

BahnRaum

Schienerorientierte Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeitsoptimierung

Planungshandbuch

Oktober 2017

ÜBERBLICK DES PROJEKTES

Projekttitlel	BahnRaum - Schienenorientierte Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeitsoptimierung
Auftraggeber	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) ÖBB Infrastruktur AG
Programmlinie	Verkehrsinfrastruktur F&E Dienstleistung – 4. Ausschreibung (VIF2014)
Laufzeit	Juli 2015 – Juni 2017
Projektteam	<p>stadtland Dipl.-Ing. Sibylla Zech GmbH (Projektleitung)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dipl.-Ing. Herbert Bork • Dipl.-Ing. Stefan Müllechner <p>Technische Universität Wien, Department für Raumplanung, Fachbereich für Verkehrssystemplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. Ing. Martin Berger • Univ.Ass. Dipl.-Ing. Fabian Dörner <p>Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ao.Univ.Prof. Mag. Dr. Günter Emberger • Proj.Ass. MEng. Takeru Shibayama <p>Verkehrsplanung GmbH</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dipl.-Ing. Mag. Mario Platzer • DI Msc. Steve Groessl • DI Emanuel Selz

INHALTSVERZEICHNIS

Überblick des Projektes	2
1 Einleitung.....	4
1.1 Motivation und Hintergrund, Projektübersicht.....	4
1.2 Lessons learned	5
2 Überblick über die Strategien.....	6
2.1 Rahmenbedingungen.....	7
2.1.1 Barrieren.....	7
2.1.2 Anreize zur Änderung formeller und informeller Institutionen	8
2.2 AkteurInnen	8
3 Handlungsmöglichkeiten.....	10
3.1 Strategie 1: Siedlungsentwicklung im Stationsumfeld	10
3.1.1 Aufgabenstellung und Herausforderung.....	10
3.1.2 Good Practice Beispiel	11
3.1.3 AkteurInnen und Prozess.....	13
3.1.4 Handlungsmöglichkeiten.....	15
3.2 Strategie 2: Adaption des Stationsnetzes.....	17
3.2.1 Aufgabenstellung und Herausforderung.....	17
3.2.2 Good Practice Beispiel	18
3.2.3 AkteurInnen und Prozess.....	19
3.2.4 Handlungsmöglichkeiten.....	20
3.3 Strategie 3: Änderung der Ausstattungsqualität	21
3.3.1 Aufgabenstellung und Herausforderung.....	21
3.3.2 Good Practice Beispiel	21
3.3.3 AkteurInnen und Prozess.....	22
3.3.4 Handlungsmöglichkeiten.....	23
3.4 Strategie 4: Verbesserung der intermodalen Verknüpfung.....	25
3.4.1 Aufgabenstellung und Herausforderung.....	25
3.4.2 Good Practice Beispiel: Bahnhof Dornbirn	27
3.4.3 AkteurInnen und Prozess.....	29
3.4.4 Handlungsmöglichkeiten.....	31

1 EINLEITUNG

1.1 Motivation und Hintergrund, Projektübersicht

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. Durch die Massenmotorisierung seit den 1950er Jahren veränderten sich sowohl das Verkehrsangebot durch Bau neuer Straßen, Knotenpunkten, Parkplätze etc. und gleichzeitiger Vernachlässigung des Bahnverkehrs als auch die Siedlungsstrukturen massiv. Zersiedelung, geringe Dichten (Bevölkerung, Arbeitsplätze etc.), räumliche Funktionstrennung, Wegzug in die Peripherie etc. führten zu autogerechten Siedlungsstrukturen mit steigendem Aufwand für Erschließung, Ver- und Entsorgung und Energiekosten sowie negativen Umwelt- und Umfeldauswirkungen wie Unfälle, Verkehrslärm, Feinstaub, Trennwirkung etc.

Um diesen kritischen Entwicklungstrend umzukehren, ist es notwendig, die Siedlungsentwicklung und die Bahninfrastruktur gezielter aufeinander abzustimmen. Wie dies erreicht werden kann, welche Rahmenbedingungen beachtet werden müssen und welche Strategien erfolgreich sein können, wurde im Rahmen von BahnRaum erforscht. Es zeigte sich, dass Prozesse zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Bahninfrastruktur oft recht komplex und von Fall zu Fall sehr unterschiedlich sein können. Ein einfach übertragbares Schema, das in unterschiedlichen Regionen oder Gemeinden angewandt werden kann, gibt es leider nicht.

Dennoch, mithilfe dieses Planungshandbuchs werden Strategien aufgezeigt, die ermöglichen, Siedlungen und Bahninfrastruktur besser aufeinander abzustimmen, welche Handlungsmöglichkeiten bestehen, welche Maßnahmen gesetzt werden können, und vor allem welche Akteurinnen und Akteure eingebunden werden müssen. Das Planungshandbuch soll daher vorrangig bewusst machen, was und wer beachtet werden muss, um eine schienenorientierte Siedlungsentwicklung zu initiieren und umzusetzen.

Die Prozesse selbst müssen von entsprechenden Büros bzw Personen der Fachbereiche Raum- und Verkehrsplanung, mit Kompetenzen in Beteiligung und Prozessmanagement begleitet werden. Weitere Fachdisziplinen sind je nach Aufgabenstellung ebenfalls Teil des Prozesses, dazu zählen Eisenbahntechnik, Architektur, Landschaftsplanung, Immobilienwirtschaft oder Bauingenieurwesen, um nur einige zu nennen.

1.2 Lessons learned

Im Rahmen des Forschungsprojektes hat das Projektteam mehrere erfolgreiche Prozesse und Umsetzungen zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Bahninfrastruktur analysiert. Aufgrund dieser Analyse lassen sich folgende Erfolgsfaktoren erkennen:

- *Das Land motiviert Regionen und Gemeinden durch Bewusstseinsbildung, Ausarbeitung von Konzepten, fachliche Beratung und Finanzierungshilfe.*
- *Ein regionales Entwicklungskonzept ist der Ausgangspunkt und die Grundlage für die Beschäftigung der relevanten AkteurInnen mit schienenorientierter Siedlungsentwicklung.*
- *Die dynamische Entwicklung einer Region bietet eine gute Voraussetzung für die Auseinandersetzung mit dem Thema schienenorientierter Siedlungsentwicklung.*
- *Die Abstimmung zwischen Verkehrsbetrieb und Gemeinde erfolgt auf regionaler Ebene.*
- *Interkommunale Zusammenarbeit berücksichtigt das reale Einzugsgebiet Haltestellen, dies schafft Synergien und vermeidet Konflikte zwischen den Gemeinden.*
- *Gut überlegte Planungsprozesse, an deren Ende eine verbindliche Vereinbarung steht, ermöglichen eine rasche, weitgehend unproblematische Umsetzung.*
- *Zeitfenster für Entwicklungen (z.B. Verfügbarkeit von Grundstücken) werden erkannt und genutzt.*
- *Die Gemeinden engagieren sich aktiv für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds.*
- *Verkehrsbetriebe beteiligen sich über die reine Bedarfsplanung hinausgehend aktiv an der Entwicklung der Bahn und ihres Umfelds.*
- *Engagiert handelnde Personen tragen wesentlich zum Gelingen bei.*
- *Planungsbetroffene und -interessierte (GrundstückseigentümerInnen, Bevölkerung) können aktiv an der Planung und Entscheidungsfindung mitwirken.*
- *Laufende Information und punktuelle Beteiligung von Planungsbetroffenen und -interessierten schafft Bewusstsein und Akzeptanz.*
- *Externe ExpertInnen unterstützen die Verwaltung und erweitern deren Kompetenzen.*
- *Abstimmung und Abwägung zwischen bahnbetrieblichen Anforderungen und den Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde erfolgt möglichst frühzeitig und kontinuierlich.*
- *Ein kooperativ erarbeitetes städtebauliches Konzept berücksichtigt die besondere Lage an einer Haltestelle. Davon profitieren alle Beteiligten.*

- Die Steigerung der Fahrgastzahlen an Haltestellen ist eine mehrdimensionale Aufgabenstellung, die nicht nur die Berücksichtigung der „Hardware“ (Gebäude und Infrastruktur), sondern auch der „Software“ (Fahrplan, Service, Komfort) erfordert.
- Die „richtigen“ Partner aus der Immobilienwirtschaft werden für qualitativ hochwertige Lösungen ausgewählt.

2 ÜBERBLICK ÜBER DIE STRATEGIEN

Im Zuge des Projektes wurden vier Strategien zur schienenorientierten Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeitsoptimierung identifiziert, mit denen das Erreichbarkeitspotential von Stationen erhöht wird. Diese Strategien sind sowohl einzeln als auch kombiniert anwendbar. Da das Umfeld jeder Verkehrsstation einzigartig ist, 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.

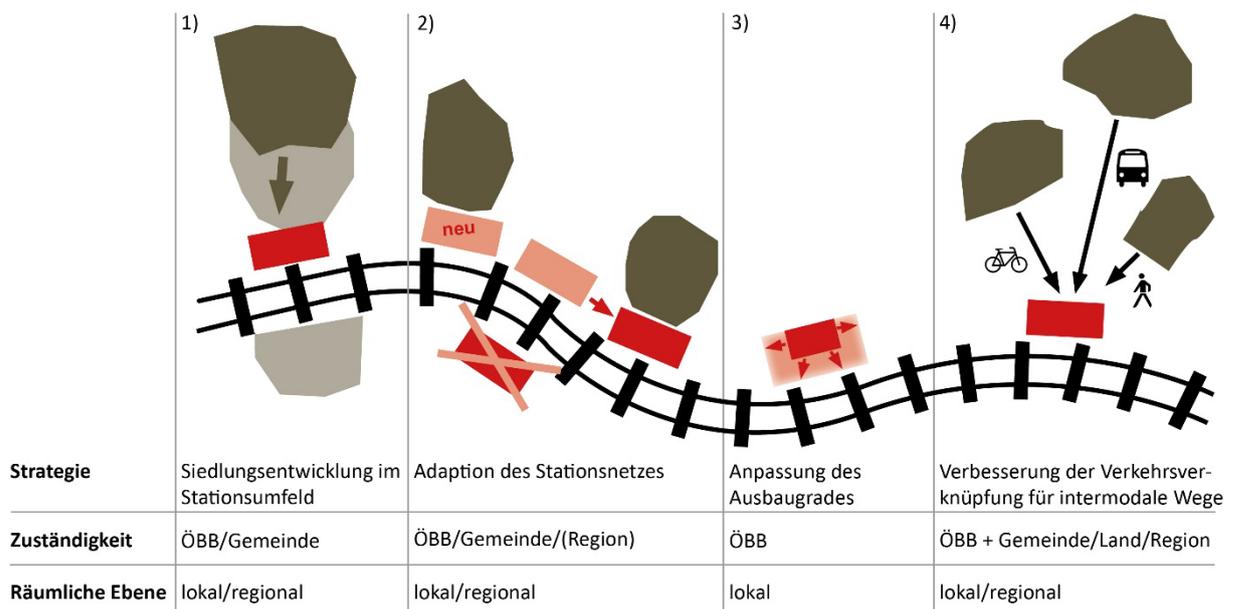


Abbildung 1: Strategien zur nachfrageorientierten Stationsentwicklung, modifiziert nach Rump 2004.

2.1 Rahmenbedingungen

2.1.1 Barrieren

Gegenwärtig werden zwar häufig einzelne Maßnahmen aus dem Bereich der schienenorientierten Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeitsoptimierung umgesetzt. Projekte, in denen das Thema gezielt strategisch angegangen wird, bilden jedoch die Ausnahme. Dass eine gezielte Vorgangsweise noch nicht weiter verbreitet ist, liegt an institutionellen Barrieren, welche die Planung und Implementierung solcher Projekte erschweren.

Institutionen sind Regelsysteme, die das Verhalten von individuellen AkteurInnen und Organisationen leiten. Entscheidungen werden innerhalb von Regeln getroffen, welche die Rahmenbedingungen dafür vorgeben. Diese Regeln können sowohl (z. B. als Normen) festgeschrieben sein, aber auch den Charakter „ungeschriebener Gesetze“ haben. Sie können als Hebel fungieren, die gewisse Entscheidungen positiv oder negativ beeinflussen, da sie wichtige Rahmenbedingungen darstellen.

Für die Erreichung bestimmter Ziele können diese Regelsysteme Hürden darstellen. Diese lassen sich in formelle Barrieren (z. B. juristische, finanzielle Hürden) und informelle Barrieren (z.B. politische Haltungen, kulturell geprägte Handlungen) unterscheiden. Im Zusammenhang mit der Implementierung von schienenorientierter Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeitsoptimierung wurden folgende Barrieren identifiziert:

- Komplexe Vorschriften und Regulierungen
- Materie vereint viele verschiedene Fachrichtungen: unterschiedliche AkteurInnen mit verschiedenen Zuständigkeiten und Interessen
- Unklare Verantwortlichkeiten
- Hoher Investitionsbedarf und damit verbundene Schwierigkeiten in der Finanzierung
- Fehlende Abstimmung in Regionen bzw. entlang von Transportkorridoren
- Lange Planungs- und Realisierungszeiträume

2.1.2 Anreize zur Änderung formeller und informeller Institutionen

Um positive Entscheidungen zu fördern, bedarf es also entsprechender Rahmenbedingungen, die positive Anreize für die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der schienenorientierten Erreichbarkeitsoptimierung setzen. Ebenso wie Barrieren können auch Anreize formellen und informellen Charakter haben.

In folgenden Bereichen können Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass sie als Anreize für die Umsetzung von Maßnahmen fungieren:

- **Juristisch – finanziell:** auf gesetzlicher Grundlage werden bestimmte Verhaltensweisen finanziell belohnt (oder bestraft): z. B. Förderungen, Strafzahlungen bei hohem CO₂-Ausstoß
- **Juristisch – sozio-kulturell:** Vorschriften und Bestimmungen, die auf eine Änderung von Verhaltensweisen (unter EntscheidungsträgerInnen) abzielen: z. B. Raumordnungsgesetze, Raumordnungsprogramme
- **Finanziell – sozio-kulturell:** Beeinflussung von Verhaltensweisen durch Setzen von finanziellen Vor- oder Nachteilen für bestimmte Verhaltensweisen: z. B. Tarifgestaltung im ÖV, Einhebung von Parkgebühren

2.2 AkteurInnen

Die Verknüpfung der Siedlungsentwicklung mit dem verkehrlichen Angebot ist eine Querschnittsmaterie. Es werden die Kompetenzen unterschiedlicher Ebenen und verschiedener privater, öffentlicher und halböffentlicher Organisationen berührt. Wie Kapitel 2.1.1 gezeigt hat, stellen zersplitterte und teils auch unklare Kompetenzen der beteiligten AkteurInnen eine große Herausforderung dar.

Für eine Planung hoher Qualität und eine effektive Umsetzung müssen diese in den Planungsprozess eingebunden werden. Auch die Einbindung von AnrainerInnen ist sinnvoll, um auf deren Wünsche und Ängste eingehen zu können. Die Einbindung von AkteurInnen und Betroffenen in die Planungsprozesse ist deshalb eine zentrale Aufgabe bei der Umsetzung dieser Strategien. Die nachfolgend dargestellten Strategien zeigen Handlungsmöglichkeiten auf und benennen für Planung und Umsetzung relevante SchlüsselakteurInnen. Lokale und regionale Besonderheiten hinsichtlich AkteurInnen und Organisationen (z.B. Regionalmanagements, Bürgerinitiativen, engagierte Einzelpersonen in relevanten Funktionen) sowie erweiterte Anforderungen an den Prozess (z.B. paralleler

Ablauf anderer Planungsprojekte im direkten Umfeld) können zu geänderten bzw. erweiterten Konstellationen führen.

Tabelle 1: Akteursgruppen in der Raumplanung

Akteursgruppe	Rolle(n)	Handlungsmaximen	Aufgaben
Politik	<ul style="list-style-type: none"> – Politische EntscheiderIn 	<ul style="list-style-type: none"> – Legitimation "von unten" – Wahrung öffentlicher Interessen – Opportunismus gegenüber höheren Ebenen 	<ul style="list-style-type: none"> – Entscheidung – Kontrolle der Verwaltung – Vertreten eigener Beschlüsse
Verwaltung	<ul style="list-style-type: none"> – Fachverwaltung, Behörden – GutachterInnen / intermediäre AkteurIn 	<ul style="list-style-type: none"> – Routine – Legitimation "von oben" – Konfliktvermeidung 	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung politischer Vorgaben – Entwicklung von Handlungsvorschlägen – Entscheidungsvorbereitung
Verwaltung / Wirtschaft (ausgelagerte Gesellschaften: z. B. Verkehrsverbände, Verkehrsbetriebe)	<ul style="list-style-type: none"> – ProjektbetreiberIn – ImmobilienbesitzerIn – InvestorIn 	<ul style="list-style-type: none"> – Legitimation "von oben" – Konfliktvermeidung – Wirtschaftlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung politischer Vorgaben – Entwicklung von Handlungsvorschlägen – Betriebliche Ausführung – Bauliche Realisierung
Wirtschaft (z. B. Ingenieurbüros, Verkehrsbetriebe, Projektentwickler, Bauunternehmen, Wohnbaugesellschaft)	<ul style="list-style-type: none"> – PlanerIn; – GutachterIn / intermediäre AkteurInnen – Planungsbetroffene / AdvokatIn; – ProjektbetreiberIn – ImmobilienbesitzerIn – InvestorIn 	<ul style="list-style-type: none"> – Fachliche Begründung – Wirtschaftliche Existenz 	<ul style="list-style-type: none"> – Politisch unabhängige Bearbeitungen – Interessensorientierte Bearbeitungen – Beratung – Moderation, Kommunikation – Betriebliche Ausführung – Bauliche Realisierung – Eigeninteresse
Zivilgesellschaft (z. B. Bevölkerung, Sozialpartner, NGOs)	<ul style="list-style-type: none"> – Planungsbetroffene / AdvokatIn – ProjektbetreiberIn – ImmobilienbesitzerIn – InvestorIn 	<ul style="list-style-type: none"> – Wahrung öffentlicher Interessen – Partikularinteresse 	<ul style="list-style-type: none"> – Interessenvertretung einzelner gesellschaftlicher oder wirtschaftlicher Gruppen, „Anwalt“ – Eigeninteresse – Bauliche Realisierung
Wissenschaft	<ul style="list-style-type: none"> – GutachterIn / intermediäre AkteurIn 	<ul style="list-style-type: none"> – Fachliche Begründung 	<ul style="list-style-type: none"> – Analysen – Entwicklung von Leitbildern + übergeordneten Strategien

3 HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN

3.1 Strategie 1: Siedlungsentwicklung im Stationsumfeld

3.1.1 Aufgabenstellung und Herausforderung

Je näher Wohnungen, Arbeitsplätze und publikumsintensive Einrichtungen, wie z.B. Schulen, Ämter oder Freizeiteinrichtungen, an Bahnhaltestellen liegen, desto höher ist die Nutzung der Bahninfrastruktur durch die Bevölkerung. Kurze Wege zwischen der Bahnhaltestelle und dem Ziel- bzw. Quellort, die zudem zu Fuß und ohne die Nutzung eines anderen Verkehrsmittels zurückgelegt werden können, machen die Bahnnutzung einfach und bequem.

Ziel muss es daher sein, dass im Einzugsbereich von Stationen möglichst viele Personen leben – d.h. wohnen, arbeiten, sich versorgen oder Bildungseinrichtungen besuchen. Da Bahninfrastrukturen zu verlegen, mit hohen Kosten verbunden ist, sollte es eine vorrangige Strategie sein, Siedlungen im Umfeld der Stationen zu entwickeln, sei es durch die Ausweisung von Bauland, Verdichtung von bestehenden Strukturen oder die gezielte Ansiedlung von publikumsintensiven Einrichtungen.

Das Potenzial an Siedlungsentwicklungen im Stationsumfeld ist entlang der meisten Bahnstrecken in Österreich enorm. Bahnstrecken wurden oft abseits von den Siedlungen gebaut, die zum Zeitpunkt der Errichtung der Bahninfrastrukturen bereits bestanden. Die baulichen Lücken zwischen dem historischen wurde zit. bis heute nicht bebaut. Nicht selten sind die an Bahnstationen angrenzenden unbebaut oder extensiv genutzt (z.B. durch Lagerflächen, Kfz-Abstellflächen, Kleingartensiedlungen). Die oft dynamischen Siedlungsentwicklungen der vergangenen Jahrzehnte fand zudem häufig außerhalb der Bahneinzugsbereiche statt. Mit der allgemeinen Verfügbarkeit von privaten Autos wurde die Bedeutung der Bahn bei der Wahl des Wohnstandortes immer unbedeutender. Dies hat zur Folge, dass wir heute mit Siedlungsstrukturen umgehen müssen, die eine Bahnnutzung erschweren und eine Abhängigkeit vom Auto geschaffen haben.

Die Herausforderung bahnahe Siedlungsreserven zu aktivieren und zu nutzen besteht einerseits im oft nicht vorhandenen Bewusstsein der EntscheidungsträgerInnen, ob der Bedeutung der räumlichen Nähe von Siedlung und Bahnstation, und andererseits in der Verfügbarkeit der Grundstücke, die sich häufig in Privatbesitz befinden.

Das Bewusstsein und auch das Engagement für eine verstärkte Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich von Bahnstationen ist in den letzten Jahren bereits deutlich gestiegen, insbesondere in größeren Städten und Gemeinden, weil hier der Zusammenhang von Standort der Siedlungen und Verkehrsmittelwahl am deutlichsten spürbar wird. Weitgehend kaum beachtet werden hingegen die Auswirkungen von Siedlungsentwicklungen abseits von Bahninfrastrukturen. Selbst Gemeinden, die über einen Bahnanschluss verfügen, weisen neues Bauland aus, von dem aus der Bahnhof zu Fuß oder bequem mit dem Fahrrad nicht erreichbar ist.

Eine aktive Bodenpolitik ist notwendig, um bahnhofsnahe Bauland verfügbar zu machen. Die Raumplanungs- bzw. Raumordnungsgesetze der 9 Bundesländer bieten mehr oder weniger wirksame Möglichkeiten, privates Bauland für eine geordnete Siedlungsentwicklung zu mobilisieren. Ohne die aktive Einbindung der GrundeigentümerInnen ist eine in Sinne der Bahnnutzung effiziente Siedlungsentwicklung jedoch kaum möglich. Einfacher und gleichzeitig eine wichtige Maßnahme ist hingegen die Entwicklung von Bahnflächen, die für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt werden. Die Bahn als Grundeigentümerin erleichtert in Zusammenarbeit mit der Gemeinde eine Verdichtung der Bebauung und der Nutzungen im Stationsumfeld.

3.1.2 Good Practice Beispiel

Neben den großmaßstäblichen Stadtentwicklungsgebieten in Wien (Sonnwendviertel) und Linz (Grüne Mitte) gibt es relativ wenige gute Beispiele in kleineren österreichischen Gemeinden, bei denen eine aktive Siedlungsentwicklung im Stationsumfeld betrieben worden wäre.

Ein gutes Beispiel ist die Gemeinde Lauterach, wo im Umfeld der Haltestelle die Siedlung mit dem Engagement der Gemeinde verdichtet werden konnte. Ab 2009 gab es Bestrebungen auf dem Grundstück neben dem Bahnhof eine Wohnanlage zu errichten, wofür Gespräche mit dem Grundstückseigentümer sowie einem Wohnbauträger geführt wurden. Ziel der Gemeinde war es, auch über die Umwidmung hinaus Einfluss auf das Projekt zu üben, was über einen städtebaulichen Vertrag gelang. 2011 erfolgte der Grundstücksverkauf an den Wohnbauträger. Eine für Lauterach höhere bauliche Verdichtung als üblich konnte erreicht werden, zusätzliche Maßnahmen für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement wurden gesetzt (geringere Anzahl an Stellplätzen, Jahreskarten für BewohnerInnen uam.)

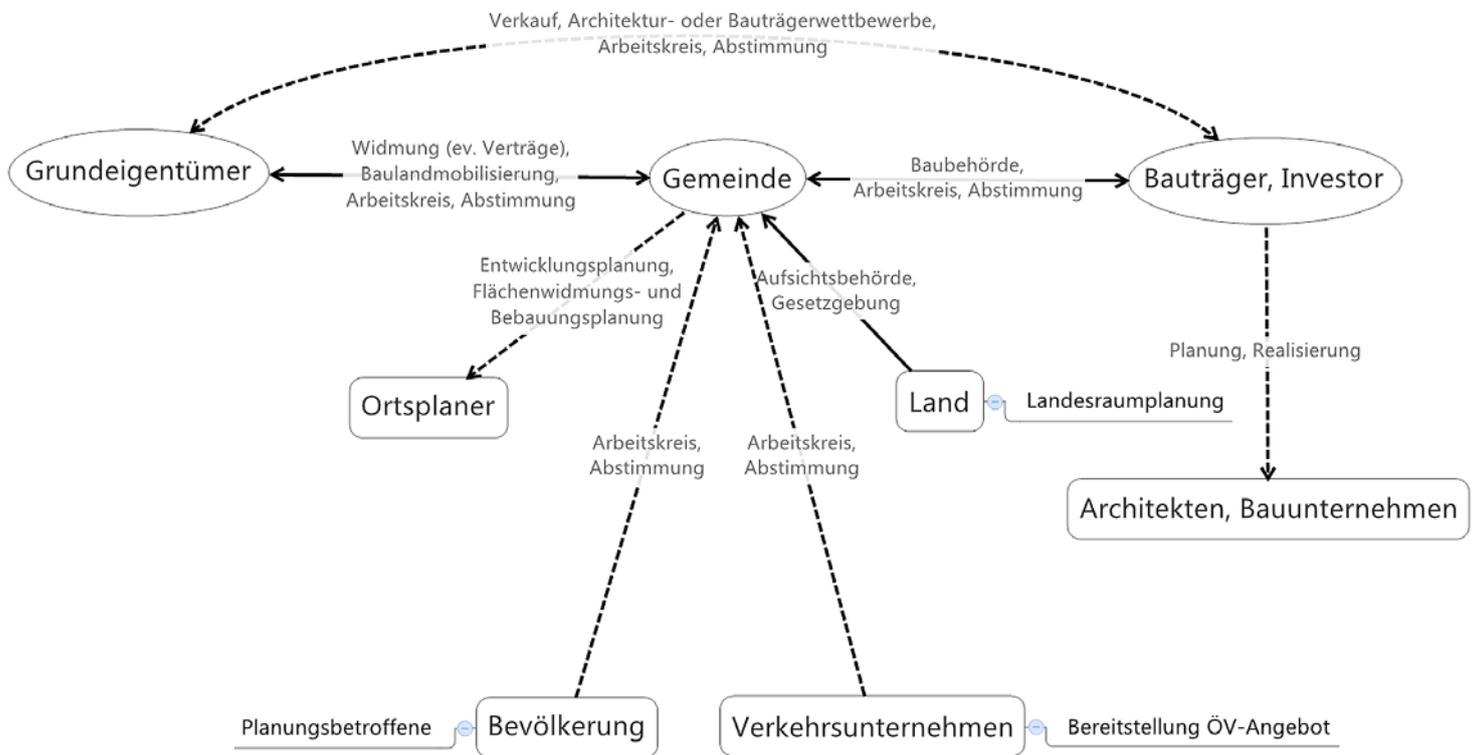


Abbildung 2: Luftbildausschnitt Haltestelle Lauterach 2006 (links) und 2015 (rechts), die bauliche Verdichtung und die neue Wohnhausanlage direkt an der Haltestelle sind gut erkennbar (Quelle: Vorarlberg Atlas)



Abbildung 3: Lauterach, neue Wohnanlage Fellentor, beachtenswert sind neben der relativ hohen Dichte die Geschäftsnutzungen im Erdgeschoß und der hochwertige öffentliche Raum in direkter Anbindung an die Haltestelle (Quelle: stadtländ)

3.1.3 AkteurlInnen und Prozess



Quelle: stadtländ

Abbildung 4: AkteurlInnen- und Prozessstruktur: Siedlungsentwicklung im Stationsumfeld

Die zentrale Rolle nehmen **GrundeigentümerInnen** ein. Die Umsetzbarkeit von Siedlungsentwicklungen hängt von der Bereitschaft der GrundeigentümerInnen ab, selbst zu entwickeln bzw. die Immobilie für Investoren bzw. Projektentwickler zur Verfügung zu stellen.

Die **Gemeinde** kann eine Entwicklung im Stationsumfeld forcieren und unterstützen: dies beginnt bei einer Bewusstseinsbildung sowohl bei den EntscheidungsträgerInnen der Gemeinde als auch bei den GrundeigentümerInnen, reicht über eine aktive Bodenpolitik, um Grundstücke verfügbar zu machen, und endet bei rechtlich verbindlichen Festlegungen, wie Flächenwidmungs- oder Bebauungsplanung.

Bauträger bzw. Projektentwickler sind schließlich für die Umsetzung zuständig. Sofern nicht schon durch verpflichtende Festlegungen vorgegeben, können diese durch eine auf die vorhandene Bahninfrastruktur ausgerichtete Projektentwicklung, zusätzliche Maßnahmen zur Nutzung der Bahnstation setzen (zB durch eine optimale Ausrichtung

und Verknüpfung der Wege mit der Bahnstation oder das Initiieren und Betreiben eines Mobilitätsmanagements). Sind die öffentliche Hand oder das Bahnunternehmen in die Projektentwicklung involviert, kann dies in der Regel unterstützend wirken

Das **Land**, sprich die politische Vertretung und die zuständigen Verwaltungsebenen der Bundesländer, kann auf Ebene der Regionalplanung und als Aufsichtsbehörde Siedlungsentwicklungen im Einzugsbereich von Bahnstationen fördern und unterstützen. Eine wesentliche Rolle nimmt es bei der Bewusstseinsbildung auf kommunaler Ebene ein: über das Erstellen Regionaler Konzepte, Programme oder Pläne kann nicht nur dem Thema einer schienenorientierten Siedlungsentwicklung der notwendige Stellenwert eingeräumt werden, es werden mit den Gemeinden auch verbindliche gemeinsame Ziele formuliert. Über die Ansiedlung regional bedeutsamer Einrichtungen, wie Bildungseinrichtungen, Ämter oder Freizeitanlagen, kann das Land direkten Einfluss auf Entwicklungen im Stationsumfeld ausüben. Das Land ist zudem Besteller von Verkehrsleistungen auf Bahnstrecken und somit verantwortlich für ein attraktives Angebot an Zugverbindungen.

Sofern eine Gemeinde über eineN **OrtsplanerIn** verfügt, kann dieseR ein zentrale Koordinationsrolle und fachliche Unterstützung für eine schienenorientierte Siedlungsentwicklung übernehmen. Bei bisher Prozessen zeigte sich, dass eine externe, neutrale Fachperson eine erfolgreiche Umsetzung von Projekten sehr unterstützen kann.

Nicht vernachlässigt werden darf in Zusammenhang von Siedlungsentwicklungen die Einbindung der **Gemeindebevölkerung**. Die vorhandene Bevölkerung steht Verdichtungen von Siedlungen oft kritisch gegenüber. Hilfreich können in diesem Zusammenhang eine erklärende Informationsarbeit und eine ernsthafte Integration in den Entwicklungsprozess sein.

Verkehrsunternehmen sind schlussendlich auch dafür zuständig, dass ein ausreichend attraktives Angebot an Bahnverbinden vorhanden ist und bei ihren Planungen zum Angebot anstehende Siedlungsentwicklungen beachtet. Nicht die bestehenden Fahrgastzahlen sollen entscheiden, sondern auch das (künftige) Fahrgastpotenzial, das durch Nutzungsverdichtungen im Stationsumfeld entsteht. Zudem kann das Verkehrsunternehmen Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement unterstützen (zB durch vergünstigte bzw. Gratis-Tickets für Neuzugezogene, Informationspackages, ...).

3.1.4 Handlungsmöglichkeiten

Tabelle 2: Handlungsmöglichkeiten Siedlungsentwicklung im Stationsumfeld

Handlungsmöglichkeit	Maßnahmen	Relevante AkteurInnen	Abstimmungsbedarf	Voraussetzungen
Regionalplanung	Erstellen von Regionalen Plänen, Konzepten für eine abgestimmte Entwicklung Siedlung und Bahninfrastruktur	Land , Gemeinden	mit Planungen des Bundes	
Standortplanung	Ansiedeln bzw. Bestandssichern von regional bedeutsamen Einrichtungen im Einzugsbereich von Haltestellen	Land , Bund, Gemeinden	mit den jeweiligen Sachprogrammen	Entsprechende generelle Standorteignung für die jeweilige Einrichtung
Örtliche Entwicklungskonzepte	Erstellen von örtlichen Konzepten für eine forcierte Siedlungsentwicklung im Stationsumfeld bzw. für eine reduzierte Siedlungsentwicklung außerhalb des Einzugsbereichs der Stationen	Gemeinde , OrtsplanerIn, Bevölkerung, Land	mit Vorgaben seitens des Bundes und des Landes, Angebot und Planungen zur sozialen und technischen Infrastruktur	Generelle Baulandeignung im Stationsumfeld (Gefahrenzonen, Schutzgebiete, Erschließung, Infrastruktur)
Flächenwidmungsplanung	Ausweisen von Bauland im Stationsfeld	Gemeinde , OrtsplanerIn, GrundstückseigentümerIn, Bevölkerung, Land	mit Regionalplanung, örtlichen Entwicklungskonzepten	Generelle Baulandeignung, Baulandbedarf gegeben, Grundstück ist für Bebauung verfügbar
Bebauungsplänen	Festlegen von (höheren) Bebauungsdichten, dichten und direkten Wegverbindungen zur Station, Reduzieren der Stellplatzverpflichtung	Gemeinde , OrtsplanerIn, Bevölkerung	mit örtlichen Entwicklungskonzepten, Bauordnung, Bebauungsbestand	Bedarf nach Nutzungsmöglichkeiten vorhanden
Aktive Bodenpolitik	Nutzen der Möglichkeiten der Vertragsraumordnung, Kaufen und Entwickeln von Grundstücken	Gemeinde, GrundeigentümerInnen, Projektentwickler	mit örtlichen Entwicklungskonzepten, Flächenwidmung, Bebauungsbestimmungen	Prinzipielle Verhandlungsbereitschaft seitens der GrundeigentümerInnen Kapital seitens der Gemeinde

				Bereitschaft der ProjektentwicklerInnen
Bewusstseinsbildung	Darstellen der Vorteile einer schienenorientierten Siedlungsentwicklung	Gemeinde, Bevölkerung, OrtsplanerIn		Fachlich aufbereitetes und allgemein verständliches Argumentarium
Mobilitätsmanagement	Zur Verfügung stellen von vergünstigten oder gratis ÖV-Tickets für neue BewohnerInnen, Arbeitskräfte Herstellen von Informationspackages	Gemeinde, Verkehrsunternehmen, Projektentwickler		

3.2 Strategie 2: Adaption des Stationsnetzes

3.2.1 Aufgabenstellung und Herausforderung

Neben der Entwicklung im Bahnhofsumfeld ist es auch möglich, die Lage des Bahnhofs bzw. der Verkehrsstation zu adaptieren. Dadurch können Bahnhöfe und Haltestellen näher an bestehende Siedlungen „herangerückt“ und die Zahl der im Einzugsbereich wohnenden Menschen bzw. sich befindlichen Gelegenheiten erhöht werden. Dazu lassen sich folgende Maßnahmen unterscheiden (vgl. Rump 2004):

- Einrichtung zusätzlicher Verkehrsstationen
- Stationsreaktivierung
- Stationsverlegung

Prinzipiell ist die Lage der Verkehrsstationen so auszuwählen, um die Fahrgastpotenziale innerhalb 5 bzw. 10 Gehminuten von der Station zu maximieren. Hierfür muss die Anzahl der EinwohnerInnen und Arbeitsplätze sowie andere wichtige Ziele, z. B. öffentliche Einrichtungen, berücksichtigt werden. Raumplanerisch könnte eine adaptierte Lage der Bahnhöfe bzw. Haltestelle mit einer GIS-gestützter Erreichbarkeitsanalyse identifiziert werden.

Eisenbahntechnisch bedeutet eine solche Adaption jedoch nicht nur die Umlegung eines Bahnsteiges bzw. der Gleise, sondern auch die Änderungen der Lage der eisenbahntechnischen Anlagen. Bei einer einfachen Neueinrichtung einer Haltestelle müssen verschiedene Elemente berücksichtigt und eventuell angepasst werden z.B. Signalanlagen, Eisenbahnkreuzung (Bahnübergang) und deren zugbediente Anlagen, Streckentrennung der Oberleitung, Steigung und Kurve der Bahnstrecke bei der gewünschten Lage, sowie Adaptierung des Fahrkartenverkaufssystems und der Fahrgastinformationen.

Bei einer Umlegung eines bestehenden Bahnhofs ist es noch komplizierter, da noch weitere eisenbahntechnische Aspekte berücksichtigt werden müssen, z.B.: an einer eingleisiger Eisenbahnstrecke dient einer Bahnhof oft als Ausweichstelle zur Kreuzung in unterschiedliche Richtungen fahrender Züge, die fahrplantechnisch berücksichtigt werden müssen.

3.2.2 Good Practice Beispiel

Im 2013 wurde Bruneck Nord als zweite neu eingerichtete Haltestelle der modernisierten Pustertalbahn eröffnet. Diese Haltestelle erschließt über ihren Einzugsbereich wichtige regionale Einrichtungen z.B. Landeskrankenhaus sowie weitere Stadtteile. Diese Maßnahme wurde im Zusammenhang der vom Land Südtirol finanzierten Gesamtanierung der Pustertalbahn umgesetzt, in Kombination verschiedener Maßnahmen, wie Anpassung der Bahnhöfe sowie modernisierte Signalanlage und Stellwerk für einen halbstundentaktigen Verkehr, Einführung moderner Zuggarnitur und Taktfahrplan, usw. Neben der Haltestelle Bruneck Nord, erfolgte die Wiederinbetriebnahme bzw. Neueinrichtung der Haltestellen St. Lorenzen (2008, ca. 250m umgelegt von der 1988 aufgelassenen Haltestelle), Percha-Kronplatz (im 2010, neu eingerichtet) und Vierschach (Wiederinbetriebnahme). Die Gesamtanierung der Pustertalbahn verdreifachte die Fahrgastanzahl innerhalb der ersten fünf Jahre (ca. 310.000 Fahrgäste 2006, ca. 980.000 Fahrgäste 2011).

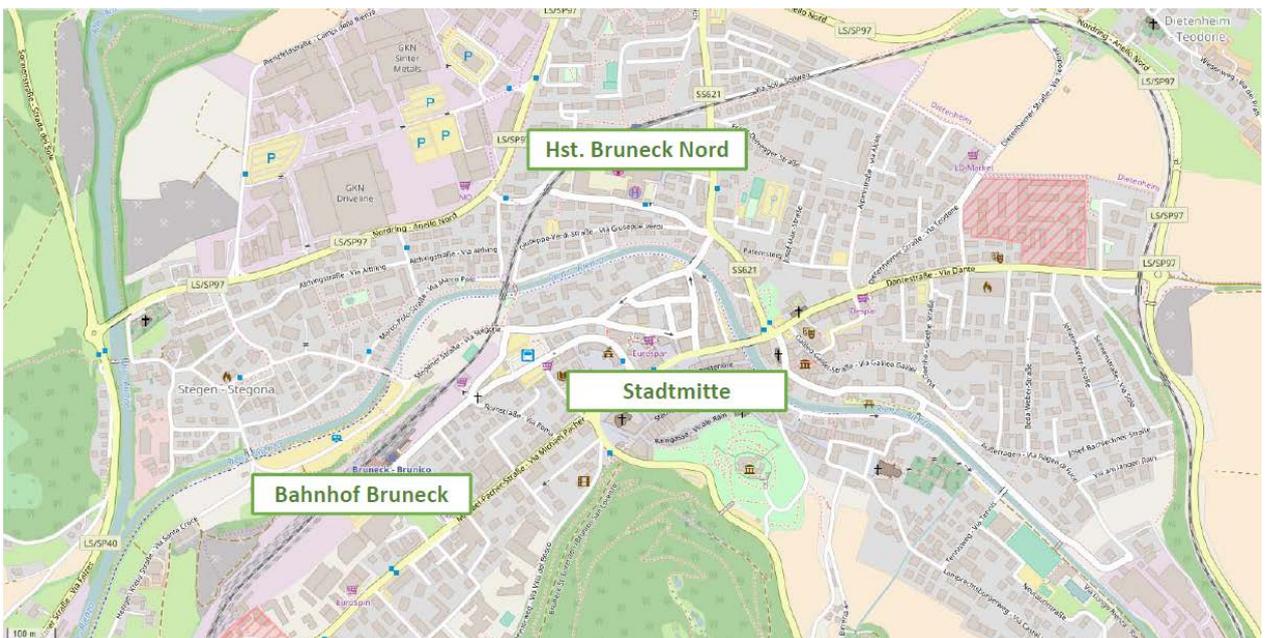


Abbildung 5: Lage der neuen Haltestelle Bruneck Nord (Quelle Hintergrundkarte: openstreetmap.org)

3.2.3 AkteurInnen und Prozess

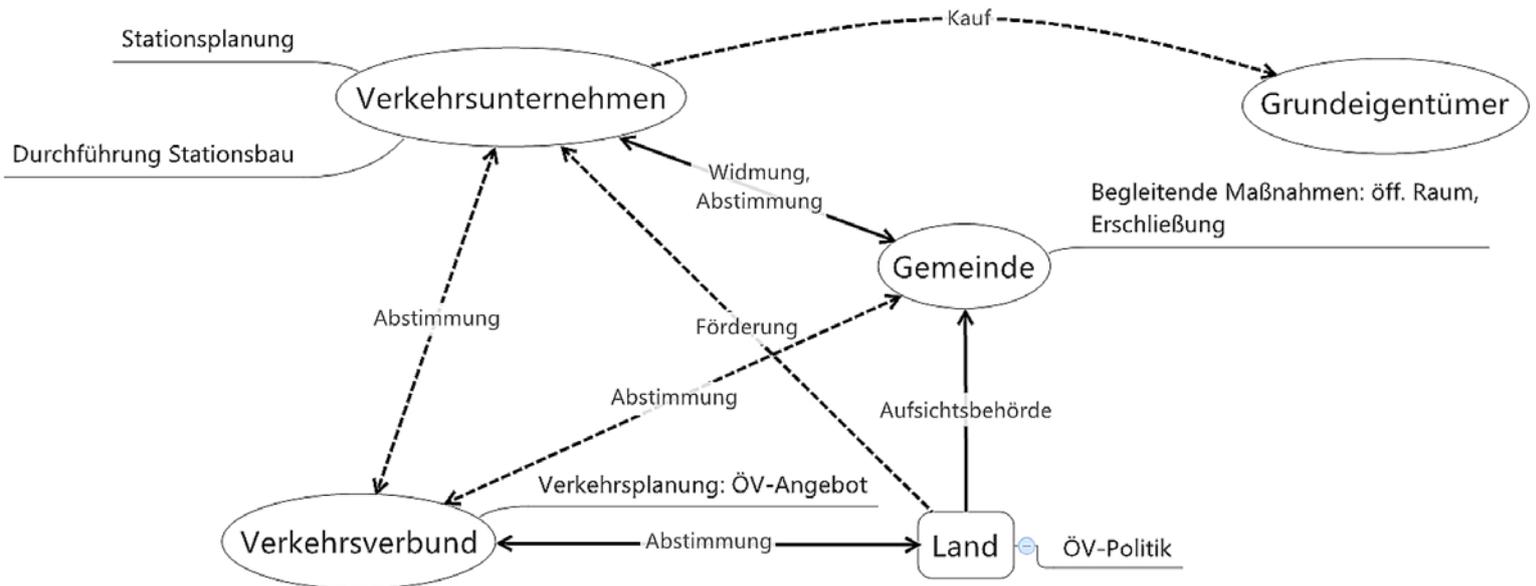


Abbildung 6: AkteurInnen- und Prozessstruktur: Adaption des Stationsnetzes (Quelle: stadtländ)

Zur Neueinrichtung einer Haltestelle bzw. eines Bahnhofs ist eine enge Zusammenarbeit zwischen zuständiger Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU, z.B. ÖBB-Infra) und der Gemeinde wichtig, da der Bahnhof einerseits die Schnittstelle zwischen Eisenbahn und örtlichen Siedlungsgebiet darstellt und andererseits ein wichtiger lokaler Verkehrsknoten zur Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel ist.

Bei Neueinrichtung eines Bahnhofs bzw. einer Haltestelle ist oft eine Neuorganisation des sekundären ÖV-Netzes notwendig. In diesem Fall müssen weitere AkteurInnen z.B. Verkehrsverbund und Busunternehmen in den Prozess eingebunden werden.

3.2.4 Handlungsmöglichkeiten

Tabelle 3: Handlungsmöglichkeiten Adaption des Stationsnetzes

Handlungsmöglichkeit	Maßnahmen	Relevante AkteurInnen	Abstimmungsbedarf	Voraussetzungen
Erhöhung des Nachfragepotential s (Einwohner, Beschäftigte, Schüler) im Einzugsbereich vom Bahnhof / von der Haltestelle	Einrichtung zusätzlicher Bahnhof/Haltestelle	ÖBB-Infra, Gemeinde, ggf. Land und Verkehrsverbund	Einzugsbereich mit hohem Fahrgastpotenzial; Verkehrliche Verknüpfung Fahrplan, infrastrukturelle Aspekte	Eisenbahntechnische Machbarkeit Flächen verfügbar
	Verlegung des Bahnhofs/der Haltestelle	ÖBB-Infra, Gemeinde, ggf. Land und Verkehrsverbund	Einzugsbereich mit hohem Fahrgastpotenzial; Verkehrliche Verknüpfung Fahrplan, infrastrukturelle Aspekte	Eisenbahntechnische Machbarkeit Flächen verfügbar
	Reaktivierung des Bahnhofs / der Haltestelle		Fahrplan, verkehrliche Verknüpfung	Aufgelassene(r) Bahnhof/ Haltestelle

3.3 Strategie 3: Änderung der Ausstattungsqualität

3.3.1 Aufgabenstellung und Herausforderung

Petenyi (2013) hat bewiesen, dass ein signifikanter Zusammenhang zwischen der infrastrukturellen Ausstattung von Verkehrsstationen und der verkehrlichen Nachfrage besteht. Oft kann ein Bahnhof optimiert und attraktiviert werden, um einerseits die Betriebskosten zu senken und andererseits die Fahrgastnachfrage zu steigern.

Übersichtliche und eine einfach nachvollziehbare Gestaltung des gesamten Bahnhofs ist prinzipiell ein wichtiges Ziel. Für eine effiziente und attraktive Gestaltung des Bahnhofs ist es auch wichtig, dass der gesamte Bahnhof barrierefrei gestaltet wird. Im Sinne der Sicherheit am Bahnhof sind Angsträume zu vermeiden, z. B. geschlossene und kleine Räumlichkeiten, in deren das Gefühl einer Bedrohung besonders ausgeprägt ist,

3.3.2 Good Practice Beispiel

Im Zuge der Reaktivierung der Vinschgaubahn wurden neue Stationsanlagen errichtet, während die historischen Stationsgebäude saniert und einer bahnfremden Nutzung zugeführt wurden. Die Nutzung variiert von Station zu Station, wobei vielerorts Synergien zum Bahnbetrieb gegeben sind. Beispielsweise findet sich in einigen alten Bahnhofsgebäuden ein Fahrradverleih der insbesondere für TouristInnen eine gemeinsame Nutzung von Bahn und Fahrrad für Ausflüge interessant macht. Ein weiteres Beispiel ist ein Café im Bahnhof Schlanders, das für eine Belebung des Areals auch außerhalb der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge sorgt. Die Gebäude wurden in die Verantwortung der Gemeinden übertragen, für die neben finanziellen Aspekten der Vermietung auch die Repräsentationsfunktion der Gebäude von Bedeutung ist, was ein erhöhtes Engagement bei Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten erwarten lässt.



Abbildung 7: Café im alten Bahnhofsgebäude der Station Schlanders (Quelle: Takeru Shibayama)

3.3.3 AkteurlInnen und Prozess

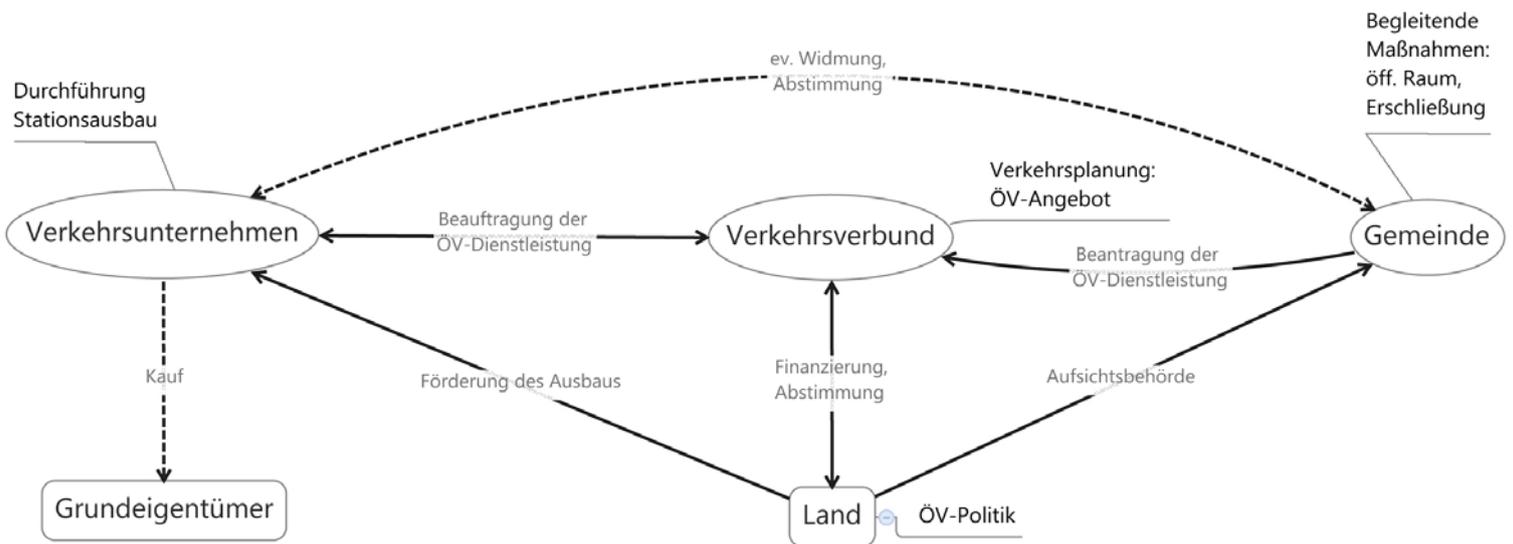


Abbildung 8: AkteurlInnen- und Prozessstruktur: Anpassung des Ausbaugrades (Quelle: stadtland)

Bei der Umsetzung von meisten Maßnahmen sind die ÖBB-Infra und die Gemeinde die wichtigsten AkteurInnen. Bei einzelnen Maßnahmen sind weitere AkteurlInnen z.B. ÖBB-

Immo (Geschäftsräumlichkeiten), weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen (Fahrkartenverkauf, Fahrgastinformationen, Bahnsteiggestaltung, usw.) einzubinden. Bezüglich der Maßnahmen für die Barrierefreiheit ist es wichtig, die Behindertenorganisationen im Prozess zu berücksichtigen.

3.3.4 Handlungsmöglichkeiten

Tabelle 4: Handlungsmöglichkeiten Ausstattungsqualität - Basisausstattung

Handlungsmöglichkeit	Maßnahmen	Relevante AkteurInnen	Abstimmungsbedarf	Voraussetzungen
Fahrkartenverkauf	Automat, Schalter	ÖBB-Immo, ÖBB-PV, Verkehrsverbund, weitere Dienstleister (s.u.)	Fahrkartenautomaten im Zug Schalter: Nachfrage, Kombination mit anderen Services	-
Information	Fahrplanaushänge, dynamische Anzeigen mit Echtzeitinformation, Wegweiser, Fahrkartenverkaufschalter, Umgebungspläne			
Barrierefreiheit	Bahnsteig-Fahrzeug, Stufenfreiheit in der Station, Lesbarkeit Beschilderung, Lautsprecherdurchsagen, Taktile Leitsysteme und Informationen	ÖBB-Infra, Behindertenorganisation	Bestehende österreichische, europäische und ÖBB-interne Normen	
Sicherheit	Transparente Wartebereich am Bahnsteig / Aufzug, Absturzsicherungen	ÖBB-Infra	Bahnsteigbreite	Bahnsteigbreite

Tabelle 5: Handlungsmöglichkeiten Ausstattungsqualität - weiterführende Ausstattung (in Abhängigkeit der Stationsfrequentierung)

Maßnahmen	Relevante AkteurInnen	Abstimmungsbedarf	Voraussetzungen
WC	ÖBB-Immo Weitere Dienstleister (s.u.), ggf. Gemeinde	Verfügbarkeit öffentliche WC im Umgebung, Nachfrage	Kundenfrequenz
Gepäckaufbewahrung	ÖBB-Immo, ggf. Dienstleister, Gemeinde	-	Nachfrage
Wartebereich und Sitzgelegenheiten	ÖBB-Infra, ggf. Gemeinde	-	-

Ergänzende Nutzungen

Ergänzende Nutzungen machen vor allem dann Sinn, wenn sie aus Kundensicht Synergien zur Bahnnutzung bieten. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn dadurch Wegeketten einfacher mit der Bahn absolviert werden können (z. B. Einkaufsgelegenheit auf dem Weg von der Arbeit nach Hause) oder über die Kombination mehrerer Nutzungen Services bereitgestellt werden können, die ansonsten nicht tragfähig wären (z. B. Fahrkartenverkauf und Tourismusinformation).

Tabelle 6: Handlungsmöglichkeiten Ausstattungsqualität - Ergänzende Nutzungen

Maßnahmen	Relevante AkteurInnen	Abstimmungsbedarf	Voraussetzungen
Kommunale Funktionen und soziale Infrastruktur (z. B. Kindergarten)	ÖBB-Infra, ÖBB-Immo, Gemeinde, ggf. Betreiber	Andere Kommunale Einrichtungen in der Gemeinde	Platz vorhanden
Einkaufsmöglichkeiten	ÖBB-Immo, Betreiber	Geschäfte im Bahnhofsumgebung	Platz vorhanden
Gastronomie	ÖBB-Immo, Betreiber	Mögliche Konkurrenten im Bahnhofsumgebung	Platz vorhanden
Tourismusinformationen (Aushänge, Tourismusbüro)	Tourismusorganisation, ÖBB-Infra	Ablauf und Prozesse für Instandhaltung/ Nachfüllung	Tourismus in der Region

3.4 Strategie 4: Verbesserung der intermodalen Verknüpfung

3.4.1 Aufgabenstellung und Herausforderung

Da eine Bahnfahrt in der Regel nur ein Teil einer intermodalen Wegeketten ist, kommt der Überbrückung der First bzw. Last Mile von oder zum Aktivitätsort eine besondere Bedeutung zu. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die Erreichbarkeit von Bahnverkehrsstationen durch Qualitätsverbesserungen der Zubringerverkehrsmittel zu erhöhen. Dies betrifft sowohl die Verknüpfung zwischen den einzelnen Modi innerhalb der Stationen als auch die verkehrliche Vernetzung der Station mit Siedlungen auf lokaler und regionaler Ebene mittels geeigneter Zugangsmöglichkeiten.

Die Prinzipien der barrierefreien Gestaltung sollten durchgängig zum Einsatz kommen. Neben den Verkehrsstationen, sollten also auch die **Zugangswege durchgehend barrierefrei** sein. Außer mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Personen profitieren davon auch Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck. Insbesondere im Bereich der lokalen und regionalen verkehrlichen Vernetzung besteht hier vielerorts noch erheblicher Optimierungsbedarf.



Abbildung 9: Anteile der Zubringerverkehrsmittel an österreichischen Bahnverkehrsstationen, Quelle: VCÖ 2017 (bearbeitet)

Im Stationsbereich stellen die Dimensionierung und die Lage von Anlagen für die Zubringerverkehrsmittel (Bushaltestellen, Radabstellanlagen, P&R-Parkplätze etc.) wichtige Aspekte für eine qualitätsvolle Verknüpfung dar. Die Dimensionierung kann anhand von quantitativen Kenngrößen ermittelt und auf Basis der lokalen und regionalen Gegebenheiten wie Topographie oder Siedlungsstruktur verfeinert werden. Zu berücksichtigen ist, dass zwischen den einzelnen Anlagen eine Flächenkonkurrenz besteht. Es sind deshalb Entscheidungen zu treffen, welchem Zubringerverkehrsmittel im

Zweifelsfall größere Anlagen zur Verfügung gestellt werden. Die **Lage der Anlagen** sollte so gewählt werden, dass die **Distanzen zu den Ein- und Ausstiegspunkten** des Schienenverkehrs möglichst **kurz** gehalten werden. Dabei sind insbesondere der **Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV gegenüber Park&Ride zu begünstigen**.

Darüber hinaus sollten Wegeverbindungen folgende Qualitätsmerkmale aufweisen:

- direkte Wegeführung
- Witterungsschutz
- Beleuchtung
- gut leserliche und verständliche Wegweisung
- bauliche Gestaltung soll Orientierung unterstützen

Zur Verbesserung der lokalen und regionalen Erreichbarkeit sind die verkehrsmittelspezifischen Anforderungen zu berücksichtigen:

1. **FußgängerInnen** benötigen direkte Wege zu den Zu- und Abgangspunkten zum Bahnverkehr, beispielsweise indem Gassen und Pfade das grobmaschige Straßennetz ergänzen. Ein sicheres Überqueren von Fahrbahnen ist zu ermöglichen. Eine sowohl in architektonischer Hinsicht als auch in puncto Mischnutzung abwechslungsreiche Gestaltung erhöht die Attraktivität für FußgängerInnen. Der öffentliche Raum sollte (auch bei Schlechtwetter) eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen.
2. Für **RadfahrerInnen** sind schnelle Direktverbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen mit hoher Stetigkeit des Fahrflusses (wenig benachrangte Kreuzungen und Querungen) wichtig. Das Netz ist dabei auf bedeutende Quell- und Zielpunkte auszurichten, Steigungen und Umwege sind zu vermeiden. An der Verkehrsstation sollten RadfahrerInnen wettergeschützte und diebstahlsichere Abstellanlagen möglichst nahe an den Bahnsteigzugangspunkten vorfinden. Detailliertere Angaben dazu finden sich im Handbuch „Intermodale Schnittstellen im Radverkehr“ des BMVIT.
3. **ÖV-Zubringer** hoher Qualität weisen schnelle Verbindungen zum Ziel sowie kurze, aber zuverlässige Umsteigezeiten auf. Um auch an der Bahnverkehrsstation einen ausreichenden Komfort sicherzustellen, sollten die Haltepunkte der ÖV-Zubringer nahe an den Zugangspunkten zu den Bahnsteigen liegen, einen Witterungsschutz sowie eine ausreichende Beleuchtung aufweisen. Für ortsfremde Per-

sonen sind zudem Linien-, Fahr- und Umgebungspläne hilfreich, um sich rasch zurechtzufinden.

4. Je nach lokalen und regionalen Voraussetzungen sollten innovative Projekte im Bereich **Car-Sharing** und **E-Mobilität** verwirklicht werden, wovon auch Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde profitieren. In Gegenden mit disperser Siedlungsstruktur oder außerhalb nachfragestarker Zeiten kann zudem mit **bedarfsorientierten Verkehren (Mikro-ÖV)** trotz geringer Nachfrage ein attraktives Angebot bereitgestellt werden.

3.4.2 Good Practice Beispiel: Bahnhof Dornbirn

Der Bahnhof Dornbirn stellt hinsichtlich der Verknüpfung der verschiedenen Zubringerverkehrsmittel mit der Bahn ein Good-Practice Beispiel dar.

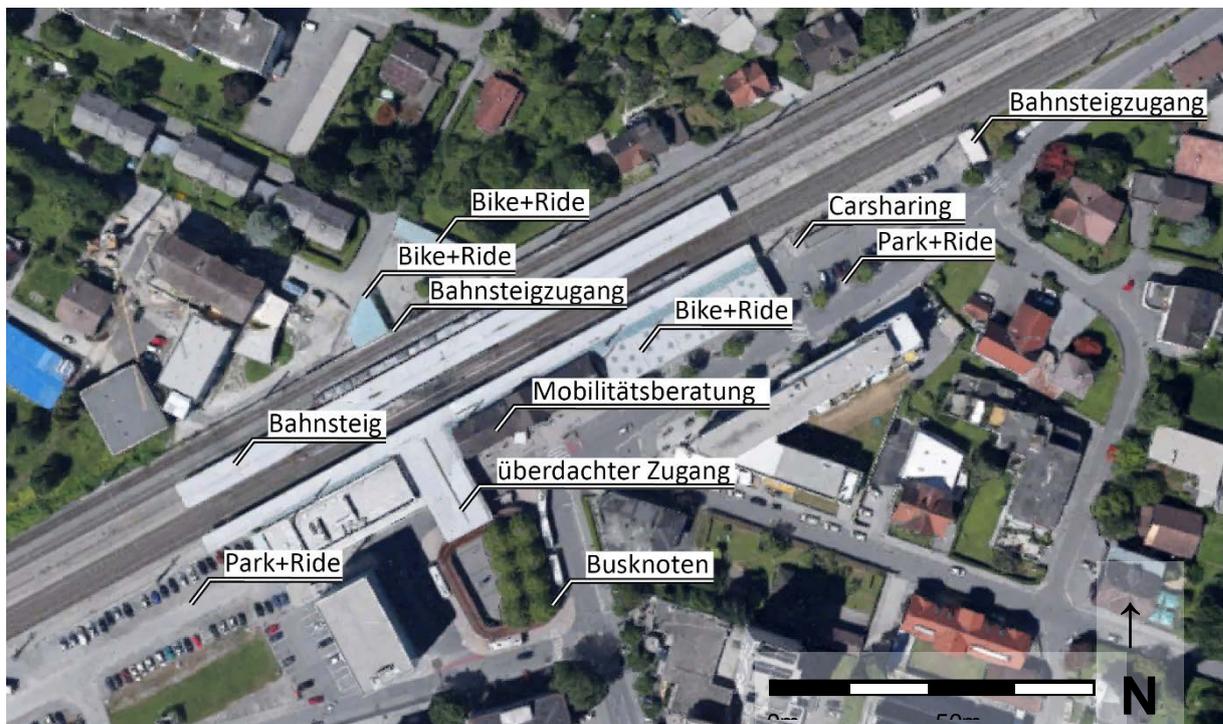


Abbildung 10: Anordnung Verknüpfungseinrichtungen Bahnhof Dornbirn (Quelle Luftbild: Google Maps)

- Erschließung beider Seiten des Bahnhof für den Fuß- und Radverkehr mittels barrierefreier Unterführungen
- Großzügig dimensionierte Radabstellanlagen nahe der Bahnsteigzugänge. Kritisch anzumerken ist, dass ein Teil der südlich gelegenen Abstellanlage aufgrund der schlechten Einsehbarkeit nicht gut angenommen wird

- Der Busknoten liegt direkt vor dem Hauptbahnsteigzugang und ist witterungsgeschützt und barrierefrei ausgestaltet. Neben 12 Stadtbuslinien halten dort auch 13 Regionalbuslinien, womit der Knoten eine wichtige Drehscheibenfunktion erfüllt.
- Die Park + Ride Anlagen wurden zugunsten einer günstigen Positionierung von Busknoten sowie Radabstellanlagen weiter entfernt vom Bahnsteigzugang angelegt. Teil der Anlage sind auch Abstellplätze für E-Carsharing Fahrzeuge, welche den Parkplatz in geringster Distanz zur Hauptunterführung einnehmen.

Gegenwärtig steht der Bahnhof Dornbirn vor der Herausforderung, dass trotz Erweiterung von 6 auf 7 Haltekanten der Busknoten an die Kapazitätsgrenze stößt. Dies zeigt sich in der Verbindung zwischen Bahnsteig und Busknoten, bei der eine Fahrgasse für Busse gequert werden muss. Durch den zunehmenden Busverkehr steigt die Zahl der Konflikte.



Abbildung 11: überdachte Verbindung vom Busknoten zu den Bahnsteigen (Quelle: VCÖ)



Abbildung 12: Bahnsteig, Fahrradunterführung und Radabstellanlage (Quelle: Fabian Dorner)

3.4.3 AkteurInnen und Prozess

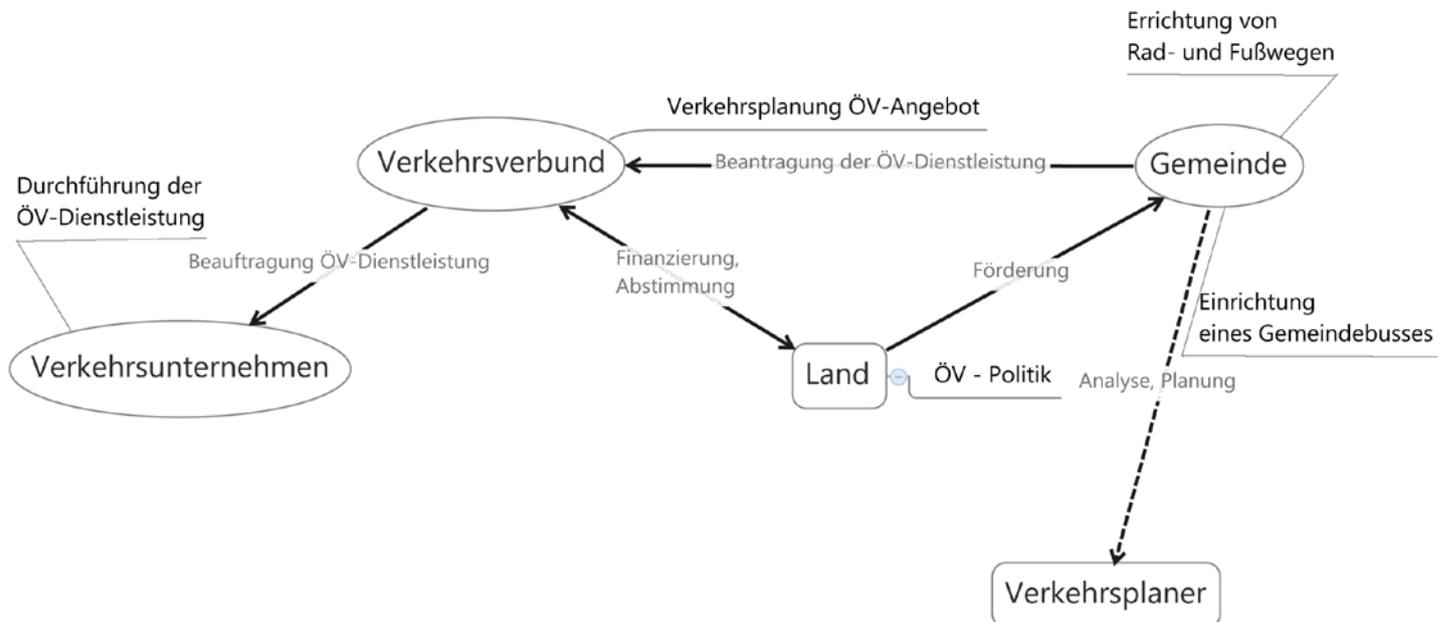


Abbildung 13: AkteurInnen- und Prozessstruktur: Verbesserung der Verkehrsverknüpfung für intermodale Wege (Quelle: stadtland)

Zur Umsetzung der Verkehrsverknüpfung ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen, Organisationen der Verkehrs- und Tarifkoordination sowie den Gebietskörperschaften notwendig. Nur so können die notwendige Abstimmung des

Betriebs bzw. die Ausrichtung der Infrastrukturen sichergestellt werden, die für eine hohe Qualität intermodaler Wegekettens sowie die enge Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln erforderlich sind.

3.4.4 Handlungsmöglichkeiten

Tabelle 7: Handlungsmöglichkeiten intermodale Verknüpfung – Fußverkehrserreichbarkeit

Handlungsmöglichkeit	Maßnahmen	Relevante AkteurInnen	Abstimmungsbedarf	Voraussetzungen
Verbesserung der Fußwege zur Verkehrsstation	Errichtung von Fußweegeanlagen	Gemeinde, ggf. Straßenerhalter, ggf. GrundstückseigentümerIn	lokales Fußwegenetz, wichtige Quellen/Ziele, Straßen in anderer Trägerschaft	Verkehrsstation liegt in fußläufiger Distanz zur Siedlung
	Schaffung von Querungshilfen	Gemeinde, ggf. Straßenerhalter	lokales Fußwegenetz	-
	Beschilderung	Gemeinde	lokales Fußwegenetz, wichtige Quellen/Ziele	Geeignete Anlagen für den Fußverkehr vorhanden
	Schaffung Bahnsteigzugang von Gleisrückseite	ÖBB Infrastruktur AG, Gemeinde, ggf. GrundstückseigentümerIn	lokales Fußwegenetz	-

Tabelle 8: Handlungsmöglichkeiten intermodale Verknüpfung - Qualitätsverbesserung der Verknüpfung mit dem Radverkehr

Handlungsmöglichkeit	Maßnahmen	AkteurInnen	Abstimmungsbedarf	Voraussetzungen
Verbesserung der Raderreichbarkeit	Schaffung von Querungshilfen, Bevorrangung Radverkehrsrelation Bahnhof – Siedlung an Knotenpunkten	Gemeinde, ggf. Straßenerhalter	-	-
	Errichtung Radfahranlagen	Gemeinde, ggf. GrundstückseigentümerIn, ggf. Straßenerhalter, ggf. regionale Planungsgemeinschaft	Regionale Radwegenetze, Straßen in anderer Trägerschaft	Topographische Eignung zum Radfahren
	Beschilderung	Gemeinde, ggf. regionale Planungsgemeinschaft	Regionale Radwegenetze, regionale Designvorgaben, touristische (Fern-)Radwege	Radverkehrsanlagen oder Verkehrswege mit geringem Verkehrsaufkommen
	Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche entlang von Radverkehrsrelationen zur Verkehrsstation und im Bahnhofsumfeld	Gemeinde, ggf. Straßenerhalter	lokales Verkehrsnetz	-
Verbesserung Abstellsituation	Errichtung von Abstellanlagen	Gemeinde, ÖBB Infrastruktur AG	Radverkehrsanlagen	geeignete Flächen vorhanden (Bahnsteignähe, sichere Zufahrt)
	Witterungsschutz für Radabstellanlage	Gemeinde, ÖBB Infrastruktur AG	-	-
	Radboxen	Gemeinde, ÖBB Infrastruktur AG	-	-
	Lademöglichkeit für Pedelecs	Gemeinde, ÖBB Infrastruktur AG		Stromanschluss herstellbar, diebstahlsichere Verwahrmöglichkeit
Service	Radreparatur	ÖBB Infrastruktur AG, externe(r) BetreiberIn	-	geeignete Räumlichkeiten

	überwachtes Parken	ÖBB Infrastruktur AG, externe(r) BetreiberIn	-	geeignete Flächen, Räumlichkeiten
Touristische Angebote	Fahrradverleih	ÖBB Infrastruktur AG, externe(r) BetreiberIn	-	geeignete Flächen, Räumlichkeiten
	Informationen über touristische Radverkehrsangebote	Tourismusverband	ÖBB Infrastruktur AG	-

Tabelle 9: Handlungsmöglichkeiten intermodale Verknüpfung - Qualitätsverbesserung der Verknüpfung mit ÖV-Zubringerlinien

Handlungsmöglichkeit	Maßnahmen	AkteurInnen	Abstimmungsbedarf	Voraussetzungen
ÖV-Fahrpläne und Routen	Routenführung	ÖBB Infrastruktur AG, Gemeinde, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, regionale Planungsgemeinschaft, ggf. Bundesland	Anschlüsse zu anderen Linien	Strecke für eingesetzte Fahrzeuge befahrbar
	Fahrplanabstimmung mit Bahnverkehr	ÖBB Personenverkehrs AG, Gemeinde, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, regionale Planungsgemeinschaft, ggf. Bundesland	Anschlüsse zu anderen Linien	freie Haltekanten an Verkehrsstation
	Verlegung von lokalen/regionalen ÖV-Knoten an die Verkehrsstation	ÖBB Infrastruktur AG, Gemeinde, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, regionale Planungsgemeinschaft, Bundesland	Fahrpläne der betroffenen Linien, Anschlüsse zu anderen Linien	Flächen vorhanden, geänderte Routen für alle Fahrzeuge befahrbar
Umsteigen	Verlegung von ÖV-Zubringerhaltestellen im Bereich der Verkehrsstation (näher zum Bahnsteigzugang)	ÖBB Infrastruktur AG, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, Gemeinde, regionale Planungsgemeinschaft	-	Flächen vorhanden, Zufahrt für alle eingesetzten Fahrzeuge möglich
	Warte-/Aufenthalts-	Grundstückseigent	-	Flächen

	fläche	ümer (z. B. ÖBB Infrastruktur AG, Gemeinde), Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Gemeinde		vorhanden
	Netzplan, Abfahrtsinformation (dynamisch, statisch)	Gemeinde, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, ÖBB Infrastruktur AG	-	-
Service	Ticketverkauf	ÖBB Infrastruktur AG, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, ggf. Unternehmen	Bei Personenschaltern kann Kombination mit Handel oder Dienstleistungen geprüft werden	-
	Mobilitätsberatung	ÖBB Infrastruktur AG, Verkehrsverbund	-	Räumlichkeiten vorhanden

Tabelle 10: Handlungsmöglichkeiten intermodale Verknüpfung - Qualitätsverbesserung der Verknüpfung mit dem MIV

Handlungsmöglichkeit	Maßnahmen	AkteurInnen	Abstimmungsbedarf	Voraussetzungen
Verbesserung Abstell-situation	Errichtung/Ausweitung P+R-Anlage	Gemeinde, Land, ÖBB-Infrastruktur AG; ggf. GrundstückseigentümerInnen	AnrainerInnen, bestehendes und geplante P+R-Ausstattung an anderen Verkehrsstationen der Bahnstrecke	geeignete Flächen verfügbar, Anbindung an Straßennetz möglich, keine stark erhöhte Verkehrsbelastung in sensiblen Umgebungen (z. B. Wohngebiete, Kindergärten etc.), Querung von Fußgänger- und Radfahrquerungen vermeiden
	Abstellanlagen für motorisierte Zweiräder			
	Kiss+Ride Plätze	ÖBB-Infrastruktur AG	-	-

Tabelle 11: Handlungsmöglichkeiten intermodale Verknüpfung - bedarfsorientierte Angebote

Handlungsmöglichkeit	Maßnahmen	AkteurInnen	Abstimmungsbedarf	Voraussetzungen
Carsharing	Einrichtung Carsharing Standplätze	ÖBB Infrastruktur AG, Carsharing-Betreiber	-	Handyempfang geeignete Flächen verfügbar
Taxi	Schaffung Taxi-Standplätze	ÖBB Infrastruktur AG, Taxi-Unternehmen	-	Geeignete Flächen verfügbar
Mikro-ÖV	Schaffung eines bedarfsorientierten ÖV-Zubringerangebots (z. B. Rufbus, Anrufsammeltaxi)	Gemeinde, regionale Planungsgemeinschaft, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Land	bestehende ÖV- bzw. Taxiangebote	Siedlungsstruktur