



ÖREK-Partnerschaft
„Plattform
Raumordnung & Verkehr“

Positionspapier
der ÖREK-Partnerschaft zu
„Siedlungsentwicklung und
ÖV-Erschließung“

Bericht an die
Landesverkehrsreferentenkonferenz

*Finale Fassung
vom 10. März 2014*

Bearbeitung: Helmut Hiess
in Zusammenarbeit mit den ÖREK-Partnerschaften
„Plattform Raumordnung & Verkehr“ und
„Kooperationsplattform Stadtregion“

Bearbeitung:

DI Helmut Hiess

ROSiNAK & PARTNER Ziviltechniker GmbH, Schloßgasse 11, 1050 Wien,

Tel. (+431) 544 07 07, Fax (+431) 544 07 27,

Email: office@rosinak.at, <http://www.rosinak.at>

Firmenbuchzahl FN 140466 v; Handelsgericht Wien; UID: ATU39942201



in Zusammenarbeit mit den ÖREK-Partnerschaften

„Plattform Raumordnung & Verkehr“ und „Kooperationsplattform Stadtregion“

Auftraggeber:

Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)

Ballhausplatz 1, A-1014 Wien

Tel.: +43 (1) 535 34 44

Fax: +43 (1) 535 34 44 - 54

E-mail: oerok@oerok.gv.at

Internet: www.oerok.gv.at

Wien, März 2014



VORWORT DER ÖROK-GESCHÄFTSSTELLE

Im Jahr 2011 veröffentlichte die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) das „**Österreichische Raumentwicklungskonzept (ÖREK) 2011**“. Das ÖREK 2011 stellt ein strategisches Handlungsprogramm für die gesamtstaatliche Raumordnung und Raumentwicklung in Österreich dar und enthält Grundhaltungen und räumliche Ziele sowie als inhaltlichen Kern ein gemeinsames „Handlungsprogramm“.

Mit der Veröffentlichung startete auch die „Umsetzung“ des ÖREK 2011 im Rahmen sogenannter "**ÖREK-Partnerschaften**". In diesen setzen thematisch befaste ÖROK-Mitglieder sowie weitere AkteurInnen einen oder mehrere Aufgabenbereiche des ÖREK-Handlungsprogramms um. Die Ziele, Inhalte und Ergebnisse leiten sich aus dem ÖREK 2011 ab, wobei diese durch die Mitglieder der Partnerschaft weiter vertieft und konkretisiert werden. Im Vordergrund steht die Verankerung der Ergebnisse im Gesamtrahmen der ÖROK – eine Grundlage für die Unterstützung der weiterführenden Implementierung.

Die ÖREK-Partnerschaft „**Plattform Raumordnung & Verkehr**“ hat die Aufgabe, als Plattform zum Erfahrungsaustausch zwischen den Bereichen Raumordnung und Verkehr sowie zwischen den institutionellen Ebenen (Bund – Länder) zu agieren und andererseits auch fachspezifische Fragen, die eine vertiefende Bearbeitung erfordern, zu bearbeiten.

Seitens der Landesverkehrsreferentenkonferenz wurde die ÖROK gemäß Beschluss vom 15. April 2013 ersucht, unter Bezugnahme auf den neuen Gesamtverkehrsplan für Österreich des BMVIT sowie der zwischen Bund und Ländern laufenden Arbeiten zur Festlegung von Angebotsstandards im Öffentlichen Verkehr (ÖV), im Rahmen bereits laufender Arbeiten innerhalb der ÖROK zum Thema „ÖV-Erschließung und Siedlungsentwicklung“ eine gemeinsame Abstimmung vorzunehmen und der Landesverkehrsreferentenkonferenz sowie dem BMVIT darüber zu berichten.

Diesem Ersuchen folgend, wurde von den Mitgliedern der ÖREK-Partnerschaft übereinstimmend festgelegt, ein **Positionspapier zum Thema „Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung“** im Rahmen der Partnerschaft bis Frühjahr 2014 auszuarbeiten.

Aufgrund ähnlicher inhaltlicher Fragestellungen sowie in Hinblick auf einen stärkeren Informationsaustausch und eine verstärkte Vernetzung erfolgte die Bearbeitung gemeinsam mit der ÖREK-Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregion“.

Das vorliegende Positionspapier ist ein Dokument der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“, als solches als ein Zwischenergebnis dieser Partnerschaft zu betrachten und stellt die Beantwortung des Ersuchens der Landesverkehrsreferentenkonferenz dar, über eine gemeinsame Abstimmung zum Thema „Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung“ zu berichten. Dessen Thesen und Inhalte sind primär auf die ÖV-Erschließung fokussiert, ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit erheben zu wollen. Inhaltlich aufbauend auf einer Darstellung der Ist-Situation in den einzelnen Bundesländern sind Empfehlungen im eigenen Wirkungsbereich der Raumordnung, zur besseren Abstimmung zwischen Raumordnung und Verkehr sowie zu ÖV-Standards formuliert.

Wir hoffen, damit einen Beitrag für die weiterführende und vertiefende Bearbeitung zu leisten!

Mag. Johannes Roßbacher | Mag. Markus Seidl
Geschäftsführer

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1	Vorbemerkungen.....	3
2	Beitrag der Raumordnung zur Koordination von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung – Aktuelle Lage.....	6
3	Empfehlungen.....	14
3.1	Empfehlungen im eigenen Wirkungsbereich der Raumordnung	14
3.2	Empfehlungen zur besseren Abstimmung zwischen Raumordnung und Verkehr	15
3.3	Empfehlungen zu ÖV-Standards	15
3.3.1	Mindestangebotsstandards	15
3.3.2	Nachfrageorientierte Standards.....	16
	Anhang.....	17

1 VORBEMERKUNGEN

Die Landesverkehrsreferentenkonferenz und das BMVIT haben eine gemeinsame Initiative gestartet, um zielorientiert und nachhaltig an eine Optimierung der österreichischen ÖV-Landschaft im Sinne der Kunden herangehen zu können. Dazu wurde die gemeinsame Arbeitsgruppe „ÖV-Angebot in Österreich“ gegründet, die mit folgenden Aufgaben betraut wurde:

Welches ÖV-Angebot braucht Österreich?

- *ÖV-Planung Österreichs unabhängig von jeweiligen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus), Zuständigkeiten, Finanzierung und Begrifflichkeiten,*
- *Festlegung gemeinsamer Kriterien von Bund, Ländern und Gemeinden insbesondere von Eckpunkten Taktknoten,*
- *Definition von Bedien- / Verbindungshäufigkeiten aufbauend z. B. auf Einwohnerdichte anstelle von (zeitlicher) Erreichbarkeit.*

Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für Österreich? Wo besteht Handlungsbedarf?

- *Finanzielle und strukturelle Auswirkungen,*
- *Auswirkungen aus bestehenden Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten.*

Was sind die künftigen Erfordernisse? Wo bestehen lokale Unterschiede und wie geht man damit um?

- *Einheitliche Grundlage für ganz Österreich.*

Einvernehmlich wurde auch festgelegt, dass Fragen der Kompetenzverteilung, der Struktur, Finanzierung und Organisation sowie weitere rechtliche Fragen, die sich möglicherweise aus den Ergebnissen ergeben, erst nach Vorliegen der inhaltlichen Vorschläge bearbeitet und geklärt werden.

In der ersten Arbeitsphase der Arbeitsgruppe wurden folgende Arbeitsschritte umgesetzt:

- *Analyse bestehender Standards,*
- *Entwicklung eines Systems von Mindeststandards für die Bedienung von Siedlungskernen,*
- *Durchführung eines Ist-Soll-Vergleichs in ausgewählten Modellregionen und Ausarbeitung von Empfehlungen zu weiteren Vorgangsweise.*

In der Landesverkehrsreferentenkonferenz vom 15. April 2013 wurden der Arbeitsgruppe folgende weitere Aufträge erteilt:

- 1) *Österreichweite Prüfung der vorgeschlagenen Mindeststandards und Ergänzung um eine nachfrageorientierte Komponente,*
- 2) *Weitere Prüfung von Mindeststandards für die Zahl der Abfahrten zum nächsten überregionalen Zentrum*
 - a) *ab 1.000 EW: 6 Abfahrten / Tag*
 - b) *ab 2.500 EW: 8 Abfahrten / Tag*
 - c) *ab 5.000 EW: 13 Abfahrten / Tag,*
- 3) *Stichprobenüberprüfung des zu bestellenden leistungsbezogenen Verbesserungsbedarfs und grobe Aufwandsabschätzung,*
- 4) *Entwicklung des methodischen Instrumentariums für eine österreichweite Ist-Soll-Analyse-Nutzung der Verkehrsauskunft Österreich,*
- 5) *Entwicklung von nachfrageorientierten Standards,*
- 6) *Ist-Soll-Analyse für ganz Österreich*
- 7) *Abstimmung zum ÖBB-Vorschlag des Integrierten Taktfahrplans.*

Die bisherigen Arbeiten konzentrieren sich auf die Entwicklung von Mindestangebotsstandards in Bezug zu in sich geschlossenen Siedlungsgebieten, sogenannten Siedlungskernen. Die innergemeindliche ÖV-Erschließung ist damit vorerst nicht Gegenstand der Beratungen. Damit werden die städtischen Räume nur als Zielorte (regionale und überregionale Zentren) und durch die Vorgaben des Integrierten Taktfahrplans im Schienennetz adressiert. Wesentliche Teile des öffentlichen Verkehrs bleiben daher vorerst ausgeklammert.

Die Landesverkehrsreferentenkonferenz vom 15. April 2013 hat darüber hinaus beschlossen, die ÖROK um einen Bericht über laufende Arbeiten zum Thema ÖV-Erschließung und Siedlungsentwicklung zu ersuchen:

„Unter Bezugnahme auf den neuen Gesamtverkehrsplan für Österreich des BMVIT sowie der Arbeiten zur Festlegung von Angebotsstandards im Öffentlichen Verkehr auf der Basis des Beschlusses der Landesverkehrsreferentenkonferenz vom 7. März 2012 (VSt-3518 vom 8.3.2012) wird die ÖROK ersucht im Rahmen bereits laufender Arbeiten zum Thema ÖV-Erschließung und Siedlungsentwicklung eine gemeinsame Abstimmung vorzunehmen und der Landesverkehrsreferentenkonferenz sowie dem BMVIT darüber zu berichten.“

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung und Verkehr“ der folgende Bericht an die Landesverkehrsreferentenkonferenz erstellt.

Die dabei entwickelten Empfehlungen betreffen:

- die Raumordnung im eigenen Wirkungsbereich,
- die Zusammenarbeit zwischen Raumordnung und Verkehr im Allgemeinen und im laufenden Projekt der „ÖV-Standards“ im Besonderen,
- die bisher vorliegenden Diskussionsvorschläge zu Mindeststandards im ÖV-Angebot.

2 BEITRAG DER RAUMORDNUNG ZUR KOORDINATION VON SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND ÖV-ERSCHLIESSUNG – AKTUELLE LAGE

Aus der Sicht einer möglichst effizienten Organisation des öffentlichen Verkehrs, mit der hohe Fahrgastpotenziale bei gleichzeitig hoher Wirtschaftlichkeit erreicht werden können, ist eine kompakte Siedlungsstruktur mit hohen Dichten im fußläufigen Einzugsbereich der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) eine wesentliche Voraussetzung.

Raumplanerische Interventionen können dazu folgende Beiträge leisten:

- Gewährleistung von hohen Dichten und Nutzungen mit einem starken Quell- und / oder Zielverkehrsaufkommen im Einzugsbereich hochrangiger ÖV-Achsen und Stationen: Konzentration von zentralen Funktionen in gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten.
- Orientierung der Siedlungsentwicklung außerhalb der Zentren an den Haltestellen des ÖV in Räumen, wo eine ausreichende ÖV-Bedienungsqualität vorhanden ist. Die Entwicklungsprioritäten sollten an die ÖV-Bedienungsqualität gebunden werden (Angebotsdichte und Kapazität des ÖV).
- Verknüpfung von großflächigen Einrichtungen außerhalb bestehender Siedlungen mit einer qualitätsvollen ÖV-Erschließung: Einkaufszentren, große Betriebsstandorte.
- Abstimmung der Standortwahl bei großen kundenintensiven öffentlichen Einrichtungen mit der bestehenden ÖV-Erschließung: Schulstandorte, Krankenhausstandorte, etc.

Im Folgenden werden die aktuellen Beiträge und Positionen der Raumordnung zur Abstimmung von Raumentwicklung und ÖV-Erschließung aus einer Analyse der bestehenden Raumordnungsinstrumente und Regelsysteme abgeleitet. Im Anhang werden die Instrumente und Regelsysteme mit ihren relevanten Inhalten im Vergleich der Bundesländer aufbereitet und dargestellt.

Die Analyse der bestehenden Raumordnungsinstrumente und Regelsysteme ergibt folgendes Bild:

Eine besser abgestimmte und am öffentlichen Verkehr orientierte Siedlungsentwicklung ist auf der Ebene von Grundsätzen und Zielen in der Raumordnung unbestritten.

Im ÖREK 2011 wurden als wesentliche räumliche Ziele kompakte Siedlungsstrukturen, polyzentrische Strukturen und die Stützung von Klein- und Mittelzentren unter anderem mit einer guten Erreichbarkeit durch den ÖV und eine verminderte „Autoabhängigkeit“ begründet

(Kapitel Grundhaltungen und Ziele des ÖREK). Die Festlegung von Mindeststandards für die Erschließung mit ÖV wird als wesentliche Grundlage für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung angesehen. Mindeststandards schaffen Planungssicherheit und geben Orientierung für eine vorrangige Baulandausweitung im Nahbereich von ÖV-Haltestellen (ÖREK 2011, Kapitel 2.2.2 „Mindeststandards im öffentlichen Verkehr definieren“). Im ÖREK 2011 wird daher auch vorgeschlagen, die Beurteilung von Neuwidmungen an Kriterien der ÖV-Erschließungsqualität zu binden: Erschließungs- und Bedienungsqualität im öffentlichen Verkehr in Form von Zugangszeiten zur nächstgelegenen Haltestelle und dem Fahrplanangebot. Es wird die Prüfung eines generellen Neuwidmungsverbots in Wachstumsgemeinden angeregt, wenn kein Nachweis einer öffentlichen Verkehrserschließung erbracht werden kann (ÖREK 2011, Kapitel 2.3.2 „Relevanter Aufgabenbereich: Neuwidmung umfassend beurteilen“).

Grundsätze und Ziele in diese Richtung sind in den Bundesländern auf unterschiedlicher Ebene aufzufinden:

- Raumordnungsgesetze (ROG): Niederösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol
- Verordnete Landesraumordnungs- oder Landesentwicklungsprogramme: Burgenland, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark
- Verordnete regionale Programme: z. B. Steiermark
- Landesregierungsbeschlüsse zu Landesentwicklungskonzepten, Raumordnungsplänen, Räumlichen Strategien: Niederösterreich, Kärnten, Tirol
- Regional beschlossene Konzepte: Vision Rheintal in Vorarlberg
- Vom Gemeinderat beschlossener Stadtentwicklungsplan und Masterplan Verkehr in Wien

Eine zwingende und nach der ÖV-Bedienungsqualität differenzierte Verknüpfung von Raumordnung und ÖV-Erschließung gerät teilweise in Widerspruch zu Zielen auf der regionalen und örtlichen Ebene

Im konkreten Fall und im gelebten Planungsalltag stehen einer starken Bindung von Siedlungsentwicklung an die ÖV-Erschließung konkrete Ziele und Bedürfnisse aus regionaler und örtlicher Sicht entgegen:

- In Gebieten mit Bevölkerungsrückgängen gibt es einen Druck, Bauen im Grünland / Freiland zu erleichtern. In der Steiermark wurden 2010 Auffüllungsgebiete eingeführt, in denen nicht nur die Auffüllung von Lücken ab drei Wohngebäuden, sondern auch eine Außenerweiterung um maximal eine Baulandbreite im Raumordnungsgesetz ermöglicht wird. Auch in Salzburg ist der Baulückenschluss im Grünland gemäß ROG zulässig. Da diese Siedlungssplinter in den seltensten Fällen eine ÖV-Erschließung aufweisen, besteht die Gefahr einer weiteren Ausweitung nicht mit ÖV versorgbaren Siedlungsflächen:

- Die Gemeinden haben vorrangig das Interesse Bauland bereitzustellen, um damit
 - das Wachstum der Finanzkraft zu ermöglichen,
 - Abwanderung zu stoppen oder abzumildern,
 - den Einheimischen ausreichend und leistbares Bauland zu offerieren.

Obwohl oftmals rein bilanziell ausreichend unbebautes Bauland gewidmet ist, sind die Flächen nicht verfügbar. So können nicht gewidmete, aber für den Verkauf als Bauland verfügbare Flächen bei der notwendigen Interessensabwägung eine Baulandumwidmung erhalten, auch wenn keine ausreichende ÖV-Erschließungsqualität besteht.

- Berücksichtigung lokaler Bedürfnisse und Erfordernisse
 Gemeinden sehen es als ihre Aufgabe an, den Bedürfnissen und Wünschen ihrer GemeindebürgerInnen entgegenzukommen. Auch in diesen Fällen handelt es sich oftmals um Widmungsansuchen, die bei einer strikten Bindung an die ÖV-Erschließung nicht positiv zu beurteilen wären.

Die raumordnungsfachliche Prüfung bei einer geplanten Siedlungserweiterung hat eine Vielzahl von Interessen und Kriterien zu berücksichtigen. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist dabei nur ein, wenn auch wichtiges Kriterium. Bei größeren Siedlungserweiterungen ist darüber hinaus auch die Gestaltbarkeit des ÖV-Liniennetzes mit ins Kalkül zu ziehen. Vor diesem Hintergrund wird eine **generelle zwingende Bindung** von Siedlungsentwicklung an eine bestehende ÖV-Erschließung aus Gemeindesicht und auch aus raumordnungspolitischer sowie raumordnungsfachlicher Sicht von einigen Bundesländern skeptisch beurteilt. Dies begründet sich aus raumtypenspezifischen Unterschieden und Anforderungen besonders hinsichtlich der ÖV-Bedienungsqualität. Vor allem in historisch gewachsenen Streusiedlungsgebieten, in denen aus budgetären Gründen eine ausreichende ÖV-Erschließung nicht angeboten werden kann, sollten sinnvolle kleinere Arrondierungen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Vor diesem Hintergrund sind auch die unterschiedlichen Instrumente und Regelsysteme in den Bundesländern zu verstehen.

Eine erfolgreiche operative Umsetzung erfordert eine Mehrebenenstrategie mit einem durchgängigen und konsistenten Regelsystem

Auf der Zielebene erfolgt die Bindung von Siedlungsentwicklung zumeist durch Soll-Bestimmungen ohne ausreichende inhaltliche Konkretisierung und begriffliche Präzisierung. Das hat zur Folge, dass in der gelebten Praxis auf regionaler und örtlicher Ebene die Orientierung der Siedlungsentwicklung an die ÖV-Erschließung dem Entscheidungsspielraum der AkteurInnen überlassen bleibt und im Ernstfall übergangen werden kann. Die Aufsichtsbehörden der Gemeindeplanung haben im Genehmigungsverfahren von Örtlichen Entwicklungs-konzepten und Flächenwidmungsplänen keine Handhabe.

In den Raumordnungsgesetzen und Programmverordnungen muss eine nach der ÖV-Bedienungsqualität differenzierte Bindung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung auf der Grundsatz- und Zielebene verankert werden und mit den Versagensgründen der Örtlichen Entwicklungskonzepte und Flächenwidmungspläne im aufsichtsbehördlichen Genehmigungsverfahren verknüpft werden (Beispiel: Salzburg und Steiermark). Dabei geht es nicht um die Verhinderung von Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum, sondern um eine bessere Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung innerhalb des ländlichen Raumes. Das Abwägungsgebot unterschiedlicher Interessen kann durch Orientierungshilfen, wie das der „Leitfaden Bauland außerhalb des Einzugsbereichs des öffentlichen Verkehrs“ in Salzburg bietet, unterstützt werden. Dadurch wird Widmen und Bauen außerhalb des Einzugsbereichs des ÖV-Angebotes zu einer begründeten Ausnahme und einem sorgfältigen Abwägungsprozess unterzogen.

In Wien wurde die Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung im Stadtentwicklungsplan (STEP) und im Masterplan Verkehr vom Gemeinderat beschlossen. Die Verknüpfung mit der Umsetzungsebene (Flächenwidmungs- und Bebauungsplan) erfolgt durch die Berichtspflicht über das Verhältnis des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans zum STEP in den Entscheidungsgremien und über die Beurteilung aller großen Wohnbauprojekte in der Infrastrukturkommission, in der die Abstimmung der Bauvorhaben mit der infrastrukturellen Ausstattung erfolgt. Eine entsprechende ÖV-Erschließung hat positive Effekte bei der Priorisierung von Stadtentwicklungsgebieten.

Für die Orientierung der Gemeindeplanung und für den Dialog mit der Aufsichtsbehörde sind konkrete Begriffsbestimmungen und inhaltliche Präzisierungen erforderlich

Eine erfolgreiche Verankerung der Bindung von Siedlungsentwicklung an ÖV-Erschließung bedarf einer möglichst genauen Festlegung der Qualitäten der ÖV-Erschließung. Dazu zählen der fußläufige Haltestelleneinzugsbereich, die Bedienungshäufigkeit und Minstdichten der Bebauung. Die begriffliche Präzisierung wurde in einigen Bundesländern bereits vorgenommen und in unterschiedlicher Form verankert.

Tabelle 1: Beispiele für die Verankerung der begrifflichen Präzisierung von ÖV-Erschließungsqualität

Instrument	Fußläufiger Einzugsbereich von Haltestellen	Mindestangebot in Kurspaaren
Raumordnungsgesetz Steiermark	300 m	Werktägliche Taktfrequenz zumindest 30 Minuten während der Öffnungszeiten der Einrichtung (z. B. Einkaufszentrum)
Landesraumordnungsprogramm Salzburg 2003	500 m bei Bushaltestellen 1.000 m bei Bahnhalttestellen	Bedienungsqualität nach Kategorien des Landesmobilitätskonzepts
Richtlinie Steiermark: Leitlinie für die Beurteilung von örtlichen Siedlungsschwerpunkten Stand 2013	500 m im ländlichen Gebiet 300 m im städtischen Gebiet	5 Kurspaare / Tag bei örtlichen Siedlungsschwerpunkten (mindestens 10 Wohneinheiten ohne landwirtschaftliche Hofstellen) Haltestellenlage innerhalb des Siedlungsschwerpunktes oder im Haltestelleneinzugsbereich mit einer maximalen Wegelänge von 500 m
Vision Rheintal: Beschluss der Regionalkonferenz (Land und Gemeinden)	Erschließungsgüteklassen: < 300 m 300 – 500 m 501 – 750 m	Haltestellenkategorien nach Takt bei Bahn: 15-Minuten-Takt und dichter 30-Minuten Takt und dichter 60-Minuten-Takt und dichter Weniger als 60-Minuten-Takt Busknoten mit mehreren Linien

Neben der inhaltlichen Konkretisierung der ÖV-Erschließung ist auch eine Präzisierung von zu erschließenden Siedlungen erforderlich. Dazu gibt es in den bestehenden Regulationssystemen folgende Beispiele:

Tabelle 2: Beispiele für die Verankerung der begrifflichen Präzisierung von Siedlungsstrukturen

Instrument	Bebauungsdichte	Siedlungstypen
Regionale Raumordnungsprogramme (Steiermark), Beispiel „Regionales Raumordnungsprogramm Leibnitz“	Die Bebauungsdichte entlang von Hauptachsen des ÖPNV innerhalb eines 300 m Einzugsbereichs von Haltestellen darf 0,3 nicht unterschreiten.	Vorrangzonen für Siedlungsentwicklung: Bereiche entlang der Hauptachsen des ÖPNV: größere zusammenhängende Gebiete mit 1.000 m Entfernung zum nächsten Bahnhof und 300 m zur nächsten Bushaltestelle unter der Voraussetzung, dass diese zumindest 49 Zug- bzw. Buspaare / Tag aufweisen Örtliche Siedlungsschwerpunkte: ein Siedlungsansatz mit kompakter zusammenhängender Struktur und mindestens 10 bestehenden nicht landwirtschaftlichen Betrieben zugehörigen Wohneinheiten (Erweiterung nur bei ÖV-Erschließung)
Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum 2009	Bei Siedlungen im fußläufigen Einzugsbereich von S-Bahn-Haltestellen soll unter Voraussetzung einer entsprechenden strukturellen Eignung einer Mindestdichte von 0,5 Geschosßflächenzahl angestrebt werden.	Siedlungsschwerpunkte sind Hauptorte von Gemeinden und Siedlungsgebiete, in denen eine fußläufige Erreichbarkeit eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels gegeben ist (gemäß Vorgaben im Landesentwicklungsprogramm)
Vision Rheintal: Beschluss der Regionalkonferenz (Land und Gemeinden)	Zuordnung von Nutzungstypen und -dichten zu ÖV-Erschließungsgüteklassen	

Eine zusätzliche Unterstützung für die agierenden AkteurInnen gibt es in Salzburg mit einer Checkliste für die besondere Begründung von Standorten außerhalb des Einzugsbereichs des öffentlichen Verkehrs, in der detaillierte Begründungsmöglichkeiten angeführt werden. In der Steiermark werden Ausnahmen gleich direkt in den Programmen festgeschrieben (z. B. 3.000 m² Erweiterung von örtlichen Siedlungsschwerpunkten auch ohne ÖV-Erschließung).

Die neuen technischen Möglichkeiten (GIS) und Werkzeuge (digitale Flächenwidmungspläne, Verkehrsauskunft Österreich, Haltestellen- und Fahrplanintegration in das GIS) ermöglichen einen Qualitätssprung in der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung

In den letzten Jahren haben sich die Möglichkeiten für die Bereitstellung von Planungsgrundlagen enorm verbessert. Den Planungsabteilungen fehlten bisher wesentliche Grundlagen, die eine rasche und verlässliche Erfassung und Darstellung der Ist-Situation der Versorgung des bestehenden Siedlungsgebietes und der Neuplanung von Baulandwidmungen mit ÖV ermöglichte. Die technischen Möglichkeiten dafür bestehen nun, aber die Daten liegen nur beschränkt in austauschfähigen und bearbeitbaren Formaten vor. Es gilt, die erforderlichen Grundlagen aufzubereiten und den planenden Institutionen und AkteurInnen zur Verfügung zu stellen. Dazu bedarf es des Zusammenspiels von Planungsabteilungen, Verkehrsabteilungen und Verkehrsverbänden. Die Aufbereitung von Grundlagen über die Versorgung von Siedlungsgebieten mit ÖV-Erschließungsqualitäten stellt auch eine gute Basis für die Evaluierung der Siedlungsentwicklung dar. Damit werden die allgemein anerkannten Ziele der Raumordnung und Raumentwicklung überprüfbar, denn bisher liegen keinerlei Befunde über die Wirkungen der raumordnungspolitischen Instrumente zur besseren Koordinierung der Raumentwicklung mit der ÖV-Erschließung vor.

Information und Bewusstseinsbildung von Gemeinden und BewohnerInnen können durch neue Planungsinstrumente verbessert werden

Die Konsequenzen von Zersiedelung und einer fehlenden Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung sind vielen EntscheidungsträgerInnen auf lokaler Ebene, aber auch vielen standortsuchenden Haushalten und Betrieben nicht ausreichend bewusst. Neue Instrumente, wie der Energieausweis für Siedlungen in Niederösterreich oder der MORECO-Siedlungsrechner in Salzburg bieten die Chance, Standortbewertungen aus energie-, klima- und umweltpolitischer Sicht durchzuführen und gleichzeitig auch die Folgekosten für die Infrastrukturbereitstellung und -erhaltung durch die Gemeinde sichtbar zu machen.

Die ÖV-Erschließungsqualität von Siedlungsgebieten als Kriterium bei der Bemessung der Wohnbauförderung ist ein wirkungsvolles ergänzendes Steuerungsinstrument

Aus der Sicht der Wohnbauförderung wird eine fehlende Erschließung von gewidmetem Bauland mit öffentlichem Verkehr nicht als Ausschließungsgrund für die Gewährung von Wohnbauförderungsmitteln angesehen. In mehreren Ländern gibt es auf Betreiben der Raumordnung allerdings gestaffelte Fördersätze, bei denen die Lage und die Erschließungsqualität mit öffentlichem Verkehr durch höhere Förderungen bzw. Förderzuschläge honoriert werden (z. B. Ortskernzuschlag im Burgenland (wenn im 500 m Einzugsbereich einer Bushaltestelle), Siedlungsschwerpunktzuschlag in der Steiermark, Dichtezuschlag in Salzburg, Lagezuschlag in Kärnten). Die Honorierung der Lage von geförderten Objekten sollte weiter ausgebaut werden.

Zusammenfassend lässt sich folgendes festhalten:

- Die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung als Raumordnungsaufgabe ist grundsätzlich verankert.
- Die Umsetzung in den Bundesländern erfolgt auf unterschiedliche Art und Weise:
 - Begrifflichkeiten und Definitionen variieren sehr stark,
 - Instrumente sind auf unterschiedlichen Ebenen mit unterschiedlichen Verbindlichkeiten vorhanden.
- In den letzten Jahren wurden in mehreren Bundesländern die raumordnungspolitischen Instrumente zur Koordination von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung gestärkt.
- Über die Wirkung der raumordnungspolitischen Instrumente ist allerdings nichts bekannt.
- Es gibt teilweise raumordnungspolitische und raumordnungsfachliche Bedenken gegen raumtypenunabhängige und generell verbindliche Regelungen.

3 EMPFEHLUNGEN

3.1 EMPFEHLUNGEN IM EIGENEN WIRKUNGSBEREICH DER RAUMORDNUNG

Ausgehend von einer Analyse der bestehenden Regelsysteme über die Bindung von Siedlungsentwicklung an die Erschließung mit ÖV werden folgende Empfehlungen abgeleitet:

- (1) Weiterentwicklung bisheriger Ansätze zur Bindung von Siedlungsentwicklung an die ÖV-Erschließung bzw. Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschließung in Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und ÖV-Erschließungsqualität durch eine Mehrebenenstrategie mit einem durchgängigen und konsistenten Regelsystem vom Raumordnungsgesetz über Raumordnungsprogramme bis zum aufsichtsbehördlichen Genehmigungsverfahren von Örtlichen Entwicklungskonzepten und Flächenwidmungsplänen.
- (2) Integration von präzisen inhaltlichen Begriffen zur ÖV-Erschließungsqualität in Bezug zur Siedlungsstruktur in das Regelsystem.
- (3) Nutzung der neuen Planungswerkzeuge (GIS, Verkehrsauskunft Österreich, DIVA-Fahrplandatenbank der Verkehrsverbünde, digitaler Flächenwidmungsplan) zur Schaffung einer soliden Planungsgrundlage für
 - die Information der Gemeinden und OrtsplanerInnen,
 - die regionalen PlanungsträgerInnen,
 - die aufsichtsbehördlichen Prüfinstanzen,
 - die Evaluierung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung.
- (4) Bereitstellung von neuen Werkzeugen zur Information und Bewusstseinsbildung wie den Energieausweis für Siedlungen in Niederösterreich oder den MORECO-Siedlungsrechner in Salzburg (www.moreco.at/siedlungsrechner).
- (5) Ausbau des Instruments der Wohnbauförderung zur Unterstützung einer ÖV-freundlichen Siedlungsentwicklung.

Zu allen Empfehlungen können gute Beispiele aus den Bundesländern herangezogen werden. Da die Bundesländer eine jeweils unterschiedliche Komposition ihrer Planungsinstrumente und Regelsysteme aufweisen, müssen jeweils maßgeschneiderte Lösungen entwickelt werden.

3.2 EMPFEHLUNGEN ZUR BESSEREN ABSTIMMUNG ZWISCHEN RAUMORDNUNG UND VERKEHR

Vor allem die Entwicklung, Einführung und Nutzung neuer Planungsgrundlagen eröffnet ein Zeitfenster, das für eine verbesserte Abstimmung von Raumentwicklung und ÖV-Erschließung genutzt werden kann. Voraussetzung dafür ist eine enge fachliche Zusammenarbeit der FachexpertInnen in den Raumordnungs- und Verkehrsabteilungen sowie in den Verkehrsverbänden, damit die Planungs- und Entscheidungsgrundlagen so aufgesetzt werden, dass eine optimale Nutzung für die unterschiedlichen inhaltlich-fachlichen Zwecke erreicht wird. In diesem Sinne sollte der im Rahmen des Projektes „ÖV-Standards für Österreich“ begonnene Prozess fortgesetzt werden. Dazu bedarf es einer stärkeren Durchlässigkeit und Transferierbarkeit von Daten an den Schnittstellen der verschiedenen Informationssysteme in der Raumordnung (v. a. GIS) und bei den öffentlichen Verkehrssystemen (Verkehrsauskunft Österreich, DIVA-Datenbank der ARGE Österreichischer Verkehrsverbände). Durch die weitere Einbeziehung der Fachabteilungen der Raumordnung in das Projekt der ÖV-Standards sollten die erforderlichen Arbeitsschritte präzisiert werden und notwendig Umsetzungsschritte definiert und eingeleitet werden.

Darüber hinaus wird empfohlen, durch die Einbindung der Verkehrsplanungsabteilungen in die aufsichtsbehördlichen Ermittlungsverfahren in der Raumplanung die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung zu verbessern. Die Stellungnahmen der Verkehrsplanungsabteilungen sollten dabei auch die ÖV-Erschließung umfassen.

3.3 EMPFEHLUNGEN ZU ÖV-STANDARDS

3.3.1 Mindestangebotsstandards

Bisher liegen folgende Vorschläge für ÖV-Mindeststandards vor:

- | | |
|-----------------------------|---|
| Siedlungskerne ab 250 EW: | mindestens 4 Abfahrten / Tag |
| Siedlungskerne ab 500 EW: | mindestens 6 Abfahrten zum nächsten regionalen Zentrum, wenn eine noch zu definierende Mindestnachfrage gegeben ist |
| Siedlungskerne ab 1.000 EW: | mindestens 6 Abfahrten zum nächsten regionalen Zentrum oder 8 Abfahrten bei einer noch zu definierenden Mindestnachfrage |
| Siedlungskerne ab 2.500 EW: | mindestens 8 Abfahrten zum nächsten regionalen Zentrum oder 13 Abfahrten bei einer noch zu definierenden Mindestnachfrage |

Für die Verbindung zu überregionalen Zentren liegen folgende Vorschläge vor:

Siedlungskerne ab 1.000 EW: 6 Abfahrten / Tag

Siedlungskerne ab 2.500 EW: 8 Abfahrten / Tag

Siedlungskerne ab 5.000 EW: 13 Abfahrten / Tag

Die Festlegung der regionalen und der überregionalen Zentren erfolgte in Abstimmung mit den Raumordnungsabteilungen der Länder.

Aus der Sicht der Raumordnung wird die Festlegung von Mindestangebotsstandards begrüßt. Auch die Siedlungskerndefinition wird als zweckmäßig erachtet. Allerdings sollte jedenfalls ein Mindeststandard für die ÖV-Erschließung jeder Gemeinde auch unabhängig von der Größe des Gemeindehauptortes angeboten werden. Damit wäre sichergestellt, dass jede Gemeinde an das ÖV-Netz angebunden ist. Für Siedlungskerne mit weniger als 250 EinwohnerInnen wäre damit bei der Neuwidmung von Bauland klargestellt, dass kein Anrecht auf eine ÖV-Erschließung besteht. Eine Versorgung dieser Siedlungskerne müsste durch auf der Gemeindeebene organisierte bedarfsorientierte Verkehre erfolgen, sofern diese Siedlungskerne abseits des Linienverkehrs situiert sind. Zu den vorgeschlagenen Standards kann vor Vorliegen der österreichweiten Ist-Soll-Analyse noch keine konkrete Aussage vorgenommen werden. Die Angebotsstandards sollten in einem weiteren Schritt jedenfalls auch mit Qualitätsstandards verknüpft werden.

3.3.2 Nachfrageorientierte Standards

Die Festlegung von Mindestangebotsstandards gibt in erster Linie eine Orientierung für die Erschließung des ländlichen Raumes. Es werden keine Aussagen getroffen über Angebotsstandards in Räumen mit einer hohen Nachfrage nach ÖV-Leistungen, in Räumen, die bereits derzeit Kapazitätsengpässe im ÖV aufweisen oder über ÖV-Angebote, die aus verkehrs-, umwelt- oder standortpolitischen Zielen eine bestimmte Qualität aufweisen sollten. Dies betrifft vor allem Ballungsräume, alpine Tallagen mit einer starken Siedlungsdynamik und die städtischen Räume selbst. Aus der Sicht der Raumordnung wäre es daher erforderlich, die Mindeststandards für das Angebot durch eine nachfrageorientierte Komponente zu ergänzen, die auch künftige Potenziale miteinschließt.

Vor diesem Hintergrund wird die Landesverkehrsreferentenkonferenz ersucht, die ÖV-Standards für Österreich in einem nächsten Schritt zu einem konsistenten Gesamtsystem der ÖV-Angebotsentwicklung unter Einschluss der Verkehrsnachfrage / Verkehrsnachfragepotenziale sowie von Qualitätsstandards weiter zu entwickeln.

ANHANG

Anhang 1: Abstimmung von Siedlungsentwicklung mit öffentlicher Verkehrserschließung – Raumordnungsgesetze

Anhang 2: Abstimmung von Siedlungsentwicklung mit öffentlicher Verkehrserschließung – Landesraumordnungsprogramme und -pläne

Anhang 3: Abstimmung von Siedlungsentwicklung mit öffentlicher Verkehrserschließung – Richtlinien, Leitfäden, Planungsgrundlagen

Anhang 4: Abstimmung von Siedlungsentwicklung und öffentlicher Verkehrserschließung in Wien

Legende:

Gelb markierte Textpassagen kennzeichnen Begriffe mit Präzisierungsbedarf

Rot markierte Textpassagen weisen auf essentielle Regelungen hin

Im Folgenden werden nur jene Instrumente dargestellt, die der Raumordnungskompetenz zuzuordnen sind. Straßengesetze, Landesverkehrskonzepte oder andere Instrumente, die außerhalb des Kompetenzbereichs der Raumordnung liegen, wurden nicht analysiert.

Anhang 1:

Abstimmung von Siedlungsentwicklung mit öffentlicher Verkehrserschließung – Raumordnungsgesetze

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
<p>Raumordnungsgesetze</p> <p>Verordnung zum Landesentwicklungsprogramm Burgenland 2011</p> <p>Kärntner Gemeindeplanungsgesetz</p>	<p>Keine Aussagen zur Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung</p> <p>LEP 2011:</p> <p>1. Grundsätze der räumlichen Entwicklung des Burgenlandes</p> <p>1.5 Nachhaltige Raumnutzung mit hoher Versorgungs- und Mobilitätsqualität erreichen.</p> <p>... Raumordnung und Verkehrsplanung sind dabei aufeinander abzustimmen</p> <p>2.3.2.3 Raumordnung und Verkehrsplanung sind aufeinander abzustimmen</p> <p>2.3.2.4 bis 2.3.2.7</p> <p>→ Anforderung der Raumentwicklung an den Verkehr</p> <p>2.3.2.8</p> <p>... Daraus resultiert auch in verkehrlicher Hinsicht die stärkere Notwendigkeit der kompakten und verdichteten Siedlungsentwicklung</p>	<p>Keine Aussagen zu Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung</p> <p>Gemeindeplanungsgesetz:</p> <p>§ 8 Sonderwidmung (7) Flächen für Einkaufszentren müssen als Sonderwidmung festgelegt werden. Bei der Festlegung einer Sonderwidmung ist überdies auf ...</p> <p>... einschließlich des Umstandes der Vermeidung unnötiger Verkehrsbelastung sowie der Erreichbarkeit mit Linien des öffentlichen Personenverkehrs Bedacht zu nehmen</p>	<p>§ 1 (2) Bei der Vollziehung der Gesetze sollen folgende Grundsätze beachtet werden:</p> <p>1. Generelle Leitziele</p> <p>e) Bedachtnahme auf die Verkehrsauswirkungen bei allen Maßnahmen in Hinblick auf</p> <ul style="list-style-type: none"> • möglichst geringes Verkehrsaufkommen • Verlagerung des Verkehrs zunehmend auf jene Verkehrsträger, welche die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben <p>3. Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung</p> <p>b) Anstreben einer möglichst flächensparenden verdichteten Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, sowie Bedachtnahme auf die Erreichbarkeit</p>	<p>§ 18 Flächenwidmungsplan mit örtlichem Entwicklungskonzept:</p> <p>(3) Das ÖEK ... hat grundsätzliche Aussagen zu enthalten über</p> <p>2. das Verkehrskonzept mit den geplanten Infrastrukturmaßnahmen der Gemeinde im Bereich der örtlichen Verkehrserschließung</p>	<p>§ 2 Raumordnungsziele und -grundsätze</p> <p>(2) Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten</p> <p>3. Vermeidung von Zersiedelung</p> <p>7. Orientierung der Siedlungsentwicklung an den Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs und sonstiger Infrastruktureinrichtungen und Beachtung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit dieser Einrichtungen</p> <p>§ 28 Widmungsgebote und -verbote</p> <p>(4) Als Bauland sollen nur Flächen ausgewiesen werden, die der geplanten hauptsächlichlichen Verwendung entsprechend</p> <p>2. mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausreichend erschlossen sind</p> <p>§ 75 Entscheidung der Aufsichtsbehörde</p> <p>(1) Für die aufsichtsbehördliche Genehmigung und Kenntnis-</p>	<p>§ 3 (1) Raumordnungsgrundsätze</p> <p>2. Die Nutzung der Grundflächen hat unter Beachtung eines sparsamen Flächenverbrauchs, einer wirtschaftlichen Aufschließung ... zu erfolgen. Die Zersiedelung der Landschaft ist zu vermeiden.</p> <p>(2) Dabei sind folgende Ziele abzuwägen:</p> <p>8. Entwicklung der Siedlungsstruktur</p> <p>g) im Einzugsbereich öffentlicher Verkehrsmittel</p> <p>§ 2 Begriffsbestimmungen</p> <p>5. Ausreichende Bedienungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr: wertägliche Taktfrequenz zumindest 30 Min. während der Öffnungszeiten der Einrichtung (z. B. Einkaufszentrum), Haltestelleneinzugsbereich 300 m)</p>	<p>§ 1 Aufgaben und Ziele der überörtlichen Raumordnung sind insbesondere:</p> <p>i) eine Verteilung der Standorte von Betrieben und Einrichtungen, die im gesamten Einzugsbereich eine möglichst einfache und rasche Erreichbarkeit, insbesondere mit öffentlichen Verkehrsmitteln, gewährleistet</p> <p>j) die möglichst umweltgerechte Deckung der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft, insbesondere der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs, sowie die Vermeidung von unnötigen Verkehr</p> <p>§ Raumordnungsprogramme für Einkaufszentren</p> <p>(3) Die Widmung von Sonderflächen für Einkaufszentren des Betriebstyps A (überwiegend ohne Pkw transportierbare</p>	<p>§ 2 Raumplanungsziele</p> <p>g) die äußeren Siedlungsränder sollen nicht weiter ausgedehnt werden</p> <p>i) räumlichen Strukturen, die zu unnötigen motorisierten Individualverkehr führen, ist entgegenzuwirken</p> <p>§ 13 Bauflächen</p> <p>2) Als Bauflächen dürfen nicht gewidmet werden Flächen,</p> <p>b) deren Erschließung unwirtschaftliche Aufwendungen, insbesondere für die Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Energieversorgung oder Verkehrsanbindungen erforderlich machen würden.</p> <p>§ 15 Einkaufszentren</p> <p>9) Abweichend von den Abs. 1, 7 und 8 ist die Einrichtung eines Einkaufszentrums im Kerngebiet ohne Bestehen einer besonderen Widmung zu-</p>

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
	<p>2.6 Siedlungsstruktur</p> <p>2.6.6 Neue Siedlungsgebiete sind nur dort und unter dem Aspekt der nachhaltigen Siedlungsentwicklung auszuweisen, wo eine gute Erschließung durch den öffentlichen Verkehr und eine wirtschaftliche Ver- und Entsorgung gewährleistet ist.</p> <p>4.1.2 Besondere Bestimmungen zu ausgewählten Widmungskategorien</p> <p>4.1.2.1 Bauland Neuwidmungen sind nach Möglichkeit im Einzugsbereich von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs auszuweisen. Insbesondere in Streusiedlungsgebieten sind neue Baulandausweisungen nur zur Ergänzung und Abrundung bestehender Siedlungsgruppen zulässig.</p>		<p>öffentlicher Verkehrsmittel und den verstärkten Einsatz von Alternativenergien</p> <p>f) Bedachtnahme auf die Möglichkeit eines Bahnanschlusses bei Betriebs- und Industriezonen</p> <p>§ 14 Flächenwidmungsplan</p> <p>8. Wohnbauland ist unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Siedlungsstruktur an bestehendes Siedlungsgebiet so anzuschließen, dass geschlossene und wirtschaftlich erschließbare Ortsbereiche entstehen</p> <p>4. Im Wohnbauland ist die Siedlungsstruktur durch Wohn dichteklassen näher zu bestimmen</p> <p>16. ... Zentrumszonen müssen weiter folgende Kriterien aufweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> eine gute Verkehrsanbindung im individuellen und / oder öffentlichen Verkehrsnetz, welche auch die Ansiedlung von 		<p>nahme gelten folgende Versagungsgründe:</p> <p>5. Nichtbeachtung der Raumordnungsgrundsätze (siehe § 2 (2) 7!)</p>	<p>31. Siedlungsschwerpunkt</p> <p>... Siedlungsschwerpunkte bündeln die Entwicklung im Hinblick auf einen sparsamen Umgang mit der Ressource Boden, tragen zur Minimierung der Kosten für technische und soziale Infrastruktur bei und begünstigen den Ausbau bzw. die Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs, Siedlungsschwerpunkte aus überörtlicher Sicht sind im Regionalplan festgelegte Vorrangzonen der Siedlungsentwicklung.</p> <p>40. Zersiedelung: eine unregelmäßige und umstrukturierte Siedlungsentwicklung (Bebauung) außerhalb der Grenzen bestehender Verbesserungen oder in Form des Wachstums sporadischer Siedlungszusätze, wenn nicht im Rahmen einer planmäßigen Vorausschau eine Bebauung aus</p>	<p>Waren) ist nur innerhalb von Kernzonen von Gemeinden oder Teilen von Gemeinden zulässig. Als Kernzonen dürfen Zonen festgelegt werden, die</p> <p>c) über eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr verfügen</p> <p>6) Im RO-Programm kann überdies bestimmt werden, dass die Widmung von Sonderflächen für EKZ eines Betriebstyps oder beider Betriebstypen nur zulässig ist, wenn</p> <p>3) die Anbindung der betreffenden Grundflächen an den öffentlichen Personennahverkehr bestimmten Anforderungen entspricht.</p> <p>§ 27 Aufgaben und Ziele der örtlichen Raumordnung</p> <p>(2) Ziele der örtlichen Raumordnung sind insbesondere</p> <p>a) ... Anordnung und Gliederung der Bebauung, insbesondere des Baulands im</p>	<p>lässig sofern</p> <p>a) die Verkaufsfläche insgesamt 1.500 m² nicht überschreitet und</p> <p>b) die Verkaufsfläche für Lebensmittel 600 m² nicht überschreitet.</p> <p>§ 15 a Sonstige Handelsbetriebe</p> <p>2) Auf anderen als besondere Flächen nach Abs. 1, ausgenommen in Kerngebieten, dürfen sonstige Handelsbetriebe nicht errichtet werden.</p>

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
			Handelseinrichtungen zulässt			<p>funktionellen und standortbezogenen Gegebenheiten begründbar ist. § 22 Inhalt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (5) Im Entwicklungsplan sind festzulegen ... Dabei sind die Ziele der dezentralen Konzentration zu berücksichtigen. Eine räumliche Schwerpunktsetzung ist durch Festlegung von Siedlungsschwerpunkten festzulegen. Die dem Bedarf nach Abs. 4 entsprechenden Entwicklungsreserven sind vorrangig in den Siedlungsschwerpunkten festzulegen. Hierfür sind folgende Kriterien heranzuziehen: Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr, gute Erreichbarkeitsverhältnisse für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, ausreichende Versorgung mit öffentlichen und privaten Diensten und technischer Infrastruktur sowie geeignete Umweltbedingungen.</p>	<p>Hinblick auf die Erfordernisse der verkehrsmäßigen Erschließung insbesondere auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. f) die Vorsorge für eine zweckmäßige und bodensparende verkehrsmäßige Erschließung der bebauten und zu bebauenden Gebiete unter besonderer Berücksichtigung auch der Erfordernisse des öffentlichen Verkehrs sowie des Fußgänger- und Radverkehrs</p>	

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
						<p>§ 30 Baugebiete (1) Als Baugebiete kommen in Betracht 6.b) Gebiete für Einkaufszentren 2, das sind Flächen für Einkaufszentren, die in ihrem Warensortiment keine Lebensmittel führen. Voraussetzung für diese Festlegung sind zusätzlich</p> <p>- eine ausreichende Bedienungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr in der Kernstadt Graz, in den regionalen Zentren und teilregionalen Zentren mit mehr als 5.000 Einwohnern</p> <p>§ 38 Verfahren zur Erlassung und Änderung eines Flächenwidmungsplanes (10) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn</p> <p>1. ... insbesondere den Bestimmungen dieses Gesetzes, wie den darin enthaltenen Raumordnungsgrundsätzen widersprochen wird (§ 3 (2g))</p>		

Anhang 2:

Abstimmung von Siedlungsentwicklung mit öffentlicher Verkehrserschließung – Landesraumordnungsprogramme und -pläne

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
<p>Landesraumordnungsprogramm OÖ 1998 Verordnung</p> <p>Landesentwicklungskonzept NÖ 2004 – Beschluss der Landesregierung</p> <p>Salzburger Landesentwicklungsprogramm 2003 – Verordnung</p> <p>Raumordnungsplan ZukunftsRaum-Tirol 2011 – Beschluss der Landesregierung</p> <p>Landesentwicklungsprogramm für die Steiermark – Verordnung 2009</p> <p>Landesentwicklungsleitbild für die Steiermark – Beschluss der Landesregierung 2013</p> <p>Verordnung von regionalen RO-Programmen (Steiermark)</p> <p>STRALEIK – Räumliche Strategie zur Landesentwicklung Kärntens – Beschluss der Landesregierung 2008</p>		<p>Ziele:</p> <p>Flächendeckende Erreichbarkeit mit definierter Mindestqualität für Regionen und Gebiete außerhalb der Zentren, in denen ÖV-Angebote weitgehendst öffentlich finanziert werden müssen</p> <p>Forcieren von Siedlungsentwicklung und Nutzungsverdichtung an hochrangigen regionalen Knotenpunkten des ÖV-Netztes</p> <p>Maßnahmen:</p> <p>Siedlungsentwicklung an hochrangigen ÖV-Haltestellen forcieren, Freiflächen zwischen den Siedlungen offenhalten</p> <p>Gezielte Verdichtung an Siedlungsschwerpunkten auch unterhalb der Ebene der regionalen Verkehrsknoten</p>	<p>Landesentwicklungskonzept 2004:</p> <p>Kapitel 3</p> <p>Generelles Leitbild</p> <p>3.3 Nachhaltige, umweltverträgliche und schonende Nutzung der natürlichen Ressourcen</p> <ul style="list-style-type: none"> Um nachhaltige Entwicklung zu unterstützen, sind verkehrssparende Raumstrukturen anzustreben und dem öffentlichen Verkehr Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen. <p>Kapitel 5.5 Siedlungsentwicklung</p> <p>Ziele für eine integrierte Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dezentrale Konzentration <p>Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist auf siedlungsräumliche Schwerpunktbildung und auf die Erreichbarkeit durch</p>	<p>LAROP 1998:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die weitere räumliche Nutzung im städtischen Umlandbereich soll sich an lokalen Zentren und am öffentlichen Nahverkehrssystem orientieren. Gut erreichbare Standorte für zentrale Einrichtungen sollen durch die Flächenwidmungsplanung gesichert und in Verkehrskonzepten, wobei der Erreichbarkeit durch umweltfreundliche Verkehrsmittel besonderes Augenmerk zu schenken ist, berücksichtigt werden. In dicht besiedelten Gebieten ist eine Strukturverbesserung anzustreben durch <p>- Verdichtung der Wohnbebauung im fußläufigen Einzugsbereich öffentlicher</p>	<p>Salzburger Landesentwicklungsprogramm 2003:</p> <p>5. Ziele und Maßnahmen zur Ordnung und Entwicklung der Landesstruktur</p> <p>A. Definitionen</p> <p>ÖV-Einzugsbereich: Unter ÖV-Einzugsbereich werden in diesem Programm jene Flächen im Nahbereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bahnhaltstellen und Bushaltstellen) verstanden, die von der Wohnbevölkerung zu Fuß erreichbar sind. Als Größenordnung gilt dafür eine Entfernung von ca. 500 m in der Ebene bei Bushaltstellen und ca. 1.000 m bei Bahnhaltstellen.</p> <p>B1 Siedlungsentwicklung und Standortkriterien</p> <p>Ziele:</p> <p>(2) Konzentration der Siedlungsentwicklung</p>	<p>Landesentwicklungsprogramm 2009:</p> <p>§ 7 Landesweite Grundsätze und weiterführende Festlegungen, die in den regionalen Entwicklungsprogrammen und in der örtlichen Raumordnung umzusetzen sind:</p> <p>(2) Abgrenzung von Vorrangzonen in den regionalen Entwicklungsprogrammen:</p> <p>1. Vorrangzonen für die Siedlungsentwicklung, das sind Siedlungsschwerpunkte bzw. Bereiche mit innerstädtischer Bedienungsqualität im öffentlichen Personennahverkehr sowie entlang der Hauptlinien des öffentlichen Personennahverkehrs.</p> <p>Landesentwicklungsleitbild:</p> <p>keine Festlegungen zur Siedlungsentwicklung mit ÖV-Er-</p>	<p>ZukunftsRaum_Tirol 2011:</p> <p>2.1 Grundprinzipien der Landesentwicklung</p> <p>... Dabei unterstützen wir Raumstrukturen, die eine gute Vernetzung der verschiedenen Bedürfnisse der Bevölkerung (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung, Erholung, ...) auf möglichst kurzen Wegen ermöglichen.</p> <p>Kompakte Siedlungsentwicklung – Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Erschließbarkeit der Siedlungen bzw. Siedlungserweiterungen im öffentlichen Verkehr muss zumindest in dichter besiedelten Teilen des Landes gewährleistet sein, um eine gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Einrichtungen der Daseinsvorsorge auch ohne Pkw zu gewährleisten. 	<p>Landesraumpläne gemäß § 6 Raumplanungsgesetz</p> <p>Festlegung von Einkaufszonen für Einkaufszentren:</p> <p>Kriterien für die Auswahl von regional bedeutsamen Ortszentren und zur Abgrenzung von Eignungszonen für Einkaufszentren</p> <p>- leichte Erreichbarkeit sowohl durch den motorisierten Individualverkehr als auch durch den öffentlichen Verkehr</p>

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
		<p>Gesetzliche Festlegung von Erreichbarkeiten bei der Ausweisung von neuem Bauland, Orientierung des Wohnbaus an der Sicherstellung von Mindestdichten im Einzugsbereich von ÖV-Haltestellen (Lage, erforderliche Dichte)</p> <p>Nutzung der Wohnbauförderung als Instrument für Anreize z.B. im Bereich verdichteter Bauformen</p>	<p>öffentliche Verkehrsmittel (insbesondere Eisenbahn) auszurichten</p>	<p>Nahverkehrsmittel</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Deckung des Flächenbedarfs für die Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum soll vorrangig in den regionalen und lokalen Zentren erfolgen. <p>Die Erschließungsmöglichkeiten mit zu berücksichtigen.</p>	<p>an geeigneten Standorten möglichst im Bereich leistungsfähiger ÖV-Systeme</p> <p>Maßnahmen:</p> <p>(6) Außerhalb des ÖV-Einzugsbereichs soll eine Baulandwidmung nur mit besonderer Begründung und nur dann erfolgen, wenn die notwendige Infrastruktur (Wasser-, Abwasser-, Energieversorgung und dgl.) vorhanden ist.</p> <p>B.2. Bebauung und historische Zentren</p> <p>Maßnahmen:</p> <p>(2) Im Einzugsbereich eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrsmittels sollen verdichtete Siedlungsgebiete vorgesehen werden.</p> <p>E.2. Soziale Infrastruktur (Bildung, Gesundheit, Kultur, Soziales)</p> <p>Maßnahmen:</p> <p>(3) Die Neuansiedlung von größeren Einrichtungen der sozialen Infrastruktur soll bevorzugt an Standorten mit leistungsfähiger und</p>	<p>schließung</p> <p>Regionale RO-Programme (Beispiel Leibnitz)</p> <ul style="list-style-type: none"> Vorrangzonen für die Siedlungsentwicklung sind die regionalen Siedlungsschwerpunkte bzw. die Bereiche entlang der Hauptlinien des öffentlichen Personennahverkehrs. Es gelten folgende Zielsetzungen: Entwicklung einer funktionsdurchmischten, auf bestehende Nahversorgungseinrichtungen und die Möglichkeiten des öffentlichen Regionalverkehrs, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs abgestimmten Siedlungsstruktur auf regionaler und Gemeindeebene <p>Es gelten folgende Festlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zur flächensparenden Siedlungsentwicklung darf für Baugebiete entlang der Hauptlinien des öffentlichen Perso 	<p>Verkehr und Mobilität:</p> <p>Ziele:</p> <p>Priorität für den öffentlichen Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> Auf jeden Fall müssen Lösungen im öffentlichen Verkehr sinnvoll auf die Siedlungsstruktur abgestimmt sein, was eine enge Zusammenarbeit von Raum- und Verkehrsplanung erfordert. <p>Schlüsselmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die noch stärkere Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs und weiterer umweltfreundlicher Verkehrsmittel in der Raumordnung, um für die zu erwartende Verteuerung der fossilen Energieträger besser gewappnet zu sein; eine noch bessere Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung. Dazu ist an vorhandenen oder entwickelbaren Achsen des 	

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
Sachprogramm Standortentwicklung für Wohnen und Arbeiten im Salzburger Zentralraum 2009					<p>attraktiver ÖV-Anbindung erfolgen.</p> <p>2. Leitbilder für die Siedlungsentwicklung im Zentralraum</p> <ul style="list-style-type: none"> Konzentration und Verdichtung der Siedlungsentwicklung entlang des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs <p>3.2 Leitbild „Wohnen und Arbeiten in einer Region der kurzen Wege“</p> <p>(1) Benachteiligungen von weniger mobilen Bevölkerungsgruppen sind zu vermeiden</p> <p>(2) Bei der Siedlungsentwicklung sind kurze Arbeits- und Versorgungswege anzustreben</p> <p>3.2.2 Maßnahmen</p> <p>(1) Es sollen über 50 % des ermittelten Wohnbaulandbedarfs in Siedlungsschwerpunkten ausgewiesen werden</p> <p>(2) Als Siedlungsschwerpunkte gelten jedenfalls die Hauptorte der Gemeinden</p> <p>(3) Darüber hinaus können Siedlungs-</p>	<p>nennahverkehrs in den Flächenwidmungsplänen der Gemeinden innerhalb eines 300 m Einzugsbereichs von Haltestellen und vollsortierten Lebensmittelgeschäften die Mindestbebauungsdichte von 0,3 nicht unterschritten werden.</p> <p>Örtliche Siedlungsschwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> In Ergänzung zu den im Regionalplan festgelegten Vorrangzonen für die Siedlungsentwicklung können die Gemeinden im Rahmen der örtlichen Raumplanung örtliche Siedlungsschwerpunkte festlegen. Dafür gelten folgende Mindestvoraussetzungen: Ein Siedlungsansatz mit kompakter zusammenhängender Struktur und mindestens 10 bestehenden nicht landwirtschaftlichen Betrieben zugehörigen Wohneinheiten muss vorhanden sein. 	<p>öffentlichen Verkehrs eine verdichtete Bebauung zu realisieren. Siedlungsstrukturen (inkl. Gewerbestandorte), die faktisch nur mit dem motorisierten Individualverkehr erschlossen werden können, sind hingegen weitestgehend zu vermeiden.</p>	

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
					<p>schwerpunkte festgelegt werden, wenn sie folgenden Kriterien entsprechen: fußläufige Erreichbarkeit einer leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels (gemäß Vorgaben Landesentwicklungsprogramm)</p> <p>3.3 Leitbild „Konzentration und Verdichtung der Siedlungsentwicklung entlang des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs“</p> <p>3.3.1 Ziele</p> <p>(2) Standorte für überörtlich bedeutende Einrichtungen sollen im fußläufigen Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltestellen eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels liegen</p> <p>3.2.2 Maßnahmen</p> <p>(1) Im fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel sollen Flächen für maßvoll verdichtete Siedlungen erfolgen</p> <p>(2) Bei Siedlungen im fußläufigen Einzugsbereich von S-Bahn-</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Geeignete Flächen für die Erweiterung bestehender Siedlungsschwerpunkte fehlen. Außerhalb von im Regionalplan bzw. im Rahmen der örtlichen Raumplanung festgelegten Siedlungsschwerpunkte sind folgende Baulandausweisungen unzulässig <ul style="list-style-type: none"> - Ausweisung neuer Baugebiete - großflächige Baulanderweiterungen, die auch bei mehrmaligen Änderungen insgesamt 3.000 m² überschreiten 		

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
					<p>halten soll unter Voraussetzung einer entsprechenden strukturellen Eignung eine Mindestdichte von 0,5 GFZ angestrebt werden</p> <p>3.4 Leitbild „Sicherung bedarfsgerechter Standorte für Erwerbsmöglichkeiten“</p> <p>3.4.2 Maßnahmen</p> <p>(1) Die Ausweisung von Flächen zur Ansiedlung größerer Arbeitsplatzpotenziale, soll an Standorten erfolgen, die</p> <ul style="list-style-type: none"> • mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen sind 			

Anhang 3:

Abstimmung von Siedlungsentwicklung mit öffentlicher Verkehrserschließung – Richtlinien, Leitfäden, Planungsgrundlagen

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	
<p>Leitfaden Bauland außerhalb des Einzugsbereiches des öffentlichen Verkehrs des Landes Salzburg 2010</p> <p>Energieausweis für Siedlungen in Niederösterreich</p> <p>Interne Dienstanweisungen</p> <p>Richtlinien</p>			<p>Energieausweise für Siedlungen:</p> <p>Berechnungsmodul für Gemeinden und PlanerInnen. Dieses Instrument wird auf freiwilliger Basis verwendet und ermöglicht den Gemeinden:</p> <ul style="list-style-type: none"> eine Kosten- und Energieaufwandberechnung für geplante Siedlungserweiterungen einen anschließenden Vergleich verschiedener Erschließungs- oder Bebauungsvarianten sowie verschiedener Siedlungserweiterungsgebiete die Darlegung der Kosten- und Energieaufwendungen für Siedlungserweiterungen <p>Bewertungskriterien sind u. a. die Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle und das ÖV-Intervall</p>		<p>Checkliste für die besondere Begründung von Standorten außerhalb des Einzugsbereiches des öffentlichen Verkehrs – Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> der Standort wird von einem Bedarfsbus oder Sammeltaxi erschlossen eine fußläufige Erreichbarkeit liegt zwar geringfügig außerhalb der im LEP formulierten Entfernungen, es handelt sich jedoch um Haltestellen leistungsfähiger ÖV-Systeme (Kategorie der Bedienung A bis C gemäß Landesmobilitätskonzept) der Standort weist nachweislich im Vergleich zum übrigen Gemeindegebiet eine hohe Umweltqualität auf (keine Lärmbelastung, 	<p>Checkliste für die besondere Begründung / Richtlinien zur Präzisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bereiche entlang der Hauptlinien des öffentlichen Personennahverkehrs: größere zusammenhängende Gebiete mit 1.000 m Entfernung zum nächsten Bahnhof und 300 m Entfernung zur nächsten Bushaltestelle unter Voraussetzung dass diese zumindest 49 Zug- bzw. Buspaare pro Tag aufweisen. Anbindung an den öffentlichen Verkehr in örtlichen Siedlungsschwerpunkten: Mindestangebot von 5 Kurspaaren / Tag 	<p>Interne Dienstanweisung / Richtlinien zur Präzisierung:</p>	<p>Informelle Richtwerte für interne Begutachtungen: 300 m fußläufiger Haltestelleneinzugsbereich und Stundentakt als Qualitätsstandards für eine gute ÖV-Erschließung. Die Gutachten haben in den aufsichtsbehördlichen Verfahren nur die Bedeutung von Stellungnahmen und müssen nicht berücksichtigt werden.</p>	<p>Beschluss der Rheintal-Konferenz (Land und Gemeinden)</p> <p>Siedlung und Mobilität Leitsätze:</p> <p>S2 Öffentlicher Verkehr ist Rückgrat der räumlichen Entwicklung</p> <p>S2_1 Öffentlicher Verkehr mit städtischem Angebot, Stadt-Bahn mit dichtem Takt und eventuell zusätzlichen Haltestellen bilden das Rückgrat der regionalen Entwicklung</p> <p>S3 Siedlung und Verkehr sind abgestimmt: Nutzungsart und Nutzungsdichte richten sich nach dem Verkehrsangebot</p> <p>S3_1 Entwickeln hoher Baudichten und Nutzungsvielfalt an ÖV-Knoten</p> <p>Definition der Erschließungsgüte durch den öffentlichen Verkehr und Darstellung in einer Leitbildkarte:</p>

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
					<p>gute Besonnung, etc.),</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Baulandausweisung dient der Schaffung kompakter Siedlungen (im Bauland) mit klar definierten Grenzen zum Außenraum – z. B. in Form einer Arrondierung, • die Gemeinde verfügt nachweislich (Nachweis über Gespräche mit Grundbesitzern, Bürgerinformation, etc.) über keine geeigneten Alternativstandorte, • die Baulandausweisung liegt im fußläufigen Einzugsbereich (500 m – Gehzeit max. 5 – 7 Minuten) einer sozialen Infrastruktur (z. B. Volksschule) und fördert deren Erhaltung, • der Standort liegt im fußläufigen Einzugsbereich (500 m – Gehzeit max. 5 – 7 Minuten) von sonstigen Einrichtungen der Grundversorgung (z. B. 			<p>Die Erschließungsgüte ergibt sich aus Haltestellenkategorien (Intervalle / Takt) und der Haltestellen-erreichbarkeit (< 300 m, 300 – 500 m, 501 – 750 m). Aus der Kombination entstehen Erschließungsgüteklassen, denen Nutzungen zugeordnet werden. Damit kann sowohl die bestehende Nutzung als auch die Flächenwidmung beurteilt werden. Die Karte der ÖV-Erschließungsqualität und die Zuordnung von Nutzungen zu den Erschließungsgüteklassen dient den Gemeinden als Orientierungsinstrument</p> <p>Ziele der Raumplanung zu EKZ (Beschluss der Landesregierung): räumlichen Strukturen, die zu unnötigen motorisierten Individualverkehr führen, ist entgegenzuwirken. Bei der verkehrsplannerischen Begutachtung von Einkaufs-</p>

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
					<p>Nahversorger) und fördert deren Erhaltung,</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Standort liegt im fußläufigen Nahbereich zu Arbeitsplatzzentren (mind. 100 Apl. 1.000 m, max. Gehzeit 15 Min.), • eine fußläufige Erreichbarkeit liegt zwar geringfügig außerhalb der im LEP formulierten Entfernungen, eine verkehrssichere Erreichbarkeit des Ortszentrums durch Fuß- und Radweg ist jedoch gegeben. <p>Im Rahmen der Einzelfallbeurteilung ist das Vorhandensein mehrerer Kriterien (mindestens fünf inklusive technische Voraussetzungen) erforderlich.</p> <p>Begriffserklärung: ÖV-Einzugsbereich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Als ÖV-Einzugsbereich wird der Nahbereich zu Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs verstanden. Als 			<p>zentren ist in Bezug auf die Grundsätze und Ziele der „Verkehrsplanung Vorarlberg“ nach strengen Maßstäben zu prüfen, wie unnötige Verkehrsbelastungen vermieden werden könnten. Bei allen Standortentscheidungen wird eine zweckentsprechende Verkehrsinfrastruktur (einschließlich Fuß- und Radwegverbindungen) sowie eine in Bezug auf das Einzugsgebiet befriedigende Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorausgesetzt.</p>

Instrumente	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
					<p>Richtgröße gelten die im Landesentwicklungsprogramm definierten Größen. Diese Haltestellen müssen eine ausreichende Bedienungsqualität aufweisen und von der Bevölkerung zu Fuß in zumutbarer Zeit erreicht werden können. Unter ausreichender Bedienungsqualität ist der im Landesmobilitätskonzept definierte Mindestbedienungsstandard für Bahn und Bus zu verstehen.</p>			

Anhang 4: Abstimmung von Siedlungsentwicklung und öffentlicher Verkehrserschließung in Wien

Instrumente	Ziele und Maßnahmen
Wiener Bauordnung	§ 2 Abs. 7: Verpflichtung über das Verhältnis der Entwürfe des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes zu Planungsvorstellungen, die in Beschlüssen des Gemeinderats (z.B. Stadtentwicklungsplan und Masterplan Verkehr) dargelegt sind, auch als Grundlage für die Beschlussfassung in den politischen Gremien, zu berichten.
Stadtentwicklungsplan 2005 (Gemeinderatsbeschluss)	Ziele: <ul style="list-style-type: none"> • Kompakte Siedlungsentwicklung ausgerichtet auf die hochrangigen Linien des öffentlichen Verkehrs • Nutzung von „Brownfields“ vor „Greenfields“
Masterplan Verkehr 2003 (Gemeinderatsbeschluss)	Ziele: <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsvermeidung durch mobilitätssparende Stadtentwicklung und Raumordnung • Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs von 34 % auf 40 % bis 2020 • Verkehrsverlagerung im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr zu Gunsten des ÖV
Infrastrukturkommission	Beurteilung von Stadtentwicklungsvorhaben mit einem deutlichen Anteil an Wohnungen zur bedarfsorientierten rechtzeitigen, technisch und ökonomisch machbaren Realisierung der technischen und sozialen Infrastruktur. Standorte mit bereits guter ÖV-Erschließung haben Einfluss auf die Bewertung von Stadtentwicklungsgebieten bzw. deren Priorisierung.
Wiener Garagengesetz	§ 48: Stellplatzregulativ Für räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes mit sehr guter ÖV-Erschließung können im Bebauungsplan im Sinne des Stellplatzregulativs besondere Anordnungen über das Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen getroffen werden und damit eine starke Reduktion der Stellplatzverpflichtung herbeigeführt werden. Damit wird zumindest indirekt die Zielrichtung der Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den ÖV unterstützt.