetz ausgehend wurden ein regionales Radverkehrskonzept sowie strategische Ziele für den Radverkehr zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl ausgearbeitet (vgl. Schönegger et al. 2014:49).

### **Strategische Ziele** im IREK Braunau für den **Radverkehr**:

- Zukunftsregion als Radregion
- Erhöhung des Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl
- Etablierung von Radbeauftragten in allen Gemeinden
- Weiterentwicklung eines regionalen Radroutennetzes für den Alltagsradverkehr und Verbindung aller Gemeinden durch Radwege bzw. Radrouten
- Erstellung eines Gesamtkonzeptes für den Alltagsradverkehr und einer Umsetzungsstrategie (Vertiefungsprojekt Regionales Radkonzept)
- Anbindung und Vernetzung wichtiger Quell- und Zielgebiete für den Alltagsradler
- Vernetzung mit Simbach

(ebd.; eigene Hervorhebungen)

Im Kapitel 6.2.2 (Handlungsfeld Mobilität und Verkehr Gesamtregion Braunau-Simbach) werden Maßnahmen vorgestellt, um die betreffenden Ziele in der Region in diesem Handlungsfeld umzusetzen.

### 5.3 IREK Mittelzentrumsregion Simbach

Im Jahr 2013 haben sich die Stadt Simbach am Inn und seine vier Umgebungsgemeinden Kirchdorf am Inn, Julbach, Stubenberg und Ering ebenfalls dazu entschlossen, gemeinsam ein interkommunales Raumentwicklungskonzept (IREK) zu ausgewählten Schwerpunktthemen auszuarbeiten. Dabei wurde dem Planungsbüro *Terra Cognita*, wie beim IREK der Zukunftsregion Braunau auf der gegenüberliegenden österreichischen Seite, diese Aufgabe erteilt, das Konzept zu erarbeiten. Besonders geht es bei diesem IREK auf der bayerischen Seite, neben dem in solchen Konzepten üblichen **Ziel einer Verbesserung der Lebensqualität** in der Region, um einen **besseren Umgang mit den Folgen des demografischen Wandels** – negative Aspekte sollen diesbezüglich weitestgehend abgeschwächt werden – sowie um eine bessere strategische Nutzung der „Stärken und Chancen der Region durch interkommunale Kooperation“ (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:5, 27; eigene Hervorhebungen).

Einen wesentlichen Impuls für die Initiierung des IREK auf der bayerischen Seite gab es eben auch durch den Planungsprozess zum IREK in der Nachbarregion Zukunftsregion Braunau. Man baute hier, bei teilweise etwas unterschiedlichen regionalen Schwerpunktthemen, auf den bestehenden Ergebnissen und Erfahrungen des IREK Braunau auf.

Im Jänner 2015 wurde schließlich der Arbeitsprozess gestartet, um ein interkommunales Raumentwicklungskonzept auch in Simbach am Inn, gemeinsam mit den Umgebungsgemeinden, zu konzipieren. Fachliche Unterstützung kam dabei vom Stadtbauamt Simbach, der Regierung von Niederbayern (Sachgebiet 34 - Städtebau und Bauordnung) und vom Landratsamt Rottal-Inn (Stabstelle Kreisentwicklung) (vgl. ebd. 5). Zudem wurde das IREK „vom Freistaat Bayern im Rahmen

des Förderprogramms ‚Zuschüsse des Landes für städtebauliche Planungen und Forschungen‘ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr gefördert“ (ebd.).

### 5.3.1 Übergeordnete Grundlagen (Pläne, Programme)

Das Raumentwicklungskonzept wurde selbstverständlich auch hier auf den gesetzlichen Grundlagen im Bereich Raumordnung und nach den maßgeblichen Planungen der überörtlichen Raumordnung erstellt. Dies sind auf den unterschiedlichen Maßstabsebenen: Das deutsche Bundesraumordnungsgesetz (ROG) 2008, das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013, der Regionalplan Landshut sowie das Kreisentwicklungskonzept Rottal-Inn 2020 (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:8).

Das **Bundesraumordnungsgesetz (ROG)** in Deutschland (siehe 4.2.1.1 Bundesraumordnungsrecht) gab den raumordnungspolitischen Rahmen vor. Es beinhaltet u.a. Leitvorstellungen und Grundsätze welche im IREK Simbach berücksichtigt wurden (vgl. ebd.; eigene Hervorhebung).

Das **Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013** „ist eine Verordnung der Bayerischen Staatsregierung und stellt das wesentliche Instrument zur Umsetzung der räumlichen Ziele und Entwicklungsabsichten der bayerischen Landesentwicklungspolitik dar. Die darin enthaltenen raumbedeutsamen Ziele (Z) und Grundsätze (G) dienen als Rahmen zur räumlichen Ordnung und zur nachhaltigen Entwicklung des Freistaats Bayern für die untergeordneten Planungsebenen“ (ebd. 11; eigene Hervorhebung).

Im bayerischen „LEP ist die Stadt Simbach am Inn zusammen mit der oberösterreichischen Stadt Braunau am Inn als Mehrfach-Mittelzentrum ausgewiesen“ (ebd. 12). Eine als Mittelzentrum eingestufte Gemeinde soll „darauf hinwirken, dass die Bevölkerung in allen Teilräumen mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt wird“ (ebd.). Der Landkreis Rottal-Inn, indem sich alle Gemeinden des IREK Simbach befinden, ist nach dem LEP „als ländlicher Raum mit besonderem Handlungsbedarf festgelegt“ (ebd.) (siehe Karte unten Abb. 9).

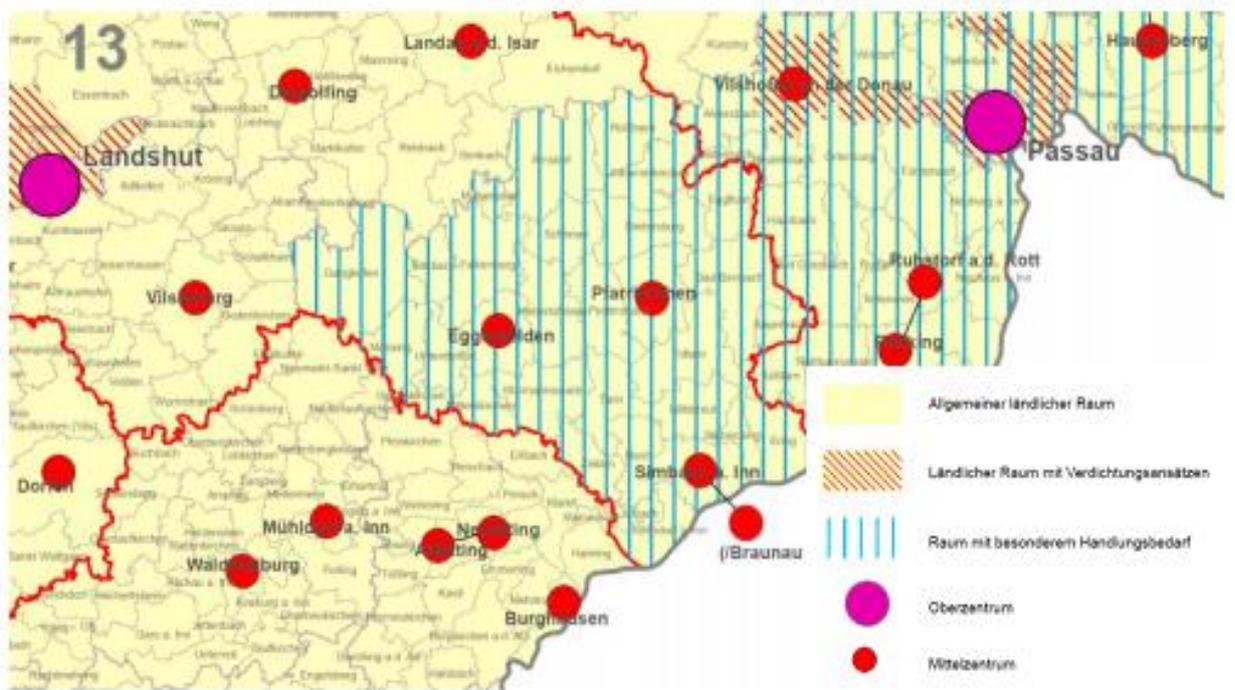


Abbildung 9: LEP Bayern (Auszug) – räumliche Struktur mit Mittel- und Oberzentren (Quelle: Schönegger & Roselstorfer 2016a:13).

Eine weitere Grundlage bildet der **Regionalplan Landshut**. Alle fünf Gemeinden der Mittelzentrumsregion Simbach sind Mitglied des Regionalen Planungsverbandes Landshut. Dieser ist für die Regionalplanung verantwortlich (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:16). „Regionalpläne werden aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) abgeleitet und stellen eine regionsspezifische räumliche und thematische Konkretisierung für den jeweiligen Planungsverband dar“ (ebd.).

Als Grundsatz im Regionalplan heißt es, das Mittelzentrum Simbach soll „bevorzugt zum mittelzentralen Versorgungszentrum für seinen Verflechtungsbereich“ entwickelt werden. Es sei dabei besonders „die Grenzlage, die Funktionsergänzung mit der Stadt Braunau“ sowie „die Verflechtungen mit ihrem Einzugsbereich“ zu berücksichtigen (Schönegger & Roselstorfer 2016a:16f). Hier seien

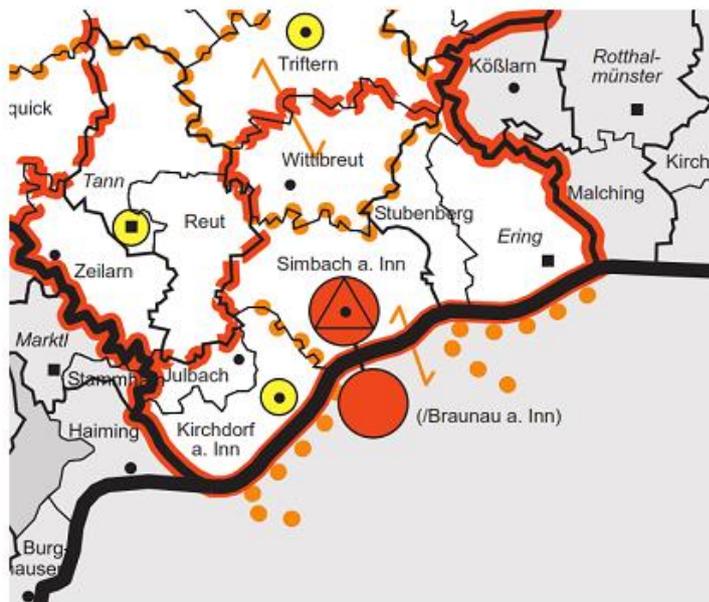


Abbildung 10: Regionalplan Landshut – Nah- und Mittelbereiche, Raumordnungsziele (LEP) (Quelle: Schönegger & Roselstorfer 2016a:17).

besonders folgende Punkte zu forcieren: Ein „Ausbau des Dienstleistungsbereichs, vor allem im öffentlichen Sektor“, eine „Schaffung qualifizierter Arbeitsplätze durch Erweiterung und Stärkung der Industrie- und Gewerbestruktur“, eine „Beseitigung städtebaulicher und funktionaler Mängel“ sowie eine „Verbesserung der Schienen- und Straßenanbindung“ (ebd.).

Im Regionalplan Landshut ist die an die Stadt Simbach westlich angrenzende Gemeinde Kirchdorf am Inn als Kleinzentrum definiert (vgl. ebd.).

Das **Kreisentwicklungskonzept Rottal-Inn 2020** „stellt als eine weitere Konkretisierung der Pläne und Programme der übergeordneten Planungsebenen einen Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung des Landkreises [...] dar“ (ebd. 24). Dabei soll das fachbereichsübergreifende und integrierte Konzept alle raumordnerische, gesellschaftliche, ökologische und wirtschaftliche Belange berücksichtigen (vgl. ebd.).

### 5.3.2 Regionale Themen, Projekte und Ziele

Es wurden im IREK Simbach am Anfang des Arbeitsprozesses vier **regionale Schwerpunktthemen** zur interkommunalen Raumentwicklung erarbeitet:

- [A] Mobilität - Erreichbarkeit - Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl
- [B] Attraktivierung der Region für Jung und Alt - "Fit für den demographischen Wandel"
- [C] Stärkung der Lebensqualität und der Attraktivität des Standortumfeldes

[D] Querschnittsthema - Kooperation in der Region und mit der Nachbarregion  
(Mittelzentrumsregion) Braunau  
(Schönegger & Roselstorfer 2016a:27)

Wie bereits bei der Vorstellung des IREK Braunau erwähnt, wird in meiner Arbeit u.a. besonders das Thema Mobilität und Verkehr (Verkehrskonzepte- und Infrastruktur), hier im IREK Simbach als „Thema [A] Mobilität - Erreichbarkeit - Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl“ bezeichnet, näher beleuchtet.

In einem Projektkatalog wurden im IREK Simbach alle entwickelten Ansatzpunkte bzw. Projekte (P) je Schwerpunktthema erläutert. Als Vertiefungsprojekte werden im IREK Simbach besonders wichtige Projekte mit einer hohen Wirkung in Bezug auf das jeweilige Handlungsfeld (Schwerpunktthema) bezeichnet. Diese Vertiefungsprojekte besitzen eine hohe Wirkung in Bezug zur Raumentwicklung (raumplanerische-, städtebauliche Maßnahmen) und tragen maßgeblich zur Zielerreichung im jeweiligen Schwerpunktthema bei bzw. liegt die Zuständigkeit der Umsetzung dieser „überwiegend im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde(n)“ (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:68ff).

Auswahl aus dem **Projektkatalog** des IREK Simbach, der im Sinne eines Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“ besonders wichtiger Projekte:

[A] Vertiefungsprojekt 1: Regionales (grenzüberschreitendes) Radkonzept (siehe 6.2.2, S. 125)

P2 Ausbau und Attraktivierung der Park & Ride-Parkplätze

P3 Ausbau des Citybus Braunau nach Simbach

P4 Regionales Lobbying zur Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr

P5 Radbeauftragte in allen fünf Gemeinden

P6 Initiierung und Förderung von mobilen Einkaufsservices“

[B] Vertiefungsprojekt 2: Pilotprojekt Qualifizierung Einfamilienhausgebiet Gartenstraße (siehe S. 118)

P8 Pilotprojekt alternative Wohnformen für Senioren

P9 Attraktivierung und Eventisierung des öffentlichen Raumes und Steigerung der Aufenthaltsqualität für Jugendliche und junge Erwachsene

P17 Einsatz von modernen Kommunikationsmedien zur aktiven Initiierung und Förderung von Fahrgemeinschaften

[C] Vertiefungsprojekt 3: Pilotprojekt Nutzungskonzept für Leerstände im Ortszentrum (siehe S. 119)

P21 Entwicklung und Gestaltung der Ortskerne

P22 Grenzüberschreitende Abstimmung der Angebote zur Freizeitinfrastruktur

P23 Aufbau einer interkommunalen Flächenmanagement-Datenbank

P24 Einsatz von bestehenden Wohn- und Mobilitätskostenrechnern zur Bewusstseinsbildung

[D] Vertiefungsprojekt 4: Interkommunale Betriebsstandortentwicklung

P31 Vertiefungsprojekt 5: Interkommunales Ökokonto

P32 Pilotprojekt verdichtetes Bauen im ländlichen Raum (siehe S. 118)

(vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:68ff; eigene Hervorhebung).

Einige dieser Projekte werden im Kapitel 6.2 (Handlungsempfehlungen Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach) vorgestellt.

#### *5.3.2.1 Baulandmobilisierung- und Entwicklung sowie Betriebsstandortentwicklung*

Das Thema Baulandmobilisierung- und Entwicklung spielt im IREK Simbach im Gegensatz zum IREK Braunau – wo die Suche vor allem nach geeigneten interkommunalen Betriebsstandorten zentrales Thema ist – eine kleinere Rolle.

In der Region Simbach herrsche jedoch genauso rege Wohnbautätigkeit. Insbesondere in den Gemeinden Kirchdorf und Prienbach/Stubenberg wird derzeit in großem Umfang Freiland in Baugebiete für Einfamilienhäuser umgewandelt. Es sind verdichtete Bauformen in den vier Umgebungsgemeinden von Simbach bislang kaum umgesetzt bzw. nachgefragt worden (Schönegger & Roselstorfer 2016a:57).

Maßnahmen und Instrumente zur Baulandmobilisierung (Vertragsraumordnung) (siehe Kapitel 5.2.2.1) wurden im IREK Simbach im Gegensatz zum IREK Braunau nicht erwähnt. Der Siedlungsdruck auf noch verfügbare Flächen ist in der Zukunftsregion Braunau höher einzuschätzen als in Simbach.

Doch es verfügen die Gemeinden der Mittelzentrumsregion Simbach so gut wie keine Baulandreserven mehr für betriebliche Nutzung bzw. ist deren Verfügbarkeit oft nicht gegeben. Lediglich östlich des Zentrums der Stadtgemeinde Simbach wurde bei Winkelham im Jahr 2012 ein Gewerbegebiet mit einer Gesamtfläche von rund 8 Hektar voll aufgeschlossen. Dieses stehe seitdem als Baulandreserve für betriebliche Nutzungen zur Verfügung. Außerdem existiert zwischen Kirchdorf und Simbach, beidseits der B12, eine räumliche Verflechtung gewerblicher Betriebsstandorte. Mit dem Ausbau der A94 werden an den Knotenpunkten Potentiale für neue gewerbliche Entwicklungen entstehen. Im Zuge einer interkommunalen Betriebsstandortentwicklung werden Flächen im Gemeindegebiet von Kirchdorf, westlich des Knotenpunktes der B12 mit der projektierten A94 im IREK empfohlen, welche sehr gute Standortqualitäten aufweisen (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:59).

#### *5.3.2.2 Mobilität und Verkehr*

Im IREK von Simbach wird als Schwerpunktthema (A) **Mobilität – Erreichbarkeit – Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl** das Thema Mobilität und Verkehr – ähnlich stark gewichtet wie im IREK

Braunau – definiert. Im IREK Simbach fehlt im Gegensatz zum IREK Braunau in der Definition dieses Handlungsfeldes (bzw. im IREK Simbach als „Schwerpunktthema“ bezeichnet) der Teil: Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Ein Grund ist, dass in Simbach bereits eine bessere Verkehrsinfrastruktur (bspw. Anbindung an das überregionale Straßennetz) vorhanden bzw. im Bau ist (A94).

Ein Problem in der Region Simbach stellt ebenfalls die starke Pkw-Abhängigkeit und ein steigendes Verkehrsaufkommen dar. Außerdem seien Mobilitätsangebote für Jugendliche und Senioren mangelhaft (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016b:4).

Alle angestrebten **Ziele im Bereich Mobilität und Verkehr** sind im **IREK der Mittelzentrumsregion Simbach** wenig überraschend ähnlich wie auf der österreichischen Seite formuliert: Wie eine Reduktion der Auto-Abhängigkeit – hier in Simbach besonders unter Berücksichtigung der Mobilitätsanforderungen in Hinblick auf den demografischen Wandel – sowie einer Attraktivierung der Region für RadfahrerInnen (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:28). Diese Ziele sind damit ebenfalls im direkten möglichen Wirkungsbereich eines Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“.

Man hat im IREK von Simbach folgende **Ansatzpunkte** (u.a. betreffend Raumplanung und bauliche Entwicklung) für interkommunale Zusammenarbeit (Projekte) im **Bereich Mobilität und Verkehr** definiert:

- P1 Regionales (grenzüberschreitendes) Radkonzept
- P2 Ausbau und Attraktivierung der Park & Ride-Parkplätze
- P3 Ausbau des Citybus Braunau nach Simbach
- P4 Regionales Lobbying zur Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr
- P5 Radbeauftragte in allen fünf Gemeinden
- P6 Initiierung und Förderung von mobilen Einkaufsservices

(ebd.; eigene Hervorhebungen)

## **Öffentlicher Verkehr**

Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs besteht auch ein hoher Nachholbedarf insbesondere im innerstädtischen Verkehr. Hier wäre es eine Möglichkeit eine Citybus-Verbindung zwischen Simbach und Braunau zu schaffen. Bei der Erstellung des IREK lagen keine Daten über die Bedienqualität der Haltestellen des ÖPNV vor. Damit konnten diese in den Raumanalysen des IREK nicht berücksichtigt werden (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016b:4, 26).

Es gibt im Bahnverkehr einen Stundentakt in beide Richtungen und damit gute Zugverbindungen nach München, Linz sowie weiter nach Wien. Seit einiger Zeit bestehen gute und günstige direkte Fernbusverbindungen in Richtung München, Augsburg und Wien (vgl. ebd. 4).

## **Kfz-Verkehr**

Der Bau der Autobahn (A94) München – Pocking schreitet voran. Das Stadtgebiet von Simbach am Inn wird durch die Fertigstellung der Teilabschnitte der neuen A94 von München nach Marktl sowie von Ering/Malching bis zur A3 „in absehbarer Zeit zum ‚Nadelöhr‘ verbunden mit hohen Verkehrsbelastungen“ (ebd. 28). Es gibt hier für die Stadt Simbach zwei mögliche Varianten:

- Tunnellösung durch das Zentrum (bevorzugte Variante)
- Ausbau bzw. Adaptierung der bestehenden B12

Beim hochrangigen Straßennetz sei es das Ziel, „dass der Abschnitt Simbach im Bundesverkehrswegeplan (wieder) im ‚vordringlichen Bedarf‘ geführt wird, damit der Lückenschluss ehestmöglich umgesetzt werden kann“ (ebd.), um Probleme mit dem Durchzugsverkehr zu vermeiden.

## **Radverkehr**

Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel gewinnt langsam an Bedeutung. Doch es sind noch große Lücken im bestehenden Radwegenetz vorhanden. Darüber hinaus besteht eine gute Infrastruktur für Freizeitradler und den Radtourismus (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016b:4). In der Nachbarregion Braunau wurde bereits ein interkommunales Radkonzept erarbeitet. Ziel ist die Entwicklung eines gesamtregionalen, grenzüberschreitenden Radverkehrskonzepts gemeinsam mit der Zukunftsregion Braunau (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:29).

Im Kapitel 6.2.2 (Handlungsfeld Mobilität und Verkehr Braunau-Simbach) werden weitere Maßnahmen vorgestellt, um die hier beschriebenen Ziele im Handlungsfeld Mobilität und Verkehr im Sinne des Leitkonzepts für „kurze Wege“ umzusetzen.

### **5.4 Bewertung IREK Braunau und Simbach**

Nun werden beide IREK von Braunau und Simbach anhand des Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“ und dessen wesentlichen Ziele und vor allem Basiskriterien (Dichte, Nutzungsmischung, Qualität der öffentlichen Räume) bewertet.

Für den im Sinne des Leitbildes für „kurze Wege“ wichtigen Bereich Mobilität und Verkehr werden beide IREK zusammengefasst und das Untersuchungsgebiet als Gesamtregion Braunau-Simbach betrachtet (siehe 5.4.3), da hier bereits starke Verflechtungsbereiche bestehen.

Auch bei der abschließenden Gesamtbewertung der Raumentwicklung der Region werden beide IREK von Braunau und Simbach zusammengefasst.

Darauf basierende Handlungsempfehlungen für das Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach, Maßnahmen wie man konkret ein Leitkonzept der „kurzen Wege“ in den bestehenden Siedlungsstrukturen umsetzen könnte, werden im Kapitel 6.2. gegeben.

#### 5.4.1 IREK Braunau

Bewertung des IREK der Zukunftsregion Braunau anhand der Ziele sowie wesentlichen Basiskriterien.

##### *Dichte*

Im Sinne einer des Leitkonzepts der „kurzen Wege“ entsprechenden Dichte (Bebauungsdichte, EinwohnerInnenndichte) werden im IREK der Zukunftsregion Braunau bereits einige Maßnahmen, wie folgende, empfohlen:

##### ***Regionale Qualitätsstandards für Wohnbauland***

Für Neuausweisungen von Wohnbauland auf örtlicher Ebene wurden im IREK Braunau folgende Empfehlungen angeführt:

- Vorrangige Ausweisung von Wohnbauland im fußläufigen Einzugsbereich zu ‚Zentren‘ bzw. Gebieten mit hoher Dichte an Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten
- Ausweisung von Wohnbauland im fußläufigen Einzugsbereich von ÖV-Haltestellen von 500 m und einer Mindestbedienung von 5 Kurspaaren/Tag
- Ausweisung von Wohnbauland mit guter Erreichbarkeit von Erholungsräumen sowie Freizeitinfrastrukturstandorten
- Vermeidung von Nutzungskonflikten und hohen Immissionsbelastungen
- Forcierung verdichteter Bauweisen – v.a. in der Stadt Braunau und in den Gemeindehauptorten
- Erstellung von Bebauungsplänen/Gesamtgestaltungskonzepten
- Umsetzung neuer Wohnformen (z.B. ‚Mehrgenerationenhaus‘)

(Schönegger et al. 2014:16).

##### **Bewertung**

Diese Empfehlungen erscheinen im Sinne des Leitkonzepts der „kurzen Wege“ größtenteils als plausibel, um eine höhere Dichte in den Siedlungsstrukturen der Zukunftsregion Braunau zu erreichen.

Allerdings erscheint die Empfehlung einer *„Ausweisung von Wohnbauland im fußläufigen Einzugsbereich von ÖV-Haltestellen von 500 m und einer Mindestbedienung von 5 Kurspaaren/Tag“* als unzureichend. Als fußläufige Distanz zur nächsten Haltestelle erscheinen die hier definierten 500 m zu weit zu sein. Dies soll höchstens für Wohnbauland am äußersten Randbereich, in abgeschiedenen bestehenden Lagen, von Landgemeinden gelten, wo jedoch ohnehin nicht mehr gewidmet werden sollte (siehe Ziele; Strukturprinzipien: kompakte Siedlungskörper etc.).

Grundsätzlich ist ein flächendeckender leistungsfähiger ÖV eine Voraussetzung, um eine „kurze Wege“-Struktur umzusetzen.

Auch in den strategischen Zielen des IREK Braunau selbst heißt es (vgl. Schönegger et al. 2014:13), dass Widmungen „von Wohngebieten, Geschäftsgebieten und Betriebsbaugebieten *im fußläufig zumutbarem Einzugsbereich*“ von Haltestellen des ÖV „*mit entsprechender Bedienungsqualität*“ festgelegt werden sollen. Zumindest in städtischen Siedlungsgebieten bzw. in den Ortszentren soll eine **max. Distanz von 300 m** (vgl. Beckmann et al. 2011:66; vgl. Experteninterview E 2017) von der Wohnung zur nächsten ÖV-Haltestelle das Ziel sein. Damit lässt sich das Angebot im ÖV, bei einer gleichzeitig **höheren Bedienungsqualität** (Taktverdichtung; mehr als nur 5 Kurspaare/Tag), verbessern.

Es lässt bei der distanzbezogenen Nutzungswahrscheinlichkeit von ÖV-Haltestellen nach empirischen Untersuchungen feststellen, dass diese mit zunehmender Entfernung deutlich sinkt (siehe Abbildung

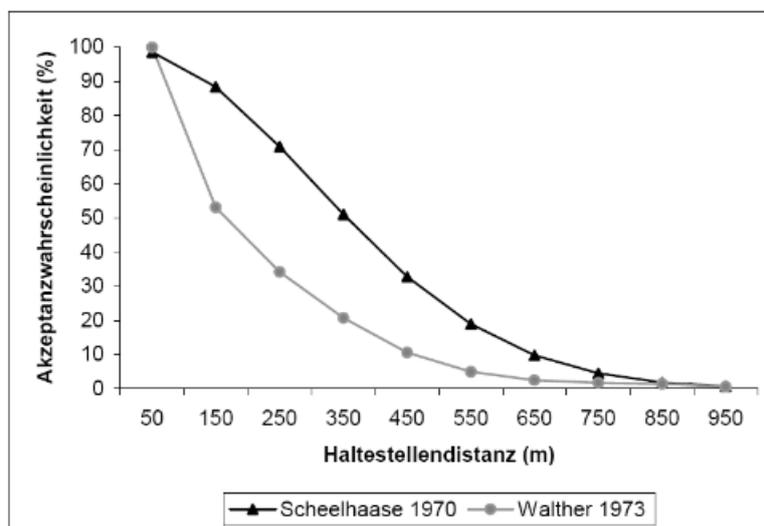


Abbildung 11: Akzeptanzwahrscheinlichkeit von Fußwegen in Abhängigkeit zur Haltestellendistanz. (Quelle: Scheelhaase 1970, Walther 1973; zit. n. Hiess & Schönegger 2015:32).

11 links). Scheelhaase hat bei seiner Studie alle ÖV-Verkehrsarten untersucht. Hingegen bildet die Kurve von Walther nur Busstationen ab. Die Grafik zeigt, dass bei Bahnstationen die Distanzempfindlichkeit geringer ist als bei Bushaltestellen (vgl. Hiess & Schönegger 2015:32).

## Interkommunale Betriebsstandortentwicklung

Im IREK Braunau wird ebenfalls eine „Ausweisung von Betriebsbaugebieten bevorzugt im fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs von 500 m sowie einer Mindestbedienung von 5 Kurspaaren/Tag und einer Erschließung für den Radverkehr“ (Schönegger et al. 2014:19) empfohlen. Es ist hier genauso wie bei Wohnbauland (siehe oben) zu empfehlen, den fußläufigen Einzugsbereich zur nächsten ÖV-Haltestelle enger zu fassen bzw. bei der Bedienungsqualität ebenso eine höhere Taktverdichtung zu fordern.

In einer vom Land Oberösterreich „durchgeführten nicht verpflichtenden Raumverträglichkeitsprüfung wurde die ÖV-Erschließung der vorgeschlagenen“ Betriebsstandorte in der Zukunftsregion Braunau „nicht als Prüfkriterium verwendet“ (vgl. Hiess und Schönegger 2015:49).

Alle geplanten möglichen neuen interkommunalen Betriebsstandorte im IREK der Zukunftsregion Braunau (vgl. Schönegger et al. 2014:17) sind weit außerhalb der Siedlungskerne und stehen damit im Widerspruch zu einer entsprechenden Dichte bzw. Nutzungsmischung eines Leitkonzepts der „kurzen Wege“.

Zugleich sind jene Maßnahmen und Ziele, welche im IREK Braunau im Sinne des Basiskriteriums Dichte empfohlen werden (siehe 5.2.2.1 Baulandmobilisierung- und Entwicklung sowie Betriebsstandortentwicklung), vorausgesetzt einer konsequenten Umsetzung, weitestgehend im Sinne des Leitkonzepts der „kurzen Wege“ als ausreichend und zielführend zu bewerten.

Der Punkt *Vermeidung von Nutzungskonflikten* befindet sich im Spannungsfeld Nutzungsverträglichkeit von Wohnen und Gewerbe (siehe Nutzungsmischung).

Eine Verdichtung im Bestand (Nachnutzung; Zu-, Anbauten), als Maßnahme zur Innenentwicklung in bestehenden Siedlungsstrukturen werden im Zusammenhang als Themenvorschlag zur *Bewusstseinsbildung betreffend Baulandentwicklung* (Schönegger et al. 2014:59) erwähnt. Des Weiteren werden folgende Punkte: *Forcierung verdichteter Bauweisen – v.a. in der Stadt Braunau und in den Gemeindehauptorten* (ebd. 16) und *Verstärkte Nach- und Umnutzung sowie Flächenrecycling* (ebd. 15) für eine gewünschte nachträgliche Verdichtung im Bestand im IREK Braunau angeführt. Eine Nachverdichtung erscheint insbesondere im Stadtgebiet von Braunau als sinnvoll (Ausweitung der Kernstadt). Konkrete weitere Maßnahmen und Handlungsvorschläge im Untersuchungsgebiet für das Basiskriterium Dichte werden im Kapitel 6.2.1 (Handlungsempfehlungen Untersuchungsgebiet; Handlungsfeld Siedlungsentwicklung) gegeben.

Gemeinsam mit im IREK erwähnten Maßnahmen und Instrumenten der **Vertragsraumordnung** (siehe 5.2.2.1) lassen sich diese im Sinne des Leitkonzepts der „kurzen Wege“ gewünschten Ziele im Bereich Dichte verwirklichen.

Im Gegensatz zum IREK Simbach wird im IREK der Zukunftsregion Braunau der Begriff *Flächensparen* nicht direkt erwähnt.

### *Nutzungsmischung*

Im IREK Braunau wird das Wort *Nutzungsmischung* oder ein ähnliches nicht verwendet. Darüber hinaus fehlen genauso entsprechende Maßnahmen, um diese Basisvoraussetzung für eine „Stadt und Region der kurzen Wege“, im Stadtviertel oder im selben Gebäude, zu erreichen.

Es kann lediglich folgendes im IREK (unter regionale Baulandmobilisierung und -Entwicklung) formulierte Ziel – „Stärkung der Ortszentren und Sicherung ihrer Funktionsfähigkeit“ (Schönegger et al. 2014:15) – als Maßnahme für Nutzungsmischung, angesehen werden.

## *Diskussion*

Bei allen geplanten interkommunalen Betriebsstandorten (vgl. Schönegger et al. 2014:17) in der Region Braunau ist zu hoffen, dass es sich bei den zukünftig dort ansiedelnden Betrieben wirklich nur um für Wohnland unverträgliche größere Gewerbebetriebe (Produktion; schwerere Industrie etc.) handelt.

Diese neu geplanten Ausweisungen von Betriebsbaugebieten befinden sich alle weit außerhalb von Siedlungskernen und stehen damit im Widerspruch zur Nutzungsmischung, wie sie im Leitbild der „kurzen Wege“ dargestellt wird.

Zusätzlich heißt es im IREK Braunau (vgl. Schönegger et al. 2014:18), dass für solche Betriebsstandorte einige Erfordernisse zu beachten seien und dass u.a. eine „Errichtung bzw. Widmung von Gebieten für Geschäftsbauten“ hier ausgeschlossen sei. Genau dies stellt einen Widerspruch zu einer entsprechenden Nutzungsmischung eines Leitkonzepts für „kurze Wege“ dar. Man muss davon ausgehen, dass solche wie hier im IREK vorgeschlagene Betriebsbaugebiete in dieser Form mit einem dargestellten Leitbild der „Stadt und Region der kurzen Wege“ generell nicht vereinbar sind und mit deren Zielen und Prinzipien im Widerspruch stehen.

In der Stadt Braunau wurde bereits vor Jahrzehnten ein Betriebs- bzw. Industriegebiet (Industriezeile), direkt angrenzend an das bestehende Siedlungsgebiet, gewidmet. Hier sind mittlerweile viel weniger klassische größere Industriebetriebe zu finden. Es ist zu erwarten, dass in diesem Gebiet in nächster Zeit einige gut erschlossene Flächen neu zu verwerten sind und damit Nach- bzw. Umnutzungspotential vorhanden ist. In den letzten Jahren haben sich zu den noch bestehenden größeren (Produktions-) Betrieben zunehmend Handels- (Möbelhäuser etc.) bzw. kleinere Gewerbebetriebe angesiedelt.

Als ein im IREK Braunau formuliertes Ziel bei der interkommunalen Betriebsstandortentwicklung wird eine „Ausweisung und Entwicklung in konfliktfreien Lagen mit hoher Standortqualität“ (Schönegger et al. 2014:17) definiert. Jedenfalls darf eine Vermeidung von Nutzungskonflikten nicht ausschließlich das vorrangige Ziel sein, ansonsten kommt es bereits bei kleinsten Betrieben bzw. Störungseinflüssen zu Problemen.

Größere Produktions- bzw. Industriebetriebe, mit erhöhten Emissionen (Lärm, Luftverschmutzung etc.) sind natürlich mit Wohngebieten unvereinbar. Dagegen gibt es, ermöglicht durch einen wirtschaftlichen Strukturwandel (siehe 4.1.2) – auch nach einer gleichzeitigen Anpassung der Gewerbeordnungen – eine Chance einige kleinere Betriebe wieder direkt in Wohngebieten bzw. zumindest näher an Wohnstandorten zu betreiben. Am einfachsten sind Unternehmen der Dienstleistungsbranche (Rechtsanwaltskanzleien, Werbegrafikstudios, kleinteilige Einzelhandels- oder Handwerksbetriebe etc.) in Wohngebieten, auch verstärkt in Einfamilienhaussiedlungen, unterzubringen.

### Qualität der öffentlichen Räume

Im IREK Braunau werden keine direkten Maßnahmen bzw. Projekte für eine Qualifizierung des öffentlichen Raums gegeben. Ein Grund dafür stellt natürlich der Maßstab (überörtliche Raumplanung) solcher IREK dar. So wird hier nicht konkret auf eine Stadtteilebene eingegangen.

#### 5.4.2 IREK Simbach

Das IREK der Mittelzentrumsregion Simbach lässt sich anhand der Basiskriterien eines Leitkonzepts der „kurzen Wege“ wie folgt bewerten.

### Dichte

Im Gegensatz zum IREK Braunau, wo im Bezug zur Dichte lediglich allgemeine Maßnahmen und Ziele empfohlen werden, gibt es im IREK Simbach neben diesen bereits einige konkrete Vorschläge, wie man die bestehenden Siedlungsstrukturen im Sinne des „kurze Wege“-Struktur-Basiselements *Dichte* verbessern könne. Folgende im IREK Simbach in Form von Pilotprojekten vorgeschlagene Maßnahmen

- verdichtetes Bauen im ländlichen Raum
- Qualifizierung Einfamilienhausgebiet Gartenstraße Simbach
- Nutzungskonzept für Leerstände im Ortszentrum

werden im Kapitel 6.2.1 (Handlungsempfehlungen Untersuchungsgebiet; Siedlungsentwicklung) ausführlicher behandelt. Damit soll eine kompakte Raumstruktur gefördert bzw. Siedlungsgebiete aufgewertet werden.

Im IREK Simbach heißt es, für verdichtetes Bauen im Sinne der Stärkung der Ortskerne und des ÖV ebenfalls, dass sich Maßnahmen primär auf Orts- und Dorfszentren sowie auf Standorte im Einzugsbereich des ÖV konzentrieren sollen (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:58).

Es können mit diesen Empfehlungen bzw. Projekten wichtige Ziele im Bereich Dichte im Sinne des „kurze Wege“-Leitkonzepts annähernd realisiert werden.

### Nutzungsmischung

Doch auch im IREK der Mittelzentrumsregion Simbach, wird das Wort *Nutzungsmischung* nicht ausdrücklich erwähnt. Höchstens im Rahmen des im IREK Simbach vorgestellten Pilotprojekts (Vertiefungsprojekt 3) **Nutzungskonzept für Leerstände im Ortszentrum** werden Maßnahmen, welche u.a. Nutzungsmischung hervorrufen können, empfohlen (siehe 6.2.1).

### Qualität der öffentlichen Räume

Im Zuge des im IREK dargestellten Pilotprojekts **Qualifizierung Einfamilienhausgebiet Gartenstraße** im Stadtgebiet von Simbach werden Maßnahmen empfohlen (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:42), um genauso in diesem Gebiet den öffentlichen Raum aufzuwerten (siehe 6.2.1), welcher vermehrt ein Treffpunkt für Jung und Alt sein soll.

Im IREK Simbach (vgl. ebd. 50) wird zudem erwähnt, dass die Umgebungsgemeinden Ering, Stubenberg, Julbach sowie Kirchdorf baulich kaum definierte und nur wenig attraktive Ortszentren aufweisen. Es ließe sich durch eine entsprechende bauliche Entwicklung und einer attraktiven Ortskerngestaltung ein wichtiger Beitrag zur Belebung der Orte leisten. Das Pilotprojekt **Nutzungskonzept für Leerstände im Ortszentrum** in der Gemeinde Ering könne ebenfalls einen Beitrag zur Ortskernentwicklung und -Belebung – damit für eine Aufwertung des öffentlichen Raums bieten (siehe 6.2.1 Handlungsempfehlungen Untersuchungsgebiet; Siedlungsentwicklung).

#### 5.4.3 Bewertung Mobilität und Verkehr Braunau-Simbach (Gesamtregion)

Da der Bereich Mobilität und Verkehr überregionale Bedeutung besitzt und große direkte Auswirkungen und damit Verflechtungsbereiche auf beide Städte (Regionen) beiderseits des Inn aufweist – was auch im jeweiligen interkommunalen Raumentwicklungskonzept inhaltlich Beachtung findet – werden für dieses wichtige Handlungsfeld beide IREK hier im Bewertungsteil bereits zusammengedacht und als Gesamtregion Braunau-Simbach betrachtet.

Kurz zusammengefasst wurden folgende **Ziele betreffend Mobilität und Verkehr** in den beiden IREK der Zukunftsregion Braunau sowie der Mittelzentrumsregion Simbach definiert:

Ziele betreffend Mobilität und Verkehr	
Zukunftsregion Braunau	Mittelzentrumsregion Simbach
„Entgegenwirken des Trends betreffend Wachstum des MIV-Anteils. Rückgewinnung von Anteilen beim Radverkehr und beim öffentlichen Verkehr“	Minimierung der Auto-Abhängigkeit unter Berücksichtigung der Mobilitätsanforderungen im Sinne des demografischen Wandels
„Reduktion der Belastung durch den Kfz-Verkehr im bebauten Gebiet“	
„Ausbau des Radwegenetzes und des Angebots im öffentlichen Regionalverkehr“	Attraktivierung der Region für RadfahrerInnen
„Regionales Lobbying zur Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr, im Straßennetz sowie in der Telekommunikation“	

(Schönegger et al. 2014:10; vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016:28; eigene Darstellung)

Es sind wenig überraschend bloß geringe Unterschiede bei den Zielen im Bereich Mobilität und Verkehr in den beiden IREK von Braunau und Simbach zu erkennen. Auf Seiten von Simbach wurde

neben einer erwähnten expliziten Berücksichtigung der Herausforderungen des demografischen Wandels im Hinblick auf Mobilität und Verkehr – im Gegensatz zur österreichischen Seite – noch kein Radverkehrskonzept ausgearbeitet. Gleichmaßen fehlt im IREK Simbach eine ausdrückliche Erwähnung die Belastung des Kfz-Verkehrs im bebauten Gebiet zu reduzieren.

Im IREK Braunau wird eine Konsolidierung und Erhaltung des Citybus-Angebots (wie auch eine Erweiterung in die Gemeinde St. Peter) bereits empfohlen (vgl. Schönegger et al. 2014:51).

Darüber hinaus wird im IREK Braunau eine, „Unterstützung der Unternehmen bei der Entwicklung und Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements inkl. Beratung über die Anzahl und Situierung der erforderlichen Stellplätze“ (ebd. 19) empfohlen.

In den IREK (hauptsächlich im IREK Simbach) wurden mögliche Projekte im Themenfeld Mobilität und Verkehr vorgestellt. Auf Seiten der Zukunftsregion Braunau wurde bereits als Vertiefungsprojekt ein regionales Radverkehrskonzept erarbeitet. Dieses enthält Maßnahmen, um in der Region das Radverkehrssystem auszubauen. Es wird darin dokumentiert, wo im regionalen und innerstädtischen Radverkehrsnetz von Braunau Lücken bestehen und Qualitätsprobleme in der Radverkehrsinfrastruktur zu beheben sind.

Auf Seiten der Mittelzentrumsregion Simbach werden neben dem Vorschlag ein solches Radverkehrskonzept zu erstellen noch weitere Projekte (P) im Bereich [A] Mobilität und Verkehr genannt. Diese werden u.a. auch in meiner Arbeit im Kapitel 6.2.2 (Handlungsfeld Mobilität und Verkehr Braunau-Simbach) als Beispiele herangezogen bzw. um Maßnahmen ergänzt.

Im IREK Simbach wird bspw. bereits eine Empfehlung zur Einrichtung eines mobilen Einkaufsservice erwähnt, um die Nahversorgung im Umland der Stadt zu entwickeln (siehe S. 117) (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:76).

Neben den Zielen im Bereich Mobilität und Verkehr, wie dem Ausbau der Radverkehrswegeinfrastruktur und der Reduktion des MIV bzw. einer Minimierung der Auto-Abhängigkeit, wird im IREK Braunau unter strategische Ziele im Kfz-Verkehr, nach wie vor eine „Ertüchtigung der Straßenverbindungen zum hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetz“ dargelegt (vgl. Schönegger et al. 2014:52).

Gleichfalls wird auch auf der anderen Seite meines Untersuchungsgebiets etwa im deutschen Bundesraumordnungsgesetz (ROG) 2008, welches eine wesentliche übergeordnete Grundlage des IREK Simbach darstellt (siehe 5.3.1), unter „Maßgebliche Grundsätze der Raumordnung gem. § 2 ROG“ Punkt 2.3. formuliert, dass die „Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern“ sind. Demnach seien Raumstrukturen „so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird“ (Schönegger & Roselstorfer 2016a:9). Doch im Regionalplan Landshut, welcher ebenfalls eine übergeordnete Grundlage des IREK Simbach ist, wird allerdings unter „Maßgebliche Ziele und Grundsätze zum Verkehr“ im Bereich Straßenbau der Bau bzw. Ausbau des

überregionalen sowie des übrigen Straßennetzes der Region folgendes genannt: „Das überregionale Straßennetz soll so ausgebaut werden, dass die großräumige Anbindung der Region und ihrer Teilräume verbessert wird. Dazu sollen Bundesfernstraßen insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen München - Mühldorf a. Inn - Simbach a. Inn - Passau (A 94) [...] gebaut bzw. ausgebaut werden“ (ebd. 21). Des Weiteren heißt es, „der Ausbau des übrigen Straßennetzes der Region soll insbesondere den Anschluss an die überregionalen Straßen sowie die Erreichbarkeit des Oberzentrums Landshut und der Mittelzentren [...] Simbach a. Inn innerhalb ihrer Verflechtungsbereiche verbessern“ (ebd.).

Diese Formulierungen stehen jedoch im Widerspruch zu den Allgemeinen Entwicklungszielen der Raumordnung im Verkehrssektor, auf öffentlichen und sanften Verkehr zu setzen. Genau hier ist die Priorität zu erkennen, welche in der zeitgenössischen Raumentwicklung praktiziert wird.

Auch wenn die Kompetenz (Bundesverkehrswegeplanung etc.) diesbezüglich nicht im direkten kommunalen Einflussbereich liegt, ist dies aufgrund meiner theoretischen Ausführungen (siehe Kapitel 2.2.2) und den beschriebenen Auswirkungen von Ausbaumaßnahmen der Straßenverkehrsinfrastruktur auf eine Region grundlegend zu hinterfragen. Die Maßnahmen stehen dabei im Widerspruch zu den selbst in den IREK formulierten Zielen Reduktion des MIV bzw. Minimierung der Auto-Abhängigkeit, sowie der Ziele und wesentlichen Prinzipien eines Leitkonzepts der „kurzen Wege“. Ein überwiegend positiver Effekt auf den Standortraum Braunau-Simbach ist bei einem weiteren Ausbau der hochrangigen Straßenverkehrsinfrastruktur daher nicht zu erwarten. Profitieren werden von der schnelleren Erreichbarkeit lediglich größere Zentren, wie München oder Salzburg.

Im Gegensatz zur Straßenverkehrsinfrastruktur (Bau der A94 und Umfahrungsstraßen) wird im Bereich der Bahnverkehrsinfrastruktur kein Aus- bzw. Neubau in den IREK erwähnt. Lediglich eine Ertüchtigung und Verbesserung des bestehenden Bahnangebots wird empfohlen. So wird im IREK Simbach etwa, „eine Verbesserung des Schienenverkehrs“ besonders „im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen [...] München - Mühldorf a. Inn - Simbach a. Inn - (Linz) [...]“ (Schönegger & Roselstorfer 2016a:21) angeführt.

Von meiner Seite wird dies im Kapitel 6.2.2 (Handlungsfeld Mobilität und Verkehr), um Vorschläge ergänzt. Ein möglicher Ausbau im Bahnverkehr liegt zwar ebenfalls nicht im unmittelbaren kommunalen Einflussbereich, dasselbe gilt jedoch eben auch für das hochrangige Straßennetz.

Es ist zu erwähnen, dass für ein in dieser Arbeit beschriebenes Leitbild der „kurzen Wege“ ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz eine unabdingbare Voraussetzung ist. Das heißt, ein attraktives Bus- und Bahnangebot muss auch im Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach in Sachen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oberste Priorität haben, um zukunftsfähige Siedlungsstrukturen zu gewährleisten. Dichte, Nutzungsmischung und attraktive öffentliche Räume dienen in einer „Stadt und

Region der kurzen Wege“ als Basis, um parallel dazu ein zeitgemäßes Verkehrskonzept mit sanften Verkehrsmitteln umsetzen zu können.

#### 5.4.4 Gesamtbewertung IREK Braunau und Simbach

Eine Gesamtbewertung beider IREK anhand wesentlicher Basiskriterien (Dichte, Nutzungsmischung, Attraktive öffentliche Räume) und Ziele eines „kurze Wege“-Strukturkonzepts, sowie aufgrund des Themenfeldes Mobilität und Verkehr (Verkehrskonzepte- und Infrastruktur) des Untersuchungsgebiets, liefert folgende Ergebnisse:

##### **Dichte**

Es werden in den IREK keine konkreten Angaben wie etwa zur Geschossflächenzahl (GFZ) oder einer entsprechenden Bebauungs- und EinwohnerInnen-dichte in bestimmten Siedlungsgebieten gegeben. Hier zeigt sich die Grundausrichtung von derartigen IREK wieder, welche bei den Schwerpunkten der regionalen Raumentwicklung üblicherweise einen überörtlichen Planungsmaßstab ansetzen (siehe 5.1 interkommunale Raumentwicklung).

Interkommunale Raumentwicklungskonzepte dienen überwiegend der Koordination der überörtlichen Raumplanung – wie der Name bereits verrät – um u.a. interkommunale Kooperation voranzutreiben. Daher wird, bis auf einzelne Teile im IREK Simbach, nicht konkret mit Maßnahmen auf eine Stadtteilebene vorgedrungen. Der Grund ist offenbar auch, dass man sich mit solchen IREK nicht zu sehr in die eigenständige kommunale Planungsaufgabe einmischen will und das auch nicht könne, da es kein hoheitliches Planungsinstrument ist. Dies geschieht ergänzend innerhalb meiner Arbeit (siehe 6.2 Handlungsempfehlungen Untersuchungsgebiet).

Bei der Erstellung eines IREK könnte man allerdings sehr wohl auch stärker (siehe teilweise IREK Simbach) – in Anlehnung an wesentliche Basiskriterien und Strukturprinzipien eines Leitkonzepts der „kurzen Wege“, sowohl auf der Stadt- als auch auf der Regionsebene – konkret durch Empfehlungen auf den Siedlungsstrukturbestand eingehen, um den Kommunen korrigierende Maßnahmen nahe zu legen. Ähnlich geschieht es eben mit einzelnen Vertiefungs- bzw. Pilotprojekten im IREK Simbach. Damit ließen sich auch konkret Empfehlungen sowie Vorschläge für eine Verdichtung im Bestand bzw. Nutzungsmischung etc. auf der Maßstabsebene von Stadtteilen geben, was etwa im IREK Braunau nicht direkt gemacht wird.

Es fehlen in beiden IREK allerdings auch bspw. Formulierungen, dass man im Sinne einer zukünftigen dichten Bebauungsstruktur, eine Siedlungsflächenerweiterung, wie nach Beckmann et al. (2011:64f) empfohlen, durch direkte Erweiterung der Kernstädte (von Braunau und Simbach) in flächensparender, kompakter Bauform forcieren soll.

##### **Nutzungsmischung**

In keinem der beiden IREK, weder in der Zukunftsregion Braunau noch in der Mittelzentrumsregion Simbach, wird das Wort *Nutzungsmischung* oder ein ähnliches explizit erwähnt bzw. empfohlen. Dabei ist Nutzungsmischung (Funktionsmischung) in einer Stadt und Region ein zentrales Element, um eine

nachhaltige Raumentwicklung, eine „kurze Wege“-Struktur umsetzen zu können. Lediglich folgende Ziele und Maßnahmen im IREK Braunau *Stärkung der Ortszentren und Sicherung ihrer Funktionsfähigkeit* (Schönegger et al. 2014:15) sowie im IREK Simbach (Vertiefungsprojekt 3) *Nutzungskonzept für Leerstände im Ortszentrum* werden empfohlen, welche positive Effekte auf eine mögliche Nutzungsmischung haben können.

### **Attraktive öffentliche Räume**

Da im IREK Braunau kaum auf eine Stadtteilebene eingegangen wird, lassen sich Auswirkungen auf eine Attraktivierung des öffentlichen Raums nur indirekt bewerten. In Simbach wird im Zuge einiger Projekte und Maßnahmen im IREK eine qualitätsvolle Gestaltung der öffentlichen Räume besser berücksichtigt.

### **Mobilität und Verkehr**

In den Bereichen Mobilität und Verkehr werden zukünftige Ziele genannt, ohne das derzeitige Autozentrierte Verkehrssystem grundsätzlich zu hinterfragen. Beide IREK beinhalten zwar das Ziel einer Reduktion des MIV bzw. eine Minimierung der Auto-Abhängigkeit, dies lässt sich aber ohne konsequente Nutzungsmischung oder einem Verzicht des Ausbaus der Straßenverkehrsinfrastruktur in den bestehenden Raumstrukturen nur schwer bis gar nicht umsetzen.

### **Gesamtbewertung**

Beide IREK beinhalten viele sinnvolle Maßnahmen und Empfehlungen für eine zukünftige Raumentwicklung der Region, welche im Sinne eines Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“ stehen. Maßnahmen wie eine verstärkte Orientierung der Siedlungsentwicklung an den ÖV-Haltestellen, gemeinsam mit der Einrichtung eines leistungsfähigen ÖV, flächensparende Siedlungsstrukturen usw. sind erforderlich. Es bleibt natürlich jene Frage der generellen Realisierungswahrscheinlichkeit, ob und vor allem wann diese empfohlenen Maßnahmen und Projekte der beiden IREK tatsächlich umgesetzt werden.

Einige Empfehlungen zielen auf eine gewisse Dichte (Bebauungsdichte, Einwohnerdichte) und Qualität der öffentlichen Räume (Attraktivierung der Region) ab. Ausdrücklich fehlen Empfehlungen und Maßnahmen für eine entsprechende Nutzungsmischung. Dies ist aber ein zentrales Element eines „kurze Wege“-Raumkonzepts und daher einer zukunftsfähigen Siedlungsentwicklung. Meine Arbeit dient vor allem – neben einer Bewertung der beiden IREK – jenen Handlungsempfehlungen welche im Kapitel 6. gemacht werden. Sie sollen eine Vertiefung der örtlichen sowie überörtlichen Raumplanung in der Region sein und beinhalten entsprechende Maßnahmen, um in Richtung einer zukunftsfähigen Raumentwicklung nachzuschärfen.

Da beide IREK in enger Zusammenarbeit mit den involvierten Gemeinden bzw. deren politischen sowie fachlichen AkteurInnen der Region ausgearbeitet wurden, basieren der Inhalt und die darin

enthaltenen Zielsetzungen größtenteils auf den realpolitischen Verhältnissen der Region. Damit ist der Inhalt demokratisch legitimiert und sollte das öffentliche Gemeinwohlinteresse widerspiegeln. Beide IREK wurden hingegen nicht veröffentlicht und ohne direkte Bürgerbeteiligung (lediglich Informationspräsentation) ausgearbeitet.

Es haben ErstellerInnen dieser Konzepte logischerweise auch hauptsächlich auf die Interessen der Bürgermeister bzw. GemeindevetreterInnen und deren Wünsche und Prioritäten in der Entwicklung der Region Rücksicht zu nehmen. Schließlich sind diese die AuftraggeberInnen der Konzepte und es gibt eine wirtschaftliche Abhängigkeit der Planungsbüros von solchen öffentlichen Aufträgen. Bei der Auftragsverteilung für derartige Entwicklungskonzepte herrscht eine gewisse Konkurrenz – ähnlich wie bei Architekturwettbewerben – zwischen den werbenden Planungsbüros.

Man muss sagen, dass den PlanerInnen, welche beide IREK erstellt haben, jene Diskrepanz – welche zwischen den vorherrschenden Siedlungsstrukturen, gesteuert durch eine zum Teil ineffiziente Raumordnungspolitik und dem Ideal des Leitkonzepts der „kurzen Wege“ vorhanden ist – bewusst ist. Den VertreterInnen der Städte- bzw. Gemeinden (BürgermeisterInnen, Stadt- bzw. GemeinderätInnen) sind wesentliche Ziele in der Raumentwicklung, wie sie auch in den übergeordneten Zielen in den IREK formuliert sind – wie eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes, der Lebensqualität sowie einer Attraktivierung der Region – wichtig und natürlich weniger jene im Leitbild der kurzen Wege definierte raumordnerische Zielsetzungen wie Dichte und Nutzungsmischung. Man muss davon ausgehen, dass viele positive Auswirkungen der „kurze Wege“-Struktur-Basiselemente, in Hinblick auf eine Verwirklichung der in den IREK formulierten Ziele, noch zu wenig bekannt sind. Es fehlt hier wohl noch wichtige Aufklärungsarbeit bzw. Bewusstseinsbildung bei den EntscheidungsträgerInnen in Politik und ausführender kommunaler Planung.

Nach der Analyse und Bewertung der beiden IREK von Braunau-Simbach lässt sich folgendes **zusammenfassendes Fazit** ziehen:

Eine zukünftige Raumentwicklung der Gesamtregion Braunau-Simbach wird mit den IREK im Großen und Ganzen vorbereitet. Alle wesentlichen üblichen Empfehlungen („State of the Art“) der gegenwärtigen Raumentwicklung werden gegeben. Sieht man die derzeitige Wirksamkeit der Raumordnung- bzw. Planung sowie im Hinblick auf deren Ziele jedoch als unbefriedigend an, sind all diese gewohnten Maßnahmen als eher zu wenig wirkungsvoll einzustufen. Auch wenn es informelle interkommunale Raumentwicklungskonzepte sind und keine übergeordneten Raumordnungskonzepte von Bund und Ländern, so wäre eine stärkere Positionierung bspw. zu den Themen: Kein weiterer Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur, explizite Erwähnung einer Notwendigkeit von Nutzungsmischung auf der Stadtteilebene, auch innerhalb der IREK wünschenswert. Der Inhalt beider IREK ist aus einer fachlich-kritischen Sichtweise daher eher als unzureichend zu bewerten.

In der Region werden mit den in den IREK empfohlenen Zielen und Maßnahmen aus fachlicher Sichtweise nicht annähernd alle wichtigen Ziele der Raumordnung (Flächensparen etc.), damit eine zukunftsfähige (nachhaltige) Raumentwicklung, zu erreichen sein. Deshalb ist aus Sichtweise des hier beschriebenen Leitkonzepts der „kurzen Wege“ in der Region Braunau-Simbach, in Bezug auf die

Maßnahmen und Empfehlungen in beiden IREK, noch einiges zu verbessern bzw. noch Luft nach oben. Es müssen neue Wege für eine effektivere Raumplanung gegangen werden. Meine Arbeit soll dazu einen Beitrag leisten.

Im Kapitel 6.2 (Handlungsempfehlungen konkret für das Untersuchungsgebiet) werden vertiefende Maßnahmen, welche auch als Ergänzung zu den in beiden IREK formulierten zu sehen sind, gegeben.

## 6. Handlungsempfehlungen

In diesem Kapitel werden Handlungsempfehlungen gegeben, wie man am besten ein Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ in unseren bestehenden Siedlungsstrukturen umsetzen kann. Zunächst werden allgemein Handlungsempfehlungen gegeben, welche generell (übergeordnet) in den Raumstrukturen gültig sein sollen. Es werden Änderungen und Anpassungen von bestehenden Gesetzen, welche bereits im Kapitel 4.2 vorgestellt wurden, sowie neue Maßnahmen für eine „kurze Wege“-Struktur in der Planungspraxis vorgeschlagen. Damit soll aufgezeigt werden, wo genau in den gesetzlichen Grundlagen nachzubessern ist, um eine zukunftsfähige Siedlungsstruktur zu fördern. Manche Handlungsfelder werden mit *Good-Practice-Beispielen* (z.B. aus Freiburg, Tübingen etc.) garniert.

Danach werden im Kapitel 6.2 konkret Handlungsempfehlungen auf der lokalen (kommunalen) und regionalen Ebene spezifisch für das Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach gegeben.

Bei dieser Gelegenheit werden anhand von drei Beispielen (siehe 6.3) derzeitige Projekte in der Stadtentwicklung von Braunau und Simbach bewertet, sowie auch hier entsprechende Maßnahmen nahegelegt.

All diese Handlungsempfehlungen orientieren sich an wesentlichen Basiskriterien (Dichte, Nutzungsmischung, Qualität der öffentlichen Räume) sowie Prinzipien des Leitkonzepts für „kurze Wege“.

### 6.1 Handlungsempfehlungen allgemein

Hier werden überwiegend Maßnahmen im **Einflussbereich des Bundes** – beispielhaft vorwiegend für Deutschland (hier etwas konkreter; ausgehend nach Beckmann et al. 2011) sowie in Österreich (hier bspw. in Form von baukulturellen Leitlinien) – vorgeschlagen.

Zwar sind nicht alle Kompetenzen in Hinblick auf das Thematisierte Leitkonzept einer Raumstruktur der kurzen Wege im unmittelbaren Einflussbereich des Bundes zu regeln, jedoch kann dieser vielfach einen ersten Rahmen setzen, um diese Struktur zu verwirklichen. Des Weiteren können über diese Ebene leichter Forschungs- und Modellprojekte (*Good-Practice-Beispiele*) sowie eine Anregung zum Austausch von Erfahrungswissen gemacht werden, um gezielt Entwicklungen anzustoßen (vgl. Beckmann et al. 2011:99ff).

Maßnahmen werden unterschieden zwischen denen, welche „an bereits bestehende Instrumente anknüpfen und die der Bund unmittelbar durch sein Handeln steuern kann, und neuen Steuerungsinstrumenten, für die ein Prüfungsbedarf besteht“ (ebd.).

Bei einigen dieser allgemeinen Handlungsempfehlungen werden auch in manchen Bereichen Maßnahmen dargelegt, welche derzeit noch direkt im **kommunalen Einflussbereich** (Bauleitplanung; Flächenwidmung, Bebauungsplanung) liegen. Teilweise wird auch auf andere Ebenen (Länder, EU) der Planung Bezug genommen und dort Empfehlungen gegeben.

Neben „harten“ Steuerungsinstrumenten, wie eben eine Änderung und Anpassung von Gesetzen (Raumordnungs-, Bauplanungsrecht usw.) (siehe auch 4.2 Steuerungsinstrumente, gesetzliche Rahmenbedingungen sowie Anpassungsbedarf), Verordnungen, Förderungen etc., sind auch „weiche“ Steuerungsinstrumente in der Raumentwicklung und Verkehrspolitik etc. wichtig, um ein Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ bestmöglich umzusetzen (siehe 4.2.1 Raumordnungsplanung Status quo und Herausforderungen). Diese können in Form von Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit (Informationskampagnen), sowohl für die Bevölkerung als auch für EntscheidungsträgerInnen, in unserem demokratisch-politischen System von großer Bedeutung sein, um das angestrebte Konzept leichter umzusetzen und deren Legitimation einzufordern. In den folgenden Handlungsempfehlungen werden deshalb in einigen Bereichen mögliche Kampagnen vorgestellt.

Maßnahmen welche in erster Linie anhand der Rechtssituation in Deutschland vorgeschlagen werden sind bspw. in Österreich, unter Berücksichtigung der Unterschiede im Vergleich zum deutschen Planungssystem (siehe 4.2.1 Planungssystem in Österreich und Deutschland), in ähnlicher Weise umzusetzen.

Diese allgemeinen Handlungsempfehlungen für ein Leitkonzept der „kurzen Wege“ lassen sich nach Beckmann et al. (2011:8) in folgende *Handlungsfelder* untergliedern: „*Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und Ressourcen*“, *Steuerung der Siedlungsentwicklung* sowie *Steuerung der Verkehrsentwicklung*“, welche maßgeblich helfen dieses Kapitel zu ordnen.

#### 6.1.1 *Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und Ressourcen*

Dieses Handlungsfeld dient den darauffolgenden Handlungsfeldern, *Steuerung der Siedlungsentwicklung* und *Steuerung der Verkehrsentwicklung*, als übergeordnetes Handlungsfeld, um unsere Lebensräume grundlegend zu schützen und zu erhalten.

Als Maßnahmen welche an **bestehende Instrumente** anknüpfen und bei denen der Bund unmittelbar aktiv werden kann, können nach Beckmann et al. (2011:9; eigene Hervorhebungen), folgende Punkte vorgeschlagen werden:

- Ergänzung des Bundesraumordnungsgesetzes (§ 8 Abs. 5 ROG) um den Passus, dass Raumordnungspläne **Festlegungen zu den Flächensparzielen**, insbesondere zur

maximalen Flächenneuanspruchnahme enthalten sollen (Umsetzung auf der Ebene der landesweiten Raumordnungsplanung und der Regionalplanung);

- bundesweite und ressortübergreifende **Öffentlichkeitskampagne zur Darstellung der Verknüpfungen von Siedlungsentwicklung, Verkehr und Biodiversität** (Zielgruppen einer solchen Kampagne wären bspw. Kommunalpolitiker, aber auch private Investoren);
- Erhalt bzw. Aufstockung von Bundesprogrammen zur **Extensivierung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung**, der **Umstellung auf ökologischen Landbau** sowie des Vertragsnaturschutzes (unter anderem stringente Fortsetzung des Bundesprogramms zum ökologischen Landbau);
- **Verkehrsberuhigung bzw. Senkung der Höchstgeschwindigkeiten auf Innerorts- und Außerortsstraßen**, Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen (Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung, StVO);

(Beckmann et al. 2011:9; eigene Hervorhebungen)

- Erweiterung der Städtebauförderung im Hinblick auf **Maßnahmen der Entsiegelung** (bspw. zur Schaffung von Erholungsflächen) und Belagsänderung (zur Verringerung des Oberflächenabflusses sowie zur Verbesserung des Mikroklimas); (vgl. ebd.)
- **Modellvorhaben der Dorfentwicklung zur Renaturierung** brach gefallener Siedlungsflächen (Renaturierung ehemals baulich genutzter Flächen ohne Nachnutzungsperspektive, mit Potential für Biotop- und Artenschutz, Klimaschutz, Hochwasserschutz) im Rahmen des Bundesanteils an der Dorferneuerung; (vgl. ebd.)
- **Programm zur Wiederanpflanzung von Straßenbäumen** an den Bundesstraßen in Verbindung mit Maßnahmen zur Umgestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung (ebd.; eigene Hervorhebung).

Für folgende **neue Steuerungsinstrumente** des Bundes wird eine Prüfung empfohlen:

- **Reform der Grunderwerbsteuer** (Ziel: Attraktivität des Grundstückskaufs in Neuerschließungsgebieten verringern); Umwandlung in eine Flächenverbrauchssteuer (Beckmann et al. 2011:9, 82);
- **Einführung handelbarer Flächenausweisungsrechte** „durch ein Bundesgesetz mit weiteren Gesetzen in den jeweiligen Ländern zur zielgenauen Steuerung der Flächeninanspruchnahme [...]“; (ebd. 9)
- Prüfung der materiellen Ausgestaltung des **kommunalen Finanzausgleichs**, wie unter folgenden Aspekten: Honorierung naturschutzorientierter Leistung der Gemeinden bzw. Honorierung der Vermeidung von Flächeninanspruchnahme;

- **Einführung einer Flächenneuausweisungsabgabe** für die Baulandausweisung seitens der Kommunen (hierzu könnte der Bund ein Gesetz erlassen);
- Weiterentwicklung des **Rückbau- und Entsiegelungsgebots** (nach § 179 BauGB) sowie der Einführung einer **Rückbauhaftpflichtversicherung** (besonders bei Industrie- und Gewerbe).  
(vgl. ebd.)

Es können in der Kategorie **Modellvorhaben** folgende Maßnahmen vorgeschlagen werden:

- „[...] Einführung verbindlicher **Kosten-Nutzen Betrachtungen im Vorfeld kommunaler Entscheidungen über Baulandausweisungen** (Bewertung der Entwicklung im Siedlungsbestand, Abbildung der Lebenszykluskosten);“
- „bundesweite Erprobung von übergreifenden **Nutzungs- und Schutzkonzeptionen bzw. Mehrfachnutzungskonzepten für verbleibende Freiflächen** und für eine Integration von Belangen des Freiraumschutzes, der Landwirtschaft, der Erholung sowie des Biotop- und Artenschutzes (insbesondere in nachfragestarken Ballungsräumen zur Zusammenführung bislang häufig realisierter instrumenteller Teilansätze wie strategische Umweltprüfung, Naturschutzrecht, landwirtschaftliche Strukturuntersuchungen und -konzepte, Tourismus- und Naherholungskonzepte, Konzepte für Regionalparks, Grüne Ringe oder Grüngürtel), aber auch der Klimafolgenbewältigung;“
- „Modellprojekte zur **Umsetzung einer integrierten Kulturlandschaftsentwicklung** (Spannungsfeld von Tourismus, Naherholung, Erhalt historischer Bausubstanz, landwirtschaftliche Anbauformen, angepasstes und reguliertes Verkehrsnetz, zukünftige Ansprüche)“.

(ebd. 9f; eigene Hervorhebungen)

### 6.1.2 *Steuerung der Siedlungsentwicklung*

Für dieses Handlungsfeld werden als Maßnahmen, welche im unmittelbaren Bereich des Bundes liegen, von Beckmann et al. (vgl. 2011:11) folgende vorgeschlagen:

- **Änderung der Baunutzungsverordnung** (BauNVO) mit einem stärkeren **Fokus auf Nutzungsmischung**. Mögliche Umsetzung für multifunktionale Nutzungen bei bundeseigenen Immobilien als vorangehendes gutes Beispiel;
- Fokussierung auf bestehende **Förderprogramme** (z.B. Städtebauförderung: städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen, städtebaulicher Denkmalschutz, Stadtumbau Ost und West, Soziale Stadt etc.) und Modellprojekte auf die **Mobilisierung von Innenentwicklungspotenzialen** (Baulücken, Brachflächen und durch Nachverdichtung); (vgl. ebd.)

- „Vergabe zinsbegünstigter Darlehen [...] sowohl für die **Instandsetzung sowie den Um- und Ausbau von Bestandsimmobilien** als auch für die **Baureifmachung vormals genutzter Brachflächen** (Abbruch, Flächenaufbereitung)“;
- „Einrichtung von Fonds, um **Brachflächen mit einer baulichen Nachnutzungsperspektive** durch eine Anschubfinanzierung zu mobilisieren“;
- „Stärkere Verzahnung bestehender und neuer **Förderprogramme des Bundes mit** bestehenden und neuen **Förderprogrammen der Europäischen Union** (z.B. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung, EFRE) und der Bundesländer mit dem Ziel der Förderung kompakter Siedlungsentwicklung.“

(Beckmann et al. 2011:11; eigene Hervorhebungen)

Es lässt sich das Handlungsfeld *Siedlungsentwicklung* vor dem Hintergrund einer angestrebten Entwicklung in Richtung einer „kurze Wege“-Struktur – in Anlehnung an wesentliche Ziele, Basiskriterien und Strukturprinzipien (siehe Kapitel 3.1) des Leitkonzepts – in die **Zielbereiche Stadt** und *Region* untergliedern (vgl. ebd. 102).

#### 6.1.2.1 Zielbereich *Stadt*

Zum Zielbereich *Stadt* lassen sich folgende Ziele anführen:

- Entwicklung hin zu nutzungsgemischten, verdichteten und kompakten Strukturen,
- Schwerpunktsetzung auf Innenentwicklung durch Flächenrecycling,
- Schaffung anpassungsfähiger Strukturen, die mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen kompatibel sind (der Nutzungswandel gründerzeitlicher Wohngebiete gibt hierzu ein Beispiel),
- nachträgliche Mischung monofunktionaler Gewerbe- und Wohngebiete,
- Wahrung von Dichte beim Rückbau von Siedlungsteilen in Städten mit Einwohnerverlusten,
- Erhaltung und Schaffung attraktiver Stadtzentren und Stadtteilzentren.

(Beckmann et al. 2011:102f)

#### **(Good-Practice) Beispiel Tübinger Südstadt (Französisches Viertel):**

In diesem Stadtteil wurden wesentliche Elemente für „kurze Wege“, allen voran Dichte und Nutzungsmischung besonders gut umgesetzt. Das Areal wurde als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO ausgewiesen. Somit gilt dieses Projekt, neben Freiburg-Vauban (siehe S. 114), als gelungenes Beispiel für eine flächensparende und verkehrsmindernde Siedlung. Hier in Tübingen handelt es sich um eine städtebauliche Neunutzung brachliegender ehemaliger Kasernenareale (=Konversion; Umnutzung bzw. Nutzungsänderung) und dabei um

Flächenrecycling. Wobei man neben einer durchgehenden kleinteiligen Funktionsmischung auch Auto-Stellplätze in Sammelgaragen (siehe 6.1.3.5) am Rand des Viertels umgesetzt hat. Einzelne Bauplätze wurden an Baugemeinschaften verkauft, um so möglichst vielfältig und nach den Wünschen und Bedürfnissen der zukünftigen BewohnerInnen zu bauen. Man erreicht eine durchschnittliche Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,5 bis 4,0 was etwa 150-200 EinwohnerInnen/Hektar entspricht (vgl. Beckmann et al. 2011:8, 92f).



Abbildung 12: Tübinger Südstadt (Französisches Viertel) (Quelle: <http://www.geolinde.musin.de/stadt/stadt/franzviertel>).

Allgemein erscheint darüber hinaus eine Siedlungsflächenerweiterung, durch direkte **Erweiterung der Kernstädte** in flächensparender, kompakter Bauform (vgl. Beckmann et al. 2011:64f; eigene Hervorhebung) in größeren sowie kleineren wachsenden Zentren (Großstädte, Ober- und Mittelzentren, Bezirkshauptstädte usw.) als empfehlenswert. Besonders in Städten mit anhaltendem Wachstum und einer angespannten Situation am Wohnungsmarkt scheint dieser generelle Ansatz im Städtebau von Vorteil. Durch verstärkte Innenentwicklung (Zu- bzw. Anbau, Dachgeschossausbau etc.), einer Forcierung eines höhergeschossigen neuen Gebäudebestand mit Mischnutzung – wohnen und arbeiten im selben Gebäude oder zumindest im selben Baublock – bzw. mit einer Rückbesinnung auf Blockrandbebauung (auch in kleineren Städten) könnte dies gelingen.

In einer „kurze Wege“-Siedlungsstruktur sind neben den Basiskriterien Dichte, Nutzungsmischung auch eine qualitätsvolle Gestaltung der öffentlichen Räume notwendig. Der **öffentliche Raum** soll als Ort der Kommunikation, abseits virtueller sozialer Netzwerke wahrgenommen werden. Deshalb müssen wieder vermehrt Menschen als FußgeherInnen und RadfahrerInnen unterwegs sein. Wenn man bspw. mit dem Fahrrad anstatt mit dem Auto im Straßenverkehr unterwegs ist, wird es vereinfacht

mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu interagieren, somit entstehen mehr Gelegenheiten bei Bedarf mit Mitmenschen ins Gespräch zu kommen. Diese Kontakte dienen wiederum einem gesunden sozialen Lebensstil. Eine solche Raumstruktur, dichte Bebauung mit hochwertigen öffentlichen Räumen, könne zudem das Sicherheitsgefühl durch nachbarschaftliche Überwachung erhöhen (vgl. Schörgi 2014:138, 221ff).

Im Einflussbereich des Bundes empfiehlt sich für verschiedene neue Steuerungsinstrumente der Siedlungsentwicklung im **Zielbereich Stadt** eine Prüfung:

- **Erweiterung der Instrumente des Stadtumbaus** bspw. im Hinblick auf die besonderen Anforderungen im kleinteiligen Altbaubestand (Einzeleigentümer mit oft geringer Kapitalkraft);
- **Reform der Grundsteuer** durch Änderung der Bemessungsgrundlage (Neufassung des zugrundeliegenden Bundesgesetzes; bspw. „Grundsteuer [...] als Bodenwert- und Flächensteuer mit dem Ziel, Bauland in gut erschlossenen Lagen zu mobilisieren und eine Entwicklung im Außenbereich einzudämmen).“

(Beckmann et al. 2011:10f; eigene Hervorhebungen)

Im kommunalen Einflussbereich sind gleichermaßen wichtige Maßnahmen zu setzen, dazu zählen:

Maßnahmen der **Vertragsraumordnung** für Wohnbauland, wie Bauverpflichtung etc. (siehe bspw. 5.2.2.1), bieten Möglichkeiten welche verstärkt zum Einsatz kommen sollen, um Innenentwicklung zu fördern. Hier könne auch häufiger mit **Erschließungs- bzw. Infrastrukturkostenbeiträge** als Instrument der Raumordnung gearbeitet werden.

Es seien kostenorientierte und daher siedlungsstrukturell differenzierte Anschluss- bzw. Nutzungspreise für diverse Erschließungsträger bzw. für Dienste der öffentlichen Hand (kommunale Dienstleistungen; Straßenerschließung, Leitungsnetz, Müllabfuhr etc.) nach Krug (vgl. 2005:172) notwendig. Man darf, vorausgesetzt man besitzt ausreichende Mittel, noch immer quasi überall bauen. Dies fördert massiv Zersiedelung sowie eine starke MIV-Abhängigkeit. Wer unbedingt in Randlagen („im Grünen“) bauen will, soll sich zukünftig viel stärker an Infrastrukturkosten, welche derzeit zu einem großen Teil von der Allgemeinheit bezahlt werden, beteiligen. Dies soll nicht nur für private Häuslebauer gelten. Wenn eine Gemeinde bspw. für den Bau eines neuen Supermarkts entsprechendes Bauland widmet und eine Ansiedelung zulässt, entspricht die Abschätzung der Folgekosten nicht der realen (externen) Kosten welche für SteuerzahlerInnen langfristig entstehen. Infrastrukturerschließungskosten (Bau von Kanal- und Straßenanschluss etc.) werden bei der Errichtung eben einer Supermarktfiliale eines multinationalen Einzelhandelskonzerns – damit größtenteils im Gemeindebudget verrechnet (siehe 6.3 Beispiel Neuerrichtung eines Supermarkts im Untersuchungsgebiet) (vgl. Experteninterview E 2017).

Besonders eine **Steuerung des großflächigen Einzelhandels**, wobei hier die wichtigste Handlungsebene bei den Kommunen selbst liegt, komme einer Änderung der Baunutzungsverordnung eine Schlüsselrolle zu (vgl. Blotevogel 2012:29; eigene Hervorhebung).

Als *Planungsinstrument und Orientierungshilfe* (Flächennutzungsplan) für die materielle Ausgestaltung – der Verteilung der baulichen Nutzungen einer Raumstruktur – welche „kurze Wege“ ermöglicht, kann das **Dichtemodell** dienen. Es ist ein Konzept, dass eine zentrenorientierte Siedlungsentwicklung entlang von leistungsfähigen Achsen des ÖPNV ermöglichen soll. Der Siedlungstyp definiert sich dadurch in Abhängigkeit der ÖPNV-Erschließung. Hier kann konkret die Fahrzeit des ÖPNV in die Innenstadt als Basis herangezogen werden. Zum Beispiel könnten dadurch Wohnbaugebiete, welche innerhalb einer Fahrzeit von weniger als 20 Minuten zur Innenstadt (in Großstädten), und im Einzugsbereich von rund 300 m Fußweg zur nächsten Haltestelle liegen, den Siedlungstyp A aufweisen. Dieser soll die höchste Bebauungsdichte bzw. Geschossflächenzahl (GFZ) aufweisen (vgl. Beckmann et al. 2011:66).

Bei der **Förderung von Wohnungsbau- und Wohnungseigentum** sowie im Bereich der **Wirtschaftsförderung** (siehe 4.2.3 S. 58) sei es ebenfalls sinnvoll eine Konzentration auf verdichtete Bauformen in Lagen mit hochwertigem ÖV-Anschluss zu forcieren (vgl. Krug 2005:172).

Man könne folgende Kampagnen im Sinne der Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung für ein Leitkonzept der „kurzen Wege“ sowie weitere Modellprojekte für den Zielbereich *Stadt* vorschlagen (Maßnahmen des Bundes):

#### **Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung**

- Kampagnen, welche bestehende **Instrumente einer flächensparenden Siedlungsentwicklung** bekannt machen sowie für deren Anwendung werben (bspw. Ausschöpfen der Möglichkeiten, welche innerhalb der Raumordnung für die Festlegung von Nutzungen bestehen);
- Kampagnen, welche **für kurze Wege werben** (man könne an bestehende Maßnahmen anknüpfen; mit Blick auf eine bauliche Umsetzung kurzer Wege sei bspw. auch an Festschreibungen von Wegerechten im Bebauungsplan zu achten);
- Kampagnen, welche für eine **attraktive Gestaltung privater öffentlicher Räume** werben (Zielgruppe: private Investoren)

(vgl. Beckmann et al. 2011:11)

#### **Modellprojekte**

- Modellprojekte zur Integration von Nahverkehrsplänen und räumlicher Planung (gemeinsame Wahrnehmung von Regionalplanung und ÖPNV-Aufgabenträgerschaft, bspw. durch einen Zweckverband; Verkehrsverbund für eine Region);

- Modellprojekte für architektonische Lösungen zur Umsetzung von Dichte und Nutzungsmischung;

(vgl. ebd.).

### Nutzungsmischung und Nahversorgung

Nutzungsmischung soll zukünftig in allen Städten und Siedlungen ein Grundprinzip der Planung sein. Ein Praxisbeispiel wurde dazu bereits auf S. 89 (*Good-Practice-Beispiel: Tübinger Südstadt*) gegeben. Derzeit werden Stadterweiterungsgebiete primär entweder als Wohngebiet oder Gewerbegebiet entwickelt. Eine Stadtplanung hin zu gemischten Stadtquartieren ist erforderlich. Dabei soll Nutzungsmischung ein zentraler Punkt der Planungsstrategie für den gesamten Stadtraum, in allen Stadtvierteln, sein. Diese Mischung von Nutzungsfunktionen ist nur mit einer breiten Öffentlichkeitsarbeit (Vermarktung etc.) und Bewusstseinsbildung zu realisieren. Nutzungsmischung benötigt politische Unterstützung, KommunalpolitikerInnen sind daher frühzeitig einzubinden. GebietsentwicklerInnen sollen die gegenseitige Akzeptanz der verschiedenen Nutzungen durch aktive Information, Beratung und Betreuung fördern, sowie NutzerInnen eines Gebiets einbeziehen (vgl. Beckmann et al. 2011:26).

- Nutzungsmischung sollte programmatisch gestärkt werden, indem eine vielfältige städtische Mischung als städtebauliches Ziel in § 1 Abs. 5 BauGB aufgenommen wird
- Nutzungsmischung erfordert keine neuen Instrumente im Bauplanungsrecht (Deutschland).
- Einzelne Bestimmungen des Umweltschutzrechts und des Bauplanungsrechts sollten angeglichen werden, um die Planung und Erhaltung nutzungsgemischter Quartiere zu unterstützen.
- Die finanzielle Förderung für die Schaffung von Wohnraum oder von Arbeitsplätzen und das Steuerrecht sind so zu gestalten, dass Nähe unterschiedlicher Nutzungen für private Entwickler und Investoren wirtschaftlich interessant ist.
- Bereits bestehende feinkörnig gemischte Gebiete in unseren Städten müssen erhalten und entwickelt werden.

(ebd. 26f)

- Städtische Brachflächen seien, wo immer dies auch möglich ist, zu nutzungsgemischten Quartieren weiterzuentwickeln.
- Es sollen Gebiete der Siedlungserweiterung am Stadtrand primär zu gemischt genutzten Quartieren weiterentwickelt werden.
- Damit Nutzungsmischung zur einer „Stadt der kurzen Wege“-Struktur bzw. Verkehrsvermeidung führt, soll man eine Verflechtung der Funktionen aktiv fördern.

(vgl. Beckmann et al. 2011:26f)

Nutzungsmischung soll durch eine vermehrte **Ausweisung von Kern- und Mischgebieten** in den Flächenwidmungsplänen erreicht werden, um **Stadtteil- bzw. Ortszentren** zu stärken.

Doch Gemeinden bzw. Kommunen können nicht nur bei der Flächenwidmung sondern auch durch eine Anpassung bzw. Erstellung von Bebauungsplänen entsprechende Rahmenbedingungen und Vorgaben schaffen, um auch in monofunktionalen Wohnsiedlungen eine Ansiedelung von nutzungsverträglichen Handels- und Gewerbebetrieben zu fördern. Gemeinsam mit Bewusstseinsbildung und Standortmarketing können danach gewünschte passende Betriebe angelockt und somit Nutzungsmischung aktiv forciert werden, welche eine „kurze Wege“-Raumstruktur ermöglicht.

Bei der Gewährleistung der **Nahversorgung** bleibt eine der größten Herausforderungen, „die wirtschaftliche Tragfähigkeit“, also die notwendige Größe des Einzugsgebiets. Größtenteils existiert eine Konkurrenz von Großeinrichtungen des Handels (vgl. Beckmann et al. 2011:26; eigene Hervorhebung).

Der Einzelhandel muss durch positive Anreize, Förderungen bzw. Steuerung (Anpassung der Gewerbeordnung etc.), motiviert werden, um wieder kleinere Geschäfte für ein kleineres Einzugsgebiet betreiben zu können.

Gemeinsam mit dem zunehmenden Trend zum Online-Handel, wodurch der stationäre Einzelhandel nicht ausschließlich geschwächt wird, sondern durch eine Veränderung der Verkaufsstrategie an Bedeutung gewinnen könnte: Er wird zum Ort der neuartigen Produktpräsentation bzw. zur Servicestelle der Anbieter/Marken und muss verstärkt real vor Ort nah am Kunden präsent sein.

In **Stadtteilzentren (Nahversorgungszentren)**, auch in Kleinstädten, sollen in jedem Stadtviertel – in Kombination aus Dichte und eines attraktiven öffentlichen Raums – kleine Läden (bspw. Tante-Emma-Bio-Läden) sowie mittelgroße Supermärkte, gemeinsam mit anderen Versorgungseinrichtungen (Bäcker, Fleischhauer, Poststelle, Ärzte- bzw. Gesundheitszentren, Bankomat etc.) eingerichtet werden, um eine intakte Nahversorgung in den Siedlungsgebieten aufrechtzuerhalten. Es wären in solch neu ausgewiesenen bzw. erweiterten Stadtteil- und Dorfzentren auch architektonisch-hochwertige mehrgeschossige Bauweisen, welche Funktionen wie Wohnen, Handel und Arbeiten (Büros etc.) kombinieren, erstrebenswert. Der Dorfladen muss wieder wirtschaftlich betrieben werden können.

#### **(Good-Practice) Beispiel Dorfladen, Schweiz:**

In der Schweiz betreibt das Einzelhandelsunternehmen Volg erfolgreich über 580 Dorfläden. Es zeigt dass der wirtschaftliche Betrieb, mittels einem durchdachten angepassten Sortiment, auch von kleineren Läden möglich ist. Wobei das Leitbild des Unternehmens das bequeme Einkaufen frischer (auch lokaler) Produkte praktisch vor der Haustüre ist. Der tägliche Bedarf wird dadurch allemal gedeckt (vgl. Volg Konsumwaren AG 2017:o.S.).

#### 6.1.2.2 Zielbereich *Region*

Im Zielbereich *Region* lassen sich weitere spezifische Ziele untergliedern (Beckmann et al. 2011:102f):

- Wiederbelebung der Ortskerne von Dörfern in der Nähe des übergeordneten Zentrums,
- Reaktivierung der Nahversorgung, (ebd.)
- Umbau der Siedlungsstrukturen mit zunehmenden suburbanen Charakter (Zwischenstadt-Tendenzen) zur Schaffung anpassungsfähiger Strukturen (Nachverdichtung, nachträgliche Funktionsmischung, Herstellung von Siedlungsrändern) (vgl. ebd.).

Folgende Maßnahmen können für den Zielbereich der *Region* – als Ergänzung der Maßnahmen für den Zielbereich *Stadt* – nach Beckmann et al. (vgl. 2011:11) vorgeschlagen werden, welche den auf dieser Maßstabsebene vorherrschenden Gegebenheiten entsprechen. Diese Maßnahmen sollen an bereits bestehende Steuerungsinstrumente anknüpfen:

- Ergänzung des Bundesraumordnungsgesetzes (§ 8 Abs. 5 ROG) um **Festlegungen zu Flächensparzielen** zur maximalen Flächenneuanspruchnahme (siehe bereits 6.1.1, S. 88),
- Konzept zur **Reduktion der Entfernungs- bzw. Pendlerpauschale**;
- Maßnahmen zur **Erhöhung der touristischen Attraktivität** einer Region, wodurch sich eine Erhöhung der Kaufkraft durch Touristen erreichen lässt und sich die ökonomische Grundlage für Einrichtungen der Nahversorgung verbessert; vor allem in vom Leerstand betroffenen innerstädtischen Bereichen, wo oft historische Bausubstanz vorhanden ist.

(vgl. ebd.; eigene Hervorhebungen)

Es wird für einige neue Steuerungsinstrumente im Zielbereich *Region* folgendes empfohlen:

- Prüfung einer Änderung der Gemeindefinanzen um eine geringere Abhängigkeit der Finanzausstattung von der Zahl der Einwohner und GewerbesteuerzahlerInnen zu erreichen;
- Prüfung einer Reform der Grunderwerbsteuer bzw. Einführung einer Abgabe auf die Neuausweisung von Bauflächen.

(Beckmann et al. 2011:11)

Zudem können nach Beckmann et al. (2011:11f; eigene Hervorhebungen) – mit dem Fokus auf eine flächensparende Siedlungsentwicklung in der Region – folgende Kampagnen (Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung) und Modellprojekte vorgeschlagen werden:

#### **Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung**

- Informationskampagnen zur **Entwicklung eines Bewusstseins** öffentlicher und privater AkteurInnen bezüglich der Folgen **einer voranschreitenden Flächenneuanspruchnahme** (denkbar wäre bspw. eine Kommunalberatung hinsichtlich Gewerbegebietsausweisungen);
- Informationskampagnen für BürgerInnen **zu langfristigen Kosten von Wohnen und Mobilität** (bspw. kommt es zu langfristig höheren Aufwendungen für räumliche Mobilität, wenn ein Umzug von der Stadt in eine ländliche Region stattfindet);

## Modellprojekte

- Modellprojekte zur **Wiederbelebung von Ortskernen** sowie zur Umnutzung ehemals landwirtschaftlich genutzter Gebäude (Vermeidung von Verfall und Leerständen in alten Siedlungskernen. Gebäude welche zwar nicht mehr den Anforderungen entsprechen, jedoch wichtig für eine lokale Identität sowie für eine touristische Attraktivität sind); (vgl. ebd.)
- Modellvorhaben und **praxisbezogene Forschung in Kommunen zur Implementierung neuer informatorischer Instrumente** (z.B. Wohnkosten-, Mobilitätskostenrechner, Kosten-Nutzen Rechner für verkehrliche Erschließung durch Straßen und ÖPNV); (Beckmann et al. 2011:11f)
- „Modellprojekte zur **Weiterentwicklung der Zwischenstadt** vor dem Hintergrund der Entwicklung, dass sich suburbane Räume bereits vielfach aus ihrer Abhängigkeit von der Ursprungsstadt gelöst haben und gerade hier zentrale Ansatzpunkte für eine Schaffung der Region der kurzen Wege liegen“ (ebd.). Um in diesen Räumen Entwicklungshilfe zu leisten und hier eine eigenständige Entwicklung zu fördern gäbe es einige Möglichkeiten: Etwa eine Forcierung im Aufbau von Nahversorgungseinrichtungen, der Gestaltung attraktiver öffentlicher Räume etc. (Vorschläge siehe 6.1.2.1 Nutzungsmischung und Nahversorgung S. 95 und 6.2.1 Siedlungsentwicklung, Untersuchungsgebiet S. 119); (vgl. ebd.)
- Modellprojekte zur **Weiterentwicklung der für die Zwischenstadt typischen Wohngebiete mit Einfamilienhäusern** (siehe 6.2.1 S. 120). Diese Struktur ist eng mit niedrigen Energiepreisen und geringen Kosten der Raumüberwindung verknüpft, sodass ein langfristiger Bestand dieser Voraussetzungen unwahrscheinlich sei. Außerdem sind Einfamilienhäuser zur Schaffung kleinerer Wohnungsgrößen weniger geeignet, da sie kaum teilbar sind (vgl. ebd.).

Bei einer Anpassung unserer städtischen Landschaften seien Strukturen einzurichten, welche neue Möglichkeiten für *Nutzungsmischung* schaffen, welche in unseren monofunktionalen Siedlungsstrukturen häufig fehlen. Nicht nur innerstädtische Quartiere und eine Aufwertung von Großwohnsiedlungen, auch Einfamilienhaussiedlungen und deren niedrigen Dichten bieten einiges an Potential, um mehr Urbanität zu generieren. Man könne diese vermehrt durch Um- und Zubauten anpassen, damit sie sich zu verdichteten, Nutzungsdurchmischten Räumen weiterentwickeln. Gleichzeitig könne der Aufwand für Wohnungsneubau reduziert werden, da notwendige Infrastruktur in den Siedlungen bereits vorhanden ist (vgl. Schörgi 2014:206).

## *Diskussion*

Allerdings sind Empfehlungen, wie vor allem zum Umbau von Einfamilienhaussiedlungen, etwa in Kleinstädten in ländlicheren Räumen, bei der Anpassung unserer Siedlungsstrukturen wohl am schwersten umzusetzen. Es sind vor allem Aspekte der Freiheit und Individualität der einzelnen Menschen bzw. verschiedenen GrundstückseigentümerInnen, sowie Eigentum an sich, welches auch rechtlich tief verankert, im juristischen Sinn eine wichtige Rolle einnimmt. Viele wollen berechtigterweise einfach Ruhe haben und ihren persönlichen Dingen auf dem privaten Grundstück

unbehelligt nachgehen. Ein engeres Zusammenrücken aller in unseren Siedlungen, höhere Dichten und Nutzungsmischung, stößt hier auf viel Kritik. Nutzungskonflikte (Nachbarschaftsstreitigkeiten etc.) stellen diesbezüglich wie erwähnt eine große Herausforderung dar (siehe Leitbildkritik S. 43). Der Grundbesitz hat in unserer Gesellschaft einen hohen Stellenwert und individualisierte Lebensstile sind im Vormarsch. Doch es soll aufgezeigt werden, dass ein Leitkonzept, bzw. eine dargelegte Anpassung unserer Siedlungsstrukturen nicht den sozialen Frieden gefährden wird. Der soziale Zusammenhalt könne auch gestärkt werden.

In seiner Dissertation schreibt Krug (vgl. 2005:172), wo er eine vergleichende Bewertung von Szenarien der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung durchführt, dass es als sicher erscheint, dass nach Änderungen von einigen Steuerungsinstrumenten und rechtlichen Rahmenbedingungen – wie auch in meiner Arbeit dargestellt – urbane kompaktere Standorte, wie sie im Leitbild der „Stadt und Region der kurzen Wege“ forciert werden, einer erheblich stärkeren Nachfrage ausgesetzt wären.

In einem ebenfalls oberflächlichen Blick auf den rechtlichen Rahmen wird von Krug (vgl. ebd. 172f) für einige Regelungen oder Regelungsvorschläge genauso eine Überprüfung empfohlen, welche für eine siedlungsstrukturelle Differenzierung besonders relevant erscheinen: Krug sieht dabei auch primär eine „Befreiung des Baurechts von Dichte- und Mischungshemmnissen“ (z.B. Abstandsregeln, Gebietstypen nach BauNVO usw.) als sinnvoll. Eine Etablierung von „Minstdichten und Mindestnutzungsanteile“ seien demnach in gleicherweise notwendig wie bspw. eine „Förderung der städtebaulichen Integration von Verkehrsinfrastruktur“ in unseren bebauten Landschaften. Demnach seien auch eine „Allgemeine Förderung eines urbanen Städtebaus bzw. Stadtumbaus und einer urbanen Baukultur“ (ebd.) sinnvoll.

#### Exkurs: Baukulturelle Leitlinien des Bundes (Österreich)

Für zukunftsfähige Siedlungsstrukturen ist besonders eine qualitätsvolle *Baukultur* von Bedeutung. Diese wird vom Zusammenspiel vieler Kräfte beeinflusst. Sie entsteht überall dort, wo Menschen ihren Lebensraum gestalten und „manifestiert sich in Gebäuden, Straßen und Plätzen ebenso wie in Verkehrs- und Infrastrukturbauten, Gewerbeparks und Dorfzentren“ (Bundeskanzleramt Österreich 2017:4). So werden Menschen tagtäglich überall von deren Qualität geprägt. Als entscheidende AkteurInnen spielen öffentliche und private AuftraggeberInnen, sowie alle planende Berufe („Architektur, Städtebau und Landschaftsplanung, Bauingenieurwesen und Raumplanung“) eine Rolle (vgl. ebd.).

In Österreich wurden im Jahr 2017 vom Bundeskanzleramt wesentliche baukulturelle Leitlinien aufgestellt, welche im August 2017 vom Ministerrat beschlossen wurden. Der Bund will sich dabei zu seiner Verantwortung für die österreichische Baukultur bekennen und hat sich für den eigenen Wirkungsbereich 20 baukulturelle Leitlinien gesetzt (vgl. Bundeskanzleramt Österreich 2017:4ff). Diese erscheinen im Sinne des Leitkonzepts der kurzen Wege, ganz besonders in Hinblick auf die Basiskriterien Dichte und attraktive öffentliche Räume, interessant. Doch sie stellen wohlgermerkt lediglich „eine freiwillige Selbstbindung des Bundes im öffentlichen Interesse“ dar (ebd.). Es sollen jedoch alsbald aus diesen Leitlinien verbindliche Gesetze im Parlament entstehen.

Im Sinne des Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“ und seinen Zielen, Basiskriterien und Strukturprinzipien erscheinen besonders folgende Leitlinien interessant zu sein (Auswahl):

#### **Orts-, Stadt- und Landschaftsentwicklung**

- Leitlinie 1: Orts- und Stadtkerne stärken
- Leitlinie 2: Flächen sparsam und qualitativ entwickelt
- Leitlinie 3: Auf baukulturelle Qualität technischer Infrastruktur achten
- Leitlinie 4: Hochwertige öffentliche Räume fördern

#### **Bauen, Erneuern und Betreiben**

- Leitlinie 5: Nachhaltigkeitsprinzip anwenden und weiterentwickeln
- Leitlinie 6: Bauregelwerke an baukulturelle Erfordernisse anpassen, vereinfachen und harmonisieren

#### **Bewusstseinsbildung und Beteiligung**

- Leitlinie 13: Baukultur verständlich machen

#### **Lenkung, Kooperation und Koordination**

- Leitlinie 17: Baukulturell relevante Lenkungsinstrumente ausbauen
- Leitlinie 18: Öffentliche Mittel für das Bauen und Erneuern an Qualitätskriterien binden
- Leitlinie 19: Impulse für einen zukunftsfähigen Wohnbau setzen

(Bundeskanzleramt Österreich 2017:4ff)

Im Folgenden werden einige angeführte Leitlinien vorgestellt sowie dazu ausgewählte Maßnahmen des Impulsprogramms:

#### **Orts-, Stadt- und Landschaftsentwicklung**

##### **Leitlinie 1: Orts- und Stadtkerne stärken**

Es heißt, Siedlungsentwicklung sei ein wesentlicher Einflussfaktor unserer Baukultur. Der Bund will sich verstärkt an der Ausarbeitung und Umsetzung von zukünftigen übergeordneten Strategien (wie im Rahmen der ÖREK-Partnerschaften) beteiligen. Besonders möchte man das Prinzip Innenentwicklung vor Außenentwicklung verfolgen und bei der Errichtung, Erhaltung und Nutzung bundeseigener Immobilien seine Vorbildrolle wahrnehmen (vgl. ebd. 7).

- 1.1. „Der Bund gestaltet die **ÖREK-Partnerschaft ‚Stärkung der Orts- und Stadtkerne‘** aktiv mit. Im Rahmen dieser Partnerschaft prüft der Bund unter anderem auch legislative und finanzielle Maßnahmen, um Innenentwicklung vor Außenentwicklung den Vorzug zu geben und damit der Zersiedelung entgegenzuwirken“ (ebd.).

- 1.2. „Der Bund entwickelt im Rahmen der Klimaschutzinitiative klimaaktiv eine **Siedlungsbewertung**. Anhand dieses Bewertungssystems wird eine positive Beurteilung einer Siedlung bzw. eines Quartiers nur dann möglich sein, wenn sie eine gewisse Kompaktheit und Dichte hat.“
- 1.3. Der Bund hält ein im Rahmen der ÖROK abgestimmtes, österreichweites **System an Güteklassen des öffentlichen Verkehrs** bereit. Dieses Werkzeug kann zur Bewertung der Eignung von Gebieten für bestimmte Nutzungsarten, Bebauungsdichten und Bauweisen herangezogen werden und eignet sich auch zur Entwicklung von Steuerungs- und Regelungsinstrumenten für die Raumplanung. (siehe Kapitel 6.1.2).
- 1.4 Der Bund unterstützt Aktivitäten im Bereich der ÖROK zur Entwicklung einer **österreichweiten Analyse der Erreichbarkeiten** im motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr. Diese Informationen können als Grundlage für Planungsüberlegungen im Bereich der örtlichen und überörtlichen Raumplanung dienen.

(Bundeskanzleramt Österreich 2017:7; eigene Hervorhebungen)

## **Leitlinie 2: Flächen sparsam und qualitativ entwickeln**

„Der Bund bekennt sich zu einer sparsamen und möglichst kompakten Siedlungsentwicklung und sorgt daher im eigenen Wirkungsbereich für effiziente Flächennutzung.“ (ebd.)

- 2.1. „Der Bund berücksichtigt bei der Weiterentwicklung von boden- und flächenrelevanten Rechtsmaterien das“ Potential „für eine sparsame und qualitätsvolle Flächenentwicklung“. Dabei will „er auch internationale Beispiele (wie z.B. die deutsche Städtebauförderung) mit“ einbeziehen.
- 2.2. Der Bund plant die Ratifizierung der Landschaftskonvention des Europarats (Florenz 2000).
- 2.3. Der Bund schafft klare Rahmenbedingungen für die Anwendung der Vertragsraumordnung auf Ebene der Länder.
- 2.4. Der Bund unterstützt Prozesse im Bereich der ÖROK im Hinblick auf die Abstimmung und Umsetzung konkreter Maßnahmen bzw. Maßnahmenvorschläge hinsichtlich einer verstärkten Siedlungsentwicklung entlang hochrangiger Erschließungsachsen und in bestehenden Orts- und Stadtkernen.“

## **Leitlinie 4: Hochwertige öffentliche Räume fördern**

„Der Bund achtet bei der Entwicklung eigener Projekte auf die Herstellung hochwertiger öffentlicher Räume und fördert als Gesetzgeber, Impulsgeber und Koordinator deren Qualität“.

- 4.2. Der Bund prüft die **Adaptierung der Straßenverkehrsordnung** zur Erleichterung des Aufenthalts und **multifunktionaler Nutzungen im öffentlichen Raum**.

(ebd.)

## **Bauen, Erneuern und Betreiben**

„Der Bund bekennt sich zur Sicherung und Weiterentwicklung der Qualität des Planens und Bauens [..]“

### **Leitlinie 5: Nachhaltigkeitsprinzip anwenden und weiterentwickeln**

„Der Bund fördert und fordert die integrative Umsetzung von Aspekten der Ökologie, Ökonomie, des Sozialen und der Kultur beim Bauen, Erneuern und Betreiben seiner eigenen Immobilien. Er nimmt in Bezug auf nachhaltiges und ressourcenschonendes Bauen eine Vorbildrolle wahr.“

- 5.3. „Der Bund schreibt [..] den **Staatspreis Architektur und Nachhaltigkeit** aus. Mit diesem Preis werden Projekte gewürdigt und ausgezeichnet, die nachhaltiges und ressourcenschonendes Bauen [..] verbinden.“

### **Leitlinie 6: Bauregelwerke an baukulturelle Erfordernisse anpassen, vereinfachen und harmonisieren**

„Der Bund forciert in Kooperation mit den Ländern den Prozess der Anpassung, Vereinfachung und Harmonisierung von baurelevanten Bundes- und Landesgesetzen, Richtlinien, Standards und Normen. Er stärkt dabei die ganzheitliche Betrachtung gegenüber sektoralen Interessen.“

- 6.1. „Der Bund ermöglicht Expertinnen/Experten aus dem eigenen Personalstand, aus relevanten Gremien, aus der Planungs- und Baupraxis sowie aus dem Kreis von Personen mit Baukultur-Fokus die Mitarbeit in der nationalen und internationalen Normung.“
- 6.2. „Der Bund [..] untersucht in einem konkreten Projekt, welche Wirkungen die Anwendung einzelner Gesetze, Richtlinien, Standards und Normen auf bestehende und neu errichtete Gebäude hat.“

(Bundeskanzleramt Österreich 2017:8ff)

## **Bewusstseinsbildung und Beteiligung**

Es sei „die Sensibilisierung für Baukultur und die Identifikation mit dem Ort“ zu fördern. Bei der „Planung und Umsetzung öffentlicher Bauvorhaben erweist sich die Einbindung der Öffentlichkeit als zunehmend unverzichtbar und wertvoll“ (ebd.). Durch Bewusstseinsbildung und Beteiligung will man BürgerInnen in die Lage versetzen, Entscheidungen selbstständig mitzutragen bzw. zumindest „im Interesse der Öffentlichkeit einzufordern“ (ebd.).

### **Leitlinie 13: Baukultur verständlich machen**

„Der Bund setzt sich in Kooperation mit den Ländern, Gemeinden, Universitäten, Verbänden und Interessenvertretungen dafür ein, das Thema Baukultur zielgruppenspezifisch in Bildungsangeboten [..] stärker zu verankern.“

- 13.1. „Der Bund nutzt internationale Themenjahre, wie z.B. das Europäische Kulturerbejahr 2018 und die EU-Ratspräsidentschaft 2018 [..]“

- 13.3. „Der Bund fördert die Bewusstseinsbildung für Baukultur durch die Vergabe von eigenen Architekturpreisen sowie durch die finanzielle Unterstützung bereits etablierter Baukultur-, Architektur- und Städtebaupreise“ (wie z.B. Staatspreis für Architektur und Nachhaltigkeit).
- 13.4. „Der Bund [...] fördert [...] Öffentlichkeits- bzw. Vermittlungsarbeit für Baukulturbelange, die die politischen, sozialen, ökonomischen und kulturellen Rahmenbedingungen einbezieht.“
- 13.5. „Der Bund baut [...] das Informationsangebot zum Thema Baukultur über Aspekte wie Bauen, Wohnen und Umwelt, Flächenwidmung, UVP, Öffentlichkeitsbeteiligung etc. aus.“

(Bundeskanzleramt Österreich 2017:8ff)

### **Lenkung, Kooperation und Koordination**

„Baukulturell relevante Aktivitäten des Bundes müssen [...] erfasst und vermittelt werden, um ressortübergreifende Strategien entwickeln und umsetzen zu können. Für eine effektivere Lenkung von Baukultur bedarf es der Kooperation und Koordination zwischen den Ressorts sowie mit den Ländern, Gemeinden, Universitäten, Verbänden und Interessenvertretungen.“

### **Leitlinie 17: Baukulturell relevante Lenkungsinstrumente ausbauen**

„Der Bund forciert die Erreichung baukultureller Zielsetzungen durch im Ordnungs-, Steuer- und Förderrecht verankerte und aufeinander abgestimmte Lenkungsinstrumente auf EU- und Bundesebene.“

- 17.1. „Der Bund prüft die Schaffung einer Einrichtung für Baukultur oder die Betrauung einer bestehenden Dienststelle mit Aufgaben der Information, Beratung und Koordination der Bundesaktivitäten in Baukulturangelegenheiten [...]“.

(Bundeskanzleramt Österreich 2017:13ff)

Diese Leitlinien sind ein Anfang, um mittelfristig wesentliche Reformen in den jeweiligen (in der Arbeit angeführten) relevanten verbindlichen Gesetzen und Bauvorschriften durchzuführen.

#### **6.1.3 Steuerung der Verkehrsentwicklung**

Gerade Maßnahmen im Verkehrsbereich nehmen eine Schlüsselfunktion ein, wenn es um eine Anpassung derzeitiger Siedlungsstrukturen hin zu kurzen Wegen kommen soll. Dabei liegt dieses Handlungsfeld quer zu den beiden vorangegangenen dargelegten Handlungsfeldern. Ein Hauptgrund, dass *Nähe* häufig durch *Ferne* ersetzt worden ist, sei den günstigen Preisen für räumliche Mobilität in den vergangenen Jahrzehnten geschuldet (vgl. Beckmann et al. 2011:105). Für siedlungsstrukturell differenzierte Steuerungsinstrumente sei eine langsame Anpassung bzw. eine Internalisierung externer Kosten des MIV erstrebenswert. Man könnte dadurch eine zukünftig mögliche ernsthafte Krise von nicht mehr beherrschbaren Verkehrskosten vermeiden (vgl. Krug 2005:173).

In der Verkehrspolitik scheint sich angesichts der vielerorts angespannten finanziellen Situation der Fokus langsam weg vom Verkehrsflächenneubau hin zur Bestandserhaltung zu verschieben. Wenn sich das in der Verkehrswegeplanung niederschlägt, könnte der Flächenzuwachs in diesem Sektor erstmals reduziert werden. Es wäre eine erfreuliche Entwicklung, vor allem im Hinblick auf eine Siedlungsstruktur für „kurze Wege“. Allerdings, ein grundlegender Wandel im Straßenbau weg von einem quantitativen Wachstum hin zur Nutzung des Bestandes in hoher Qualität, ist derzeit noch nicht festzustellen (vgl. Beckmann et al. ebd.).

In Zukunft soll es zu einer besseren Integration der Siedlungs- und Verkehrsplanung kommen (vgl. ebd. 107). Dies sei wichtig um einen weiteren Abbau der Raumwiderstände zu verhindern (vgl. Schmitz 2001:256ff).

Um Verkehr zu vermeiden bzw. auf sanfte Verkehrsmittel zu verlagern wäre aus raumplanerischer Perspektive eine verstärkte Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der Linien und Haltepunkte des ÖV (siehe bspw. Dichtemodell S. 94) in Kombination mit einer verkehrsplanerischen Steigerung der Attraktivität dieser Verkehrsmittel wünschenswert. Eine Verbesserung des Angebots bzw. der bereitgestellten Infrastruktur (wie bestens ausgestattete Bahnhöfe und Haltestellen, Radverkehrswege, Radabstellanlagen etc.) sind dabei notwendig (vgl. ebd.).

Orientierte man sich in der Vergangenheit in der Stadtplanung hauptsächlich an der Autostraße, so ist Urbane Mobilität der Zukunft hingegen nach den Auswirkungen auf die Bevölkerung zu bewerten. Damit ist den emissionsfreien und flächeneffizientesten Verkehrsmitteln der Vorrang zu geben (vgl. Gansterer 2016a:o.S.).

Nach Beckmann et al. (2011:105; eigene Hervorhebungen) können folgende **Zielbereiche** im **Handlungsfeld *Steuerung der Verkehrsentwicklung*** genannt sowie Handlungsempfehlungen mit direktem und indirektem Verkehrsbezug zusammengestellt werden:

- Verkehrsgenese aus Siedlungsentwicklung, Erreichbarkeit und Fahrtzielen,
- Reaktion auf Verkehrsreduzierung durch abnehmende Bevölkerungszahl,
- Beeinflussung der alltäglichen Verkehrsmittelwahl,
- Zerschneidung durch Verkehrsflächen und Trennwirkungen durch Verkehrsbelastungen, (ebd.)
- Flächen zum Abstellen der Kfz (Auto-Stellplatzregulativ; Ruhender Verkehr) (vgl. ebd.)

Am Ende dieses Kapitels (siehe 6.1.3.6) werden überblicksartig wichtige Maßnahmen zu den Zielbereichen im Bereich *Verkehrsentwicklung* zusammengefasst.

### *6.1.3.1 Verkehrsgenese aus Siedlungsentwicklung, Erreichbarkeit und Fahrtzielen*

Erreichbarkeit entsteht aus den Zielen des Weges, bspw. dem Netz der Einkaufsstandorte, in Verbindung mit dem Mobilitätsangebot. Als verkehrswirksam wird auch die subjektive Wahrnehmung der Raumstruktur angesehen, welche allerdings in meiner Arbeit nicht Gegenstand der Untersuchung ist (vgl. Beckmann et al. 2011:105).

Will man zukunftsfähige (nachhaltige) Siedlungsstrukturen schaffen, ist es wohl erforderlich unsere Raumstrukturen anzupassen und den Raumwiderstand in den Siedlungen zu erhöhen, um den Verkehrsaufwand insgesamt zu reduzieren. Der Verkehr soll bereits an der Quelle, in den einzelnen Stadtteilen, gezähmt werden.

Eine Erhöhung der Raumwiderstände sei in Bezug auf eine gute Erreichbarkeit aller Daseinsgrundfunktionen einer Stadt ausschließlich mit einer konsequenten Nutzungsmischung (siehe 6.1.2.1 Nutzungsmischung und Nahversorgung) sinnvoll. Maßnahmen müssten hier parallel zu einer Reduktion des MIV umgesetzt werden, um eine „kurze Wege“-Siedlungsstruktur problemlos zu erreichen (vgl. Schmitz 2001:269).

Auch wenn Elektroautos nicht die Lösung für viele Probleme mit unseren Siedlungsstrukturen sind. Im Bereich des Wirtschaftsverkehrs oder bei Carsharing können emissionsfreie Elektrofahrzeuge als Übergangslösung eingesetzt werden, bis eine „kurze Wege“-Struktur in unseren Siedlungsräumen annähernd umgesetzt ist. In dünn besiedelten (ländlichen) Regionen oder aber auch mittelfristig im suburbanen Raum, wo ein flächendeckender ÖV am schwierigsten zu realisieren ist, können Elektroautos bzw. elektrische Zweiräder als Zubringer zum Nächsten Bahnhof sowie zur Haltestelle dienen (vgl. Gansterer 2016a:o.S.). Hier in diesen Räumen sind aber auch vielmehr ergänzende Mobilitätsangebote (Sammeltaxis, Mitfahrbörsen etc.) gefragt, welche diese Situation verbessern können (vgl. Gansterer 2015:o.S.)

Es ist wichtig Trends innerhalb der Gesellschaft (Steigerung der Beliebtheit von urbanem Lebensstilen, Fahrradorientierung, sinkende Auto-Orientierung bei der jüngeren Generation usw., siehe 4.1.1) im Hinblick auf eine „kurze Wege“-Struktur zu stärken und Hemmnisse, wie kontraproduktive Subventionierungen, abzubauen. Dabei können ökonomische Anreize mit den gesellschaftlichen Werthaltungen und den Angeboten im Verkehrssektor zusammen wirken (vgl. Beckmann et al. 2011:106).

### *6.1.3.2 Reaktion auf Verkehrsreduzierung durch abnehmende Bevölkerungszahl*

In Regionen und Städte die von sinkenden Bevölkerungszahlen betroffen sind sei vermehrt über Straßenrückbauprogramme nachzudenken. In der Praxis und politischen Diskussion ist dieses Thema noch weitestgehend ein Tabu. Auch weil die Straßeninfrastruktur und deren Erhaltung bei sinkender Nutzung und damit gleichzeitig steigenden Kosten pro Kopf immer mehr zur Belastung für kommunale Budgets wird. Hier könnte auf Bundesebene gemeinsam mit den Ländern ein effizienteres

Infrastrukturerehaltungsmanagement betrieben werden und den ökologisch und raumplanerisch gezielten Rückbau des Straßennetzes vorantreiben (vgl. Beckmann et al. 2011:106).

#### 6.1.3.3 *Beeinflussung der alltäglichen Verkehrsmittelwahl*

Ein geringer Flächenbedarf des nichtmotorisierten Verkehrs und ÖPNV gegenüber dem Auto trägt wesentlich zum Flächensparen im öffentlichen Raum bei. Es sind daher Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten von sanften Verkehrsmitteln zielführend und damit auch zukunftsfähig. Zusätzlich wirkt sich das über die veränderten Erreichbarkeitsverhältnisse der Haushalte indirekt auch auf die Fahrtziele und ihre räumliche Struktur aus. Eine Reduzierung des MIV vermeidet damit den quantitativen Bedarf von neuen Straßenverkehrsflächen und ermöglicht innerorts die Flächenumverteilung für eine attraktivere Nahmobilität zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad. Darüber hinaus wäre bspw. in diesem Kontext auch über eine Einführung von Straßenbenutzungsgebühren (City-Maut etc.) nachzudenken. Nicht zuletzt deswegen, da in jüngster Zeit über Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge in deutschen Großstädten diskutiert wurde. Auch eine zu erwartende Energiepreissteigerung ist verstärkt im öffentlichen Bewusstsein zu verankern (vgl. Beckmann et al. 2011:107).

Maßnahmen zur **Bewusstseinsbildung** sind ohnehin auch innerhalb des Handlungsfeldes der Verkehrsentwicklung (Verkehrspolitik) von Bedeutung. Einige Beispiele (Modellprojekte und Kampagnen der Öffentlichkeitsarbeit bzw. Bewusstseinsbildung) werden hierfür u.a. unter 6.1.3.6 gegeben.

### **Öffentlicher Verkehr**

Der ÖV muss **flächendeckend ausgebaut** werden, um eine „kurze Wege“-Struktur umzusetzen. Um diesen nachhaltig zu verbessern sei neben einer Internalisierung der externen Kosten, welche den MIV unvorteilhafter machen, auch zusätzlich attraktive und kostengünstige Angebote im Bereich ÖPNV (Bus-, Bahn- und Straßenbahn etc.) einzurichten. Dadurch wird ein Umstieg vom MIV zum ÖV überhaupt erst ermöglicht. In größeren Städten wachse die Nachfrage nach leistungsfähigerem ÖV. Hier werden die Nebenwirkungen des MIV (Staus, Luftverschmutzung, Lärm, Parkplatzmangel etc.) am deutlichsten spürbar und beeinträchtigen die Lebensqualität in einem hohen Maß (vgl. Köfel & Mitterer 2013:13). Doch auch in wachsenden Kleinstädten und im Einflussbereich der Zentralräume liegende suburbane bzw. ländlichere Siedlungsbereiche werden diese Auswirkungen immer deutlicher.

Empirisch lässt sich belegen, dass die **Frequentierung von ÖPNV-Haltestellen** (Haltestellenzu- und -abgang) vorwiegend durch den Fußverkehr geschieht. In einer Verkehrsmittel-Kombination mit dem ÖPNV wird das zu Fuß gehen fünfmal so häufig genannt wie das Fahrrad und der MIV zusammen. Wichtig sei daher eine entsprechende *Verbindungsqualität* der Verkehrswege für FußgängerInnen beim Zu- und Abgang (Abbau von Barrieren; Zugang soll so einfach und direkt wie möglich sein) und

eine gewisse *Aufenthaltsqualität* im Wartebereich sowie im unmittelbaren Umfeld bzw. Einzugsbereich von Haltestellen des ÖPNV. Das Vorhandensein von Läden, Schaufenstern, Informationsplakatwänden etc. in diesen Räumen kann zu einer Verringerung von den empfundenen Zugangsweg- und Wartezeiten führen. *Entfernungs- und Umfeldempfindlichkeit* von FußgängerInnen sind in einer „kurze Wege“-Struktur zu berücksichtigen (vgl. Krug 2005:38). Nach Untersuchungen aus den 1970er Jahren „können Fußwege zur Haltestelle bis ca. 400 Meter Länge bzw. ca. 5 Minuten Dauer als kurz eingestuft werden“ (ebd.). Demnach weisen Haltestellen einen Einzugsbereich von ca. 25-50 Hektar auf (vgl. ebd.).

Dass diese distanzbezogene Nutzungswahrscheinlichkeit bei ÖV-Haltestellen unbedingt zu beachten sei, schreiben auch Hiess und Schönegger (2015:32). Studien belegen (siehe Abb. 11, S. 77), „dass diese mit der Entfernung stark abnimmt und ab 750 m gegen 0 geht“ (ebd.).

Bei zunehmenden Bedarf und sinkenden öffentlichen Ausgaben sei die **ÖPNV-Finanzierung** auf eine neue Basis zu stellen. Es sei dringend Handlungsbedarf erforderlich und Möglichkeiten einer Neuorganisation der Zuwendungen von Bund und Ländern zu prüfen. Dabei sei etwa die finanzielle Basis des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu erwähnen. Finanzmittel dazu stammen aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes (Regionalisierungsmittel) und sollen möglichst auf hohem Niveau gehalten werden. Das Regionalisierungsgesetz des Bundes bezieht sich auf den gesamten ÖPNV (öffentlicher Schienen- sowie Straßenpersonenverkehr) (vgl. Beckmann et al. 2011:107f).

### **Rad- und Fußverkehrswegenetz**

Der nichtmotorisierte Verkehr (Rad- und Fußgängerverkehr) spielt eben eine große Rolle in der Nahmobilität und damit für eine „Stadt der kurzen Wege“-Struktur. Der **Ausbau des Rad- und Fußwegenetz** ist überall konsequent zu forcieren. Dabei ist nicht nur im Radverkehr eine notwendige qualitätsvolle Infrastruktur (wie eben Radabstellanlagen, spezielle Radverkehrsampeln etc.) bereitzustellen. In Deutschland gibt es bspw. bereits mit dem *Nationalen Radverkehrsplan* ein Programm worauf man aufbauen soll. Entscheidend sei ebenfalls eine intermodale Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖV (Stärkung des Umweltverbunds). Auch eine verstärkte Förderung elektrischer Zweiräder (e-Bikes) sei zu erwähnen, um etwa Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen, wie bspw. in bergigen Gegenden, zu vergrößern (vgl. Beckmann et al. 2011:108).

Der Bund sollte, genauso wie im Radverkehr, mit Ländern und Kommunen zusammenarbeiten, um auch attraktive Bedingungen im Fußgängerverkehr zu schaffen. Es gäbe hier auf internationaler Ebene bereits erfreuliche Entwicklungen, woraus man lernen könne (vgl. ebd.).

### **Exkurs: Fahrradverkehr als Lösung der Verkehrsprobleme?**

Das Fahrrad ist als Verkehrsmittel für eine Raumstruktur der „kurzen Wege“ ein unverzichtbares Element, und bietet gegenwärtig das wohl größte Potential, um die Herausforderungen im Bereich Mobilität und Verkehr in den Siedlungsstrukturen anzugehen.

Der Fahrradverkehr könne genutzt werden, um unsere nachhaltigen Ziele, insbesondere bei der Mobilität, zu erreichen. Aufgrund der momentan vorherrschenden dispersen Siedlungsstrukturen sind ja viele Distanzen für FußgängerInnen bereits zu weit geworden. Genau hier hat das Fahrrad, im Zusammenspiel aus Nachverdichtung und Raumwiderständen eine wichtige Bedeutung. Als eine Art Übergangslösung in unseren Siedlungsstrukturen sei dieses Verkehrsmittel noch idealer, bis eine „kurze Wege“-Struktur umgesetzt wird. Dabei wirken sich Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur in ähnlicher Weise aus, wie der Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur den MIV fördert (vgl. Schörgi 2014:214).

Das Einkaufen stellt demnach eine der wichtigsten Gründe dar das Fahrrad im Alltag zu nutzen. In Österreich geben ca. 30 % an gelegentlich mit dem Rad einzukaufen. Bei einer Studie über das Einkaufen mit dem Fahrrad der Beratungsfirma CIMA (CityMarketing) Österreich GmbH gab es ähnliche Ergebnisse, wie es vergleichbare Studien in Deutschland zeigen. 80 % der Menschen die das Auto zum Einkaufen nutzen, legen in der Regel eine kürzere Strecke als 5 km zur bevorzugten Einkaufsmöglichkeit zurück. Dabei absolvieren über 60 % dieser motorisierten EinkäuferInnen, sogar nur eine Strecke von unter 2,5 km für Versorgungsfahrten. Im Durchschnitt seien es ca. 2,5 km welche mit dem Auto zu einem normalen Einkaufsstandort zurückgelegt werden. RadfahrerInnen legen im Vergleich dazu durchschnittlich eine Strecke von 1,6 km zurück, um sich mit Handelswaren zu versorgen. Rund 86 % der EinkäuferInnen mit dem Fahrrad nehmen eine Strecke von unter 2,5 km für Erledigungen auf sich, 3 % sogar mehr als 5 km (vgl. Gumpinger et al. 2010: 5, 18).

Hierbei lassen sich auch keine gravierenden Unterschiede zwischen einzelnen Regionen bzw. Bundesländer erkennen. Doch, sehr wohl weisen suburbane Regionen – meist direkte Nachbarbereiche größerer Städte – mit 1,8 km durchschnittlicher Wegstrecke tendenziell eher höhere Werte auf, als EinkäuferInnen mit dem Fahrrad in anderen Gebieten. Bei kürzeren Wegstrecken sei das Fahrrad hinsichtlich Schnelligkeit, Kosten und direkter Erreichbarkeit überlegen. Bereits aus dieser Sichtweise könne ein beträchtlicher Anteil des Kfz-Verkehrs zum Einkaufen auf das Fahrrad verlagert werden, ohne dabei schwere und sperrige Einkaufsgüter zu berücksichtigen. Man könne sich als Ziel vorstellen, dass zukünftig kurze Wegstrecken einfach nicht mehr mit dem Auto zurückgelegt werden (vgl. ebd. 18).

Es ist festzuhalten, dass der innerstädtische bzw. innerörtliche Handel durch den Fahrradverkehr stark gestärkt wird. Denn diese Studie zeige, dass solche Standorte vorrangig von RadnutzerInnen zum Einkaufen frequentiert werden (vgl. ebd. 6). Standorte des Einzelhandels in peripheren Randlagen, wie Fachmarktzentren an den Hauptausfallsstraßen außerhalb der Ortszentren, wo viel Autoverkehr herrscht, werden durch FahrradfahrerInnen eher gemieden (vgl. Schörgi 2014:218).

Betrachtet man die Marktanteile der Einkäufe mit dem Fahrrad in den österreichischen Bundesländern, zeigt sich folgende Situation: Vorarlberg liegt mit (9,8 %) an der Spitze und Wien mit 4,9 % am Ende. Wenn es gelingt den Anteil an FahrradfahrerInnen in einer Gemeinde zu erhöhen, so würde das steigende Umsatzpotential direkt auf den innerstädtischen bzw. kleinstrukturierten Einzelhandel fallen und somit die lokale Kaufkraft gestärkt (vgl. Gumpinger et al. 2010:6).

In Österreich besitzt fast jeder Haushalt (84 %) mindestens ein Fahrrad. Daraus lassen sich für die einzelnen Bundesländer folgende Unterschiede ablesen: Den geringsten Anteil beim Fahrradbesitz pro Haushalt weist hier demnach Wien mit 67 % auf, den Spitzenwert kann Vorarlberg mit 92 % in Anspruch nehmen. In Wien ist dieser, im Vergleich zu den anderen Bundesländern in Österreich, relativ niedrige Wert, wohl anhand des gut ausgebauten ÖPNV-Netzes und der häufig idealen fußläufigen Distanzen innerhalb der innerstädtischen Quartiere zu erklären. Betrachtet man die Gesamtanzahl der Fahrräder in Österreichs Haushalten gibt es durchschnittlich mehr als zwei Fahrräder pro Haushalt. Insgesamt besitzen österreichische Privathaushalte ca. 6 Millionen Fahrräder (vgl. ebd. 8). Ein enormes Potential, welches in diesem Verkehrsmittel steckt, das unmittelbar quasi jeder Person zur Verfügung steht und dessen Entfaltung hauptsächlich nur an unzureichend entsprechend ausgebauter Verkehrsinfrastruktur und mangelnder Konsequenz der Umsetzung einer zeitgemäßen Raumentwicklung, gehindert oder unnötig verzögert wird.

<b>"Rad-Stars"</b>		
Gliederungsmerkmale (aus Mikrozensus, Personen über 15 Jahre)	tägliche Radnutzung in %	Keine Radnutzung in %
Personen in der Altersgruppe unter 20 Jahre	9,5	35,8
Personen in der Altersgruppe 40 bis unter 50 Jahre	8,7	33,8
SchülerInnen und StudentInnen	15,1	27,4
Personen mit (Fach-) Hochschulabschluss	10,9	34,6
Personen in Gemeinden über 20.000 Einwohnern (ohne Wien)	14	36,7
Personen in Gemeinden mit Agrarquote bis 2,9%	10,2	36,1
Gemeinden mit "Mittlerer Bevölkerungsdichte"	9,4	34,3
Personen in Haushalten mit 4 Personen	8,4	32,4
Gesamtdurchschnitt Österreich	8,1	41,7

Abbildung 13: Personen mit häufiger Fahrradnutzung („Rad-Stars“) in Österreich (Quelle: CIMA 2010, zit. n. Gumpinger et al. 2010:10).

Festhalten lässt sich eine häufigere Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad bei Personen mit höherem Bildungshintergrund. Diesen Personen ist vermutlich langfristig eine höhere Kaufkraft zuzuschreiben. Diese Gruppe ist daher wichtig, um lokale Kaufkraft binden zu können. Ein großer Anteil der Personen welche das Fahrrad täglich benützen, stellen grundsätzlich SchülerInnen und StudentInnen dar, die überdurchschnittlich viel das Rad nutzen (vgl. Gumpinger et al. 2010:9f). Gerade kleinstädtische Siedlungsstrukturen bieten perfekte Räume, um Alltagswege am besten mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Bei einer anderen Studie der CIMA – wurde auf einer anderen Betrachtungsebene „auf Basis des Mikrozensus (Statistik Austria, Studie Umweltbedingungen und Umweltverhalten, 2007)“ – die tägliche fahrradnutzende Bevölkerung in Österreich genauer analysiert. Hier zeigt sich, dass BewohnerInnen von größeren Städten mit höherem Verdichtungsgrad sowie mittlerer Bevölkerungsdichte tendenziell zu einer häufigeren Fahrradnutzung neigen. Hingegen ist erwartungsgemäß der Radverkehrsanteil im ländlichen, dünn besiedelten Raum, aufgrund der Distanzen zu den einzelnen Ortschaften, Siedlungen (Katastralgemeinden), sowie der häufig auch unattraktiven Routen (Steigungen,

<b>"Radmuffel"</b>		
<b>Gliederungsmerkmale (aus Mikrozensus, Personen über 15 Jahre)</b>	<b>tägliche Radnutzung in %</b>	<b>Keine Radnutzung in %</b>
Personen in der Altersgruppe über 70 Jahre	5,5	68,1
Personen im (Bundesland) Wien	3,3	56,9
Städte und Gemeinden mit "Hoher Bevölkerungsdichte"	7,8	47,8
1-Personen-Haushalte	7,3	52,3
arbeitslose Personen	6,8	44,5
<b>Gesamtdurchschnitt Österreich</b>	<b>8,1</b>	<b>41,7</b>

Abbildung 14: Personen welche das Fahrrad vorwiegend nicht benutzen („Radmuffel“) in Österreich. (Quelle: CIMA 2010; zit. n. Gumpinger et al. 2010:10).

Auf der anderen Seite stehen folgende Personen, welche das Fahrrad wesentlich weniger oft täglich nutzen (siehe Abb. 14). Diese nutzen generell das Fahrrad seltener. Hier stellt die größte Gruppe Personen in der Altersgruppe über 70 Jahren dar, die zumeist „aufgrund körperlicher Gebrechlichkeit bzw. Krankheit nicht mehr in der Lage sind das Fahrrad zu benutzen“ (ebd.). Gerade auch unter den Einflüssen des demografischen Wandels seien Strukturen einer „Stadt der kurzen Wege“ erforderlich, um besonders für diese Menschen kurze Distanzen zu gewährleisten. In Wien ist der geringe Anteil an der Radnutzung abermals auf das im

internationalen Vergleich gut ausgebaute leistungsfähige ÖPNV-System zu erklären, womit auch größere räumliche (ideale Rad-) Distanzen problemlos mit dem ÖV zu bewältigen sind (vgl. Gumpinger et al. 2010:10).

Im europäischen Vergleich der Radnutzung in % liegt Österreich mit 5 % im hinteren Mittelfeld. Deutschland weist hier mit 10 % eine doppelt so hohe Radnutzung wie Österreich auf. In Europa haben die Niederlande (27 %) und Dänemark (19 %) die höchsten Anteile am Fahrradverkehr. Auffallend ist, dass vor allem Universitätsstädte einen hohen Radverkehrsanteil aufweisen. In Deutschland sind es häufig traditionelle Universitätsstädte (kleinere Großstädte <300.000 Ew.), wie Münster (40 %), Freiburg (26 %) oder Erlangen (25 %). Am Ende dieser Rangliste liegt Großbritannien mit einem Radverkehrsanteil von nur 2 %, wobei hier die klassischen Universitätsstädte Cambridge und Oxford (beide ca. 20 %) eine Ausnahme bilden und sich deutlich von anderen Städten der britischen Insel abheben (vgl. ebd. 9f).

Land	Radnutzung in %	Detailinformationen
Niederlande	27%	Top-Städte zwischen 35 und 40 % Nutzungshäufigkeit, die geringsten Werte liegen bei 15 bis 20 %; z.B.: Zwolle (40 %), Groningen (39 %), Enschede (36 %), Utrecht (32 %), Amsterdam (28 %), Eindhoven (27 %), Den Haag (24 %), Maastricht (24 %), Rotterdam (19 %)
Dänemark	19%	größere Städte liegen alle meist um die 20 %, mit nur geringen Unterschieden
Deutschland	10%	deutlich höhere Werte in Westdeutschland, insbesondere in Nordrhein-Westfalen, mit Anteilen zwischen 20 und 30 %, geringere Werte insbesondere im Ruhrgebiet; an der Spitze die Fahrradstadt Münster (rd. 40 %), weitere Städte: Bremen (23 %), Erlangen (25 %), Freiburg (26 %), München (15 %), Hamburg (11 %)
Schweiz	9%	insbesondere der Kanton Winterthur (ca. 20 %) und einige Städte (Bern, 15 %; Basel, 17 %) mit höheren Anteilen
Belgien	8%	Fahrradanteil in der Region Flander mit 15 % am höchsten, an einigen Standorten werden sogar noch höhere Werte erreicht, z.B.: Bruges (beinahe 20 %)
Schweden	7%	In den Städten höher, meist bei rund 10 %; höhere Anteile in Lund und Malmö (20 %), höchster Anteil in Västerås (33 %)
Italien	5%	Höhere Werte in der Po-Region, mit Standorten wie Parma (über 15 %) oder Ferrara (beinahe 30 %), hoch auch in Florenz (20 %)
Frankreich	5%	Top in Strassburg (12 %) und Avignon (10 %)
Irland	3%	Kaum größere Abweichungen, am meisten noch in Dublin (5 %)
Tschechien	3%	Einige Städte mit höherem Anteil (Ostrava, Olmütz und Budweis mit Werten zwischen 5 und 10 %), die höchsten Anteile finden sich beispielsweise in Prostejov (20 %), Hauptstadt Prag mit 1 %
Großbritannien	2%	Einige isolierte Standorte mit höheren Nutzungsraten: York und Hull (11 %) sowie die Universitätsstädte Oxford und Cambridge (beinahe 20 %)
Österreich	5%	Bundesland Vorarlberg mit 14 % sehr hoch, ansonsten noch stark in Graz (14 %) und Salzburg (19 %), Innsbruck (13 %), Spitzenwerte auch in Vorarlberger und Tiroler Städten erreicht, insbesondere in den Innenstädten hohe Anteile, Hauptstadt Wien mit 5,5 %

Abbildung 15: Radnutzung in % in Europa (Quelle: CIMA 2010, Bicycle Use in different Countries, Frulanu & de Munck 2007; zit. n. Gumpinger et al. 2010:11).

Auch im PendlerInnenverkehr bietet der Fahrradverkehr Möglichkeiten, zusätzlich Menschen in der alltäglichen Mobilität vom Auto auf das Fahrrad zu holen. Eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt sowie in einer Region ist dabei essentiell. Man kann **Radverkehrsschnellwege** bauen, die ähnlich wie Autobahnen und Schnellstraßen des Autoverkehrs funktionieren. Dabei lassen sich auch größere Distanzen in einer Region komfortabel und schnell mit dem Fahrrad überwinden.

### Limitierende Faktoren des Fahrradverkehrs

Neben den zahlreichen Vorteilen des Fahrradverkehrs gibt es allerdings auch einige Nachteile bei diesem Verkehrsmittel. Im Jahr 2010 gaben bei einer Haushaltsbefragung der CIMA etwa 20 % der Befragten, als Grund für eine *Nicht-Fahrradnutzung* im Alltag an sich unsicher zu fühlen. Bemerkenswert sind weitere zusammengefasst rund 46 % der Befragten in Österreich die Angaben, das Fahrrad nicht zu benutzen, weil sie gesundheitliche Probleme bzw. altersbedingte Schwächen haben. Genau dagegen soll ja alltägliches Fahrradfahren präventiv vorbeugen. Das Ergebnis, dass 20 % der Personen angaben sich beim Radfahren nicht sicher zu fühlen, ist besonders besorgniserregend. Dies könnte man so beurteilen, dass es hier eindeutig von Seiten der öffentlichen Hand verabsäumt wurde, sichere und attraktive Radwegestrukturen zu schaffen (vgl. Gumpinger et al. 2010:19).

Es stellen die wechselnden Wetter- und Witterungseinflüsse sowie klimatische Veränderungen für die Fahrradnutzung eine wesentliche Einschränkung, einen limitierenden Faktor, dar. So geben bei der Frage, wie sich bspw. die Einkaufsneigung mit dem Fahrrad durch wetter- und jahreszeitbedingte Einflüsse verändern würde, bei der Studie ca. die Hälfte aller Befragten an, dass dies ein entscheidender Erschwernis- und Hemmnisgrund sei (vgl. ebd.).

Als weiterer limitierender Faktor des Fahrradverkehrs werden häufig die beschränkten Transportmöglichkeiten des Fahrrads genannt. Deshalb wird beim Einkaufen häufig das Auto dem Fahrrad als Verkehrsmittel vorgezogen. Besonders für große, sperrige Waren und bei Großeinkäufen stoßen die nichtmotorisierten EinkäuferInnen vermeintlich an ihre logistischen Grenzen. Andererseits zeigen empirische Beobachtungen folgende Ergebnisse: Es ließen sich dabei rund 70 % der getätigten Einkäufe problemlos per Fahrrad bzw. Korb transportieren (vgl. ebd. 20). Bei anderen Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass „rund die Hälfte aller Einkäufe weniger als 5 kg gewogen“ habe und deswegen „ein Transport mit dem Fahrrad (inklusive ggf. leistungsfähigem Transportkorb) problemlos zu erledigen sei“ (ebd.). Lastenfahrräder (auch Elektro-Lastenfahrräder) könnten hier zusätzlich Abhilfe schaffen und noch mehr transportieren. Vor allem innerhalb von Stadtvierteln (Last-Mile), auch im gewerblichen Lieferverkehr, erweisen sie sich als leistungsfähig.

Der Fahrradverkehr sei aufgrund seiner begrenzten Funktionalität, sowie durch seine Abhängigkeit von Wetter, Topographie, Physis etc., auf breiter Basis insgesamt nicht als Ersatz zu sehen, sondern er stellt vielmehr eine Ergänzung zu einem fußgängerorientierten Verkehrssystem dar (vgl. Krug 2005:34).

Weitere Handlungsempfehlungen und *Good-Practice-Beispiele*, wie man mit diesen Herausforderungen im Fahrradverkehr umgehen könnte, werden für das Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach konkret im Kapitel 6.2.2 (Handlungsfeld Mobilität und Verkehr; Fahrrad- und Fußgängerverkehr) gegeben.

#### 6.1.3.4 *Zerschneidung durch Verkehrsflächen und Trennwirkungen durch Verkehrsbelastungen*

Ein Hauptfaktor bei der Dimensionierung von Straßen stellt die zulässige Fahrgeschwindigkeit dar. Durch eine Reduktion dieser, lassen sich direkt, sonst fahrtechnisch notwendige (flächenintensive weite Kurvenradien etc.) Straßenflächen, Inner- sowie Außerorts, einsparen. Der Bund habe in seiner Baulast hier auch eine Vorbildfunktion gegenüber den Ländern und Kommunen. Die Trennwirkung von Straßenverkehrsflächen ist sowohl innerhalb der Stadt- und Ortsgebiete (vermehrte Fuß- und Radwegübergänge, Unter- bzw. Überführungen etc.), als auch außerhalb bei hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur (durch Landschafts- oder Grünbrücken), zu reduzieren (vgl. Beckmann et al. 2011:109).

#### 6.1.3.5 *Flächen zum Abstellen der Kfz (Auto-Stellplatzregulativ; Ruhender Verkehr)*

Vor allem **Auto-Stellplätze** sind dominante Treiber sowohl der privaten Siedlungsflächen als auch des Flächenbedarfs im öffentlichen Straßenraum (siehe 2.3). Eine straßenrechtliche Zuordnung des Parkens zum Verkehr und damit die faktische Privilegierung gegenüber anderen Straßenraumsprüchen seien politisch sowie rechtlich zu überprüfen (ebd. 110). Demnach sind Anlagen für das Abstellen von Pkw (Parkplätze) einer stärkeren Nutzerfinanzierung (Parkraumbewirtschaftung) zu unterziehen (vgl. ebd.).

Eine zentrale Stellschraube, um eine „Stadt und Region der kurzen Wege“ zu realisieren stellt das derzeitige **Stellplatzregulativ für Autos** in den Bauordnungen dar. Durch den vorwiegend noch immer vorgegebenen 1 Auto-Pflichtstellplatz pro Wohnung werden Ziele der Raumordnung (wie Flächensparen etc.) einfach unterwandert (vgl. Experteninterview E 2017).

Dringend erscheint eine weitere Anpassung der Bauordnungen der Länder notwendig – sowie können auch einzelne Kommunen bzw. Gemeinden Maßnahmen setzen – um das Stellplatzregulativ für Autos deutlich zu reduzieren.

Immer öfter reduzieren bereits wichtige Städte (wie Berlin, Wien und Zürich usw.) ihr Stellplatzregulativ. In New York City gibt es bspw. grundsätzlich Gebäude mit 1000en qm<sup>2</sup> Nutzfläche ohne einen einzigen Autostellplatz (vgl. Engel Winston von 2017:o.S.).

Auch in Österreich gibt es, wie bereits erwähnt (siehe 2.3) Ausnahmen (Wien, Vorarlberg). Bei einem Wohnbauprojekt auf dem ehemaligen Nordbahnhofgelände in Wien verringerten sich die Kosten und der Flächenverbrauch für das Parken durch eine gemeinschaftliche Auto-Nutzung (Carsharing). Hier wurden hohe Einsparungen gemacht und man investierte stattdessen in attraktive Freiflächen sowie Gemeinschaftseinrichtungen. In Salzburg hat man bspw. beim Wohnprojekt Gaswerkgasse statt 1,2 Pkw-Stellplätze pro Wohnung nur 0,5 errichtet. Hier wurde stattdessen pro Wohnung ein Öffi-Ticket für drei Jahre zur Verfügung gestellt. Es gibt einige weitere *Good-Practice-Beispiele*, um das Stellplatzregulativ für Autos anzupassen. Ein Projekt in Zürich bspw. hat für jede Wohneinheit nur 0,08 Auto-Stellplätze vorgesehen, dafür 300 ebenerdige Fahrrad Abstellplätze. Durch hier eingesparte Kosten konnte man Services wie einen E-Rad-Verleih, wo rund um die Uhr jemand da ist, anbieten (vgl. Gansterer VCÖ 2015:3).

Der Autoverkehr, inklusive der Stellplätze, hat großräumige, internationale Auswirkungen. Man könnte daher auch einen Schritt weitergehen und Auto-Stellplatzregularien, nicht auf Länder- bzw. Gemeindeebene sondern sogar auf EU-Ebene regeln (vgl. Experteninterview E 2017).

Eine Errichtung von Sammelgaragen in den Siedlungen und einzelnen Stadtvierteln wäre eine Möglichkeit. Außerdem sei eine Verankerung einer Mindestzahl und Qualität von Fahrrad-Abstellplätzen unbedingt in allen Bauordnungen empfehlenswert (vgl. Gansterer VCÖ 2015:3f).

### Sammelgaragen

Eine erste Erhöhung der Raumwiderstände lässt sich durch eine Trennung der Autostellplätze vor den Quellen (Wohnungen) sowie Zielen (Arbeitsplätze, Geschäfte etc.) des Verkehrs erreichen. Nach Knoflacher (vgl. 1996:144ff) wird damit eine Chancengleichheit in der Verkehrsmittelwahl gewährleistet. Das Auto soll in den einzelnen Stadtteilen, in der Regel genauso weit weg, wie die nächste Haltestelle des ÖV weg sein soll (ca. 300 m), in zentralen Sammelgaragen abgestellt werden. Siedlungen können zu weitestgehend autofreien Zonen mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden (siehe unten *Good-Practice-Beispiel* Freiburg-Vauban). Der ÖPNV darf allerdings gleichzeitig in Sachen Attraktivität (Ausstattung, Freundlichkeit, Komfort etc.) und Angebot der derzeitigen Attraktivität des privaten Autos um nichts nach stehen. Alle BewohnerInnen können danach immer noch frei entscheiden ob sie ihr Auto am Rand der Siedlung benützen oder den ÖPNV. Durch den

Bau von solchen zentralen Autogaragen lässt sich derselbe Ziel- und Quellverkehr (der Weg von der Wohnung zur Haltestelle bzw. zum Stellplatz) der BewohnerInnen in den Siedlungen erzeugen und es erhöhen sich damit die Chancen für soziale Kontakte, bspw. um einfacher Fahrgemeinschaften bilden zu können.

Es sei generell nichts gegen den Besitz von Autos und deren Verwendung zu sagen. Aber diese Leidenschaft muss man außerhalb unserer Siedlungsstrukturen ausleben und nicht inmitten unserer Wohngebiete, mit all den negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt (vgl. Experteninterview E 2017).

Gegen eine Einführung von solchen Raumwiderständen sprechen hauptsächlich biologische Gründe, welche auch Rupert Riedl in den 1980er erklärt hat. Demnach sei das Einsparen von Körperenergie durch das Autofahren maßgeblich dafür verantwortlich. Wenn nun etwa die Raumwiderstände von der Wohnung zum Autostellplatz erhöht werden, indem der Parkplatz 300 m entfernt ist, wird dies von den meisten eher als negativ und unbequem empfunden. Genauso wird es bei einer Verteuerung des MIV sein (vgl. Emberger 2001:67). Dies sei aufgrund der evolutionären Erkenntnistheorie von Riedl und dem darauf basierenden sogenannten Schichtenmodell logisch (vgl. Schörgi 2014:198).

Praxisbeispiele für **autovermeidende Siedlungsstrukturen** gibt es deshalb nur wenige. In Österreich ist dazu neben einzelnen Versuchen bei einigen Wohnanlagen vor allem das Großprojekt Seestadt Aspern in Wien zu nennen, wo man zum Teil das Konzept der Sammelgaragen umsetzte. Doch es ist hier noch abzuwarten inwiefern das Verkehrskonzept der Seestadt auch in einem späteren Entwicklungsstadium greift und erfolgreiche Wirkungen zeigt.

Eine der bekanntesten Siedlungen dieser Art im deutschsprachigen Raum, neben der bereits dargestellten Südstadt in Tübingen (siehe S. 91), ist Freiburg-Vauban und wird im Folgenden kurz vorgestellt.

#### **(Good-Practice) Beispiel autofreie bzw. autoreduzierte Siedlung Freiburg-Vauban:**

Das Beispiel Freiburg-Vauban zeigt, wie der Umgang mit den Autostellplätzen in der Praxis funktioniert: Hier in diesem Stadtteil haben die Haushalte die Wahl zwischen autofreiem und stellplatzfreiem Wohnen. Es gibt zwei Parkhäuser am Rande des Stadtteils, wo BewohnerInnen welche ein Auto besitzen, einen Parkplatz erwerben müssen. Alle Straßen von Freiburg-Vauban sind grundsätzlich autofrei. Das Auto darf vor dem Haus kurzfristig, bspw. zum Be- und Entladen, abgestellt werden. Wer kein Auto besitzt oder Carsharing nutzt, muss allerdings trotzdem einen Anteil einer Parkplatzfläche kaufen. Denn falls später doch ein Auto (aus familiären Gründen etc.) angeschafft wird gibt es die Möglichkeit im Nachhinein einen Stellplatz zu erwerben. Dass diese Regeln des autofreien Lebens alle eingehalten werden, dafür sorgt ein eigens von den Initiatoren des Verkehrskonzepts des Stadtteils gegründeter Verein. Das Freiburger Beispiel zeigt, dass bereits eine räumliche Entkoppelung von Wohnung und Stellplätzen, konzentriert in einem Parkhaus am Rand des Stadtteils, zur Verbesserung der Situation und zur Erreichung der Ziele – qualitätsvolle Straßenräume sowie einer fairen

Verkehrsmittelwahl – beiträgt. Es seien ideologische und emotional geführte Diskussionen durch pragmatische Lösungen präventiv zu verhindern (vgl. Beckmann et al. 2011:85).

#### 6.1.3.6 Überblick: Maßnahmen zur *Verkehrsentwicklung*

Eine Reduktion des MIV scheint jedenfalls notwendig. Dies könnte man einerseits durch eine Erhöhung der zeitlichen Widerstände im Verkehrssystem, das heißt mithilfe von rigorosen Geschwindigkeitsbeschränkungen, erreichen oder eben durch Unterlassung des Ausbaus hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur (von Autobahnen- und Schnellstraßen). Andererseits könnte dies durch eine Erhöhung der monetären Kosten für Raumüberwindung, etwa durch die Abschaffung von steuerlichen Privilegien, wie der (Kilometer- bzw.) Pendlerpauschale oder durch Erhöhung der Kraftstoffpreise über eine Anhebung der Mineralölsteuer, zu erreichen sein. Verschiedene Steuerungsansätze wurden bereits in den Kapiteln 4.2.2 bzw. hier innerhalb dieses Kapitels 6.1.3 (Steuerung der Verkehrsentwicklung) erläutert. Es sei jedoch von Seiten der Politik eine Tendenz in Richtung sogenannter ökologischer Steuern eher unwahrscheinlich, solange die Aneignung des Raums und die Ausdehnung der Aktionsräume unserer Gesellschaft soziale und ökonomische Vorteile versprechen. Allerdings sei es nicht komplett auszuschließen, dass aufgrund gesellschaftlicher Entwicklungen oder der Tatsache einer Verknappung der Ressourcen welche zur Raumüberwindung nötig sind (bspw. *Peak Oil*), zukünftig eine solche Erhöhung der Raumwiderstände in unseren Lebensräumen eine breitere Legitimation genießen wird (vgl. Schmitz 2001:269).

Nach Knoflacher (vgl. 1996:54ff) kann eine „Stadt der kurzen Wege“ erst dann realisiert werden, wenn in der Raumstruktur geringe Geschwindigkeiten im Verkehrssystem vorherrschen und es dadurch höhere Raumwiderstände gibt.

Es können für das gesamte Handlungsfeld *Steuerung der Verkehrsentwicklung* zusammengefasst folgende Maßnahmen vorgeschlagen werden, welche ausgehend vom Bund (beispielhaft hier für Deutschland) unmittelbar umzusetzen seien:

- Einkommensteuerrecht: Wegfall oder Modifizierung der **Entfernungspauschale (Pendlerpauschale)** mit Anreiz für kurze Wege und flächensparende Verkehrsmittel sowie **Abschaffung des Dienstwagenprivilegs**;
- Sicherung des Bundesanteils an der **ÖPNV-Finanzierung**: Regionalisierungsmittel, Mittel entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; Aufstockung des Gesetzes zur Regionalisierung des ÖPNV); Prüfung einer **Einführung erfolgsabhängiger Parameter** in den **Verteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittel** (Anreiz für Maßnahmen erhöhen, durch die die Nachfrage gesteigert wird);
- **Förderung** von **e-Bikes** (elektrische Zweiräder) („integrierte Angebote in den Fokus der Elektroverkehrsförderung stellen“);

- vorbildliche **Umsetzung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen bei innerörtlichen Straßen** in der Baulast des Bundes unter Nutzung der gebotenen Handlungsspielräume für die Flächenaufteilung (gleichgewichtige Abwägung der Nutzungsansprüche, Ziel: Schaffung attraktiver öffentlicher Räume);
  - Bund als Vermittler zu **Impulsen der europäischen Ebene**;
  - **Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs** intensivieren (Nahmobilität mit Fahrrad und zu Fuß); („Nationaler Radverkehrsplan“)
- (Beckmann et al. 2011: 12f, 106; eigene Hervorhebungen)

Eine Prüfung könne für folgende Steuerungsinstrumente des Bundes empfohlen werden:

- Prüfung einer stärkeren **Integration von Städtebauförderung und Förderung des stadtverträglichen Verkehrs** (öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehr);
  - Prüfung einer verstärkten Nutzung von **Carsharing** bzw. des **Ausbau von Ladestationen für den Elektroverkehr** (Übergangslösung) im öffentlichen Raum;
  - Prüfung einer **Integration des Mobilitätsmanagements in die Bauleitplanung**;
  - Prüfung einer stärkeren Nutzung der Möglichkeiten, die Verkehrsmittelwahl durch die **Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr** (City-Maut etc.) zu beeinflussen;
  - Prüfung der **Umsetzung des Shared Space-Konzepts** in der StVO;
- (vgl. Beckmann et al. 2011:13)

Im Bereich **Bewusstseinsbildung (Öffentlichkeitsarbeit)** könne als Modellprojekte und Kampagnen für das Handlungsfeld *Steuerung der Verkehrsentwicklung* folgendes vorgeschlagen werden:

- Informationskampagnen und **Förderung der Transparenz für die Relation von Wohnungs- und Mobilitätskosten**, (bspw. als Standortberatung für Mieter oder im Zuge von Mobilitätsmanagements);
  - Stärkere Vernetzung sowie **Ausbau der nicht-infrastrukturellen Zentrenförderung** durch Kampagnen des Erreichbarkeitsmarketings, sowohl von KonsumentInnen als auch von lokalen EntscheidungsträgerInnen; Beeinflussung der *mental map*;
  - Bündelung von **Klimaschutzinitiativen** mit dem **Aspekt flächensparsamer Nahmobilität als Stadt- und Mobilitätskultur** (Gesundheitsförderung etc.), bspw. Initiierung eines Fortbildungsprogramms zur besseren Zusammenarbeit von Energie-, Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanungsfachleuten;
- (vgl. ebd.)

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** lassen sich final zusammengefasst folgende Prioritäten aufzählen, welche konsequent zu forcieren sind, um zukunftsfähige Siedlungsstrukturen zu generieren:

- Ausbau der Radverkehrs- und Fußgängerinfrastruktur
- Ausbau ÖPNV (Bahn, Bus etc.), Verbesserung des Serviceangebots
- Stopp des Ausbaus von hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur (Autobahn- und Schnellstraßenbau)
- Stärkere nutzerabhängige Parkraumbewirtschaftung sowie Reduktion des Auto-Stellplatzregulativ, um Kosten beim Siedlungsbau einzusparen und öffentliche Räume aufzuwerten
- Errichtung von Sammelgaragen am Rand der Wohnsiedlungen

## 6.2 Handlungsempfehlungen Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach

Hier werden konkret Handlungsempfehlungen auf der lokalen (kommunalen) und regionalen Ebene im Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach gegeben. Dazu werden einige mögliche Maßnahmen in den elementaren Bereichen Dichte, Nutzungsmischung, attraktive öffentliche Räume sowie im Bereich Mobilität und Verkehr (Verkehrskonzepte- bzw. Infrastruktur) – zur Schaffung einer „Stadt und Region der kurzen Wege“ – vorgestellt. Diese Empfehlungen enthalten zum Teil bereits Handlungsvorschläge aus den beiden untersuchten IREK (Vertiefungs- und Pilotprojekte), bzw. sind sie teilweise als Ergänzung bzw. Erweiterung dieser, für alle Gemeinden bzw. Kommunen in der Region, zu sehen.

### 6.2.1 Siedlungsentwicklung (Dichte, Nutzungsmischung, öffentlicher Raum)

Eine gewisse **Dichte und Nutzungsmischung** lässt sich durch eine entsprechende **Anpassung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne** (bspw. Mindestdichten im fußläufigen Einzugsbereich von ÖV-Haltestellen) besonders im Stadtgebiet von Braunau sowie Simbach, aber auch in den Ortszentren der umliegenden Nachbargemeinden erreichen. Das Ziel ist die bestehenden Siedlungsstrukturen im Untersuchungsgebiet im Sinne eines Leitkonzepts der „Stadt der kurzen Wege“ zu verdichten. Das gilt für zentrale Siedlungsbereiche der Stadt Braunau sowie Simbach, mit mehr Geschosswohngebäuden, genauso wie für Stadt- und Ortsteile welche vor allem von Einfamilienhäusern geprägt sind. Hier könnten ergänzend verschiedene Maßnahmen für eine gewünschte **Verdichtung im Bestand** sorgen. Maßnahmen werden in Österreich etwa von der ÖROK empfohlen (vgl. ÖROK 2017c:16).

Eine etwaige damit verbundene Siedlungsflächenerweiterung, durch direkte **Erweiterung der Kernstadt** in flächensparender, kompakter Bauform (vgl. Beckmann et al. 2011:64f) ist auch für das Stadtgebiet von Braunau und Simbach empfehlenswert. Dabei erscheint es sinnvoll, insbesondere in

der Nähe der Bahnhöfe von Braunau und Simbach, eine höhere Dichte in der Bebauungsstruktur (Wohn- und Gewerbefunktion) herzustellen.

Im Kapitel 5. (Raumentwicklung in der Mittelzentrumsregion Braunau-Simbach) werden zwar bereits einige Maßnahmen für eine Generierung von kompakteren Siedlungsstrukturen erwähnt, welche innerhalb der untersuchten IREK genannt werden. Das Fehlen von expliziten Empfehlungen für eine bestimmte **Nutzungsmischung** in den IREK von Braunau und Simbach, wie im Kapitel 5.4 erwähnt, könne man jedoch durch eine vermehrte **Ausweisung von Kern- bzw. Mischgebieten** in den Flächenwidmungsplänen erreichen. Womit das Ziel der Stärkung von **Stadtteil- bzw. Ortszentren** zu erreichen ist.

Voraussetzung dafür wäre, dass sich kleinere Läden und Supermärkte für ein kleineres Einzugsgebiet wieder lohnen (siehe 6.1.2.1 Nutzungsmischung und Nahversorgung; *Good-Practice-Beispiel* Dorfladen Schweiz S. 96), um eine intakte Nahversorgung in fußläufiger Erreichbarkeit aufrechtzuerhalten.

Diese neu definierten **Stadtteilzentren (Nahversorgungszentren)** sollen bspw. in der Stadt Braunau aber auch in Simbach zum einen noch bestehende Strukturen (Kaufläden, Bäckereien, Gasthäuser etc.) stärken, zum anderen revitalisiert werden und um Angebote sowie Einrichtungen (Handel, Bankomat, Dienstleistungsbetriebe, Ärzte etc.) erweitert werden. Damit könne man, bei einer gleichzeitig beschriebenen Erhöhung der Raumwiderstände, eine „kurze Wege“-Struktur erzeugen.

**Stadtteil- bzw. Ortszentren** (im Flächenwidmungsplan als Kerngebiet gewidmet), sind etwa in der Stadt Braunau **konkret** in den Stadtteilen Laab, Haselbach, Neustadt (Revitalisierung und Aufstockung des „Einkaufszentrums“) und Ranshofen inmitten des Siedlungsgebiets, ansatzweise vorhanden. Diese sollen entsprechend erweitert (adaptiert) werden und auch verstärkt in anderen Stadt- bzw. Siedlungsteilen (bspw. in Haselbach-Ost, Braunau-Süd) entstehen.

Vor allem im **IREK Simbach** werden bereits einige **Maßnahmen** (Pilot- und Vertiefungsprojekte siehe S. 73 sowie 5.4.2 Dichte S. 80) empfohlen, welche im Sinne einer gewissen **Dichte** für eine „kurze Wege“-Struktur stehen:

So wird etwa ein **verdichtetes Bauen im ländlichen Raum** (P32) – in den Umgebungsgemeinden von Simbach – empfohlen. Damit will man GemeinderätInnen und BewohnerInnen, der vier ländlichen Gemeinden der Mittelzentrumsregion Simbach, stärker für verdichtete Bauformen sensibilisieren. Dies soll die Akzeptanz und das Bewusstsein in der Bevölkerung erhöhen, um die hohen volkswirtschaftlichen Folgekosten, welche durch lockere Bebauung sowie dezentrale Lagen entstehen bzw. den Gemeindehaushalt belasten, zu reduzieren (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:102; eigene Hervorhebung).

Auch im Stadtgebiet von Simbach selbst sind Maßnahmen zur Verdichtung im Bestand empfehlenswert: Dies soll durch Baulandsicherung und einer „Umsetzung von Vorbildprojekten (hinsichtlich Dichte in Verbindung mit Nachhaltigkeit, Energieeffizienz, Baukultur) durch die Gemeinde“ (ebd.) erfolgen.

Das Pilotprojekt **Qualifizierung Einfamilienhausgebiet Gartenstraße Simbach** (Vertiefungsprojekt 2), zielt ebenfalls auf eine Verdichtung im Bestand (Innenentwicklung) ab. Das Gebiet um die Gartenstraße zeichne sich dabei „durch eine gute, zentrale Lage“ (Nähe zum Stadtzentrum von Simbach und Braunau) aus - „nördlich der Bahnhof und das Zentrum, südlich Naherholungsräume des Inn“ (Schönegger & Roselstorfer 2016a:42; eigene Hervorhebung).

Es wurde im Rahmen des IREK Simbach eine Analyse des Gebiets Gartenstraße durchgeführt und festgestellt, „dass das Planungsgebiet in Bezug auf Bevölkerungs- und Gebäudestruktur sehr durchmischt bzw. heterogen ist“ (ebd.). Das Gebiet weist für solche Einfamilienhausgebiete der Nachkriegszeit typische Strukturprobleme auf. Diese sind bspw. wie folgt: mehrere sanierungsbedürftige Gebäude, kaum öffentliche Räume oder Treffpunkte (wenig Aufenthaltsqualität), Auto-Stellplatzproblematik, Barrieren in der Durchwegung, kein Bebauungsplan. Diese Bestandserhebung könne als Grundlage für kommunalpolitische Diskussionen über ein mögliches Gebietsentwicklungskonzept herangezogen werden (vgl. ebd.). Ein Problem ist, dass dieses Gebiet genau zwischen dem Inn- und Bahndamm liegt und bei der Hochwasserkatastrophe im Jahr 2016 (siehe 6.3: Beispiel 3) massiv betroffen war und komplett unter Wasser stand. Bei einer Qualifizierung des Gebiets ist daher zu allererst ein dauerhafter Hochwasserschutz von oberster Priorität, um diese Siedlung attraktiver zu gestalten.

Im Gebiet gab es bis vor der Hochwasserkatastrophe im Jahr 2016 wenig Leerstände. Jedoch sei „aufgrund einer verhältnismäßig großen Parzellenstruktur sowie mehrerer unbebauter Grundstücke ein hohes“ Nachverdichtungspotential vorhanden. Daher wird „für die Gartenstraße Simbach eine Qualifizierungsstrategie“ im IREK empfohlen, „um den bestehenden bzw. absehbaren Strukturproblemen zeitnah entgegenzuwirken“ (ebd.). Bei einer Nachverdichtung wäre es sinnvoll „untergenutzte Grundstücke zu teilen und zu bebauen“, sowie des Weiteren „durch Anbau oder Aufstockung bestehender Gebäude“ (ebd.) für eine großzügige Verdichtung zu sorgen.

Der öffentliche Raum der Siedlung soll aufgewertet werden. Dazu gehören eine Anpassung der Straßenräume sowie eine Verbesserung der Parkplatzsituation (vgl. ebd.). Es könnte eine Sammelgarage oder ein Sammelparkplatz in dieser Siedlung entstehen. Eine „Schaffung von attraktiven und vielfältig nutzbaren Aufenthalts- und Spielflächen und das Entfernen von Barrieren“, sei besonders wichtig. Durch die zentrale Lage des Gebiets könnten „auf unbebauten Flächen oder auf Flächen mit schlechter Bausubstanz alternative Wohnformen“ entstehen, wie Mehrgenerationenhäuser „mit Gemeinschaftsräumen und Angeboten für Senioren und Jugendliche [...]“ (ebd.). Ein Verbleib von in der Siedlung wohnhaften älteren Personen könne damit gewährleistet werden und somit einem oftmaligen Wunsch von Senioren, dem Wohnen im hohen Alter in gewohnter Umgebung entsprochen werden. Gleichzeitig soll das Gebiet für Familien attraktiver werden (vgl. ebd.).

Gemeinsam mit einer Aufwertung der östlich an das Gebiet angrenzenden Innstraße und dem Areal um den Bahnhof von Simbach könnte diese Siedlung zu einem neuen Zentrum, im Bereich der Innstraße mit Gastronomie und Handel, zwischen den historischen Zentren von Simbach und Braunau werden.

Im IREK Simbach wird ein **Aufbau einer interkommunalen Flächenmanagement-Datenbank** (P23) empfohlen, um eine flächensparende Raumentwicklung zu forcieren. Es können dadurch weitere Potentiale für Innenentwicklung erhoben werden, sowie in einem zweiten Schritt ImmobilienbesitzerInnen, in individuellen EigentümerInnenansprachen, über deren Absichten befragt werden (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:51).

Im Rahmen des Pilotprojekts **Nutzungskonzept für Leerstände im Ortszentrum** (Vertiefungsprojekt 3) werden im IREK einige Maßnahmen empfohlen, welche im Sinne von Dichte und Nutzungsmischung sind. Es ist in den Gemeinden der Region Simbach kaum Leerstand in den Ortszentren vorhanden. Lediglich in der Gemeinde Ering ist Leerstand im innerörtlichen Bereich (Teilbereiche des Schloss Ering; ehemalige Fabrik) zu erkennen der ortsbildprägend ist. Zwar sei der kommunale Handlungsspielraum aufgrund der privaten Eigentumsverhältnisse (Bauland- oder Immobilienhortung) begrenzt, dennoch gibt es einige Möglichkeiten, um eine (Neu-)Nutzung zu unterstützen sowie voranzutreiben (vgl. ebd. 50ff; eigene Hervorhebung).

Am Anfang könnte „eine (aufsuchende) Beratung über (Nach-)Nutzungsmöglichkeiten von leerstehenden Gebäuden und unbebauten Grundstücken“ (ebd.) angeboten werden. Der **Aufbau einer interkommunalen Flächenmanagement-Datenbank** könnte dabei wie erwähnt helfen. Man soll für große Brachflächen oder ortsbildprägende leerstehende Gebäude Nachnutzungskonzepte entwickeln (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:50). Es sei besonders eine Einbeziehung der EigentümerInnen der Grundstücke und Gebäude wichtig. In zentralen Lagen bietet der Leerstand wertvollen Raum für unterschiedliche Versorgungs- und Dienstleistungsnutzungen (Nutzungsmischung). Im Zusammenhang mit den Herausforderungen des demografischen Wandels könnten leerstehende Gebäude andersartig (Betreuungsangebote bzw. bedarfsgerechte Wohnformen für Senioren etc.) (siehe Projekt vorhin *Qualifizierung Einfamilienhausgebiet Gartenstraße*) verwendet werden (vgl. ebd. 53).

Neben einer Aufwertung von bestehenden öffentlichen Plätzen im Stadtgebiet von Braunau und Simbach, sowie einer Schaffung neuer **öffentlicher Räume**, vor allem in den einzelnen Stadtteilen, ist es wichtig attraktive Ortszentren mit hoher Aufenthaltsqualität in den Umgebungsgemeinden von Braunau und Simbach zu erhalten.

Eine entsprechende bauliche Aufwertung und die attraktive Ortskerngestaltung seien ein wichtiger Beitrag zur Ortsbelebung. Es sind auch hier GrundstückseigentümerInnen und BewohnerInnen aktiv einzubinden (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:50). Das bereits erwähnte Pilotprojekt *Nutzungskonzept für Leerstände im Ortszentrum* bietet ebenfalls wertvolle Beiträge für eine *Ortskernentwicklung und -Belebung* (ebd.) und somit für qualitätsvolle öffentliche Räume.

Das aktuelle Entwicklungsprojekt **Grüne Mitte Simbach** (siehe 6.3; Beispiel 3) könne als Vorzeigeprojekt im Sinne einer Aufwertung des öffentlichen Raums dienen.

## 6.2.2 Mobilität und Verkehr

Es werden hier konkrete Maßnahmen im Untersuchungsgebiet zur Schaffung einer „kurze Wege“-Struktur für das Handlungsfeld Mobilität und Verkehr (Verkehrskonzepte- Infrastruktur) gegeben.

Will man nun entsprechende, im jeweiligen IREK von Braunau und Simbach, definierte Ziele betreffend Verkehr und Mobilität in der Region erreichen, so erscheint eine striktere Orientierung an einem, in dieser Arbeit ausführlich dargestelltem Leitkonzept der „kurzen Wege“ mit den angeführten Strukturprinzipien (siehe Kapitel 3.1.3) als sinnvoll. Dieses Leitbild bietet nicht nur auf der Ebene der Stadt und einzelner Stadtviertel, sondern gleichermaßen auf regionaler Ebene vielversprechende Maßnahmen, um den gegenwärtigen Herausforderungen, auch im Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach, entgegenzuwirken.

Der Bereich Mobilität und Verkehr bietet besonders viele Anknüpfungspunkte. Neben Maßnahmen direkt im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sowie ein zeitgemäßes regionales Verkehrskonzept können auch andere weitere Möglichkeiten (wie Maßnahmen zur **Bewusstseinsbildung**, siehe 6.1.3.6) im Mobilitäts- und Verkehrsangebot aufgezeigt werden.

Im IREK Simbach wird etwa eine **Initiierung und Förderung von mobilen Einkaufsservices** (P6) empfohlen. Damit soll ein „Erhalt der Nahversorgung im ländlichen Raum (insbesondere Ering, Stubenberg und Julbach)“ unterstützt sowie eine „Versorgung von Personen mit Mobilitätseinschränkungen“ gewährleistet werden (Schönegger & Roselstorfer 2016:76). Dieser Service soll auch auf der österreichischen Seite angeboten werden, um den Herausforderungen des demografischen Wandels, auch hier speziell in den Landgemeinden, gerecht zu werden.

### 6.2.2.1 Öffentlicher Verkehr (Bahn, Bus)

Im Bereich des ÖV in der Region Braunau-Simbach sind erhebliche Verbesserungen anzustreben. Das gilt sowohl für den städtischen ÖPNV in Braunau und Simbach, in der Gesamtregion Braunau-Simbach als auch darüber hinaus im regionalen und überregionalen ÖV-Netz.

#### Stadtverkehr (Citybus)

Im interkommunalen Raumentwicklungskonzept der Zukunftsregion Braunau heißt es zwar, dass mit der Neuausrichtung des Citybus-Konzepts in der Stadt Braunau im Jahr 2010 „ein erster Schritt zur Gegensteuerung“ bei der Verkehrsmittelwahl gesetzt wurde (vgl. Schönegger et al. 2014:51), allerdings besteht weiterhin lediglich ein Halbstunden-Takt (vgl. Stadt Braunau 2017:o.S.). Weite Teile des Stadtgebiets könnten somit gegenwärtig auch – bei entstehenden hohen Wartezeiten an den Citybus-Haltestellen – in selber Zeit zu Fuß schneller erreichbar sein. Weitere Schritte in der Umsetzung der Taktverdichtung innerhalb des Stadtgebiets sowie auch im Regionalverkehr der Bahn nach Linz, Salzburg und München seien daher notwendig (vgl. Schönegger et al. 2014:49). Auch

parallel dazu ist ein Ausbau des Angebots im regionalen Busverkehr (Nachbargemeinden, Landkreis bzw. Bezirk) empfehlenswert.

Eine Empfehlung wäre es, den Citybus-Takt im Stadtgebiet von derzeit halbstündlich, auf 10-12 min. zu verbessern. Der Citybus soll zukünftig auch am Wochenende fahren. Dadurch wird es zu einem Anstieg bei den Fahrgastzahlen kommen.

### **Ausweitung des Citybus Braunau nach Simbach**

Im IREK Simbach (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:73) wird auch ein Ausbau bzw. eine *Ausweitung des Citybus Braunau nach Simbach* (P3) empfohlen. Im Jahr 2009 gab es diesbezüglich zwar eine Studie, „bei der mehrere Varianten geprüft wurden“ und das Ergebnis hatte, „dass die Ausweitung mit einem vernünftigen Takt für die Stadt Simbach nicht finanzierbar ist“ (ebd.). Eine Umsetzung solle dennoch konsequent verfolgt und „alternative Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden“ (ebd.). Gerade eine Citybuslinie von Braunau in das Stadtzentrum bzw. in andere Stadtteile von Simbach (Rennbahncenter, Bahnhof, Adolf-Kolping-Str. etc.) bzw. sogar eine Verlängerung in die Nachbargemeinde Kirchdorf am Inn, könnte den ÖPNV in der Mittelzentrumsregion entscheidend attraktiver machen.

Es soll die Stadt Braunau bzw. Simbach (Gesamtregion Braunau-Simbach) mit gutem Beispiel in Sachen ÖPNV vorangehen. Ein leistungsfähiges ÖV-Netz scheint auch bei geringerer Bevölkerungsdichte möglich zu sein (vgl. Knoflacher 1996).

Jenes Argument, dass für einen leistungsfähigen und wirtschaftlichen Betrieb eines besseren ÖPNV-Netzes, zu wenig BewohnerInnen und damit Dichte in kleinstädtischen Siedlungsstrukturen vorhanden sind, könnte man aufgrund einer zukünftig – durch ein Konzept der kurzen Wege geplanten – ansteigenden Dichte sowie einer Reduktion des MIV entkräften. Je mehr Menschen in einer Stadt leben und weniger vom Auto abhängig sind, desto mehr wird der ÖPNV nachgefragt werden.

### **Regionales Lobbying zur Qualitätsverbesserung im ÖV**

Des Weiteren wird in beiden IREK (vgl. Schönegger et al. 2014:49; vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:74) ein *Regionales Lobbying zur Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr* (im IREK Simbach P4) vorgeschlagen. Es sei eine „Einflussnahme von Gemeinden bei Projekten oder bestehenden Angeboten des (über)regionalen“ ÖPNV „oftmals gering“. Daher können „Maßnahmen zum Ausbau oder zur Attraktivierung des (über)regionalen“ ÖPNV auch „nur indirekt beeinflusst werden“ (Schönegger & Roselstorfer 2016a:74). Nach dem Motto, dass gemeinsam mehr zu erreichen ist könnten Interessen und Wünsche aller Gemeinden der Region zum Ausbau und zur Attraktivierung des (über)regionalen ÖPNV „durch ein vereintes politisches Auftreten nach Innen und Außen mehr Gewicht“ (ebd.) bekommen. Dies soll zunächst interkommunal jeweils sowohl auf bayerischer und österreichischer Seite funktionieren und später auf die Gesamtregion Braunau-Simbach ausgeweitet werden. Ein Ziel wäre etwa, einen grenzüberschreitenden Verkehrsverbund zu gründen.

## **Ausbau und Attraktivierung der Park & Ride-Parkplätze**

Auf der bayerischen Seite wird ein Ausbau der zurzeit unbefestigten P&R-Parkplätze in den Gemeinden Ering und Stubenberg zu befestigten ausgeschilderten und attraktiven P&R-Parkplätzen mitsamt Radabstellanlagen im IREK Simbach empfohlen (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:73). Diese werden überwiegend von MitarbeiterInnen bzw. PendlerInnen der Wacker Chemie AG Werke Burghausen genutzt. Mit einer Errichtung attraktiver Radabstellanlagen in Verbindung mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Region erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass BewohnerInnen die zumeist kurze Wegstrecke zum P&R-Parkplatz mit dem Fahrrad zurücklegen. Es wird durch diese Maßnahmen ein höherer Anreiz entstehen, den Bus als Verkehrsmittel zu benützen. Damit ein Parken außerhalb der P&R-Parkplätze vermieden wird, „sollen diese weiterhin kostenlos angeboten werden“ (ebd. 29).

Auch auf der österreichischen Seite in Braunau wären zusätzliche P&R-Parkplätze, entlang der Bahnlinien empfehlenswert, da diese hier noch kaum vorhanden sind. Im Zuge der Renovierung des Bahnhofs in Braunau werden neue Parkplätze geschaffen.

## **Regional- und Fernverkehr (Bahn, Bus)**

Im IREK Braunau werden bereits Mittel- bis langfristige Maßnahmen im ÖV vorgeschlagen. Es heißt, dass das bereits ausgearbeitete Regionalverkehrskonzept für Busse umgesetzt werden soll, was aus konzessions- und ausschreibungsrechtlichen Gründen erst ab 2017 möglich ist (vgl. Schönegger et al. 2014:51).

## **Bahnverkehr**

**Mattigtalbahn:** Richtung Mattighofen – Straßwalchen – Salzburg.

Mittel- bis längerfristig wird eine Ertüchtigung der Mattigtalbahn angestrebt. Dazu zählen:

- Errichtung einer neuen Haltestelle im südöstl. Stadtgebiet von Braunau
- Elektrifizierung
- Halbstundentakt
- Angebotsausweitung in den Abendstunden / am Wochenende

(vgl. ebd.)

Des Weiteren könnten, was nicht in den Raumentwicklungskonzepten angeführt wird, mit einer generellen Bedeutungszunahme des ÖV (Bahn, Bus), folgende Maßnahmen im öffentlichen Regionalverkehr, aus Sicht der Region Braunau-Simbach, ergänzend empfohlen werden:

**Innviertlerbahn:** Richtung Ried – Wels – Linz.

Direktzüge sollen in bestehendem Angebot verbleiben. Der letzte Abendzug von Linz (Wien) kommt in Braunau nach 23:00 Uhr an.

*Langfristig:* Elektrifizierung der Innviertlerbahn: Voraussetzung dafür wäre wahrscheinlich eine Bedeutungszunahme des Schienengüterverkehrs innerhalb der EU. Ein Ausbau dieser Strecke via Braunau-Simbach, als Alternative zur Transeuropäischen Ost-West Achse (TEN) Budapest – Wien – München – Stuttgart – Paris via Salzburg, wurde schon einmal diskutiert.

#### **Bahnverbindung Richtung München:**

Beibehaltung der Direktzüge nach München und mind. Stundentakt von Simbach bzw. Braunau über Mühldorf am Inn.

*Langfristig:* Elektrifizierung Bahnstrecke Simbach – Mühldorf – München. Gemeinsam mit einer Elektrifizierung der Innviertlerbahn bzw. Mattigtalbahn könnte Braunau-Simbach und der Raum Altötting/Burghausen/Mühldorf zukünftig von Schnellzügen bedient werden und somit dieser Raum an das Schienenfernverkehrsnetz angeschlossen werden.

Im IREK Simbach (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:30) wird ein „Ausbau der Bahnverbindung Richtung Schärding/Passau“ (siehe Bahn-Neubaustrecken) und eine „S-Bahn von Altheim (OÖ) über Simbach nach Marktl“ bereits erwähnt. Eine mögliche S-Bahn (*langfristig*) könnte auch in den Raum Altötting, Mühldorf am Inn reichen.

#### **Ausbau des Bahnangebots Richtung Südosten:**

Einrichtung einer direkten und regelmäßigen Bahnverbindung von Braunau-Simbach nach Gmunden, Bad Ischl (Salzkammergut; v.a. Freizeitverkehr saisonal, Seen und Berge) auf bestehender Bahnstrecke über Ried im Innkreis, Attnang-Puchheim (Vöcklabruck).

#### **Bahn-Neubaustrecken (*langfristig*):**

- Bahntrasse Neubau Richtung Passau (auf deutscher Seite); von Simbach gab es bereits eine bestehende Trasse, diese wurde allerdings vor einigen Jahrzehnten rückgebaut. Auf dieser Strecke wird zuerst eine durchgehende Autobahnverbindung (A94) fertiggestellt.
- Bahntrasse Neubau Richtung Burghausen; zur nächst größeren Stadt im Westen (20.000 Ew.) besteht keine direkte Zugverbindung; wichtig für ArbeitspendlerInnen (Wacker, OMV). Hier fehlen lediglich einige Schienenkilometer auf bayerischer Seite, um an das bestehende Bahnnetz anzuknüpfen und den Personenverkehr zwischen Braunau-Simbach und Burghausen leistungsfähig zu gestalten.

#### **Busverkehr**

Als Alternative (zu Bahn-Neubaustrecken) bzw. Ergänzung des Bahnangebots können auch kurz- bis mittelfristig bessere **Busverbindungen** (mind. Stundentakt) im Regionalverkehr (nach Oö und Bayern) eingerichtet werden:

- nach Burghausen; Pfarrkirchen, Eggenfelden; Pocking, Rotthalmünster

- Schärding, Passau sowie Richtung Landshut

Regionalbusse (mind. Stundentakt) sind empfehlenswert, wo keine Achsen des Schienenverkehrs geplant bzw. vorhanden sind. Diese können nicht nur ausschließlich für den PendlerInnenverkehr sondern auch insbesondere am Wochenende für den Freizeitverkehr interessant sein, um stärker vom MIV-unabhängig zu werden. Besonders saisonal (im Sommer) oder auch ganzjährig ließen sich viele attraktive Ziele im Umkreis von ca. 40 km (Oberinnviertler Seenplatte: Holzöster See, Ibmer Moor usw.; Badeseen; Trumer Seen: Mattsee usw.) mit öffentlichen Busverbindungen vernetzen.

- Richtung Ostermiething (Anschluss Salzburger Lokalbahn), Eggelsberg (südlicher Bezirk Braunau), Mattsee
- Aspach, St. Johann am Walde (Kobernauserwald), Vöcklamarkt, Mondsee, Attersee

### *Diskussion*

Diese Ausbau-Maßnahmen, hauptsächlich im Bahnverkehr, sind mit einem gewissen Risiko, betreffend Umsetzungswahrscheinlichkeit und des jeweiligen Realisierungshorizonts, verbunden. Daher sind die empfohlenen Neubau-Maßnahmen, auch in Relation zu den Errichtungskosten, bloß über einen sehr langen Zeitraum zu realisieren und eine Umsetzung mittelfristig noch unrealistisch. Wesentliche Kompetenzen im Verkehrswesen beim Ausbau des ÖPNV (Bus, Bahn) liegen derzeit nicht im regionalen oder kommunalen Verantwortungs- und Entscheidungsbereich (Bahn: ÖBB, DB: Südbayernbahn; Bus: Oberösterreichischer Verkehrsverbund OÖVV, Verkehrsverbände Niederbayern). Maßnahmen siehe Kapitel 6.1.3 (Steuerung der *Verkehrsentwicklung*).

Verbunden mit einer generellen Bedeutungszunahme des Bahnverkehrs können die Bahnhöfe von Braunau und Simbach bzw. Busbahnhöfe zu bedeutsamen Drehscheiben des Regionalverkehrs aus- bzw. umgebaut werden. Durch eine Erweiterung des Angebots im ÖPNV wird es zu einer Steigerung der Fahrgäste kommen. Den MIV in der Region könnte man damit gleichzeitig reduzieren. Mit diesen Maßnahmen und erheblichen Service-Verbesserungen im Regionalverkehr würde man zur Vorzeigeregion des ÖPNV aufsteigen. Es ist bereits eine Modernisierung von Bahnhöfen in der Region (u.a. Braunau, Ried im Innkreis) in nächster Zeit geplant.

### 6.2.2.2 Fahrrad- und Fußgängerverkehr

In beiden IREK, sowohl der Zukunftsregion Braunau als auch der Mittelzentrumsregion Simbach (P1), werden bereits als Vertiefungsprojekte ein **regionales (grenzüberschreitendes) Radverkehrskonzept** angeführt. Dies soll zu einem zeitgemäßen Radverkehrsnetz der Gesamtregion Braunau-Simbach führen.

Der Ausbau und eine Erweiterung der bestehenden Radwege „zu einem qualitativ hochwertigen, attraktiven und alltagstauglichen“ (Schönegger & Roselstorfer 2016a:71) Radverkehrsnetz ist von hoher Wichtigkeit, besonders für ein Leitkonzept der „kurzen Wege“. Im IREK Braunau wurde bereits in „einem eigenen Prozess [Anm.: Radverkehrskonzept] ein regionales Bestands- und Zielnetz

erarbeitet“ (Schönegger et al. 2014:50). Dabei hat man „Lücken und Problempunkte identifiziert, Lösungsvorschläge für ausgewählte Problempunkte entworfen und diskutiert sowie ein Maßnahmenprogramm mit Prioritäten für die Umsetzung erstellt“, heißt es im IREK Braunau (ebd.). Ein Radverkehrskonzept soll nun auch für die Mittelzentrumsregion Simbach erstellt werden, um es anschließend für ein Radkonzept der Gesamtregion anzuwenden. Dazu heißt es im IREK Simbach, es sollen damit vorwiegend wichtige „Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen in der Region mit den Wohngebieten verbunden werden“ (Schönegger & Roselstorfer 2016a:71). Von besonderer Wichtigkeit sind dabei auch attraktive Radverkehrsverbindungen zwischen der bayerischen und oberösterreichischen Seite über den Inn (vgl. ebd.). Wobei hier am bedeutendsten eine leistungsfähige und sichere Radwegverbindung zwischen den beiden Stadtzentren von Simbach und Braunau sein wird (siehe bauliche Maßnahmen unten). Diese soll so schnell wie möglich geplant und umgesetzt werden.

Ein ähnliches Verkehrskonzept wie für den Radverkehr wäre auch (*langfristig*) für den **Fußgängerverkehr** in der Untersuchungsregion wünschenswert.

Es wird für alle Gemeinden der Gesamtregion Braunau-Simbach in den IREK ein Fahrradbeauftragter empfohlen. Dieser soll Ansprechpartner und Kümmerer für alle EinwohnerInnen, sowie Schnittstelle zwischen Bürger und Politik zum Thema Rad sein (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:73). In der Stadt Braunau gibt es bereits einen Fahrradbeauftragten.

Darüber hinaus sei der Aufbau eines Orientierungssystem für den (Alltags-)Radverkehr in der Region (mit einheitlichen Entfernung- und Hinweisschildern) flächendeckend zu empfehlen (vgl. Schönegger et al. 2014:14; 60). Dies wäre genauso (*langfristig*) für das Fußverkehrswegenetz empfehlenswert.

#### Bauliche Maßnahmen für „kurze Wege“

Um annähernd eine „Stadt und Region der kurzen Wege“ zu schaffen, und die bestehenden Siedlungsstrukturen in Braunau und Simbach zu verbessern, sind konkrete bauliche Maßnahmen (sanfte Verkehrsinfrastruktur) im Stadtgebiet sowie der Region notwendig, welche hier nochmals hervorgehoben werden sollen.

Folgende Maßnahmen wären für eine leistungsfähige Verkehrsweginfrastruktur im Stadtgebiet von Braunau-Simbach besonders empfehlenswert und deren Umsetzung von oberster Priorität:

- **Zentrale Radwegverbindung über Innbrücke**, zwischen dem Zentrum von Braunau und Simbach. Diese Maßnahme wird in beiden IREK von Braunau und Simbach bereits empfohlen.
- **Durchgänge, Querungen** für FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Stadtgebiet von Braunau und Simbach für eine „kurze Wege“-Struktur, bspw.:
  - Am Bahnhof-Gelände in Braunau (wird im Zuge der Modernisierung geplant)

- Neugestaltung der Unterführung am Bahnhof Simbach (zur Siedlung Gartenstraße, siehe 6.2.1 Handlungsfeld Siedlungsentwicklung)
- Durchgänge, Wege (bei Gebäuden, Wohnanlagen, Innenhöfen etc.) im gesamten Stadtgebiet

Ein weiterer Ausbau bzw. eine Ertüchtigung von Fuß- und Radwegverbindungen, um wichtige Lücken im bestehenden Netz zu schließen sind in der ganzen Region notwendig. Im Radverkehrskonzept des IREK Braunau bspw. werden dazu bereits konkrete Maßnahmen gegeben.

Diese dargestellten konkreten Maßnahmen können zu erheblichen Verbesserungen in der derzeitigen Siedlungsstruktur der Untersuchungsregion, im Sinne der Erreichbarkeit sowie Schaffung einer „kurze Wege“-Raumstruktur, führen. Viele Vorteile liegen dabei auf der Hand. Vor allem eine grenzüberschreitende Radwegverbindung aber auch Maßnahmen wie Querungen am Bahnhofgelände von Braunau bzw. Simbach, sind entscheidend, um das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen beider Städte zu beeinflussen. Eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl, Zugunsten einer Zunahme des Fuß- und Radverkehrs, könne damit vereinfacht werden. Der MIV-Anteil im Stadtgebiet könnte sich, gleichzeitig verbunden mit anderen in dieser Arbeit beschriebenen Maßnahmen, reduzieren.

Auch die Erreichbarkeit von lokalen Einrichtungen (Supermärkte, Dienstleistungen, soziale Einrichtungen etc.), sogar das Umsatzpotential für Nahversorger – indem sich das Einzugsgebiet einfacher erschließen lässt – könne sich durch neu entstehende „kurze Wege“ verbessern. Hier sei das Potential des Fahrradverkehrs im täglichen Einkaufsverkehr zu erwähnen (siehe 6.1.3.3 Beeinflussung der alltäglichen Verkehrsmittelwahl; Exkurs: Fahrradverkehr als Lösung der Verkehrsprobleme?). Konkret ließen sich beispielhaft etwa durch eine Errichtung einer Querung am Bahnhofareal in Braunau, Wege zwischen den Stadtteilen Haselbach und Laab verkürzen. Derzeit notwendige größere Wegdistanzen können wegfallen. Spannend wäre es, diese Auswirkungen solcher baulichen Maßnahmen, einige Zeit nach Umsetzung, bspw. in Form von Verkehrszählungen und Befragungen der BewohnerInnen zu analysieren.

### **Zentrale neue Fuß- und Radverkehrsverbindungen**

Für eine Radverkehrswegverbindung (Inn-Querung) zwischen beiden Städten stehen verschiedene Varianten im Raum (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:60). Eine naheliegende Möglichkeit ist es, den Verkehrsraum auf der bestehenden „Alten Innbrücke“, fair im Sinne sanfter Verkehrsmittel (Fuß- und Fahrradweg), neu aufzuteilen. Auch ein Radfahrsteg, der an die bestehende Brücke installiert wird, bzw. auf beiden Seiten der Brücke, wäre denkbar und technisch möglich (vgl. Experteninterview A, B, F 2017).

Ebenfalls gab es bereits Überlegungen, für eine grenzüberschreitende Radverkehrswegverbindung, auch die Eisenbahnbrücke zu verwenden. Dies stößt allerdings auf Kritik, vor allem von der österreichischen Seite aus Braunau, da damit, im Gegenzug zu einer Variante über die „Alte

Innbrücke“, das Stadtzentrum (Stadtplatz) nicht unmittelbar erreicht wird (vgl. ebd.). Zu begrüßen wäre eine direkte Variante über die „Alte Innbrücke“ mit einem vom MIV getrennten sicheren Radverkehrsweg, welche beide Stadtzentren in einer Linie (in Simbach über die Innstraße) miteinander verbindet.

Durch das geplante Entwicklungsprojekt *Grüne Mitte* in Simbach, einem kleinen Landschaftspark entlang des Bachs in der Stadtmitte, entstehen auch neue attraktive Fuß- und Radwege (siehe Kapitel 6.3 Aktuelle Entwicklungsprojekte: *Grüne Mitte* Simbach). Damit lässt sich zukünftig eine **zentrale Radverkehrswegachse** durch die Stadt Simbach denken, welche von Braunau über die Innbrücke und hinunter über die Innstraße zum Bahnviadukt verläuft (das durch kleine neue Tunnels für den Fuß- und Radverkehr links und rechts der Fahrbahn hindurch passiert wird) und dann weiter über den Landschaftspark *Grüne Mitte* Richtung Norden – östlich vorbei an der Stadtmitte – bis hin zum Schulzentrum am Fuße des Schellenbergs verläuft. Dieser zentrale (Nord-Süd) durch die Stadt verlaufende Radweg könnte als eine Art leistungsfähiger Radverkehrsschnellweg das Rückgrat des städtischen Radverkehrssystems, in erster Linie auch im grenzüberschreitenden Verkehr nach Braunau, bilden. Er könnte damit nicht zu unterschätzende positive Impulse für den Radverkehr in der ganzen Region haben. Nicht nur der Alltagsradverkehr könnte davon profitieren, sondern diese zentrale Radverkehrswegverbindung kann auch den Innradweg für den Freizeit- und touristischen Radverkehr perfekt anbinden.

Es könnte eine weitere Radwegverbindung über den Inn beim Innkraftwerk Simbach-Braunau ermöglicht werden. Das wäre besonders auch für Freizeitradler bzw. den Tourismus interessant. Sowohl von Seiten der Mittelzentrumsregion Simbach als auch der Zukunftsregion Braunau wird diese Radverbindung über den Inn angestrebt. Dabei könnte das Innkraftwerk Ering-Frauenstein in der Region mit einer bereits bestehenden Verbindung als Referenzbeispiel dienen (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016a:31). Wobei hier als Lösungsvorschlag auch ein von der Fahrbahn getrennter sicherer Radweg auf bzw. parallel zur „Neuen Innbrücke“ (Neuer Grenzübergang - Fernverkehrsstraße) eingerichtet werden soll.

*Langfristig* wären sogar weitere Brücken in Form von Rad- und Fußwegverbindungen, wie eine zweite Verbindung über den Inn im Stadtgebiet (bspw. wie bereits erwähnt über die Eisenbahnbrücke) – um beide Städte, insbesondere die Hauptsiedlungsgebiete, besser zu verbinden – wünschenswert. Hier könnten beide Städte als ein gemeinsamer Stadtraum betrachtet werden (siehe 7.3.3).

### *Diskussion*

Eine leistungsfähige Radverkehrswegverbindung zwischen den beiden Städten ist dringend erforderlich (vgl. Schönegger & Roselstorfer 2016:31). Viele fahren nicht gerne mit dem Fahrrad nach Braunau bzw. Simbach über die Innbrücke, weil es einfach ohne Radweg unattraktiv und unsicher ist. Daher sind jene Einschätzungen, dass nur wenige SimbacherInnen gern mit dem Fahrrad unterwegs sind nicht verwunderlich (vgl. Experteninterview 2017). Die jetzige Verkehrsinfrastruktur, ohne Radverkehrsweg, zwischen Braunau und Simbach ist meines Erachtens untragbar und schon lange

nicht mehr einer modernen zeitgemäßen Verkehrsinfrastruktur würdig. Das Radfahren zwischen beiden Städten ist mit der jetzigen Verkehrsbelastung nicht sicher und damit sehr unattraktiv.

Eine Realisierung dieser grenzüberschreitenden Radverkehrsverbindung wird jedoch von den befragten Experten mehrheitlich als mittelfristig eher unwahrscheinlich und als nicht vordringlich wichtig erachtet. Es bleiben hohe Kosten für den Bau eines Radweges, auch an der Brücke, über den Inn und auch die Tatsache, dass es sich bei einer möglichen Planung um zwei unterschiedliche Staaten und damit Systeme handelt, vereinfacht die Sache nicht. In Simbach ist die Innstraße als Staatsstraße klassifiziert und ein Umbau der Innstraße müsste daher in Berlin auf höchster Ebene verhandelt werden (vgl. Experteninterviews A, F 2017). Ein Radweg als Anfang zumindest an der oberen Innstraße in Simbach, wäre da noch eher und einfacher zu realisieren. Bei einem grenzüberschreitenden Radweg ist von Seiten der BürgerInnen wohl ein höherer Druck, bei wachsenden Verflechtungen der beiden Städte, für eine schnellere Realisierung notwendig.

Man muss sich andererseits die Frage stellen was man beiderseits des Inn sonst erreichen will, wenn man es nicht einmal schafft gemeinsam einen grenzüberschreitenden Radweg zu planen und zu errichten. Europaweit gäbe es bereits viele grenzüberschreitende Radwege welche realisiert wurden, gefördert von der EU. Natürlich spielt es noch eine Rolle, dass beide Länder, Bayern und Österreich (bzw. Oö), etwas unterschiedliche Systeme sind. Auch wenn keine nennenswerte Sprachbarriere zwischen den beiden Ländern besteht, so scheint es, dass lokale Wirtschaftstreibende, wie des örtlichen Einzelhandels, in beiden Städten am Inn Angst vor einem Kaufkraftabfluss in das jeweilige andere Land haben. Besonders in vielen Umgebungsgemeinden der Stadt Simbach existiert, von Seiten der Bürgermeister sowie einiger BürgerInnen, noch ein „Kirchturmdenken“, wo ausschließlich innerhalb der eigenen Gemeindegrenzen gedacht wird (vgl. ebd.). Eine schnelle Realisierung etwa einer grenzüberschreitenden Radwegverbindung bleibe daher eine Frage der politischen Machtverhältnisse im jeweiligen Stadtrat. Derzeit sieht es eher nicht danach aus, als würde eine solche grenzüberschreitende Radwegverbindung eine klare Mehrheit bekommen (vgl. ebd.). In der Politik und bei den örtlichen Handelstreibenden sollte bereits längst ein Denken im Sinne einer Gesamtregion Braunau-Simbach herrschen. Denn lediglich gemeinsam ist man eine starke Mittelzentrumsregion und konkurrenzfähig. Ein erst jüngst eingerichtetes grenzüberschreitendes Standort-, Tourismus- und Stadtmarketing (STS) in Braunau und Simbach wird hier noch einiges an Arbeit vorfinden.

### 6.3 Der Praxistest: Entwicklungsprojekte im Untersuchungsgebiet

Es werden nun ausgewählte Beispiele für konkrete aktuelle Entwicklungsprojekte im Untersuchungsgebiet Braunau-Simbach dargestellt. Diese werden, zum einen im Sinne des Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“ und deren wesentlichen Strukturprinzipien, sowie zum anderen anhand der in den beiden IREK (Zukunftsregion Braunau, Mittelzentrumsregion Simbach) selbst definierten Ziele, fachlich-kritisch bewertet. Dabei werden zum Schluss ebenfalls jeweils Handlungsempfehlungen gegeben, wie man mit den aktuellen Projekten, deren Problemstellungen bzw. Herausforderungen, umgehen soll, um die bestehenden Siedlungsstrukturen

aufzubessern bzw. zu erhalten und somit zukunftsfähige Siedlungsstrukturen konkret im Untersuchungsraum sicherzustellen.

Folgende Beispiele in Braunau und Simbach sind neuere Entwicklungen und wurden daher in den interkommunalen Raumentwicklungskonzepten noch nicht berücksichtigt. Eine Analyse und Bewertung dieser Projekte soll auch aufzeigen, wie ernst das man es in Politik und Planungspraxis in der Region wirklich mit einer Umsetzung der in den IREK definierten Empfehlungen und Ziele meint. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass sich die Stadtgemeinde Braunau vor einigen Jahren zu den Zielen eines lokalen Agenda 21-Zukunftsleitbildes für nachhaltige Stadtentwicklung bekannt hat. Mit den unterschiedlichen Beispielen soll das zentrale Thema meiner Arbeit, das Leitkonzept der „kurzen Wege“ und die aktuelle Raumentwicklung in der Praxis im Untersuchungsgebiet besser veranschaulicht und gegenübergestellt werden.

#### Beispiel 1: Errichtung einer Parkgarage in der Innenstadt von Braunau

In einer kleinen Grünfläche (Brunner-Park) am südlichen Rand der historischen Altstadt in Braunau gibt es Pläne eine Parkgarage (Parkhaus), in unmittelbarer Nähe zum Krankenhaus, zu errichten. Es gibt hier die Chance, durch das Parkhaus einerseits die angespannte Autostellplatzsituation für BesucherInnen und MitarbeiterInnen des Krankenhauses zu verbessern und andererseits gleichermaßen für BesucherInnen der Innenstadt.

Das Krankenhaus ist Teil der Innenstadt und ein großer Frequenzbringer. Mit 1.500 Beschäftigten ist es einer der größten Arbeitgeber der Stadt und Region (vgl. Raschhofer 2017:o.S.).

Innerhalb der Stadt gab es viel Diskussion um den geplanten Standort für das Parkhaus und deren Auswirkungen. Vor allem von den Anrainern des Brunner Parks, dem geplanten Standort des Parkhauses, kommt verständlicherweise Widerstand. Ihrer Meinung nach werden diese zusätzlichen Stellplätze gar nicht benötigt, da es im Stadtgebiet bereits ausreichend Parkplätze gibt. Auch kritisiert wird, dass es durch die Errichtung des Parkhauses zu einer architektonischen Verschandelung der Altstadt kommt.

Alternative Standorte seien „alle von der Stadtgemeinde geprüft worden“ und „aktuell nicht verfügbar“ (ebd.), obwohl es durchaus in der Nähe geeignete Flächen geben würde (bspw. Parkplatz Altes Kino, Union-Sportplatz). Ein Argument ist, dass die Parkplätze unmittelbar beim Krankenhaus benötigt werden, weil viele AmbulanzpatientInnen nicht weit gehen können. Das Krankenhaus wird weiter ausgebaut werden und die derzeitig bestehenden Parkplätze vorm Haupteingang danach wegfallen. Andererseits würde es allein für diese PatientInnen derzeit genügend Stellplatzmöglichkeiten geben. Eine Umwidmung des Grundstücks wurde bereits vorbereitet, genauso wie das Stellungnahmeverfahren (Flächenwidmungs- und Bebauungsplan) (vgl. ebd.).

#### **Bewertung**

Ein großer Vorteil ergibt sich für die Stadt Braunau bei der Finanzierung der geplanten Parkgarage, da das Krankenhaus beteiligt wird. Für das Parkhaus soll eine Betreibergesellschaft gegründet

werden, an der zu 51 % das Krankenhaus und zu 49 % die Stadtgemeinde beteiligt ist. Ein weiterer Vorteil ist, dass das Grundstück dem Krankenhaus sowie der Stadtgemeinde gehört und kein zusätzlicher Grund angekauft werden muss (vgl. Raschhofer 2017:o.S.). Allerdings ist eben ein Teil des Grundstücks als Erholungsfläche (historischer Brunner-Park) gewidmet. Es wäre also eine Umwidmung von einer Erholungsfläche (Park) auf Verkehrsbauwerk in der Innenstadt notwendig und dies ist oberflächlich betrachtet nicht gerade im Sinne einer zeitgemäßen Stadtentwicklungspolitik.

Es wäre durchaus eine Chance, diesen Teil der Altstadt durch den Bau der Parkgarage, attraktiver zu gestalten. Der kleine Park soll auf der anderen Seite, laut Stadtgemeinde, durch einen neuen kleinen Park (mit ähnlicher Vegetation) mit hoher Aufenthaltsqualität ersetzt werden. Bei der Umgestaltung rund um das Parkhaus sollen auch neue attraktive Fuß- und Radwege entstehen. Der Durchzugsverkehr „soll von der Salzburger Straße über die Ringstraße Richtung Simbach gelenkt werden. Ein neuer Rad- und Fußweg soll von der Ringstraße vorbei am geplanten Parkhaus bis ins Naherholungsgebiet hinunter zur Enknach führen (vgl. Raschhofer 2017:o.S.; vgl. Experteninterview F 2017).

Mit einem zentralen Parkhaus in der Innenstadt könnte auch die Vorbereitung und damit langsame Einführung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen (wie einer Begegnungszone oder Fußgängerzone) in der Salzburger Vorstadt und am Stadtplatz erleichtert werden. Dies könnte durch einer schrittweisen Befreiung der Altstadtbereiche vom MIV erfolgen. Das neue Parkhaus könnte zu einer Entspannung der Parkplatzsituation in der Innenstadt führen. Der ruhende Verkehr in der Altstadt, vor allem Auto-Stellplätze am Stadtplatz und in der Salzburger Vorstadt könnten dadurch ersetzt werden. Der öffentliche Raum wird dadurch eine Aufwertung erfahren und mehr Platz zum Verweilen sowie bspw. für Gastgärten bieten. Voraussetzung dafür wäre aber eine entsprechend hohe Kapazität des Parkhauses.

Ein großer Kritikpunkt bleibt das Verhältnis der neu entstehenden Stellplätze zur teuren Errichtung der Parkgarage. Es würden nur einige wenige neue Stellplätze entstehen. In einer ersten Ausbaustufe werden 290 Stellplätze (vgl. Experteninterview F 2017) errichtet, was wohl in dieser Dimension keine Stellplätze in der Innenstadt ersetzt. Wird das Parkhaus zu klein dimensioniert, wird es lediglich dem Krankenhaus (den MitarbeiterInnen, PatientInnen und seinen BesucherInnen) dienen und es bleiben keine Kapazitäten mehr für andere BesucherInnen der Innenstadt übrig. Somit sind auch keine positiven Effekte für den Rest der Innenstadt und deren Stellplätze zu erwarten. Im Sinne einer Sammelgarage für die Innenstadt wäre eine weitere Autogarage nötig.

Idealerweise sollen BesucherInnen der Innenstadt und des Krankenhauses, die selbst aus dem Stadtgebiet anreisen, nicht mit dem Auto innerhalb der Stadt anreisen müssen. Das Parkhaus soll dementsprechend BesucherInnen aus der Region (Bezirk) und den Umlandgemeinden dienen. Man kann dessen Nutzung jedoch schwer einschränken bzw. vorschreiben.

Deshalb bleibt eine Errichtung des Parkhauses eine hohe Investition für die Stadtgemeinde und zwar im Bereich der Straßeninfrastruktur (für den MIV). Alle Fraktionen im Gemeinderat, bis auf die der Grünen Partei, sind für eine Errichtung (vgl. Experteninterview F 2017).

Wichtig wäre es, dass es bei einer Realisierung der Parkgarage gleichzeitig von Seiten der Stadtgemeinde ein klares Bekenntnis gibt, den Ausbau anderer Verkehrsinfrastruktur bspw. der Radverkehrswege im selben Investitionsumfang zu forcieren. Wird das Parkhaus errichtet, bei gleichbleibender (unzureichender) Verkehrsinfrastruktur für sanfte Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad, ÖPNV), fördert man mit dieser Investition von Seiten der Stadt nur den MIV.

Das Bauvorhaben in seiner geplanten Form ist zunächst **im Sinne** von folgendem Punkt laut **Strukturprinzipien des Leitkonzepts einer „Stadt und Region der kurzen Wege“** (auf der Ebene der Stadt) (vgl. Umweltbundesamt 2000:75; zit. n. Beckmann et al. 2011:65):

**+ (im Sinne von):**

*5. Stadtreparatur durch Neugestaltung von Straßenrandbebauung, Reurbanisierung durch qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums,*

Da im Zuge des geplanten Bauprojekts auch der Platz davor neu gestaltet werden soll, ist bei entsprechender Gestaltung von einer Aufwertung des öffentlichen Raums (damit **im Sinne** des Basiskriterium: **Qualität der öffentlichen Räume**), im südlichen Eingangsbereich zur Altstadt, auszugehen. Allerdings wird diese Qualität in diesem Raum wiederum, durch eine erwartende ansteigende Belastung des MIV, angezogen durch die Parkgarage, wieder reduziert. Der Auto-Parkplatzsuchverkehr in den Wohngebieten rundherum könnte bei einer intelligenten Verkehrsführung reduziert werden.

Daneben stellt das Bauvorhaben in seiner geplanten Form einen **Widerspruch zu** folgendem Punkt laut **Strukturprinzipien des Leitkonzepts einer „Stadt und Region der kurzen Wege“** (auf regionaler Ebene) (vgl. Umweltbundesamt 2000:75; zit. n. Beckmann et al. 2011:64f) dar:

**- (Widerspruch zu):**

*8. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Intensivierung des ÖPNV-Angebots, sowie des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs.*

Das Parkhaus bleibt eine hohe Investition der Stadtgemeinde im Bereich des MIV. Geld, das man auch in den Bau von Radwegen bzw. ÖPNV stecken könnte. Es werden bis auf weiteres keine Auto-Stellplätze auf anderen Flächen in der Stadt deshalb reduziert, also die Parkgarage wird so gut wie keine Parkplätze ersetzen. Der Effekt einer Sammelgarage in der Innenstadt wird, bei einer gleichzeitig niedrig geplanten Kapazität, nicht eintreten.

Zugleich wäre eine Errichtung einer Parkgarage auch **ein Widerspruch zu** einem wesentlichen Ziel, das im **IREK der Zukunftsregion Braunau** im Bereich Verkehr und Mobilität festgelegt worden ist: Nämlich heißt es hier, dem „Wachstum des MIV-Anteils“ entgegenzuwirken und Anteile bei der Verkehrsmittelwahl beim Radverkehr und beim ÖV zurückzugewinnen. Auszug aus dem IREK Braunau:

- (Widerspruch zu):

Ziele betreffend Verkehr und Mobilität:

- Entgegenwirken des Trends betreffend Wachstum des MIV-Anteils. Rückgewinnung von Anteilen beim Radverkehr und beim öffentlichen Verkehr

(vgl. Schönegger et al. 2014:49)

### **Finale Bewertung**

Es überwiegen bei diesem Projekt damit die negativen Aspekte (Widersprüche) zu den Zielen und Strukturprinzipien eines Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“ bzw. auch zu den Zielen des IREK Braunau. Daher ist das Bauprojekt aus fachlicher Sicht der Raumordnung und Stadtplanung **in dieser Form abzulehnen**.

### **Handlungsempfehlung**

Das Problem liegt bei diesem Projekt nicht beim Bau eines Parkhauses im Brunner-Park beim Krankenhaus an sich. Hier wird lediglich eine Frage der Priorität sichtbar, welche in Sachen Verkehrsinfrastruktur – hier mit einem knappen Gemeindebudget – gesetzt wird, deutlich. Diese sollen in einer Zukunftsregion bei einem exzellenten Netz für sanfte Verkehrsmittel liegen und nicht bei einem teuren Parkhaus-Projekt, das den MIV langfristig fördert.

### **Beispiel 2: Neuerrichtung Supermarkt an der B156 im Ortsteil Ranshofen**

Im Ortsteil Braunau-Ranshofen wird derzeit direkt an der Bundesstraße B156 ein neuer BILLA-Supermarkt des REWE-Konzern errichtet. Das Unternehmen verlangte diesen Standort direkt an der Bundesstraße. Er befindet sich damit in der Nähe zum Gelände des größten Arbeitgebers der Stadt und Region, der AMAG (Austria Metall AG), wo noch weitere größere Betriebe ansässig sind.

Die Frage ist hier, warum der Supermarkt am Siedlungsrand an der B156 errichtet wird und nicht im Ortszentrum von Ranshofen. Warum konnte keine geeignete Fläche im Ortskern für den Supermarkt gefunden werden?

Einzelhandelskonzerne mit ihren Supermarktfilialen setzen – aus ihrer Sichtweise im Hinblick auf Profit und Logistik nachvollziehbar – auf größere Einzugsgebiete und den automobilen Kunden. Wobei auch immer ein großflächiger Parkplatz vor dem Supermarkt errichtet wird. Beschäftigte der umliegenden Industriebetriebe können somit am neuen Standort direkt bspw. am Nachhauseweg bequem einkaufen. Automobile PendlerInnen werden bevorzugt und flächenintensive autoorientierte Siedlungsstrukturen gestärkt. Eine Filiale desselben Konzerns am Stadtplatz im Zentrum von Braunau soll geschlossen werden.

Durch diese Bautätigkeit wurde auch die südliche Ortseinfahrt nach Ranshofen, eine Unfallhäufungsstelle, neu geplant. Bei dieser Planung kam es zu Fehlern und einer „Fehleinschätzung der Kosten“ (Forster 2017:o.S.), die das Gemeindebudget noch weiter belasten. Die Umgestaltung

der Ortseinfahrt und die Verkehrserschließung des Supermarkts kosten nun ca. 1 Million Euro, somit „verdreifachen sich die Kosten der Straßenverlegung für die Stadtgemeinde gegenüber den ersten Schätzungen“ (ebd.). Kritisiert werden von Seiten der Grünen Fraktion im Stadtrat vor allem die mangelhafte Planung, „eine enorme Fehleinschätzung der Kosten und ein voreiliger Baubeginn“ (ebd.). Hätte man vorher gewusst, dass die Verkehrserschließung dermaßen teuer wird, wäre es zu keiner Zustimmung im Gemeinderat gekommen und man hätte kostengünstigere Alternativen gesucht (vgl. ebd.). Hier kommt es abermals zu erhöhten Ausgaben für die Straßenverkehrsinfrastruktur die an anderen Stellen im Gemeindehaushalt fehlen.

### **Bewertung**

Zu betonen ist, dass ein neuer Supermarkt in Ranshofen grundsätzlich zu begrüßen wäre. Da derzeit der ganze Ortsteil Ranshofen, das ganze westliche Gemeindegebiet, ohne Supermarkt ist und nach der Schließung des Kaufgeschäfts im Ortskern der nächste Markt einige Kilometer weit entfernt liegt. Dies ist aus Gründen der Nahversorgung unzumutbar.

Hier geht es lediglich um den neuen Standort des Supermarkts, am Rand der Siedlung direkt an der Bundesstraße statt im Ortszentrum, der zu kritisieren ist. Es liegt die Vermutung nahe, dass von Seiten der Stadtgemeinde zu wenig Interesse besteht den Supermarkt im Ortskern zu errichten.

Eine exzellente Anbindung des Supermarkts an die bestehende Siedlungsstruktur, in Form von Fuß- und Radwegen sowie hochwertige Fahrradabstellanlagen wäre zumindest wünschenswert, um sanfte Fortbewegungsmittel zu fördern.

Aus der Perspektive der Raumordnung ist diese Baumaßnahme aufgrund der klar definierten Ziele, auch im interkommunalen Raumentwicklungskonzept der Zukunftsregion Braunau, wie das Verhindern von Flächenneuanspruchnahme und einer Reduktion des MIV, abzulehnen.

Das Bauvorhaben und die Bewilligung des Supermarkts stellen einen **Widerspruch** zu den **Basiskriterien** (Dichte, Nutzungsmischung) und zu folgenden **Strukturprinzipien** (auf regionaler Ebene) (vgl. Umweltbundesamt 2000:75; zit. n. Beckmann et al. 2011:64f) des **Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“** dar:

- (im Widerspruch zu):

1. *Begrenzung der Siedlungs- und Verkehrsflächenausdehnung.*

Durch Neuausweisung und Umwidmung einer zuvor unbebauten Fläche für den BILLA-Supermarkt erhöht sich die Flächenneuanspruchnahme. Auch kommt es zu einer Ausweitung der Straßenverkehrsflächen durch eine Neuerschließung in diesem Kreuzungsbereich und durch den üblichen großdimensionierten Kundenparkplatz.

6. *Konzentration der baulichen Entwicklung auf die Innenbereiche der Städte, insbesondere der Kernstädte und exzellent an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossene Ortszentren der Region.*

Massiver Widerspruch durch Errichtung des Supermarkts außerhalb des Ortskerns am Rand des geschlossenen Siedlungsgebiets. Es werden BewohnerInnen (besonders nicht motorisierte und ältere Personen) im Ortskern durch entstehende größere Distanzen beim Versorgungsweg und der Minimierung der fußläufigen Erreichbarkeit unnötigerweise benachteiligt, sowie das Entstehen kleinteiliger Wirtschaftsstrukturen (Nutzungsmischung) verhindert.

8. *Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Intensivierung des ÖPNV-Angebots, sowie des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs.*

Massiver Widerspruch, da der Supermarkt nicht bloß am Rand der Siedlung, sondern auch direkt an der Bundesstraße, anstatt im gewachsenen historischen Ortskern, errichtet wird. Der MIV wird daher favorisiert und es entstehen längere Wege zwischen den Wohnungen und Häusern im Ort und dem Nahversorger.

Andere übergeordnete **Ziele**, welche auch im **IREK** festgelegt wurden, wie eine Erhöhung der Lebensqualität in der Region und eine bessere Nahversorgung, werden zwar damit berücksichtigt (der Ortsteil Ranshofen mit einigen tausend EinwohnerInnen hat derzeit keinen adäquaten Nahversorger). Dabei lässt sich aber um die Form der Erhöhung der Lebensqualität streiten.

Damit ist / steht eine Neuerrichtung dieses Supermarkts an der B156 in Ranshofen auch **im Sinne / im Widerspruch** zu folgenden definierten Zielen im IREK der Zukunftsregion Braunau:

**+ (im Sinne von):**

Ziele betreffend interkommunale Standortentwicklung:

- Aufbau und bedarfsorientierte Weiterentwicklung eines qualitativ hochwertigen interkommunalen Standortangebotes zur Stärkung der Region als Wirtschaftsstandort (Schönegger et al. 2014:17)

**- (im Widerspruch zu):**

Ziele betreffend Verkehr und Mobilität:

- Entgegenwirken des Trends betreffend Wachstum des MIV-Anteils. Rückgewinnung von Anteilen beim Radverkehr und beim öffentlichen Verkehr (Schönegger et al. 2014:49)

Ziele betreffend Regionale Baulandmobilisierung und –Entwicklung:

- Stärkung der Ortszentren und Sicherung ihrer Funktionsfähigkeit
- Verstärkte Nach- und Umnutzung sowie Flächenrecycling (ebd. 15)

### ***Finale Bewertung***

Es überwiegen bei diesem gegenwärtigen Projekt die negativen Aspekte (Widersprüche) zu den Zielen und Strukturprinzipien eines Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“ bzw. ist das Entwicklungsprojekt auch im Sinne des IREK der Zukunftsregion Braunau mit seinen darin enthaltenen Zielen, sowie aus Sicht der Raumordnung **eher abzulehnen**.

### ***Handlungsempfehlung***

Es wäre stattdessen eine Errichtung des Supermarkts im Ortszentrum von Ranshofen bzw. innerhalb des Siedlungsgebiets empfehlenswert. Ein entsprechendes Gebäude soll in Geschossbauweise (mehrstöckig) errichtet bzw. ein bestehendes adaptiert werden. Wobei sich im Erdgeschoss der Supermarkt befinden soll und in den oberen Stockwerken eventuell Wohnungen oder andere Nutzungen (wie Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe, soziale Einrichtungen, Bildungsstätten etc.) eingerichtet werden können. Damit wird kostbare Fläche eingespart und gleichzeitig fördert man eine gewisse Dichte und Nutzungsmischung im Sinne eines Leitkonzepts der „kurzen Wege“.

### **Beispiel 3: Grüne Mitte Simbach**

#### *Vorgeschichte:*

Am 1. Juni 2016 kam es in der Stadt Simbach zu einem unvorhergesehenen Ereignis, dass auch auf meine Arbeit – der Analyse der Raumentwicklung in der Region – Auswirkungen hatte. Ein regionales Starkregenereignis führte zu einer Hochwasserkatastrophe in der Stadt Simbach und im Landkreis. Wobei der normalerweise nur wenig wasserführende und harmlose Simbach, der durch die Stadt fließt, in kürzester Zeit gewaltige Wassermassen aufzunehmen hatte.



Abbildung 16: Hochwasserkatastrophe Simbach 2016. (Quelle: ARD Tagesthemen am 1. Juni 2016 – Simbach am Inn; Blick vom Bahnviadukt in Richtung Innbrücke. <http://blog.tagesschau.de/2016/06/02/hochwasser-in-simbach-auf-dem-bahndamm-im-lkw-am-fenster/>).

Im Zuge dessen kam es obendrein dazu, dass mehrere Dämme brachen und anschließend Teile der Stadt von einer Flutwelle erfasst wurden. Bedauerlicherweise kamen einige Menschen ums Leben und weite Teile der Stadt wurden zerstört bzw. zahlreiche Gebäude unbewohnbar. Dabei liegt die Stadt Simbach am weitaus größeren Fluss – dem Inn, der auch häufig Hochwasser führt. Dieses Mal kam das Wasser allerdings vom „Landesinneren“, wo Böden und Felder, bearbeitet durch zu intensive Landwirtschaft (in dieser Region vor allem Maisanbau), kaum Niederschlag mehr aufnehmen konnten.

Bis heute hat sich die Lage in der Stadt Simbach nicht wieder vollständig normalisiert. Noch immer sind einige Geschäfte mit Spanplatten verrammelt sowie Gebäude abrisssreif. Besonders Geschäftsleute aus der schwer beschädigten Innstraße sahen sich in dieser Situation vor existenziellen Fragen gestellt. Doch in der Stadt herrschte auch Aufbruchsstimmung und man möchte nun die Chance, die das Unglück mit seinen Zerstörungen mit sich brachte, nutzen, um das Stadtbild zu verändern (vgl. Süddeutsche Zeitung 2017:o.S.).

### **Neugestaltung von Simbach nach der Hochwasserkatastrophe:**

Es gibt derzeit Pläne, Bereiche der Innenstadt von Simbach am Inn neu und moderner zu gestalten. In dem Raum wo der Simbach durch das Stadtgebiet gegenwärtig noch in einem engen Kanal eingezwängt ist und auch die größten Schäden beim Jahrhunderthochwasser zu beklagen waren, soll künftig ein kleiner Landschaftspark, die *Grüne Mitte* der Stadt entstehen. Im Zuge eines groß angelegten Wiederaufbauprojekts soll der Bach damit mehr Platz bekommen, wodurch gleichzeitig auch der Hochwasserschutz verbessert wird. Finanziert soll der Wiederaufbau auch mit Geldern der Europäischen Union, aus dem Bereich des Solidaritätsfonds (vgl. Süddeutsche 2017:o.S.).

Der Simbach fließt durch den Ort, bevor er im Südosten in den Inn einmündet. Die Münchner Landschaftsarchitektin Andrea Gebhard, deren Büro unter anderen die Umgestaltungspläne entwickelt, „will mehr Platz für den Bach und mehr Grün für die Stadt“ (ebd.) schaffen. Durch die ganze

Stadt soll dieser Park von Nord nach Süd verlaufend, bestehend aus viel Vegetation und Grünflächen, entstehen. Er soll an seinen natürlichen Abschnitten an eine Flussaue erinnern. Damit wird der Bach erlebbarer und gleichzeitig die Stadtmitte als Wohn- und Aufenthaltsort attraktiver (vgl. ebd.). Eine Renaturierung des Simbachs im Stadtgebiet, durch das Projekt *Grüne Mitte*, soll zum Hochwasserschutz beitragen, indem das Wasser hier, das bisher in einem Kanal eingezwängt war, mehr Raum bekommt. Im Hochwasserfall dient diese Maßnahme als Puffer vor den Wassermassen (vgl. Experteninterview B 2017). An der Bachgasse werden auf der Ostseite neue Gebäude (mind. 3-geschossig) entstehen, welche im Erdgeschoss Handel bzw. Gewerbe beherbergen können und in den oberen Geschossen Wohnfunktion aufweisen sollen. Auch im Bereich der Brücke über den Simbach bei der Passauer Straße werden neue Gebäude geplant. An der westlichen Seite des Parks bzw. des Simbachs wird an die städtebauliche Substanz der Stadtmitte angeknüpft und somit auch in diesem Bereich ein neuer urbaner Charakter kreiert. Man hofft auf positive Synergie-Effekte für die Stadtmitte. Verhandlungen mit GrundstückseigentümerInnen für das Projekt *Grüne Mitte Simbach* wurden bereits geführt. Bei diesem Vorhaben werden auch besonders die Anliegen der BürgerInnen von Simbach miteingebunden. Pläne zur Neugestaltung wurden bereits öffentlich präsentiert und in BürgerInnenwerkstätten diskutiert sowie weiterentwickelt (vgl. Experteninterview B 2017).

Gleichzeitig soll ein neues **Verkehrskonzept** die Verkehrsführung durch die Stadtmitte verbessern. Vor allem in Richtung Innbrücke und zur österreichischen Seite nach Braunau am Inn besteht Handlungsbedarf. Durch eine Verlagerung des MIV (verschiedene Varianten) könnte das Radfahren sicherer werden (siehe 6.2.2 Handlungsempfehlungen Fahrrad- und Fußgängerverkehr).

## Ausschnitt Innenstadt

Einbindung verschiedener verkehrsräumlicher und städtebaulicher Varianten



Ein Streifen aus Grünflächen und Gehölz entlang des Simbachs soll künftig die Stadt prägen. Fahrrad- und Gehwege sind rot eingezeichnet. (Foto: Planungsgemeinschaft (Grafik))

Abbildung 17: Plan *Grüne Mitte Simbach* der PlanerInnen (Quelle: Süddeutsche Zeitung Online 2017:o.S.).

Es gibt derzeit kein Konzept für eine Innenstadtbelebung, bzw. einer Attraktivierung des Einzelhandels in der Stadtmitte von Simbach (vgl. Experteninterview A 2017). Allerdings gibt es von Seiten des Stadtmarketings (STS Braunau-Simbach) derzeit ein Projekt, welches den Leerstand in beiden Stadtzentren von Braunau und Simbach erfasst. Dieses wird allerdings nicht groß in der Öffentlichkeit kommuniziert, da Leerstand ja nicht positiv ist (vgl. ebd.).

Derzeit ist das Bauamt von Simbach größtenteils noch immer mit den Folgen der Hochwasserkatastrophe beschäftigt (vgl. ebd.).

Man möchte in der Stadt Simbach am Inn die Chancen nutzen, welche sich durch die Katastrophe und deren entstandenen Schäden ergeben haben, um eben größere Teile im Osten der Stadtmitte neu zu gestalten. Neben Verbesserungen im Hochwasserschutz hofft man eben auf eine Attraktivierung der Stadtmitte sowie der restlichen Stadt. Das Neugestaltungsprojekt *Grüne Mitte* ist momentan das zentrale Thema und Vorzeigeprojekt in der Stadtplanung von Simbach (vgl. ebd.).

### **Bewertung**

Das Vorhaben zur Neugestaltung kann positive Effekte haben, um ein Leitkonzept der „Stadt der kurzen Wege“ leichter realisieren zu können. Wird in Simbach die Stadtmitte als Ganzes attraktiver bietet das Potential (für Dichte, Nutzungsmischung, Attraktive öffentliche Räume), um die Innenstadt

zu beleben und zu revitalisieren. Vor allem durch eine Änderung der Verkehrsführung (Durchzugsverkehr) in der Innstraße, könnten Teile (vorwiegend der nördliche vorbei am Rathaus) vom MIV entlastet werden – etwa durch Einrichtung einer Einbahnregelung samt Begegnungszone. Damit könnten diese Bereiche der Innstraße wieder attraktiver gestaltet werden und dadurch auch der Einzelhandel in der Geschäftsstraße belebt werden. Der Durchzugsverkehr von Süden (von Braunau) nach Norden (Bundesstraße B12) könnte zukünftig über die Bachgasse, östlich der Stadtmitte geführt, werden. Der Verkehr von Nord nach Süd zur Innbrücke weiterhin über eine umgestaltete Innstraße. Durch einen Radweg der über die Innbrücke von Braunau, weiter über die Innstraße und danach Richtung Norden über die *Grüne Mitte* quer durch Simbach verläuft, würde eine attraktive und zeitgemäße Verkehrsverbindung entstehen (siehe 6.2.2 Fahrrad- und Fußgängerverkehr; Bauliche Maßnahmen).

Das Entwicklungsprojekt *Grüne Mitte Simbach* steht **im Sinne**, des **Basiskriterium (Attraktivität der öffentlichen Räume)** und zu folgenden **Strukturprinzipien** (auf der Ebene der Stadt) (vgl. Umweltbundesamt 2000:75; zit. n. Beckmann et al. 2011:65), eines **Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“**:

**+ (im Sinne von):**

5. *Stadtreparatur durch Neugestaltung von Straßenrandbebauung, Reurbanisierung durch qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums,*

6. *Qualifizierung innerstädtischer Freiflächen*

Der neu entstehende Landschaftspark trägt, bei entsprechender Möblierung und Gestaltung, zu einer Aufwertung eines größeren öffentlichen Raums bzw. einer innerstädtischen Freifläche bei.

7. *Verbesserung des Wohnumfelds in der Kernstadt und anderen Stadtvierteln (Tempolimits, Begegnungszonen, Verkehrsberuhigung, autofreie öffentliche Räume, sichere Straßenräume, grüne Höfe statt Parkplätze u.a.),*

Es wird durch diese neue kleinere Parklandschaft zu einer Erhöhung der Lebensqualität in der Kernstadt kommen. Eine Verbesserung des Wohnumfeldes zumindest der angrenzenden Wohnungen und Häuser ist zu erwarten.

8. *Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs sowie des ÖPNV,*

Wenn diese Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Innstraße (Durchzugsverkehr nach Braunau) greifen, wird dies zu einer Verbesserung der Verkehrssituation, gleichzeitig mit der Errichtung neuer Fuß- und Radwege (siehe 6.2.2 Handlungsempfehlungen konkret Fahrrad- und FußgängerInnenverkehr), in Simbach beitragen.

9. *Weiterentwicklung der Innenstadt zu einem gemischt genutzten Stadtteil, mit hoher Besucherfrequenz,*

Durch den neuen Park in unmittelbarer Nähe zur Stadtmitte sind positive Effekte auf andere Teile der Stadt zu erwarten. Jedenfalls wird es zu einer Attraktivierung der Innenstadt, auch für Besucher, kommen.

(vgl. Umweltbundesamt 2000:75; zit. n. Beckmann et al. 2011:65)

Das Vorhaben ist auch **im Sinne** der im **IREK Simbach** festgelegten zentralen Schwerpunktthemen, einer „Attraktivierung der Region für Jung und Alt“ sowie der „Stärkung der Lebensqualität und der Attraktivität des Standortumfeldes“. Auch die im Bereich „Mobilität - Erreichbarkeit - Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl“ definierten Ziele, wie einer Minimierung der Auto-Abhängigkeit sowie der Attraktivierung der Region für RadfahrerInnen wird – mit den im Zuge dieses Projekts geplanten Maßnahmen (Fuß- und Radwege) – Rechnung getragen.

Es konnten keine Widersprüche zu den wesentlichen Kriterien und Zielen, weder zu denen im Leitkonzept der „kurzen Wege“, noch zum IREK der Mittelzentrumsregion Simbach, gefunden werden.

### ***Finale Bewertung***

Das Projekt in Simbach ist **im Sinne** eines **Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“** bzw. **des IREK der Mittelzentrumsregion Simbach** und daher im Sinne einer zukunftsfähigen Raumordnung und Stadtplanung als **positiv zu bewerten**. Es wird das Stadtgebiet im Ganzen bereichern.

## **7. Ergebnisse, Fazit und Ausblick**

Es werden nun abschließend zentrale Aussagen und Erkenntnisse meiner Arbeit zusammengefasst, Schlussfolgerungen gezogen, sowie jene beiden übergeordneten Forschungsfragen beantwortet, welche zu Beginn (siehe 1.3) vorgestellt wurden.

Anschließend werden im Sinne von zukunftsfähigen Siedlungsstrukturen tiefergehende Einblicke in eine spannende Zukunft der Mobilität, der Rolle der Planung selbst, sowie auf der lokalen- und regionalen Ebene der Untersuchungsregion Braunau-Simbach, vorgenommen.

### **7.1 Zusammenfassung: Ausgangssituation und Handlungsvorschläge**

Ein wesentliches Ziel der Raumordnungsplanung ist eine deutlich verminderte Flächenneuanspruchnahme und damit einhergehende verkehrssparsame Raumstrukturen.

Unsere Siedlungsstrukturen werden weitestgehend vom MIV (Pkw sowie Lkw) dominiert. Das Auto und dessen Attraktivität sind bereits tief im menschlichen Handeln verankert. Das führt zu massiven Problemen und Herausforderungen in unseren Lebensräumen, vor allem in Hinblick auf eine mögliche anzustrebende Umsetzung eines Leitkonzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“.

Das allgemeine Verständnis für das derzeitige Verkehrssystem ist nochmals zusammengefasst mit einigen Missverständnissen verbunden. Allen voran ist es der Gedanke, dass mit weiterem Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur die Verkehrsprobleme zu lösen sind.

Es ist damit nach wie vor ein Irrglaube vorhanden, dass mit der Erhöhung der Geschwindigkeiten im Verkehrssystem Zeit eingespart werden kann (vgl. Knoflacher 1996:47ff). Denn es sei ein „Irrtum“, wenn das Teilsystem als Ganzes betrachtet wird. Genauso eine häufig angenommene These, dass durch den Autoverkehr ein Mobilitätswachstum entstanden ist, sei nicht richtig (vgl. Knoflacher 2009:78f), wie bereits Anfangs dargelegt. Der Mensch hat Zwecke, um überhaupt Verkehr zu betreiben, diese seien weitestgehend gleich geblieben.

Daher lassen sich unsere Siedlungsstrukturen und das vorherrschende Autostraßenverkehrssystem mitsamt seinen negativen Auswirkungen aus einem Blickwinkel betrachten, welches unser neoliberales Wirtschaftssystem, das auf anhaltendem Wachstum und Profit basiert, fundamental in Frage stellt. Thesen, wie bspw. von Knoflacher (vgl. 1996), sind auch Globalisierungskritisch, sieht er es als notwendig an, lokale kleinstrukturierte Wirtschaftssysteme wieder zu stärken anstatt den Großkonzernen in die Hände zu spielen, die hauptsächlich an Profit interessiert sind und häufig wenig Motivation an einer sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit haben. Dabei begünstigen Verkehrssysteme mit höheren Geschwindigkeiten, insbesondere der Ausbau von hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur, global agierende Konzerne und deren Kapitalakkumulation, anstatt der kleinstrukturierten lokalen Wirtschaft (vgl. Experteninterview E 2017). Räumliche Konzentration, zentrale großflächige Versorgungsstrukturen (Einkaufszentren), gezielt ausgerichtet auf eine vom Auto abhängige, konsumorientierte Gesellschaft, führen zu Raumverödung, zur Zerstörung des urbanen Organismus Stadt (vgl. Knoflacher 1996:245). Kleinere Orts- und Stadtzentren verkommen, umgeben von monofunktionalen Gewerbegebieten und Einfamilienhaussiedlungen mit privaten Gärten, zu identitätssuchenden Räumen, wo der öffentliche Raum seine grundlegende Bedeutungsfunktion verloren hat und bestenfalls zur massentouristischen Kulisse wird.

Außerdem lassen sich weniger demokratische Prozesse in Staaten, in solch dargestellten Raumstrukturen leichter steuern und überwachen. Diese Prozesse könne man an historischen Beispielen, wie dem erwähnten Stadtumbau von Paris, abgesehen von den ästhetischen belangen, erkennen. In der zeitgenössischen Stadtplanung ist diese Frage ebenso relevant.

Festzuhalten ist, dass Prozesse wie Zersiedelung, Suburbanisierung, das Wachstum des MIV und damit von Stadt-Umland-Verflechtungen, nicht zuletzt das Ergebnis von mindestens 70 Jahren urbanitätsfeindlicher Leitbilder in Planung und Politik sind. Auch in der Gesetzgebung und in Programmen von politischen Parteien (wie in Deutschland der CDU oder SPD) waren das Auto und das Eigenheim spätestens seit dem Zweiten Weltkrieg, wesentliche Teile ideologischer Begründungen für eine moderne Gesellschaft (vgl. Krug 2005:171). Städtebauliche bzw. Leitbilder der Raumordnung, wie etwa die *Gartenstadt*, die *aufgelockerte Stadt* sowie die *autogerechte Stadt* und deren zugrunde liegenden Visionen hätten sich mit dem Wissen von heute, größtenteils als Mythos herausgestellt (vgl. ebd.). Weder eine „Überwindung des Raumes, insbesondere durch das Auto, als allgemeine Lebensverbesserung“, noch eine „Überwindung des kulturellen Stadt-Land-Gegensatzes

durch bestmögliche (zentralörtliche) Annäherung einer vermeintlich rückständigen Landbevölkerung an die Stadt“, sei nach Krug (ebd.) bereits zu einem höheren Maße eingetreten. Unterschiede zwischen Stadt und Land sind nach wie vor deutlich zu spüren. Demokratische politische Wahlen in jüngster Zeit, mit großen Ergebnisunterschieden zwischen städtischen und ländlichen Räumen bestätigen dies (vgl. Zeit Online 2016; vgl. derStandard.at 2016). Ebenfalls habe sich eine „Überwindung des räumlichen Stadt-Land-Gegensatzes durch maximale Annäherung des Menschen an die Natur (durch das ‚Eigenheim im Grünen‘)“ noch nicht realisiert (Krug 2005:171).

Meine Arbeit gilt als Plädoyer für den sanften (FußgängerInnen- und Fahrradverkehr) sowie öffentlichen Verkehr und für eine entsprechende Dichte, Nutzungsmischung und attraktive öffentliche Räume im Siedlungs- und Städtebau. Darüber hinaus wird die derzeitige Wirksamkeit der Raumordnungsplanung (sowie Verkehrsplanung) in ein kritisches Licht gerückt. Ein ausgeprägtes Verständnis für eine qualitätsvolle Baukultur in den Städten und besiedelten Landschaften rundherum erscheint wichtig zu sein, um unsere Lebensräume zukunftsfähig aufzuwerten.

#### (K)ein Ende eines Umdenkens in Sicht?

Der Ausbau hochrangiger Straßeninfrastruktur, der Bau von Autobahnen, Schnell- und Umfahrungsstraßen, hat noch immer oberste Priorität. Ob auf lokaler, regionaler oder Landes- und Bundesebene, beinahe überall (siehe bspw. Bau A94, Umfahrungsstraßen in Untersuchungsregion) genießt der Straßenbau Vorrang gegenüber Investitionen für zukunftsfähigere Verkehrssysteme, wie in eine leistungsfähige Schienenverkehrsinfrastruktur. Projekte der Autostraßeninfrastruktur werden häufig viel schneller projektiert und realisiert als der Ausbau des ÖPNV bzw. des Radverkehrsnetzes. Wenn sich in öffentlich-rechtlichen Medien, wie unlängst bspw. im Radio des bayerischen Rundfunks, ein zuständiger Minister dafür rühmt, dass eine wichtige Autobahn durch Bayern mit weiteren Fahrspuren ausgebaut wird, um den Verkehrsfluss zu verbessern, zeigt sich, dass wesentliche Zusammenhänge zwischen dem Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur und deren Auswirkungen auf Land und Leute, noch nicht ausreichend, auch nicht für EntscheidungsträgerInnen, kommuniziert worden sind. Oder, man will all die beschriebenen Auswirkungen des MIV, trotz offensichtlicher Mängel bei Betrachtung des Gesamtsystems, einfach nicht wahrnehmen.

In den Jahren des wirtschaftlichen Aufschwungs des letzten Jahrhunderts galt der Lehrsatz, dass Autobahnen das BIP-Wachstum ankurbeln. Diese Einstellung gilt allerdings als überholt. Es sei, wie dargestellt, zu überdenken, ob neue Straßen automatisch langfristig einen zusätzlichen Standortvorteil für die Wirtschaft einer Region darstellen. Straßenbau ist deshalb kein zeitgemäßes Programm der Regionalentwicklung. In erster Linie steigt das PendlerInnenaufkommen und Zersiedlung wird vorangetrieben. Ein Straßennetz welches etwa auf eine Millionenstadt wie Wien ausgerichtet ist, stärkt den Zentralraum, nicht ärmere periphere Regionen wie das Wald- oder Weinviertel. Im Jahr 2010 pendelten zum Beispiel um 14 % mehr als im Vergleich zu 1995 zwischen Wien und Niederösterreich. An den täglichen PendlerInnen verdienen die Automobilindustrie und Tankstellenkonzerne enorm. Den SteuerzahlerInnen kosten hingegen Pendlerpauschale und zusätzliche Autoinfrastruktur Unmengen an Geld. Wobei die externen Kosten des Autoverkehrs noch nicht eingerechnet wurden. Ein ebenfalls ständiges Argument, dass der Ausbau der

Straßeninfrastruktur Arbeitsplätze schafft ist in dieser Form unwahr (vgl. Pruckner 2012:o.S.). Diese Argumente wurden im Kapitel 2.2 bzw. 2.2.2 (Autobahnbau als Regionalentwicklung?) behandelt. Diese Art der Landesentwicklung schadet obendrein nachhaltig einem maroden Haushaltsbudget. Autostraßen werden oft auf Pump errichtet und verschärfen so die Staatsschuldenkrise. In Österreich besitzt die ASFINAG einen riesigen Schuldenberg von mehreren Milliarden Euro und dieser wächst noch weiter. Immer wieder werden viele Infrastrukturprojekte für den Schienenverkehr, wie Tunnelprojekte infrage gestellt, es wird allerdings in den Regierungen kaum über den Ausbau der Straßeninfrastruktur diskutiert und auf Landesebene schon gar nicht (vgl. Pruckner 2012:o.S.).

Mit öffentlichen Mitteln finanziert man beim Autobahnbau unter anderem die Lager der Autoindustrie. In bestimmten Branchen sind durch das Just-in-time-System Lagerhallen leer und die Autobahnen voll. Deshalb benötigen die aufgrund von Mauteinnahmen umworbenen Lkw zusätzlichen Stauraum und in Eile werden immer größere teure Lkw-Parkplatzanlagen an den Schnellstraßen errichtet. Geld, das in den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur fließt, fehlt bekanntlich an anderen Orten im Budget, wie im Bereich der Bildung oder Gesundheit. Die Bauabteilungen der Länder etwa in Österreich seien absolute Machtzentren. Niederösterreich gibt bspw. grob gerechnet zehnmal so viel Geld für den Straßen- als für den Schienenverkehr aus. In Oberösterreich habe der Landesrechnungshof bereits seiner Regierung empfohlen, die Aktivitäten in der Straßenerhaltung und beim Ausbau des ÖV zu steigern, anstatt weitere Straßenneubauprojekte voranzutreiben (vgl. ebd.).

Der ÖV sei aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive dem MIV ohnehin in vielerlei Hinsicht überlegen (vgl. Köfel und Mitterer 2013:16).

Ein Umdenken findet, wenn auch nur zögerlich, doch mancherorts immer häufiger statt: Man will etwa den Radverkehrsanteil weiter steigern – und zwar auf Kosten des Autoverkehrs. Ohne zu befürchten, dass dadurch eine akute Rezession ausgelöst werden könnte (vgl. Pruckner 2012:o.S.).

### Was soll getan werden?

Damit in unseren Siedlungsstrukturen ein Leitkonzept der „kurzen Wege“ einfacher umzusetzen ist und damit zukunftsfähige Raumstrukturen entstehen können, scheint – wie im Kapitel 6. (Handlungsempfehlungen) ausführlich dargestellt – neben einer strikteren Einhaltung der dargestellten Strukturprinzipien und grundlegenden Basisvoraussetzungen dieses Konzepts (wie Dichte, Nutzungsmischung und attraktive öffentliche Räume) innerhalb der Planungspraxis, vorrangig eine gleichzeitige Erhöhung der Raumwiderstände sinnvoll zu sein. Das heißt u.a. der MIV, in erster Linie das Automobil in seiner derzeitigen Form als das dominierende Verkehrsmittel, soll zu Gunsten von sanften Verkehrsmitteln, wie dem Fußgänger- und Fahrradverkehr, zurückgedrängt werden. Damit lässt sich auch eine Reduktion der Geschwindigkeiten im individuellen motorisierten Verkehrssystem erreichen. Wenn Menschen wieder vermehrt zu Fuß oder mit dem Fahrrad in unmittelbarer Wohnumgebung in den Siedlungen unterwegs sind, wird es zu einer Renaissance der räumlichen Nähe kommen. Es lassen sich dadurch lokale Strukturen, wie eine gewisse ÖV-Frequenz, Nahversorgung etc. wieder stärken.

Eine Erhöhung der Raumwiderstände beginnt auf der Ebene von Stadtteilen. Entscheidend ist es, verkehrssparsame Siedlungsstrukturen zu schaffen, welche vom Auto weitestgehend unabhängig machen. Da sich unsere Aktionsräume bereits sehr ausgeweitet haben, und damit auch Distanzen für Berufs- oder Ausbildungswege aber auch im Freizeitverkehr, lassen sich Prozesse der alltäglichen Mobilität nur sehr schwer steuern. Diese Raumanweisung, auch verursacht durch ein wesentliches Raumordnungsziel, einer Angleichung der Lebensverhältnisse in allen Regionen, soll damit nicht aufgehoben werden. Ein Ziel muss sein diese voranschreitende Entwicklung zukunftsfähiger zu gestalten, bspw. PendlerInnen vom Auto auf den ÖV umzulenken. Bahnhöfe sollen auch in Zukunft ein Tor bzw. der Zugang zum Regional- und Fernverkehrsnetz sein. Ein dichtes ÖPNV-Netz ist unverzichtbare Voraussetzung für ein Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“. Das gilt sowohl im städtisch-lokalen und regionalen ÖV sowie für überregionale Hochgeschwindigkeitsnetze. In den einzelnen Siedlungen und Stadtvierteln können Sammelgaragen entstehen, welche auch gemeinwirtschaftlich organisiert sind. Das private Auto muss nicht mehr immer und überall direkt vor der Haustüre stehen. Es gäbe eine Möglichkeit, bei einem gleichzeitig ringsum noch zu entwickelnden dichten ÖPNV-Netz, einer viel faireren Verkehrsmittelwahl, als es derzeit mit der Auto-Abhängigkeit der Fall ist. Das Auto soll in selber Gehdistanz wie die nächste Haltestelle (Empfehlung: max. 300 m) des ÖV entfernt ist, geparkt werden. Der Straßenraum von Wohnsiedlungen, Innenstädten, wie zugleich Einfamilienhaussiedlungen welche nachverdichtet werden können, wird somit weitestgehend vom MIV bzw. Durchzugsverkehr befreit. Lediglich wenn es unbedingt notwendig ist, kann das Auto in Schrittgeschwindigkeit vor die Haustüre bzw. Wohnung gefahren werden. Damit etwa schwere Lasten nach wie vor leicht zu transportieren sind, bzw. für bestimmte Menschen eine entsprechende Barrierefreiheit zu gewährleisten ist. Für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr (Post, Handwerker, Baufahrzeuge etc.) und für Einsatzfahrzeuge können die Straßen selbstverständlich weiterhin bedient werden. Gerade für den Wirtschaftsverkehr existieren alternative Mobilitätsformen wie Elektrofahrzeuge. Der Straßenraum wird durch eine Reduktion des MIV wieder vermehrt zu einem Ort der Begegnung werden und dadurch verstärkt an menschliche Bedürfnisse ausgerichtet sein. Einzelne Quartiere und der dazugehörige öffentliche Raum erfährt eine qualitative Aufwertung.

Je mehr Menschen in einer Stadt leben und weniger vom Auto abhängig sind, desto wichtiger wird ein leistungsfähiger ÖPNV. Daher wird es langfristig zu einer Internalisierung der externen Kosten kommen müssen die der MIV verursacht, um annähernd alle erwähnten zukünftigen Herausforderungen innerhalb unserer Raumstrukturen meistern zu können.

## 7.2 Fazit: Ergebnisse und Beantwortung der zentralen Forschungsfragen

Empfehlungen wie sie in dieser Arbeit gemacht werden – wie eine generelle Erhöhung der Raumwiderstände, welche eine konsequentere zukunftsfähige Verkehrspolitik voraussetzt, höhere Bebauungsdichten, Nutzungsmischung, sowie konkret Sammelgaragen in einzelnen Stadtvierteln – werden überwiegend innerhalb der Planungspraxis als schwierig bis unmöglich zu realisieren angesehen. In unserer demokratischen Gesellschaft sowie dem derzeitigen (wirtschaftlichen) System sind gewisse Dinge kaum umsetzbar (vgl. Experteninterview F 2017).

Ohnehin sei in diesem Zusammenhang eine Wahrung des sozialen Friedens in unserer Gesellschaft von hoher Bedeutung und darf nicht unterschätzt werden. Eine gemeinwohlorientierte Raumordnung muss dafür sorgen, diesen zu bewahren (vgl. Experteninterview C 2017).

Inwiefern zukunftsfähige (nachhaltige) Siedlungsstrukturen zu gewährleisten sind, wenn nach wie vor auf den motorisierten Individualverkehr gesetzt wird, stellt eine meiner übergeordneten Forschungsfragen dar. Eine daraus ableitende vorangehende Hypothese lässt sich innerhalb meiner Arbeit wie folgt belegen:

Es wird mit der derzeitigen Form des MIV und dessen Auswirkungen (Umweltbelastungen, Flächenverbrauch etc.) keine nachhaltigen Siedlungsstrukturen im Sinne eines Konzepts der „Stadt und Region der kurzen Wege“ geben. Deshalb ist diese zentrale Frage, auch zum Schluss meiner Forschungsarbeit, klar zu beantworten. Will man zukunftsfähige Siedlungsstrukturen schaffen, ist eine schrittweise Reduzierung des MIV aus heutiger Sichtweise notwendig. Vielerorts wird noch zu halbherzig eine Verkehrspolitik bzw. Raumordnung in den Städten und Gemeinden betrieben, um mittelfristig Auto-unabhängige Siedlungsstrukturen zu erreichen.

#### Was spricht für und gegen eine Erhöhung der Raumwiderstände?

Eine Anpassung unserer Siedlungsstrukturen, mithilfe einer beschriebenen Einführung von Raumwiderständen, erscheint allerdings, ebenso in Teilen der Gesellschaft auf große Ablehnung zu stoßen. Ein Hauptgrund dafür stellt wie erwähnt, das Einsparen von Körperenergie durch das Autofahren dar (vgl. Emberger 2001:67). Für den Mensch sei es nicht einfach Veränderungen in einem komplexen dynamischen System, wie sie unsere räumlichen Strukturen darstellen, immer rasch zu erkennen. Eine Änderung des derzeitigen Systems und hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft könne nur langsam erfolgen. In der Politik wird nur in kurzen Zeitperioden (4-5 Jahre) gedacht und agiert. Doch betrachtet man Wirkzeiten von bspw. Straßeninfrastrukturinvestitionen (über Jahrzehnte) so erscheint diese Zeitspanne lächerlich (siehe 4.2.1 Raumordnungsplanung Status quo und Herausforderungen S. 50). Soziale Effekte sowie zeitliche und räumliche Verzögerungseffekte seien bei einer Steuerung komplexer Systeme, wie eben der Siedlungsstruktur und Verkehrssysteme, zu berücksichtigen (vgl. Emberger 2001:67; vgl. Experteninterview 2017).

Gerade auch eine Umsetzung einer dichteren, kompakteren Bebauungsstruktur sowie Nutzungsmischung bleibe in der Praxis jene zentrale Herausforderung, welche einem Leitkonzept für „kurze Wege“ vorrangig im Wege ist. Wenn eine Vermeidung von Nutzungskonflikten in der Raumentwicklung an vorderster Stelle steht, können keine Siedlungsstrukturen nach diesem Leitbild generiert werden. In der kommunalen Planungspraxis sei tatsächlich oft das Gegenteil einer solch im Idealfall forcierten Funktionsmischung eine gängige Vorgehensweise. Immer häufiger wird dafür gesorgt, Wohngebiete, vorrangig Einfamilienhaussiedlungen, strikt von anderen städtischen Funktionen (Handel, Gewerbe, soziale Einrichtungen etc.) zu trennen. Die Leute wollen das eben nicht (Anm.: Dichte und Nutzungsmischung), sei diesbezüglich eine verbreitete Antwort (vgl. Experteninterviews A, C, F 2017).

Im Sinne einer zukunftsfähigen Raumentwicklung sei eine Änderung einiger Gesetze notwendig – nicht ausschließlich eine striktere Durchsetzung des Raumordnungsrechts – sowie eine Reformierung mancher Bauordnungen (siehe Kapitel 6.1). In Oberösterreich etwa fehlen wesentliche Gesetze und Regelungen zur Innenentwicklung (vgl. Experteninterview C 2017).

Insbesondere in Österreich bleibe eine zentrale Problematik der Raumordnung eine zu stark aufgeteilte Kompetenzverteilung zwischen den Gemeinden und dem jeweiligen Bundesland.

Generelle Formulierungen bei einigen wichtigen Thematiken (Kfz-Stellplatzregularien, Siedlung-ÖPNV-Koppelung, Mindestdichten, Erleichterung von konsequenter Nutzungsmischung in allen Bau- bzw. Gewerbeordnungen etc.) auf übergeordneter (Landes- sowie Bundes-) Ebene können dabei helfen, um zukunftsfähige flächen- und MIV-vermeidende Siedlungsstrukturen zu gewährleisten.

Doch es erfordert zusätzlich nicht weniger als eine neue Kultur etwa in der Mobilität selbst, in Teilen der Wirtschaft (Konsumverhalten etc.) sowie in der Kommunikation untereinander, in der Art wie man Mitmenschen begegnet. Ein entschiedener offener und toleranter Lebensstil sind von Vorteil. Einige Trends (siehe Kapitel 4.1), wie etwa innerhalb der Gesellschaft, bestätigen eine ansteigende Legitimation eines „Stadt der kurzen Wege“-Konzepts.

Neben Aspekten, welche gegen elementare Basiskriterien des Leitkonzepts wie Dichte und Nutzungsmischung in unseren Siedlungsstrukturen sprechen, sind eben einige Potentiale vorhanden, um sich stärker an diesem Leitbild zu orientieren. Mit einer wahrscheinlich eintretenden Bedeutungszunahme der Planungsdisziplinen im Allgemeinen (siehe 7.3.2), wird neben der Gesellschaft sowie Politik damit auch in der Wirtschaft eine Legitimation für flächen- und verkehrsmindernde, respektive Auto-vermeidende Siedlungsstrukturen und damit für dieses Leitbild, ansteigen.

Eine stärkere Orientierung an einem solchen Raumstrukturkonzept für „kurze Wege“ lässt sich in einer größeren Stadt wahrscheinlich leichter und schneller realisieren bzw. noch besser kommunizieren als in Siedlungsstrukturen einer Kleinstadt oder im ländlichen Raum (vgl. Experteninterviews B, E 2017). In Großstädten und deren innerstädtischen Stadtteilen und Bezirken sind bereits oft Voraussetzungen dieses Konzepts gegeben. Häufig bestehen hier „kurze Wege“ zwischen einzelnen städtischen Funktionen sowie ist eine gewisse ÖPNV-Grundversorgung vorhanden. Außerdem sind hier schon mehr Menschen zu Hause, welche bereits Vorteile dieses Leitkonzepts in ihren vielfältigen urbanen Lebensstilen, oft unbewusst, vorleben.

Dass eine Errichtung etwa der beschriebenen Sammelgaragen in Stadtquartieren bzw. Siedlungsteilen in dichter besiedelten innerstädtischen Stadtvierteln von Großstädten, wie bspw. in Berlin oder Wien (Bezirke 7. Neubau, 8. Josefstadt usw.), leichter umzusetzen ist, erscheint plausibel. Erstens, wären diese Garagen aufgrund vorherrschender höherer Dichten (EinwohnerInnen- und Bebauungsdichte) von Beginn an viel effizienter zu betreiben und zweitens aufgrund eines bereits niedrigeren Motorisierungsgrades der BewohnerInnen einfacher durchzusetzen, als in kleinstädtischen, suburbanen oder sogar ländlich-peripheren Siedlungsstrukturen mit mehr Einfamilienhaussiedlungen.

Jedoch könnte man diese Maßnahme, wenn auch über einen längerfristigen Planungszeitraum, auch in Klein- und Mittelstädten implementieren. Hier müsste man motivierte und mutige Städte und Gemeinden finden, welche im Bereich Siedlungs- und Städtebau bzw. Stadtentwicklung Pionierarbeit leisten wollen. Man könnte versuchen, das Konzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ statt nur in einem Stadtviertel (wie in Freiburg oder Tübingen), gleich in einem größeren Maßstab, wie etwa auf der Ebene einer ganzen Kleinstadt, umzusetzen. Dies wäre ein Modellversuch (Realexperiment) mit einigen wichtigen unentbehrlichen Maßnahmen der Bewusstseinsbildung parallel dazu. Ein Versuch wäre es, allein aufgrund der voraussichtlich neu zu gewinnende Erfahrungen und Erkenntnisse, allemal wert. Doch Städte und Regionen stehen untereinander im Wettbewerb. Sie kämpfen um Betriebsansiedelungen sowie begehrte EinwohnerInnen usw. und daher müssten wohl mehrere Städte und Gemeinden gleichzeitig, bei zu fördernden „kurze Wege“-Struktur-Rahmenbedingungen, zusammenarbeiten.

Gelingt es in unseren Siedlungsräumen, das derzeitige Verkehrssystem ökologischer zu gestalten bzw. das Automobil in seiner gegenwärtigen flächenfressenden Form weitestgehend zu verbannen und eine Stadt primär für den Fuß- und Radverkehr zu gestalten, könne eine „Stadt der kurzen Wege“ entstehen.

#### Raumentwicklung im Untersuchungsgebiet

Der Grund warum ein solches Leitkonzept nicht direkt als Orientierung für beide IREK verwendet wurde ist, neben einer vermeintlich unterschiedlichen Betrachtungsweise der Maßstabsebene („Stadt der kurzen Wege“ ohne Berücksichtigung der theoretischen Begriffserweiterung des Leitbildes um eine „Region der kurzen Wege“) aus der interkommunalen Perspektive, dass zwischen dem Ideal des Konzepts für „kurze Wege“ und der Planungspraxis eine vielerorts bereits zu große Diskrepanz besteht. Es wird innerhalb der in meiner Arbeit analysierten Praxis auf keiner Ebene, weder kommunal, noch überörtlich bzw. überregional konkret nach einem Leitbild der „kurzen Wege“, wie etwa dem nach Beckmann et al. 2011, gearbeitet. Dieses bleibt vielmehr nur zu einem gewissen Maß höchstens als ideale, weit entfernte Zielvorstellung (vgl. Experteninterviews A, C, F 2017). Meine Arbeit ist deswegen vorrangig Anlass einer entsprechenden Analyse dieses Sachverhalts. Ein Großteil der Raumordnungsziele und Grundsätze in Österreich oder Deutschland sind häufig viel zu unkonkret formuliert und lassen allgemein viel Interpretationsspielraum. Als Beispiel hier Auszüge aus dem § 2 Oö. Raumordnungsgesetz 1994: „(3) Die Sicherung und Verbesserung einer Siedlungsstruktur, die mit der Bevölkerungsdichte eines Gebiete (sic!) und seiner ökologischen und wirtschaftlichen Tragfähigkeit in Einklang steht“; „[...] Sicherung oder Verbesserung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Wirtschaft [...]“ (Schönegger et al. 2014:9); sowie weitere wie bspw. eine Erhaltung und Steigerung der Lebensqualität. Diese Ziele und Grundsätze stehen dabei immer im Spannungsfeld von Wachstum vs. ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit.

Lediglich im neueren IREK Simbach sind einige Bestandteile in Form von Handlungsempfehlungen und Vertiefungsprojekten (siehe Kapitel 5.3.2 und 6.2.1) vorhanden, wo bereits konkreter – auf der

Stadtteilebene – auf manche zentrale Elemente des Leitbildes eingegangen wird. Hier lassen sich partiell stärker auch bereits Ansätze in Richtung der beschriebenen Ziele, Basiskriterien sowie Strukturprinzipien eines Leitkonzepts für „kurze Wege“ erkennen (siehe 5.4.2 Bewertung IREK Simbach und 5.4.4 Gesamtbewertung IREK).

Nutzungsmischung in jener Form wie sie im hier dargestellten Leitbild angepriesen wird (Wohn- und bspw. gewerbliche Funktionen im selben Gebäude), bleibt in der gegenwärtigen Planungspraxis zumindest außerhalb von hochverdichteten großstädtischen Räumen, weitestgehend eine Utopie.

Ein Grundproblem der Raumordnung zeigt sich also in solchen Raumentwicklungskonzepten, wie sie in meiner Untersuchungsregion erstellt wurden. Vorrangige Ziele, wie Flächensparen, Umweltschutz und Verkehrsvermeidung usw., welche zwar auch in den analysierten IREK erwähnt werden, stehen im vermeintlichen Widerspruch zu jenen ebenfalls am Anfang innerhalb der IREK definierten übergeordneten regionalen (wahren) Ziele, wie eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung (Wachstum, Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit), Attraktivitätssteigerung bzw. Stärkung der Lebensqualität. Damit einhergehend ist ein gewünschter Anstieg der Bevölkerungszahl bzw. der Steuereinkommen.

So ist man auch am Wirtschaftsstandort meiner Untersuchungsregion indirekt, wie vielerorts, durch die größten Industriebetriebe (Automobilzulieferbetriebe; AMAG etc.) und deren Arbeitsplätze, hauptsächlich von der sich im Wandel befindenden Automobilbranche abhängig. Dies wird, neben forcierten kompakteren Siedlungsdichten sowie Nutzungsmischung, ein wesentlicher Faktor sein, warum das Interesse einer stärkeren Orientierung an einem solchen Leitbild für „kurze Wege“ und eines seiner essentiellen Ziele dafür – der Reduktion des Autoverkehrs – bisher noch auf wenig realpolitische Unterstützung stößt.

Doch sind in naher Zukunft einige der beschriebenen Auswirkungen, bspw. eines wirtschaftlichen Strukturwandels oder einiger dieser Veränderungen innerhalb der Gesellschaft, stärker zu spüren, wird nicht nur in dieser Region eine Legitimation für eine konsequentere Umsetzung des städtebaulichen Konzepts für „kurze Wege“ in der Siedlungsplanung ansteigen.

Aufgezeigt soll für eine zukunftsfähige Planungspraxis jedoch, dass eine stärkere Anlehnung an ein in dieser Arbeit dargestelltes Leitkonzept der „Stadt und Region der kurzen Wege“ mit seinen Kriterien keinen Widerspruch zu den konventionellen Zielen der zeitgenössischen Raumentwicklung darstellt, sondern meiner Meinung nach das Gegenteil bewirkt. All diese fundamentalen nachhaltigen Ziele könnten damit gestärkt werden, sodass es eben möglich ist mehr Attraktivität und Erfolg, auch im ökonomischen Sinne, für einen bestimmten Raum zu generieren. Zu dieser aufgestellten These ist deshalb auch am Ende dieser Arbeit nichts Gegenteiliges zu Behaupten.

In beiden interkommunalen Raumentwicklungskonzepten von Braunau und Simbach werden bereits umfangreiche Maßnahmen zur zukünftigen Raumentwicklung vorgeschlagen. Es bleibt, wie so oft, jeweils eine Ungewissheit bezüglich des Zeitpunkts deren Realisierung. Der politische Wille

(Gemeinderat usw.) ist daher bei jeder Umgestaltung und Veränderung entscheidend. Dieser bestimmt über eine schnelle bzw. weniger schnelle Realisierung der dargestellten Maßnahmen und Projekte, zur Schaffung einer zukunftsfähigen Raumentwicklung und damit bestmöglich zu einer „kurze Wege“-Struktur. Verstärkte Bewusstseinsbildung im Sinne dieses Leitkonzepts bleibe ein wichtiger Faktor und soll parallel zur Umsetzung von notwendigen baulich-strukturellen Maßnahmen (siehe Kapitel 6. Handlungsempfehlungen) etabliert sein, um mit einem Leitbild der „kurzen Wege“ eine erfolgreiche Standort- und Wirtschaftspolitik zu fördern.

### 7.3 Ausblick

Es wird nun ein Ausblick in eine Zukunft der Mobilität – welche für eine verstärkte Umsetzung einer hier propagierten „kurze Wege“-Struktur entscheidend sein wird – sowie der Planungsdisziplinen an sich (Raum-, Verkehrs- und Stadtplanung) gegeben. Danach wird der nach vorn gerichtete Fokus noch auf das Untersuchungsgebiet, der Region Braunau-Simbach, gelegt, um für diesen Raum visionäre Ideen vorzustellen. Zunächst zielt der geschärfte Blick auf die Straßen bzw. auf ein mögliches Verkehrssystem der Zukunft.

#### 7.3.1 Zukunft der Mobilität

Das Auto stellt eine individualisierte Form der Fortbewegung dar und steht daher auch für ein gewisses Maß an Freiheit und Unabhängigkeit. Ein privates Automobil bietet wie die eigenen vier Wände eines Einfamilienhauses, Schutz und Geborgenheit auf vier Rädern und ist dementsprechend komfortabel. Doch wie wird räumliche alltägliche Mobilität in der Zukunft aussehen?

Der MIV wird sich in den nächsten Jahren grundlegend verändern. Nach derzeitigem Wissensstand wird das Auto in seiner gegenwärtigen Form langfristig verschwinden. Bei einer Entwicklung weg vom Verbrennungsmotor, wie dem in der aktuellen Debatte kritisierten Dieselmotor, werden sich in naher Zukunft neue Antriebsformen durchsetzen. Diese werden umweltfreundlicher sein, wie Elektrofahrzeuge, wasserstoff- oder solarbetriebene Autos. Jedoch erscheint es in erster Linie sinnvoll, kleinere, kompaktere Fahrzeuge zu entwickeln, welche besonders in städtischen Siedlungsstrukturen Vorteile bieten. Neuartige Fahrräder mit ultra-leichten Dachkonstruktionen könnten wetterunabhängiger werden und ebenfalls Abhilfe schaffen. Entscheidend werden in Zukunft nicht nur neue Verkehrsmittel sein, sondern ein Verkehrssystem, welches intelligent in unseren Raumstrukturen implementiert ist. Mit Weiterentwicklungen, wie etwa dem autonomen fahren, könnte es zwar zukünftig möglich sein, sich in einem Straßenverkehrssystem wie bspw. der Westautobahn automatisch mit seinem privaten Verkehrsmittel einzuloggen und einfach von A nach B zu reisen, jedoch ein leistungsfähiges, komfortables und flächendeckendes ÖV-Netz könnte hier auch helfen und gleiche Aufgaben übernehmen. Es blieben außerdem in Bezug auf unsere Raumstrukturen Probleme, wie die beschriebenen Auswirkungen hoher Geschwindigkeiten oder eine Zerschneidung von Landschaften durch Verkehrsinfrastruktur. Auch der Spaß am selber fahren würde dann in Zukunft verloren gehen und höchstens auf Rennstrecken für Motorsport nachzugehen sein.

In der Mobilitätskultur ist langsam ein Wandel zu beobachten. Die Autoindustrie könnte sich weg vom Kerngeschäft der Produktion bzw. der reinen Distribution von Autos für den Privatbesitz, hin zu Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen (multimodal; Carsharing usw.) bewegen. Was die zahlreichen Arbeitsplätze in der Automobilbranche betrifft sei zu erwähnen: Zur Zeit der Wende vom 19. ins 20. Jahrhundert waren auch die meisten Menschen in der Landwirtschaft beschäftigt, heute sind es nur noch wenige. Der Autoindustrie-Sektor wird diesen Wandel verkraften und es werden durch Innovationen neue Arbeitsplätze entstehen (vgl. Experteninterview E 2017).

Ein wesentlicher Indikator wird sein, wie viele Automobile – auch nach einer möglichen Erhöhung der Raumwiderstände nach den beschriebenen Maßnahmen – in Zukunft im Straßenverkehrssystem unterwegs sind. Je nachdem können verstärkt Anpassungen im Siedlungsbau vorgenommen werden. Elektroautos sind keine Lösung der derzeitigen Probleme sondern bestenfalls als Übergangslösung bzw. als Ergänzung zum ÖPNV und zu den sanften Verkehrsmitteln (Fuß- und Radverkehr) zu sehen, bis unsere Siedlungsstrukturen im Sinne eines Leitkonzepts der „kurzen Wege“ weitestgehend angepasst wurden. Der zukünftige Verkehr muss auf jeden Fall platzsparend, sauber und sicher sein. Was mittelfristig eher für ein sehr gutes ÖV-Netz spricht, indem man so gut wie überall und zu jeder Zeit einfach hinkommt, an jeden Ort unserer besiedelten Räume. Ob dies mit einem exzellenten ÖV-System oder mit innovativen Formen des individuellen Verkehrs geschieht, wird sich zeigen.

### 7.3.2 Zukünftige Bedeutung der Planungsdisziplinen und deren Themen

Es ist davon auszugehen, dass es mittelfristig generell zu einer Bedeutungszunahme der Disziplinen Raum- und Stadtplanung sowie Verkehrsplanung und in deren Kompetenzbereich fallenden vielfältigen Thematiken kommen wird (vgl. Experteninterviews B, C, E 2017).

Sowohl im Bereich der Planung, Verwaltung als auch aus gesellschaftspolitischer Hinsicht gibt es zahlreiche Argumente und Tendenzen welche dafür sprechen: Immer mehr Menschen ziehen in größere Städte und Ballungsräume wachsen immer schneller und bislang ohne wirklich absehbares Ende. Mittelfristig werden daher auch kleinere und Mittelstädte von diesem Wachstum profitieren. Dies geschieht nicht nur durch ein natürliches Bevölkerungswachstum, sondern vor allem auch durch Zuwanderung. Wie man, nicht bloß in jüngster Zeit, an den größeren Migrationsströmen beobachten kann, zieht es, ausgelöst durch kriegerische Auseinandersetzungen, den Folgen der Globalisierung, wie auch langfristig des Klimawandels, immer mehr Menschen in stabile sowie starke wirtschaftliche Regionen, bspw. dem mitteleuropäischen Raum. Damit werden auch die Problematiken und Herausforderungen in diesen bereits dichter bebauten Räumen, wie Umwelt- und Verkehrsprobleme, verschärft. Sie treten immer mehr in das kollektive Bewusstsein und werden auch innerhalb der Zivilgesellschaft deutlicher wahrgenommen.

Des Weiteren sind Bauverfahren, Entwicklungsprojekte, sämtliche Planungsprozesse, durch eine Vielzahl von Gesetzen und Normen, stetig komplexer geworden. Daher ist es wichtig die Planung bzw. Raumordnung effizienter zu machen, sowohl in der Verwaltung als auch bei der Umsetzung ihrer Ziele. Das heißt, es müssen sich konsequenterweise dann auch mehr ExpertInnen, in den Ämtern und Behörden (Land, Bund, Stadtgemeinden) mit den vielfältigen Thematiken der

Raumordnungsplanung professionell beschäftigen, um den Herausforderungen annähernd gerecht zu werden.

In der Untersuchungsregion, gibt es weder in der Stadt Braunau noch in der Stadt Simbach eine eigenständige strategische Abteilung für Stadtplanung. Dies ist nahezu in allen Klein- und Mittelstädten der Fall. In den zuständigen Ämtern für Bau bzw. Planung sind nur einige wenige MitarbeiterInnen die sich um Raumordnung sowie Baubewilligungen kümmern (vgl. Experteninterviews A, F 2017). Oft kommt hinzu, dass die zuständigen in Sachen Raumordnung in kleineren Städten und ländlichen Gemeinden keine fachspezifische Ausbildung im Bereich Städtebau, Raumordnung bzw. Raumplanung haben.

Zu Bedauern ist, dass fast alle Kleinstädte keine eigenständigen StadtplanerInnen beschäftigen, welche sich ausschließlich mit Städtebau sowie Stadtentwicklung in einer bestimmten Stadt beschäftigen (vgl. ebd.). PlanungsdirektorInnen, BauamtsleiterInnen oder allgemein Zuständige für Stadtplanung in kleineren Städten sind fast ausschließlich mit täglichen Baugenehmigungen (bspw. Carport-Bewilligungen für Einfamilienhäuser) und Fragen des Baurechts eingedeckt. Fragen zur eigentlichen strategischen Stadtplanung bzw. Raumentwicklung werden in kleineren Städten und Gemeinden hauptsächlich an private Planungsbüros ausgelagert. Das alltägliche Geschäft in den zuständigen Ämtern ist umfangreich und für strategische Stadtplanung, welche in größeren Städten unerlässlich ist, bleibt im Grunde keine Zeit (vgl. ebd.). Das wird zu oft mehr oder weniger dem Zufall, der kurzfristigen Entwicklung, je nach Nachfrage privater Interessen, überlassen. Eine übergeordnete Kontrolle (überörtliche Raumordnungsplanung, Regional- und Landesplanung, sektorale Fachplanungen des Bundes wie für Verkehrs- und Energienetztrassen, Wasserbau etc.), existiert zum einen durch Raumordnungsgesetze (der Bundesländer; ROG, Rahmenkompetenz des Bundes in Deutschland), weitere formale und informelle Pläne und Programme (wie Regionale- und Landesentwicklungskonzepte, ÖREK usw.) (siehe 4.2.1 Planungssystem in Österreich und Deutschland S. 52) sowie andere gesetzliche Grundlagen (UVP etc.). Jedoch fehle hingegen, wie an den derzeitigen Raumstrukturen größtenteils abzulesen ist, eine wirkungsvollere Umsetzung.

In Großstädten gibt es bereits größere eigene Abteilungen und Ämter für Stadtplanung, die sich neben den praktischen alltäglichen Geschäften der Raumordnung, wie eben Baubewilligungen sowie der Steuerung von privaten Einzelinteressen, auch mit langfristiger (strategischer) Stadtplanung beschäftigen können, um Projekte und Leitbilder der Stadtentwicklung miteinander zu verbinden (vgl. Kühn und Fischer 2010). Denn Planung sowie Städtebau an sich, soll ja in definierter Weise eine Koordinierung der zukünftigen Raumentwicklung sein.

Gerade in wachsenden Kleinstädten, Regionen bzw. Mittelzentren wird der Personalstand in den jeweiligen Planungsämtern in Zukunft erhöht werden müssen. Eine professionelle Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ist ebenfalls wichtig, um im digitalen Zeitalter, nicht zuletzt mit neuen Medien, mehr Menschen zu erreichen und die positiven Aspekte der Raum- und Stadtplanung besser kommunizieren zu können. Damit wird allgemein das Verständnis für Planung, deren sinnvollen gemeinwohlorientierten Aufgaben und manchmal unpopulären Entscheidungen, erhöht (vgl. Experteninterviews B, C 2017).

Man könne langfristig davon auszugehen, dass in Zukunft mehr Kompetenzen der Raumplanung auf Bundesebene angesiedelt werden. Eine vermehrte Verlagerung der Kompetenzen in den Raumordnungsgesetzen, wie in Österreich weg von den Bundesländern hin zum Bund, könnte mit einer großen Föderalismusreform einhergehen (vgl. Experteninterview C 2017).

In Österreich gibt die ÖROK beim Bundeskanzleramt auf informeller Ebene lediglich Empfehlungen in Sachen bundesweiter Raumentwicklung. In Deutschland hat die Raum- und Stadtplanung auf Bundesebene einen etwas höheren institutionellen Stellenwert, was jedoch der Tatsache eines größeren zu überblickenden Verwaltungsgebiets, sowohl in Bezug zur Fläche als auch zur Bevölkerungszahl, geschuldet sein mag. Auf Bundesebene gibt es in Deutschland ein eigenes Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Österreich ist bspw., vor allem von der Fläche her im weltweitem Vergleich, kein sehr großer Staat und es ist damit eine Verwaltungsreform in diesem Bereich in nächster Zeit, im Sinne einer effektiveren Planung und Verwaltung, eher wahrscheinlich. Auch, um im internationalen Wettbewerb schritthalten zu können und gegenüber anderen vergleichbaren Wirtschaftsstandorten und Staaten konkurrenzfähig zu sein. Der Flächenverbrauch ist weiter einzudämmen und besser zu kontrollieren. Der Dauersiedlungsraum ist in weiten Gebieten Österreichs stark begrenzt und der Siedlungsdruck auf unbebaute Flächen wird durch ein langsames Bevölkerungswachstum und einem bislang stabilen Wirtschaftswachstum weiter erhöht. Ein verschärftes Bewusstsein für Raumplanung und deren normativen Fachthemen innerhalb der Gesellschaft, wie es bspw. in der Schweiz herrscht – hier wird die Endlichkeit des Siedlungsraums bereits deutlicher wahrgenommen und erfährt häufiger eine breitere mediale Aufmerksamkeit – wäre anzustreben.

Allerdings gibt es bereits jetzt umfangreiche Gesetze und Regelungen auf Bundes- (in Deutschland) bzw. Landesebene in der Raumordnung. Damit wären viele der derzeitigen Herausforderungen (Zersiedelung, Standortregelungen von Betrieben und großflächigem Einzelhandel etc.) zu meistern, um einer „kurze Wege“-Struktur näher zu kommen. Vorhandene Gesetze, Vorgaben bzw. Instrumente der Planung müssten nur konsequenter umgesetzt werden. Es gibt daher ExpertInnen, die es nicht unbedingt für notwendig erachten der Raumordnung, in Bezug auf eine striktere Einhaltung der Ziele, auf Bundesebene mehr Kompetenzen zuzuschreiben (vgl. Experteninterviews B, C, F 2017).

Doch es erscheint in der Raumordnung, wie erwähnt, durchaus sinnvoll zu sein, bestimmte Gesetze zukünftig stärker übergeordnet (Bundesebene) (vgl. Experteninterview B 2017) wenn nicht sogar gleich supranational (EU-weit) zu regeln (wie z.B. Auto-Stellplatzgesetze) (vgl. Experteninterview E 2017). Größtenteils bestehe auf der übergeordneten Ebene der Raumordnung Einigkeit über wesentliche Zielsetzungen. Der Schwachpunkt bleibt deren Umsetzung auf der untersten Ebene in der kommunalen Planungspraxis.

Gleichzeitig, zur beschriebenen Bedeutungszunahme der Planungsdisziplinen im Allgemeinen, besteht die Gefahr einer zunehmenden Ökonomisierung der Planung (vgl. ebd.). Das heißt der Einfluss privatwirtschaftlicher Interessen steht vermehrt, ähnlich wie teilweise in der Politik (Lobbyismus), über dem gemeinwohlorientierten Anspruch der Raumordnung- bzw. Planung und

damit auch über den staatlich-hoheitlichen Vorgaben, Zielen, Empfehlungen. Dies äußert sich besonders auf der kommunalen Ebene, wo individuelle Wünsche wie ein „Eigenheim im Grünen“ fernab jeglicher Infrastrukturen von BürgermeisterInnen („Ortskaiser“) kleinerer Gemeinden genehmigt werden.

Jede Gemeinde bzw. Kommune hat die Möglichkeit, gewisse Prinzipien im Städtebau auch selbst voranzutreiben. Das ermöglicht die Eigenständigkeit der kommunalen Planung. Jedoch fehlt es oft an persönlicher Motivation bzw. Überzeugung von EntscheidungsträgerInnen (PlanerInnen, BürgermeisterInnen, EigentümerInnen von Grundstücken) im Sinne einer zeitgemäßen (nachhaltigen) Planung etwas zu verbessern. Viel hängt daher eben vom politischen bzw. Willen einiger weniger innerhalb einer Gemeinde ab. Gibt es irgendwo engagierte BürgermeisterInnen, welche Akzente setzen wollen, so wird auch etwas Positives, im Sinne einer zukunftsfähigen Raumentwicklung, geschaffen (vgl. Experteninterview B 2017).

### 7.3.3 Region Braunau-Simbach in der Zukunft

Eine ebenfalls ideale Sichtweise betreffend der zukünftigen Raumentwicklung der beiden Städte am Inn könne folgendermaßen aussehen.

Beide Städte könnten viel mehr als eine Stadt, als ein Raum wahrgenommen werden, als ob es keine Staatsgrenze dazwischen gäbe. Beide IREK beinhalten Teilbereiche, wo eine grenzüberschreitende Kooperation als wesentlicher Punkt angeführt wird. In den IREK heißt es, dass alle gewonnenen und gesammelten Ergebnisse und Erfahrungen verwendet werden sollen, um „aus zwei ‚Halbkreisen‘ eine grenzüberschreitende Funktionalregion“ zu schaffen (Schönegger & Roselstorfer 2016a:5). Dieser Schritt wird in meiner Arbeit bereits gegangen. Ein neuer zukünftiger Masterplan für diese Gesamtregion, wie zu Beginn versprochen, könne damit vorbereitet werden.

Die Grenze existiert nur noch in den Köpfen der Menschen. Es herrschen gegenwärtig zunehmende Verflechtungen zwischen den Inn-Städten.

Voraussetzung für dieses Szenario ist eine starke Europäische Union mit einem erfolgreichen Binnen- und Finanzmarkt, sowie selbstverständlich offene Grenzen (Währungs- und Zollunion). Zukünftig könnten beide Städte Braunau und Simbach, heute noch in zwei unterschiedlichen Ländern, als jeweils ein Stadtteil der anderen Stadt betrachtet werden.

Mehr Brücken (Fuß- und Radwegverbindungen) sollen beide Siedlungsbereiche miteinander verbinden. Als neues grünes Zentrum (Freizeit- und Naherholung, Erlebnischarakter, Tourismus) der Mittelzentrumsregion soll das Flussufer in diesem Bereich aufgewertet werden und könnte als „Leuchtturm“-Projekt dienen. Dazu könne einfach das derzeitige Projekt *Grüne Mitte Simbach* (siehe 6.1 Entwicklungsprojekt: Neugestaltung von Simbach) räumlich ausgeweitet werden. Eine Idee wäre etwa eine Einbindung dieser Neuentwicklung in eine mögliche Bewerbung einer grenzüberschreitenden Landesgartenschau. Der Inn, als natürliche Barriere, wird hier vom Grenzfluss, gleichzeitig mit einigen Veränderungen in unmittelbarer Nähe, zum neuen Mittelpunkt einer ganzen Region.

Als weitere Vision wäre es ein zukunftsträchtiges Symbol die „Alte Innbrücke“, als eine Art *Europabrücke* im (geografischen) Herzen des Kontinents, neu zu gestalten. Dieses Brückenbauwerk könnte, etwa in Anlehnung an eine *Ponte Vecchio* in Florenz, bebaut sein und als moderne Variante dieser zum neuen Wahrzeichen der Region aufsteigen. Ein einzigartiges Einkaufszentrum, mit speziellen Läden, Gastronomie, könnte so direkt spektakulär über dem Inn entstehen, sowie bspw. auch ein Museum, Ausstellungsräume sowie ein Hotel beherbergen. Mit modernster Architektur und Technologie könnte diese Konstruktion statisch sicher, flexibel angepasst auch bei Hochwasser, als zum Teil schwimmende Plattform, errichtet werden.

Der Sinn des Ganzen wäre es, die natürliche Barriere des Inn, welche der hier ziemlich breite Fluss bildet – die eher weite fußläufige Distanz zwischen beiden Stadtzentren – besser zu überwinden und gefühlt kürzere und attraktivere Distanzen zu erschaffen. Handel (ausschließlich ethisch-fair) und Gewerbe auf der Brücke sorgen für neue Belebung auch der angrenzenden Innenstädte, dadurch sind positive Impulse für ein zukünftig einheitliches überregionales Zentrum zu erwarten.

## 8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet; Gesamtregion der IREK von Braunau und Simbach mit den involvierten Gemeinden (Quelle: Schönegger & Roselstorfer 2016a:5). .....	9
Abbildung 2: Jährlicher Benzinverbrauch je Einwohner als Funktion der Siedlungsdichte (1980). (Quelle: Newman und Kenworthy 1989; zit. n. Schmitz 2001:272).....	21
Abbildung 3: Einfluss der Mobilität auf den Gesamtenergieverbrauch beim Wohnen (Quelle: Gansterer VCÖ 2015:o.S.).....	22
Abbildung 4: Modal Split in Oberösterreich (OÖ) 2012 nach Siedlungsstrukturtypen (Quelle: OÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und ÖV 2014, OÖ-Verkehrserhebung 2012; zit. n. Hiess & Schönegger 2015:18). .....	22
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Siedlungsdichte (Quelle: Gansterer 2015:o.S.). .....	23
Abbildung 6: Freiburg-Vauban, Wohnstraße (Quelle: urbanlab.eu). .....	37
Abbildung 7: Vauban, Innenhöfe Wohnblöcke (Quelle: Stadt Freiburg freiburg.de). .....	37
Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in % 1992, 2001 und 2012 Zukunftsregion Braunau (Quelle: Schönegger et al. 2014:73). .....	66
Abbildung 9: LEP Bayern (Auszug) – räumliche Struktur mit Mittel- und Oberzentren (Quelle: Schönegger & Roselstorfer 2016a:13). .....	70
Abbildung 10: Regionalplan Landshut – Nah- und Mittelbereiche, Raumordnungsziele (LEP) (Quelle: Schönegger & Roselstorfer 2016a:17). .....	71
Abbildung 11: Akzeptanzwahrscheinlichkeit von Fußwegen in Abhängigkeit zur Haltestellendistanz. (Quelle: Scheelhaase 1970, Walther 1973; zit. n. Hiess & Schönegger 2015:32). .....	77
Abbildung 12: Tübinger Südstadt (Französisches Viertel) (Quelle: <a href="http://www.geolinde.musin.de/stadt/stadt/franzviertel">http://www.geolinde.musin.de/stadt/stadt/franzviertel</a> ). .....	92
Abbildung 13: Personen mit häufiger Fahrradnutzung („Rad-Stars“) in Österreich (Quelle: CIMA 2010, zit. n. Gumpinger et al. 2010:10). .....	109
Abbildung 14: Personen welche das Fahrrad vorwiegend nicht benützen („Radmuffel“) in Österreich. (Quelle: CIMA 2010; zit. n. Gumpinger et al. 2010:10). .....	110
Abbildung 15: Radnutzung in % in Europa (Quelle: CIMA 2010, Bicycle Use in different Countries, Frulanu & de Munck 2007; zit. n. Gumpinger et al. 2010:11).....	111
Abbildung 16: Hochwasserkatastrophe Simbach 2016. (Quelle: ARD Tagesthemen am 1. Juni 2016 – Simbach am Inn; Blick vom Bahnviadukt in Richtung Innbrücke. <a href="http://blog.tagesschau.de/2016/06/02/hochwasser-in-simbach-auf-dem-bahndamm-im-lkw-am-fenster/">http://blog.tagesschau.de/2016/06/02/hochwasser-in-simbach-auf-dem-bahndamm-im-lkw-am-fenster/</a> ). .....	137
Abbildung 17: Plan Grüne Mitte Simbach der PlanerInnen (Quelle: Süddeutsche Zeitung Online 2017:o.S.).....	139

## 9. Abkürzungsverzeichnis

In der Arbeit werden folgende Abkürzungen öfter verwendet:

Abb.	Abbildung
AMAG	Austria Metall AG
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (Österreich)
BauGB	Baugesetzbuch (Deutschland)
BauNVO	Baunutzungsverordnung (Deutschland)
BIP	Bruttoinlandsprodukt
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
DB	Deutsche Bahn
dJ	dieses Jahres
Ew.	EinwohnerInnen
GFZ	Geschossflächenzahl (Deutschland)
griech.	griechische Sprache
IREK	Interkommunales Raumentwicklungskonzept (Braunau und Simbach)
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsprogramm (Bayern)
lat.	lateinisch
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	motorisierter Individualverkehr
OÖ, Oö	Oberösterreich
OÖVV	Oberösterreichischer Verkehrsverbund
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖREK	Österreichisches Raumentwicklungskonzept
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P&R	Park & Ride
REWE	Revisionsverband der Westkauf-Genossenschaften, Handelskonzern
ROG	Bundesraumordnungsgesetz (Deutschland)
StVO	Straßenverkehrsordnung
TEN	Transeuropäische Netze
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
v.a.	vor allem
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
vgl.	Vergleiche
vs.	versus

## **Danksagung**

Ich möchte mich hiermit herzlichst bei allen meinen Interviewpartnern sowie GesprächspartnerInnen, mit welchen ich während des Entstehungsprozesses über meine Forschungsthematik gesprochen bzw. diskutiert habe, für ihre Zeit, Geduld und vor allem das Interesse an meinen Fragen, bedanken.

Allen voran VIELEN DANK meinen Eltern, meinem Bruder und der ganzen Familie, insbesondere meinen Großeltern, für ihre ausdauernde Unterstützung rund um das Studium. Das Verfassen einer Masterarbeit ist ein längeres Projekt und erfordert viel Zeitaufwand, Geduld und Leidenschaft. Auch ein großes DANKE SCHÖN jenen FreundInnen, Bekannten und StudienkollegInnen welche mir mit ihrem kostbaren Rat zur Seite gestanden sind. Nicht zuletzt möchte ich mich für die immer freundliche, schnelle und kompetente Hilfe bei Herrn Univ.-Prof. Dr. Hans-Heinrich Blotevogel bedanken.

Ich denke in Zukunft ist noch viel zu tun, um unsere Siedlungsstrukturen vielerorts anders zu gestalten und positiv zu verändern.

## 10. Literaturverzeichnis

- ALBERS Gerd und Julian WÉKEL (2011): Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung. 2. durchgesehene und aktualisierte Auflage. Primus Verlag: Darmstadt.
- AUBAUER Hans Peter (2001): Das Energiesparpotential des Verkehrs. In: Wissenschaft & Umwelt interdisziplinär 3: Verkehr und Mobilität. Wien. S. 97-105. Auch online unter: <[http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft\\_Umwelt/3\\_2001/2001\\_03\\_verkehr\\_2.pdf](http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft_Umwelt/3_2001/2001_03_verkehr_2.pdf)> (Zugriff: 2017-08-10).
- ARD ONLINE (Hrsg.) (2016): Viele Jobs auf der Kippe. Kahlschlag bei VW. online 30.10.2016, 15:34 Uhr. <<http://boerse.ard.de/aktien/kahlschlag-bei-vw100.html>> (Zugriff: 2016-11-01).
- ARD ONLINE (Hrsg.) (2017): Akte D – Die Macht der Automobilindustrie. (Geschichte im Ersten; Sendetermin Mo, 20.03.17 | 23:30 Uhr). <<http://www.daserste.de/information/reportage-dokumentation/dokus/sendung/akte-d-folge-3-100.html>> (Zugriff: 2017-07-19).
- ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung) (2017): Startseite > lexica > DE > Raumstruktur und Siedlungsstruktur. <<https://www.arl-net.de/lexica/de/raumstruktur-und-siedlungsstruktur?lang=en>> (Zugriff: 2017-05-04).
- BECKMANN Klaus J., Jürgen GIES (Projektleitung), Jörg THIEMANN-LINDEN, Thomas PREUß (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Sachverständigengutachten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Forschungskennzahl 363 01 327. Durchführung der Studie: Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin. Im Auftrag des Deutschen Umweltbundesamtes (Hrsg.): Dessau-Roßlau.
- BLOTEVOGEL Hans-Heinrich (2012): Herausforderungen für die Raumordnungsplanung heute – Neue Zielsetzungen, harte und weiche Steuerungsmodi. In: Steger Christian und Arno Bunzel (Hrsg.): Raumordnungsplanung quo vadis? Zwischen notwendiger Flankierung der kommunalen Bauleitplanung und unzulässigem Durchgriff. Tagungsband. Kommunal- und Schulverlag: Wiesbaden. (= Schriftenreihe Freiherr vom Stein-Akademie für europäische Kommunalwissenschaften e. V. 2). S. 11-42.
- BLOTEVOGEL Hans-Heinrich (2015): Lehrveranstaltung: Praxis der Raumordnung in Mitteleuropa (AT, CH, D). Das System der Raumplanung in Deutschland. Institut für Geographie und Regionalforschung. Universität Wien.
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hrsg.) (2010): Berliner Gespräche zum Städtebaurecht. Bd. I: Bericht, Berlin und Bonn ([www.difu.de/publikationen/2010/berliner-gespraechе-zumstaedtebaurecht.html](http://www.difu.de/publikationen/2010/berliner-gespraechе-zumstaedtebaurecht.html), abgerufen am 11.1.2011). – In: Beckmann Klaus J., Jürgen Gies (Projektleitung), Jörg Thiemann-Linden, Thomas Preuß (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Sachverständigengutachten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Forschungskennzahl 363 01 327. Durchführung der Studie:

- Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin. Im Auftrag des Deutschen Umweltbundesamtes (Hrsg.): Dessau-Roßlau.
- BUNDESKANZLERAMT ÖSTERREICH (Hrsg.) (2017): Baukulturelle Leitlinien des Bundes. Bundeskanzleramt, Abteilung II/4, Geschäftsstelle des Beirats für Baukultur. Wien. Auch online unter: <<http://www.kunstkultur.bka.gv.at/DocView.axd?CobId=66963>> (Zugriff: 2017-09-21).
- BRETSCHNEIDER Betül (2014): Ökologische Quartierserneuerung: Transformation der Erdgeschosszone und Stadträume. Springer-Verlag: Wiesbaden.
- EMBERGER Günter (2001): Verkehrssystem und Gesellschaft. In: Wissenschaft & Umwelt interdisziplinär 3: Verkehr und Mobilität. Wien. S. 58-68. Auch online unter: <[http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft\\_Umwelt/3\\_2001/2001\\_03\\_verkehr\\_2.pdf](http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft_Umwelt/3_2001/2001_03_verkehr_2.pdf)> (Zugriff: 2017-06-10).
- ENGEL Winston VON (2017): „Grey is Green“. Vortrag: Winston von Engel, Planungsdirektor Brooklyn, New York City. (GEO-Talk) der ÖGG (Österreichische Geographischen Gesellschaft) am 7. Juni 2017, Bezirksvorstehung Wien-Neubau.
- FELDTKELLER Andreas (1998): Funktionsmischung und Dichte in neuen Stadtquartieren. Ansätze und Umsetzungsprobleme am Beispiel der Südstadt Tübingens. In: IAW Wohnungsmonitor Baden-Württemberg 1/98. Institut für angewandte Wirtschaftsforschung (IAW). Landeskreditbank Baden-Württemberg (Hrsg.): Karlsruhe. S. 20-29.
- FORSTER GABI (2017): Ortseinfahrt Ranshofen. Explodierende Kosten. Grüne Braunau. <<https://braunau.gruene.at/themen/umwelt-verkehr/ortseinfahrt-ranshofen-explodierende-kosten>> (Zugriff: 2017-05-09).
- FÜRST Franz, Ursus HIMMELBACH UND Petra POTZ (1999): Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert – Wege zur Nachhaltigkeit? Fakultät Raumplanung: Universität Dortmund. (=Berichte aus dem Institut für Raumplanung 41).
- FÜRST Dietrich (2010): Raumplanung. Herausforderungen des deutschen Institutionensystems. Blotevogel Hans-Heinrich, Danielzyk Rainer, Diller Christian, Siedentop Stefan, Vallée Dirk und Thorsten Wiechmann (Hrsg.). Rohn: Detmold. (=Planungswissenschaftliche Studien zu Raumordnung und Regionalentwicklung 1).
- GANSTERER Markus (2013): VCÖ-Factsheet 2013-12 - Mobilitätssicherung im Wohnbau statt Parkplatz-Zwang. Auch online unter: <<https://www.vcoe.at/news/details/mobilitaetssicherung-im-wohnbau-statt-parkplatz-zwang-1444>> (Zugriff: 2017-05-31).
- GANSTERER Markus (2015): VCÖ-Factsheet 2015-09 - Mobilität und Wohnen gemeinsam planen. Auch online unter: <<https://www.vcoe.at/news/details/mobilitaet-und-wohnen-gemeinsam-planen>> (Zugriff: 2016-11-04).

GANSTERER Markus (2016a): VCÖ-Factsheet 2016-01 - Urbaner Verkehr der Zukunft: sauber und platzsparend.

Auch online unter: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-factsheet-2016-01-urbaner-verkehr-der-zukunft-sauber-und-platzsparend> (Zugriff: 2016-11-06).

GANSTERER Markus (2016b): VCÖ-Factsheet 2016-10 - Mit Parkplatzmanagement Verkehr nachhaltig steuern.

Auch online unter: [https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2016-10%20Parkplatzmanagement/FS1216\\_Parkraumbewirtschaftung.pdf](https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2016-10%20Parkplatzmanagement/FS1216_Parkraumbewirtschaftung.pdf) (Zugriff: 2017-05-31).

GUMPINGER Georg, Robert THALER und Martin EDER (2010): Studie Radfahren und Einkaufen. Potentiale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich. Studie: CIMA Beratung + Management GmbH Österreich. Im Auftrag des Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Wien.

HARTL Johann (2016): Verordnung über Garagen und Einstellräume (Reichsgaragenordnung - RGaO -) vom 17. Februar 1939 (Reichsgesetzblatt I S. 219). Service > Stadtplanung 3.R. > RGaO 1939. [www.stadtgrenze.de/s/p3r/rgao/rgaopar.htm](http://www.stadtgrenze.de/s/p3r/rgao/rgaopar.htm) (Zugriff: 2016-11-04).

HEGE Hans-Peter, Yvonne KNAPSTEIN, Rüdiger MENG, Kerstin RUPPENTHAL, Ansgar SCHMITZ-VELTIN und Philipp ZAKRZEWSKI (Hrsg.) (2011): Schneller, öfter, weiter?: Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. Arbeitsbericht 13. Junges Forum der ARL 13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim. (ARL) Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Hannover.

HIESS Helmut und Claudia SCHÖNEGGER (2015): ÖREK - Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“. Bericht der ÖREK - Partnerschaft zu „Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung“. 31. März 2015. Auftraggeber: ÖROK Wien.

HUTTER Gérard, Christiane WESTPHAL, Stefan SIEDENTOP, Gerold JANSSEN, Bernhard MÜLLER, Michael VORMANN und Dieter EWRINGMANN (2004): Handlungsansätze zur Berücksichtigung der Umwelt-, Aufenthalts- und Lebensqualität im Rahmen der Innenentwicklung von Städten und Gemeinden – Fallstudien. Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (IÖR), Dresden und Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (FiFo). Im Auftrag des Umweltbundesamts (Hrsg.): Berlin.

JACOBSEN Lenz (2016): Öde Provinz gegen urbanen Moloch. Zeit Online Artikel. online 02.08.2016. <http://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2016-08/wahlen-stadt-land-brexit-oesterreich-wahlverhalten> (Zugriff: 2017-04-13).

JESSEN Johann, Horst J. ROOS und Walter VOGT (1997): Stadt – Mobilität – Logistik. Perspektiven, Konzepte, Modelle. Birkhäuser: Basel, Boston, Berlin. (=Stadtforschung aktuell Band 63).

JOOS Martina (2012): Wohnumfeldmobilität. In: Kemper Franz-Josef, Elmar Kulke, Marlies Schulz (Hrsg.): Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Springer Fachmedien: Wiesbaden. S. 103-141.

- JÖRISSEN Juliane und Reinhard COENEN (2007): Sparsame und schonende Flächennutzung. Entwicklung und Steuerbarkeit des Flächenverbrauchs. (Studien des Büros für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag, Nr.20). Berlin. – In: Beckmann Klaus J., Jürgen Gies (Projektleitung), Jörg Thiemann-Linden, Thomas Preuß (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Sachverständigengutachten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Forschungskennzahl 363 01 327. Durchführung der Studie: Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin. Im Auftrag des Deutschen Umweltbundesamtes (Hrsg.): Dessau-Roßlau.
- KANONIER Arthur (2015): Lehrveranstaltung VU: Raumordnungs-, Boden- und Baurecht. Vorbesprechung, Einleitung, Kompetenzen. Institut für Geographie und Regionalforschung. Universität Wien.
- KNOFLACHER Hermann (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. 250 Seiten. Böhlau: Wien.
- KNOFLACHER Hermann (1997): Planungsprinzipien für eine zukunftsfähige Gestaltung des Stadtverkehrs. In: Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg (LpB) (Hrsg.). Stadt mit Zukunft: energiebewußt (sic!) und urban. Dokumentation. 6. Forum der LpB. 21. - 23. März 1996, Haus auf der Alb, Bad Urach. LpB: Bad Urach/Stuttgart. Auch online unter: <<https://www.lpb-bw.de/publikationen/forum6/forum6a.htm>> (Zugriff: 2017-10-29).
- KNOFLACHER Hermann (2009): Erzeugen Straßenverkehr? Einwände gegen meine Kritiker. In: Wissenschaft & Umwelt interdisziplinär 12: Verbaute Zukunft? Der verbaute Raum. Raumnutzung im 3. Jahrtausend und die Folgen. Wien. S. 76-81. Auch online unter: <[http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft\\_Umwelt/12\\_2009/Raumnutzung/2009\\_12\\_knoflacher.pdf](http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft_Umwelt/12_2009/Raumnutzung/2009_12_knoflacher.pdf)> (Zugriff: 2017-09-18).
- KOHR Leopold (2008): Probleme der Stadt. Gedanken zur Stadt- und Verkehrsplanung. Hiebl und Witzany (Hrsg.). Otto Müller Verlag: Salzburg und Wien.
- KOLL-SCHRETZENMAYR Martina und Simon KRAMP (2009): Freund oder Feind? Was es wirklich bedeutet, Bauflächenpotenziale zu mobilisieren. In: Wissenschaft & Umwelt interdisziplinär 3: Der geplante Raum Ziele, Pläne und die Wirklichkeit. Wien. S. 157-169. Auch online unter: <[http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft\\_Umwelt/12\\_2009/Ziele\\_Raum/2009\\_12\\_verbaute-zukunft\\_2.pdf](http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft_Umwelt/12_2009/Ziele_Raum/2009_12_verbaute-zukunft_2.pdf)> (Zugriff: 2017-08-10).
- KREITER Wolfgang und Hans SCHERZER (o.J.): GESTRATA – Gesellschaft zur Pflege der Straßenbautechnik mit Asphalt. Altes und Neues von der A23 – Südosttangente. <<http://www.gestrata.at/publikationen/archiv-beitraege/gestrata-journal-132/alters-und-neues-von-dera-23-sudosttangente>> (Zugriff: 2017-03-21).
- KRUG Henning (2005): Räumliche Wahlmöglichkeiten als Effizienzkriterium für Siedlung und Verkehr. Szenarien – Modellrechnung – Vergleichende Bewertung. Dissertation. Fachbereich Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung. Universität Kassel.

- KÖFEL Manuel und Karoline MITTERER (2013): ÖPNV - Finanzierung in Österreichs Städten. Aktuelle Finanzierung und neue Steuerungs- und Finanzierungsmodelle. Endbericht. Zentrum für Verwaltungsforschung KDZ. KDZ Managementberatungs- und Weiterbildungs GmbH. <[http://www.kdz.or.at/sites/default/files/documents/kdz/news/PDF%20Attachment/13\\_06/KDZ\\_OePNVFinanzierung\\_Endbericht.pdf](http://www.kdz.or.at/sites/default/files/documents/kdz/news/PDF%20Attachment/13_06/KDZ_OePNVFinanzierung_Endbericht.pdf)> (Zugriff: 2017-02-21).
- LAMPUGNANI Vittorio Magnago (2006): Die Architektur der städtischen Dichte. Zürich, im Mai 2006. <[http://www.stadtbaukunst.org/cms/upload/texte\\_zur\\_stadtbaukunst/Lampugnani\\_Die\\_Architektur\\_der\\_staedtischen\\_Dichte.pdf](http://www.stadtbaukunst.org/cms/upload/texte_zur_stadtbaukunst/Lampugnani_Die_Architektur_der_staedtischen_Dichte.pdf)> (Zugriff: 2017-03-24).
- MANDLBAUER Andreas (2014): Interkommunale Raumentwicklung Zentralraumregion Linz-Südwest. 10 Gemeinden- 96.000 Einwohner- 220 km<sup>2</sup> Fläche. Abteilung Raumordnung, Land Oberösterreich. Vortrag im Rahmen des 2. Österreichischen Stadtregionstages 9. Oktober 2014, SalzburgKulisse, Haus für Mozart, Salzburg.
- MAYR Peter und Gerald GARTNER (2016): Bundespräsidentenwahl: Das Stadt-Land-Gefälle. [derstandard.at](http://derstandard.at) Artikel. online 20.05.2016, 17:04 Uhr. <<http://derstandard.at/2000037354187/Das-Stadt-Land-Gefaelle-der-Bundespraesidentenwahl>> (Zugriff: 2017-04-13).
- ÖROK (2017a): Raumordnung in Österreich. <<http://www.oerok.gv.at/die-oerok/raumordnung-in-oesterreich.html>> (Zugriff: 2017-08-08).
- ÖROK (2017b): Organisation der ÖROK. <<http://www.oerok.gv.at/die-oerok/organisation-der-oerok.html>> (Zugriff: 2017-08-08).
- ÖROK (2017c): ÖROK-Empfehlung Nr. 56: „Flächensparen, Flächenmanagement & aktive Bodenpolitik“. Ausgangslage, Empfehlungen & Beispiele. April 2017, Wien.
- PFÄFFENBICHLER Paul (2001): Verkehrsmittel und Strukturen. In: Wissenschaft & Umwelt interdisziplinär 3. Verkehr und Mobilität. Wien. S. 35-42. Auch online unter: <[http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft\\_Umwelt/3\\_2001/2001\\_03\\_verkehr\\_1.pdf](http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft_Umwelt/3_2001/2001_03_verkehr_1.pdf)> (Zugriff: 2017-06-10).
- PRUCKNER Othmar (2012): Das Geld liegt auf der Straße. online 30.01.2012. <<http://www.trend.at/die-magazine/trend/strassenbau-das-geld-strasse-317871>> (Zugriff: 2016-08-29).
- RASCHHOFER Monika (2017): "Parkhaus als Chance für Verbesserung sehen". Oberösterreich > Innviertel. Oberösterreichische Nachrichten Online. online 09.03.2017 - 02:19 Uhr. <<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/innviertel/Parkhaus-als-Chance-fuer-Verbesserung-sehen;art70,2504385>> (Zugriff: 2017-05-08).
- SCHMID Katharina (2017): Der Bach, der den Tod brachte, wird zum neuen Zentrum von Simbach. Süddeutsche Zeitung Online. online 09.03.2017, 19:32 Uhr. <<http://www.sueddeutsche.de/bayern/nach-dem-hochwasser-der-bach-der-tod-und-verderben-brachte-wird-zum-neuen-zentrum-1.3412272>> (Zugriff: 2017-04-09).

- SCHMITZ Stefan (2001): Revolutionen der Erreichbarkeit: Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel. Wollmann Hellmut (Hrsg.). Leske + Budrich: Opladen. (=Stadtforschung aktuell Band 83).
- SCHNEDLITZ Peter, Cordula CERHA und Anton SALESNY (2016): Nahversorgung im österreichischen Einzelhandel. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (BWF), Wirtschaftsuniversität Wien (WU). Wien.
- SCHOPF Josef Michael (2001): Mobilität & Verkehr – Begriffe im Wandel. In: Wissenschaft & Umwelt interdisziplinär 3. Verkehr und Mobilität. Wien. S. 3-13. Auch online unter: [http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft\\_Umwelt/3\\_2001/2001\\_03\\_verkehr\\_1.pdf](http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft_Umwelt/3_2001/2001_03_verkehr_1.pdf) (Zugriff: 2017-06-10).
- SCHÖRGI Oliver (2014): Dispersion. Struktur der Dromokratie. Diplomarbeit. Fakultät für Architektur. Betreuer: Univ.-Prof. Arch. Dipl. Ing. Architekt Andreas Lichtblau, Institut für Wohnbau. Technische Universität Graz.
- SCHÖNEGGER Claudia, Klaus ROSELSTORFER und Helmut HIESS (2014): Interkommunales Raumentwicklungskonzept Zukunftsregion Braunau. Stand 24.06.2014. Terra Cognita KG, Salzburg und Rosinak&Partner Ziviltechniker GmbH, Wien.
- SCHÖNEGGER Claudia und Klaus ROSELSTORFER (2016a): Interkommunales Raumentwicklungskonzept Mittelzentrumsregion Simbach. Stand 07.12.2016. Terra Cognita KG, Salzburg.
- SCHÖNEGGER Claudia und Klaus ROSELSTORFER (2016b): Interkommunales Raumentwicklungskonzept Mittelzentrumsregion Simbach. Anhang Struktur- und Raumanalyse inkl. SWOT-Analyse. Stand 07.12.2016. Terra Cognita KG, Salzburg.
- SCHRECKENBERG Wilfred (1999): Siedlungsstrukturen der kurzen Wege. Ansätze für eine nachhaltige Stadt- (sic!) Regional- und Verkehrsentwicklung. (Begleitforschung im Forschungsfeld „Städtebau und Verkehr“, Werkstatt: Praxis, H. 1). Bonn. – Zitiert nach: Beckmann Klaus J., Jürgen Gies (Projektleitung), Jörg Thiemann-Linden, Thomas Preuß (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Sachverständigengutachten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Forschungskennzahl 363 01 327. Durchführung der Studie: Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin. Im Auftrag des Deutschen Umweltbundesamtes (Hrsg.): Dessau-Roßlau.
- STADT BRAUNAU (2017): Startseite > Wirtschaft & Verkehr > Verkehr. Citybus Braunau. [http://www.braunau.at/Citybus\\_Braunau](http://www.braunau.at/Citybus_Braunau) (Zugriff: 2017-07-16).
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Destatis) (2017): Pressemitteilung Nr. 461 vom 18.12.2014. Pressemitteilungen > Siedlungs- und Verkehrsfläche wächst täglich um 73 Hektar. [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/12/PD14\\_461\\_33\\_1.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/12/PD14_461_33_1.html) (Zugriff: 2017-03-23).
- TÖTZER Tanja, Wolfgang LOIBL und Klaus STEINNOCHER (2009): Flächennutzung in Österreich. Jüngere Vergangenheit und künftige Trends. In: Wissenschaft & Umwelt interdisziplinär 12.

Verbaute Zukunft? Der Verbaute Raum. Raumnutzung im 3. Jahrtausend und die Folgen. Wien. S. 8-20.

Auch online unter: <[http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft\\_Umwelt/12\\_2009/Raumnutzung/2009\\_12\\_verbaute-zukunft\\_1.pdf](http://www.fwu.at/assets/userFiles/Wissenschaft_Umwelt/12_2009/Raumnutzung/2009_12_verbaute-zukunft_1.pdf)> (Zugriff: 2017-06-21).

UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) (2000): Szenarien und Potentiale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung (bearb. von Dieter Apel u.a.), Berlin. – Zitiert nach: Beckmann Klaus J., Jürgen Gies (Projektleitung), Jörg Thiemann-Linden, Thomas Preuß (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Sachverständigengutachten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Forschungskennzahl 363 01 327. Durchführung der Studie: Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin. Im Auftrag des Deutschen Umweltbundesamtes (Hrsg.): Dessau-Roßlau.

VOLG KONSUMWAREN AG (2017): Über Volg > Unser Leitbild. <<http://www.volg.ch/ueber-volg/unser-leitbild/>> (Zugriff: 2017-09-02).

WEGENER Michael (1999): Die Stadt der kurzen Wege: Müssen wir unsere Städte umbauen? Teilbericht des Forschungsprojekts: "Vergleich räumlicher Stadtstrukturen auf Sozial- und Umweltverträglichkeit". Institut für Raumplanung: Universität Dortmund. (=Berichte aus dem Institut für Raumplanung 43).

## Abstract

Diese Arbeit untersucht inwiefern zukunftsfähige Siedlungsstrukturen geschaffen werden können. In der zeitgenössischen Planung wird bereits schon seit längerem das Leitbild der Stadt der kurzen Wege bzw. Stadt und Region der kurzen Wege diskutiert. Es werden zahlreiche Herausforderungen und Potentiale aufgezeigt, welche bei einer möglichen Umsetzung dieses Leitkonzepts (nach wesentlichen Zielen sowie Basiskriterien: Dichte, Nutzungsmischung, Attraktivität der öffentlichen Räume) in der Planungspraxis eine wichtige Rolle spielen und eher für oder gegen eine verstärkte Legitimation dieses Leitbildes innerhalb der Gesellschaft, Politik sowie Wirtschaft sprechen.

Man ist vielerorts, zumindest außerhalb von größeren Städten, vom Autoverkehr abhängig. Mit dem derzeitigen vorherrschenden Auto-orientierten undemokratischen Verkehrssystem und dessen unübersehbaren Auswirkungen, in erster Linie Umweltbelastungen wie der Flächenverbrauch, können keine nachhaltigen Siedlungsstrukturen geschaffen werden.

Neben allgemeinen Beispielen, vorwiegend aus Österreich und Deutschland, wird konkret auf ein Untersuchungsgebiet eingegangen. In der oberösterreichisch-bayerischen Region Braunau-Simbach wurde im Zuge von zwei interkommunalen Raumentwicklungskonzepten (IREK), der Rahmen für eine zukünftige Entwicklung vorbereitet. Eine fachlich-kritische Bewertung der gegenwärtigen Raumentwicklung zeigt, dass einige Ziele und Maßnahmen für diese idealerweise angestrebten zukunftsfähigen Siedlungsstrukturen unzureichend sind.

Viel kompaktere Siedlungsformen und eine Erhöhung der Raumwiderstände in unseren Wohngebieten, bei gleichzeitigen Verbesserungen im ÖV, der Infrastruktur für sanfte Verkehrsmittel sowie bei Einrichtungen der Nahversorgung scheinen unbedingt erforderlich zu sein. Es werden dazu umfangreiche Handlungsempfehlungen gegeben (u.a. wird auf gesetzliche Grundlagen und Steuerungsinstrumente eingegangen), um unsere Siedlungsstrukturen im Bestand zu verbessern.