

BAHNRAUM

SCHIENENORIENTIERTE SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND ERREICHBARKEITSOPTIMIERUNG

Das Forschungsprojekt BahnRaum beschäftigt sich mit der Frage, wie Siedlungsentwicklung und Bahninfrastruktur besser aufeinander abgestimmt werden können. Der Fokus des Projekts liegt auf den Planungs- und Abstimmungsprozessen, die zwischen verschiedenen Projektbeteiligten (z.B. Gemeinden, Land, Bahn, Projektentwicklern) notwendig sind, sowie den angewandten Strategien, Planungsinstrumenten und -methoden.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Entwicklung von Siedlungsstrukturen und der Bahninfrastruktur erfolgt oft ohne Abstimmung, mit der Folge, dass wichtige KundInnen von der Bahn nicht erreicht werden können. Mit der Studie konnten Prozesse aufgezeigt werden, bei denen die Abstimmung von Bahn und Siedlung erfolgreich war und welche Faktoren dafür ausschlaggebend waren. Dabei wurden vier Strategien identifiziert, die sowohl einzeln als auch kombiniert anwendbar sind.

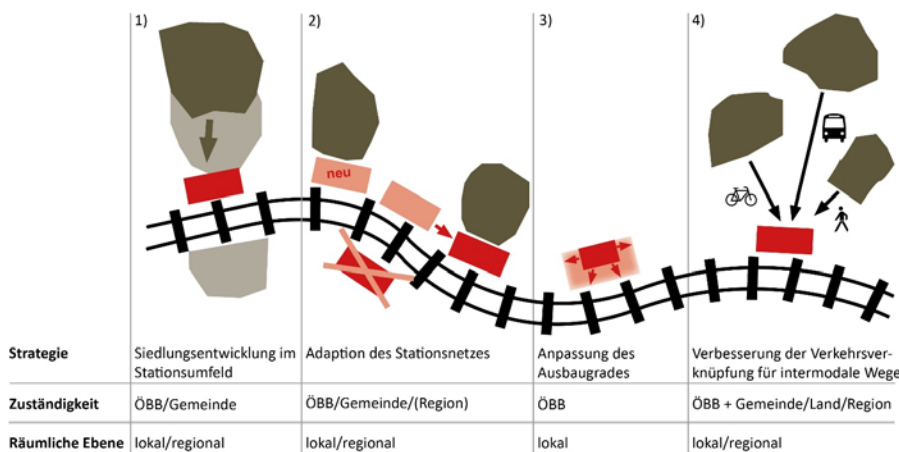


ABB 1: Strategien zur nachfrageorientierten Stationsentwicklung, modifiziert nach Rump 2004.

Facts:

- Laufzeit: 07/2015 - 06/2017

- Forschungskonsortium:

stadtland DI Sibylla Zech GmbH

Technische Universität Wien,
Department für Raumplanung,
Fachbereich Verkehrssystemplanung (IVS)

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik,
Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien

verkehrplus Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH

Das Umfeld jeder ist Verkehrsstation einzigartig, es lassen sich keine allgemeingültigen Aussagen treffen, welche Strategie bzw. Kombinationen von Strategien sich für bestimmte Stationstypen eignen. Für jeden Fall ist eine gesonderte Betrachtung notwendig. Ein zentrales Ergebnis der Studie ist, dass der Erfolg sehr wesentlich auf der Akteursebene entschieden wird. Ohne Bewusstsein der handelnden Institutionen, EntscheidungsträgerInnen und Personen (Land, Gemeinde, Bahn, Projektentwickler, Bevölkerung) kommen vorhandene Planungsinstrumente und –methoden nicht zum Einsatz. Bei einem ausgeprägten Verständnis der Zusammenhänge, werden hingegen die richtigen Instrumente und Methoden gewählt und beachtliche Fahrgaststeigerungen erreicht werden.

Kurzzusammenfassung

Problem

Das schienengebundene Verkehrssystem in Österreich entspricht weitgehend den Planungen und Umsetzungen des vor-vorherigen Jahrhunderts, obwohl sich die Raum- und Verkehrsstrukturen zwischenzeitlich stark gewandelt haben. Die Massenmotorisierung veränderte das Verkehrsangebot bei gleichzeitiger Vernachlässigung des Bahnverkehrs. Die Entwicklung von Siedlungen erfolgte meist ohne Berücksichtigung der Bahninfrastruktur. Die Folgen sind hohe Verkehrsbelastungen und geringe Auslastungen der Bahn.

Gewählte Methodik

Mehrere erfolgreiche Prozesse und Umsetzungen zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Bahninfrastruktur wurden analysiert, Handlungsmöglichkeiten für Gemeinden, Regionen sowie Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen abgeleitet und in Pilotregionen getestet.

Ergebnisse

Als Ergebnis konnte eine Reihe von Erfolgsfaktoren identifiziert werden, u.a.:

- Das Land motiviert Regionen und Gemeinden.
- Ein regionales Entwicklungskonzept ist ein wichtiger Ausgangspunkt.
- Zeitfenster für Entwicklungen (z.B. Verfügbarkeit von Grundstücken) werden erkannt und genutzt.
- Die Gemeinden engagieren sich aktiv.
- Verkehrsbetriebe beteiligen sich über die reine Bedarfsplanung hinausgehend aktiv an der Entwicklung der Bahn und ihres Umfelds.
- Es braucht engagiert handelnde Personen.
- Externe ExpertInnen unterstützen den Prozess.
- Frühzeitige und kontinuierliche Abstimmung zwischen bahnbetrieblichen Anforderungen und den Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde
- Die Steigerung der Fahrgastzahlen an Haltestellen erfordert die Berücksichtigung der „Hardware“ (Gebäude und Infrastruktur), und der „Software“ (Fahrplan, Service, Komfort).
- Die „richtigen“ Partner aus der Immobilienwirtschaft werden ausgewählt.

English Abstract

Currently settlement development in many Austrian municipalities is not oriented towards rail infrastructure. This practice makes a shift from car traffic towards more environmental friendly modes difficult. Goal of the BahnRaum project was to identify success factors in planning and implementation processes for integrated settlement and transportation development based on four strategies: settlement development towards railway stations, readjustment of the station network, upgrade of service provision in stations and enhancement of local and regional traffic connections towards stations. In course of the project, best-practice examples were analysed to identify success factors in planning and implementation processes. Moreover, measures and their potential effects were identified, discussed and summarized in a handbook. Central project findings are crucial structural and processual success factors which include:

- Municipalities take over an active role and are supported and motivated by the federal state
- Regional development concepts as important starting point for regional collaboration
- Windows of opportunity are recognized and used
- External experts are included in the process and "right" real estate developers are chosen
- Timely and continuous exchange between railway-operational preconditions and municipal development perspectives
- Transportation companies engage beyond the provision of basic transportation requirements in development of the station surroundings

Impressum:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

DI Dr. Johann Horvatits
Abt. IV/ST 2 Technik und Verkehrssicherheit
johann.horvatits@bmvit.gv.at

DI (FH) Andreas Blust
Abt. III/I4 Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
andreas.blust@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

ÖBB-Infrastruktur AG

Ing. Wolfgang Zottl, SAE
Streckenmanagement und Anlagenentwicklung
Stab LCM und Innovationen
wolfgang.zottl@oebb.at
www.oebb.at

ASFINAG

DI Eva Hackl
Manager International Relations und Innovation
eva.hackl@asfinag.at

DI (FH) René Moser
Leiter Strategie, Internationales und Innovation
rene.moser@asfinag.at
www.asfinag.at

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH

DI Dr. Christian Pecharda
Programmleitung Mobilität
Sensengasse 1, 1090 Wien
christian.pecharda@ffg.at
www.ffg.at

Oktober, 2017